





				Číslo soupravy
1	Zpracování připomínek	11/2019		
Č. změny	Zdůvodnění změny	Datum	Podpis	

Investor		 <b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dlážďená 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město		 V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10	
Odpov. projektant stavby	Ing. Peter Lastovecký, Ing. Ondřej Vránek				
Odpov. projektant PS, SO, části	Dle jednotlivých částí				
Vypracoval	Dle jednotlivých částí				
Technická kontrola	Dr. Ing. Ján Bušovský			PRODEX spol. s r.o., organizační složka V Olšínách 2300/75, 100 00 Praha 10 tel.: +420 277 007 726 e-mail: info@prodex-cz.eu	
<b>TES trati Opava východ - Krnov - Olomouc hl.n.</b>				Zak. číslo zhotov.	18PH01008
				Datum	11/2019
				Stupeň	TES
				Měřítko	-
<b>TECHNICKÉ ŘEŠENÍ</b>				Část	Příloha
				<b>A</b>	<b>2</b>

**PRODEX, spol. s r.o.,  
organizační složka,  
V Olšínách 2300/75  
100 00 Praha 10**

## **TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n.**

### **Technicko-ekonomická studie (TES)**

#### **Technické řešení**

**Vypracoval: Kolektiv**

**V Praze, listopad 2019**

**OBSAH**

1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY .....	4
2. VŠEOBECNÁ ČÁST .....	6
2.1. Výchozí podklady.....	6
2.2. Hlavní cíle studie .....	6
2.3. Zásady územního rozvoje .....	7
2.4. Související investice a koordinace .....	8
2.5. Struktura dokumentace .....	9
3. VYHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU .....	9
3.1. Zabezpečovací zařízení .....	10
3.2. Sdělovací zařízení .....	22
3.3. Železniční svršek a spodek .....	27
3.4. Mosty, propustky a zdi .....	52
3.5. Tunely .....	53
3.6. Silnoproudá zařízení .....	53
3.7. Trakční vedení .....	62
4. Technické řešení .....	63
4.1. Definice posuzovaných variant .....	63
4.2. Návrh technického řešení .....	64
4.2.1. Traťový úsek Opava východ – Opava západ .....	64
4.2.2. Opavská spojka (nákladní obchvat Opavy) .....	65
4.2.3. ŽST Opava západ .....	65
4.2.4. Traťový úsek Opava západ – Vávrovice .....	66
4.2.5. ŽST Vávrovice .....	67
4.2.6. Traťový úsek Vávrovice – Skrochovice .....	67
4.2.7. ŽST Skrochovice .....	68
4.2.8. Traťový úsek Skrochovice – Krnov .....	68
4.2.9. ŽST Krnov .....	69
4.2.10. Traťový úsek Krnov – Brantice .....	70
4.2.11. ŽST Brantice .....	71
4.2.12. Traťový úsek Brantice – Milotice nad Opavou .....	71
4.2.13. ŽST Milotice nad Opavou .....	72
4.2.14. Traťový úsek Milotice nad Opavou – Bruntál .....	73
4.2.15. ŽST Bruntál .....	73
4.2.16. Traťový úsek Bruntál – Valšov .....	75
4.2.17. ŽST Valšov .....	75
4.2.18. Traťový úsek Valšov – Dětrichov nad Bystřicí .....	76
4.2.19. ŽST Dětrichov nad Bystřicí .....	77
4.2.20. Traťový úsek Dětrichov nad Bystřicí – Moravský Beroun .....	78
4.2.21. ŽST Moravský Beroun .....	78
4.2.22. Traťový úsek Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí .....	79

4.2.23.	ŽST Domašov nad Bystřicí .....	79
4.2.24.	Traťový úsek Domašov nad Bystřicí – Hrubá Voda .....	80
4.2.25.	ŽST Hrubá Voda.....	81
4.2.26.	Traťový úsek Hrubá Voda – Hlubočky .....	82
4.2.27.	ŽST Hlubočky .....	82
4.2.28.	Traťový úsek Hlubočky – Hlubočky-Mariánské Údolí.....	83
4.2.29.	ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí .....	83
4.2.30.	Traťový úsek Hlubočky-Mariánské Údolí – Velká Bystřice .....	84
4.2.31.	ŽST Velká Bystřice .....	84
4.2.32.	Traťový úsek Velká Bystřice – Olomouc hl.n. ....	85
4.3.	Technické řešení vybraných profesí.....	85
4.3.1.	Železniční svršek a spodek .....	85
4.3.2.	Mosty, propustky a zdi .....	87
4.3.3.	Tunely.....	88
4.3.4.	Železniční přejezdy .....	89
4.3.5.	Zabezpečovací zařízení.....	92
4.3.6.	Sdělovací zařízení.....	94
4.3.7.	Trakce, trakční vedení .....	96
4.3.8.	Napájení trakčního vedení .....	102
4.3.9.	Silnoproudá zařízení.....	105
5.	Přílohy.....	109

## 1. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE STAVBY

### Údaje o stavbě

Název stavby:	TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n.
Stupeň dokumentace:	Technicko-ekonomická studie (TES)
Označení stavby:	Veřejná dopravní (dražní) stavba liniového charakteru
Odvětví:	Železniční doprava
Trať č. dle JŘ:	310 dle KJŘ (Opava – Olomouc), 310A dle nákresného JŘ
Traťový úsek dle č. TÚ:	2252 Krnov – Opava východ a 2191 Olomouc hl. n. – Krnov
Kategorie trati:	Celostátní dráha CLS840
Číslo SoD objednatele:	E617-S-E617-S-1944/2018
Číslo SoD zhotovitele:	18PH01008
Začátek stavby:	km 115,507 v ŽST Opava východ (mimo)
Konec stavby:	km 1,855 v ŽST Olomouc hl.n. (mimo)
Kraj:	Moravskoslezský kraj, Olomoucký kraj
Okres:	Opava, Bruntál, Olomouc
Katastrální území:	Opava, Neplachovice, Holasovice, Brumovice, Úvalno, Krnov, Brantice, Zátor, Milotice nad Opavou, Nové Heřmínovy, Oborná, Bruntál, Moravskoslezský Kočov, Valšov, Lomnice, Dětrichov nad Bystřicí, Moravský Beroun, Hraničné Petrovice, Domašov nad Bystřicí, Jívová, Velká Bystřice, Bystrovany, Olomouc
Objednatel:	<b>Správa železniční dopravní cesty, státní organizace</b> Dlážděná 1003/7 110 00 Praha 1 - Nové Město IČ: 70994234, DIČ: CZ 70994234
Zastoupený:	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Stavební správa východ Nerudova 1 779 00 Olomouc
Nadřízený orgán:	Ministerstvo dopravy a spojů Nábřeží L. Svobody 12 110 00 Praha 1
Zhotovitel dokumentace:	Společnost „PRODEX - VALBEK“ Prodex spol. s r.o.

Rusovská cesta 16, 851 01 Bratislava  
IČO: 17314569, DIČ: 2020382166, IČ DPH: SK2020382166  
odštěpný závod  
Prodex spol. s r.o., organizační složka  
Perucká 2481/5, 120 00 Praha 2 Vinohrady  
IČO: 01761200, DIČ: CZ683286704

Hlavní inženýr projektu: Ing. Peter Lastovecký  
Autorizovaný inženýr v oboru dopravní stavby ID00  
číslo autorizace 0010419

## 2. VŠEOBECNÁ ČÁST

### 2.1. Výchozí podklady

Pro zpracování technicko – ekonomické studie (TES) byly použity následující podklady:

*Základní podklady:*

- Provozně technická dokumentace správců trati (SŽDC OŘ Ostrava a SŽDC OŘ Olomouc)

*Ostatní použité podklady:*

- Všechny platné související zákony, vyhlášky, předpisy, normy, zaváděcí a vzorové listy.
- Místní šetření projektanta přímo na místě
- Zápisy z jednání

### 2.2. Hlavní cíle studie

Hlavními cíli studie pro řešený úsek Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n. jsou:

- porovnání níže definovaných variant revitalizace (elektrizace) Opava východ – Krnov – Olomouc a stanovení jejich ekonomické efektivity
- součástí revitalizace (elektrizace) pro jednotlivé varianty bude různý rozsah zásahů do traťového úseku Opava východ – Krnov – Olomouc (kromě železniční stanice Opava východ a Olomouc hl. n.), a to při zohlednění již realizovaných staveb (zejména na rameni Opava východ – Krnov);
- na základě provedených výpočtů a porovnání jednotlivých možností řešení nalezení alespoň jedné ekonomicky efektivní varianty, popř. kombinace variant a následné doporučení nejvhodnější varianty, popř. kombinace variant k realizaci;
- v rámci definovaných variant navrhnout takové řešení, které povede ke zvýšení maximální traťové rychlosti (obecně do rychlosti 120 km/h, avšak za předpokladu zachování stávající trasy trati), odstranění či zmírnění lokálních propadů rychlosti formou lokálních přeložek za účelem krácení jízdních/cestovních dob a zároveň umožnění dosažení výhledového provozního konceptu s minimalizací potřeby náležitostí k jeho plnění a zvýšení spolehlivosti železniční dopravy;
- zvýšení bezpečnosti a celkového zlepšení komfortu za účelem zvýšení atraktivity železniční dopravy (úpravy v konfiguraci stanic vč. zařízení pro cestující, modernizace zabezpečovacího zařízení).

Definice řešených variant je dle zadání následující:

- **Varianta 0 – bez projektu:**

Zachování stávající infrastruktury a traťových rychlostí při nasazení moderních vozidel nezávislé trakce na celém úseku trati.

- **Varianta 1 – v rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky):**

Návrh technického a dopravně-technologického řešení pouze v mezistaničních úsecích vč. zastávek (mimo stanic), zvýšení traťových rychlostí primárně v rámci možností daných pozemky SŽDC. Prověření lokálních přeložek trati. Návrh nového traťové zabezpečovací

zařízení 3. kategorie. Dále bude prověřeno zřízení trianglu umožňující jízdy nákladních vlaků mimo stanici Opava východ. Ve variantě bude uvažováno s nasazením moderních vozidel nezávislé trakce na celém úseku trati.

- **Varianta 2 – v rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky + ŽST):**

Návrh technického a dopravně-technologického řešení v mezistaničních úsecích vč. zastávek a železničních stanic, zvýšení traťových rychlostí primárně v rámci možností daných pozemky SŽDC vč. prověření lokálních přeložek trati. Návrh nového staniční a traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, DOZ, prověření z hlediska ERTMS. Dále bude prověřeno zřízení trianglu umožňující jízdy nákladních vlaků mimo stanici Opava východ. Ve variantě bude uvažováno s nasazením moderních vozidel nezávislé trakce na celém úseku trati.

- **Varianta 3, resp. 4 a 5 – v rozsahu elektrizace:**

Návrh technického a dopravně-technologického řešení v mezistaničních úsecích vč. zastávek a železničních stanic, které počítá s elektrizací střídavým napájecím systémem. Dále bude uvažováno se zvýšením traťových rychlostí primárně v rámci možností daných pozemky SŽDC i za cenu lokálních přeložek trati. V rámci technického řešení je nutné technicky prověřit úrovněvé křížení s trolejbusovou tratí v Opavě-Jaktaři (přejezd P7871 v km 27,441 na ulici Krnovská), úrovněvé křížení s tramvajovou tratí v Olomouci-Bělidlech (přejezd P7519 v km 0,58 na ulici Divišova) a detailní technické řešení provedení elektrizace v železničních tunelech. Nově navržené staniční a traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie, DOZ, prověření z hlediska ERTMS. Dále bude prověřeno zřízení trianglu umožňující jízdy nákladních vlaků mimo stanici Opava východ. Ve variantě bude uvažováno s nasazením moderních vozidel nezávislé trakce v úsecích bez elektrizace, v úsecích s elektrizací pak moderní vozidla závislé trakce.

### 2.3. Zásady územního rozvoje

#### Moravskoslezský kraj:

Zásady územního plánování Moravskoslezského kraje ve své aktuální podobě nepočítají v zájmovém území trati s žádnými rezervami pro lokality, které by měly sloužit ekonomickým aktivitám. Stejně tak není v územním plánu zanesena jakákoliv plánovaná výstavba logistických center či další záměry, které by mohly generovat novou poptávku po dopravě na této trati.

Trať prochází několika biokoridory a biocentry, v souběhu s ní jsou trasovány koridory pro silniční dopravu.

#### Olomoucký kraj:

Zde je situace obdobná, rovněž není v územním plánování zahrnuta výstavba, která by mohla mít potenciál generovat zvýšenou poptávku po železniční dopravě na trati č. 310.

Stejně jako na území Moravskoslezského kraje prochází několika biokoridory a biocentry, zhruba v polovině své délky trať vede podél okraje vojenského újezdu Libavá.



## 2.4. Související investice a koordinace

- Revitalizace trati Krnov – Opava
- Zřízení regionálního dispečerského pracoviště Ostrava-Svinov
- Rekonstrukce mostu v km 71,317 trati Olomouc – Krnov
- ŽST Krnov – Zřízení informačního systému
- Doplnění závor na přejezdech P7544 v km 42,175, P7549 v km 47,174 a P 7559 v km 58,183 na trati Opava východ – Olomouc
- Oprava zabezpečovacího zařízení v ŽST Brantice
- Sanace skalního zářezu v úseku Bruntál – Milotice nad Opavou
- Sanace skalního zářezu km 20,100 – 20,220 TÚ Hrubá Voda – Domašov na Bystřici
- Výstavba PZS v km 17,496 (P7534) na trati Olomouc – Krnov
- DOZ Přerov – Česká Třebová
- ETCS Přerov – Česká Třebová
- Zrušení hlásky Jívová vč. demolice
- Náhrada KO počítači náprav Domašov
- Oprava tramvajového křížení v km 0,580 Olomouc – Krnov
- Oprava zabezpečovacího zařízení na trati Olomouc – Velká Bystřice
- Hlubočky-Mariánské Údolí – oprava VB, budova RZZ
- Rekonstrukce VB Velká Bystřice II
- Rekonstrukce VB Hlubočky II
- Rekonstrukce VB Domašov nad Bystřicí

## 2.5. Struktura dokumentace

### A. TEXTOVÁ ČÁST

- A.1 Shrnutí a vyhodnocení
- A.2 Technické řešení
- A.3 Provozní a dopravní technologie
- A.4 Dopravní prognóza a ekonomika

### B. VÝKRESOVÁ ČÁST

- B.1 Traťová schémata
- B.2 Přehledné situace
- B.3 Situace dopraven
- B.4 Situace zastávek a přeložek
- B.5 Grafy rychlostí

### C. DOKLADOVÁ ČÁST

## 3. VYHODNOCENÍ STÁVAJÍCÍHO STAVU

Předmětný úsek trati č. 310 Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n. náleží do kategorie celostátních drah ČR, je dlouhý 116,197 km a je provozován v nezávislé trakci, obě koncové stanice jsou v návaznosti na okolní síť elektrizovány stejnosměrnou trakční napájecí soustavou 3 kV.

Trať je jednokolejná se základní traťovou rychlostí 80 km/h v úseku Opava východ – Skrochovice, rychlostí 120 km/h v úseku Skrochovice – Krnov a rychlostí 70 km/h v úseku Krnov – Olomouc hl. n., s lokálními omezeními. Zábřdná vzdálenost činí 700 m v úseku Opava východ – Opava západ, 1 000 metrů v úseku Opava západ – Krnov a 700 metrů v úseku Krnov – Olomouc hl. n.

Normativ délky vlaků nákladní dopravy je 490 m. Dovolené traťové zatížení je třídy C3 (20 t na nápravu a 7,2 t na běžný metr) a prostorová průchodnost GC.

Na řešeném traťovém úseku se vyskytují traťová zabezpečovací zařízení 1., 2. i 3. kategorie, obdobně pak i v případě staničních zabezpečovacích zařízení. V dotčeném úseku se mimo ŽST Opava východ a Olomouc hl. n. nachází celkem 3 odbočné stanice, 11 mezilehlých stanic a 12 zastávek. Trať je vybavena radiovým systémem TRS.

V úseku tratě Opava východ (mimo) – Olomouc hl. n. (mimo) se nachází celkem 82 přejezdů zabezpečených PZS 3. kategorie, případně PZM. Další 3 přejezdy jsou trvale uzamčeny.

Doprava je provozována dle předpisu SŽDC D1.

Traťový úsek Opava východ (mimo) – Krnov je ovládán dálkově, a to ze ŽST Krnov.

Všechny železniční stanice jsou vybaveny nástupišti s úrovňovým přístupem.

### Technické řešení

Tunely, mosty a konstrukce odpovídají stáří dotčené tratě.

Osvětlení v jednotlivých dopravních a zastávkách včetně rozvodů odpovídá jejich stáří.

### 3.1. Zabezpečovací zařízení

#### Staniční zabezpečovací zařízení

Kromě úseku Opava Východ – Krnov je staniční zabezpečovací zařízení v jednotlivých ŽST za hranici morální a technické životnosti a neumožňuje nasazení moderních systémů zabezpečovací techniky (ERMTS/ETCS, dálkové ovládání, ...). V úseku Opava Východ – Krnov byly v rámci revitalizace trati vybudovány nové elektronické zabezpečovací zařízení 3. kategorie.

Přehled SZZ:

Název dopravní	Kategorie zařízení	Typ zařízení	V
ŽST Opava západ	3. kategorie	Elektronické ESA 44	2016
ŽST Skrochovice	3. kategorie	Elektronické ESA 44	2016
ŽST Krnov	3. kategorie	Elektronické ESA 11	2008
ŽST Brantice	3. kategorie	Elektronické K2000	2019
ŽST Milotice nad Opavou	2. kategorie	Elektromech.vz5007	1968
ŽST Bruntál	2. kategorie	Test C	1988
ŽST Valšov	2. kategorie	Elektromech.vz5007	1950
ŽST Děčřichov	2. kategorie	Test B-14	2000
ŽST Moravský Beroun	2. kategorie	Test B	1994
ŽST Domašov nad Bystřicí	2. kategorie	Test B-14	2003
ŽST Hrubá Voda	2. kategorie	Test B-14	2013
ŽST Hlubočky	2. kategorie	Test B-14	1993
ŽST Hlubočky - Mariánské Údolí	2. kategorie	Test B-14	1994
ŽST Velká Bystřice	2. kategorie	Test B-14	2002

#### **ŽST Opava Západ**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo ESA 44, které je dálkově ovládáno z JOP v ŽST Krnov. Pro místní obsluhu je ve stanici zřízena deska nouzových obsluh. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky, kromě výhybek na manipulačních kolejích, které jsou ovládány místně. Výhybka č. 17 s výkolejkou PVk1 je zabezpečena výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány počítači náprav a kolejovými obvody s kódováním. V obvodu stanice se nachází čtyři železniční přejezdy P7772, P7771, P7770 a P7769.

#### **ŽST Skrochovice**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo ESA 44, které je dálkově ovládáno z JOP v ŽST Krnov. Pro místní obsluhu je ve stanici

zřízena deska nouzových obsluh. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky, kromě výhybky č. 4 s výkolejkou SVk1, která je zabezpečena výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány počítači náprav a kolejovými obvody s kódováním. V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7759.

### **ŽST Krnov**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo ESA 11, které je ovládáno z JOP z dopravní kanceláře, případně z desky nouzových obsluh. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky, kromě výhybek na manipulačních kolejích, které jsou ovládány místně. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány počítači náprav. Dopravní koleje číslo 6, 8, 16 a 18 nejsou vybaveny prostředky pro zjišťování volnosti koleje. V obvodu stanice se nenachází žádný železniční přejezd.

### **ŽST Brantice**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo K2000. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány počítači náprav. V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7568 zabezpečený závorami (PZS 3ZBI).

### **ŽST Milotice nad Opavou**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanickým zabezpečovacím zařízením. Zařízení je ovládáno z řídicího přístroje Rank. Na obou zhlavích jsou zřízena závislá stavědla vzor 5007. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Pro odjezdová návěstidla S3 a S1 jsou zřízena opakovací předvěsti. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny mechanickými přestavníky. Výhybky v hlavní koleji jsou navíc vybaveny mechanickými závorníky. Výhybky č. 11 a 13 jsou zabezpečeny výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny izolované kolejnice za krajní výhybkou a ve staničních kolejích. V obvodu stanice se nachází dva železniční přejezdy P7698 a P7566.

### **ŽST Bruntál**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST C s dvěma závislými stavědly. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Převážná část výhybek a výkolejek je vybavena elektromotorickými přestavníky, výhybky č. 8 a 9 jsou zabezpečeny výměnovými zámky. Výhybka č. 12 s výkolejkou Vk2 je zabezpečena výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou použity kolejové obvody a izolovaná kolejnice. V obvodu stanice se nachází dva železniční přejezdy P7679 a P7564.

### **Technické řešení**

**ŽST Valšov**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – elektromechanickým zabezpečovacím zařízením. Zařízení je ovládáno z řídicího přístroje Rank. Na obou zhlavích jsou zřízena závislá stavědla vzor 5007. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny mechanickými přestavíky. Výhybky v hlavní koleji jsou navíc vybaveny mechanickými závorníky. Výhybky č. 9 a 10 jsou zabezpečeny výměnovými zámky. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny izolované kolejnice za krajní výhybkou. Na záhlaví směr Bruntál jsou doplněny úseky kolejových obvodů, na záhlaví směr Děčichov n. B. jsou doplněny úseky počítačů náprav. V obvodu stanice se nachází dva železniční přejezdy P7557 a P7558.

**ŽST Děčichov nad Bystřicí**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky v hlavní koleji jsou vybaveny elektromotorickými přestavíky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně a zabezpečeny výměnovými zámky. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány kolejovými obvody. V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7548.

**ŽST Moravský Beroun**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST B s dvěma závislými stavědly. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Všechny výhybky jsou přestavovány ručně a zabezpečeny výměnovými zámky, klíče od výhybek a výkolejek jsou uzamykány na stanovištích St.1 a St.2 v elektromagnetických zámkách. Pro indikaci průjezdu vlaku jsou zřízeny úseky počítače náprav (záhlaví směr Děčichov n. B.), resp. úseky kolejových obvodů (záhlaví směr Domašov n. B.). V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7542.

**ŽST Domašov nad Bystřicí**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky v hlavní koleji jsou vybaveny elektromotorickými přestavíky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně a zabezpečeny výměnovými zámky. Kolejové spojky 8/6 a 9/7 jsou zabezpečeny výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetických zámcích. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány kolejovými obvody. V obvodu stanice se nenachází žádný železniční přejezd.

V roce 2018 má být realizována náhrada kolejových obvodů za počítače náprav.

**ŽST Hrubá Voda**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Pro odjezdová návěstidla L3, L1 a L2 jsou zřízena opakovací předvěsti. Výhybky v hlavní koleji jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky, ostatní výhybky a výkolejky jsou přestavovány ručně a zabezpečeny výměnovými zámky. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány počítači náprav. V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7537.

### **ŽST Hlubočky**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Výhybky a výkolejky jsou vybaveny elektromotorickými přestavníky, kromě výhybek č. 3 a 4, která jsou zabezpečeny výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány kolejovými obvody. V obvodu stanice se nenachází žádný železniční přejezd.

### **ŽST Hlubočky – Mariánské údolí**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Převážná část výhybek a výkolejek je vybavena elektromotorickými přestavníky, výhybky č. 4 a 5, výkolejky Vk1, MVk1, MVk2 a MVk3 jsou zabezpečeny výměnovými zámky s výslednými klíči drženými v elektromagnetických zámcích. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány kolejovými obvody. V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7529.

### **ŽST Velká Bystřice**

Stanice je zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 2. kategorie – reléovým zabezpečovacím zařízením typu TEST 14. Ve stanici jsou zřízena světelná návěstidla platná pro příslušnou kolej. Pro odjezdové návěstidlo S1 je zřízena opakovací předvěst. Převážná část výhybek a výkolejek je vybavena elektromotorickými přestavníky, výhybky č. 14, 15 a Z1 a všechny výkolejky jsou zabezpečeny výměnovými zámky. Výhybky č. 4 a 5 jsou zabezpečeny výměnovými zámky s výsledným klíčem drženým v elektromagnetickém zámku. Volnosti kolejových úseků jsou kontrolovány kolejovými obvody. V obvodu stanice se nachází jeden železniční přejezd P7525.

### **Traťová zabezpečovací zařízení**

Obdobně jako staniční zabezpečovací zařízení je i traťové zabezpečovací zařízení za hranici morální a technické životnosti (kromě úseku Opava Východ – Krnov, kde byly v rámci revitalizace trati nasazené nové elektronické zabezpečovací systémy). V mnohých traťových úsecích jsou jízdy vlaků zabezpečeny pouze telefonickým dorozumíváním mezi výpravčími přilehlých stanic.

Přehled TZZ:

Název úseku	Kategorie zař.	Typ zařízení
-------------	----------------	--------------

Opava východ - Opava západ	3. kategorie	Aut. hradlo AH ESA (ITZZ)
Opava západ - Skrochovice	3. kategorie	Aut. hradlo AH ESA (ITZZ)
Skrochovice - Krnov	3. kategorie	Aut. hradlo AH ESA (ITZZ)
Krnov - Brantice	-	Tlf. dorozumívání
Brantice - Milotice nad Opavou	-	Tlf. dorozumívání
Milotice nad Opavou - Bruntál	-	Tlf. dorozumívání
Bruntál - Valšov	-	Tlf. dorozumívání
Valšov – Dětrichov nad Bystřicí	3. kategorie	AH 83
Dětrichov nad Bystřicí- Moravský Beroun	3. kategorie	AH 83
Moravský Beroun - Domašov nad Bystřicí	3. kategorie	AH 83
Domašov nad Bystřicí - Hrubá Voda	-	Tlf. dorozumívání
Hrubá Voda - Hlubočky	3. kategorie	AH 83
Hlubočky - Hlubočky-Mariánské Údolí	3. kategorie	AH 83
Hlubočky-Mariánské Údolí - Velká Bystřice	3. kategorie	AH 83
Velká Bystřice - Olomouc hl.n.	3. kategorie	AH 83

Navazující traťové úseky:

Název úseku	Kategorie zařízení	Typ zařízení
Krnov - Město Albrechtice	3. kategorie	Aut. hradlo AHP-03
Milotice nad Opavou - Kunov	-	Tlf. dorozumívání SŽDC
Valšov - Břidličná	-	Tlf. dorozumívání SŽDC

### Opava Východ – Opava Západ

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrované traťové zabezpečovací zařízení (ITZZ) automatické hradlo AH-ESA bez hradla na trati. Předvěsti vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity úseky počítačů náprav. V mezistaničním úseku se nenachází železniční přejezd ani zastávka.

### Opava Západ – Skrochovice

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrované traťové zabezpečovací zařízení (ITZZ) automatické hradlo AH-ESA s hradlem na trati. Všechna návěstidla jsou světelná. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity úseky počítačů náprav a kolejové obvody s kódováním. V mezistaničním úseku se nachází celkem devět železničních přejezdů s PZS a zastávky Vávrovce (km 107,590) a Holasovice (km102,721).

### Skrochovice – Krnov

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu integrované traťové zabezpečovací zařízení (ITZZ) automatické hradlo AH-ESA s hradlem na trati. Všechna návěstidla jsou světelná. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity úseky počítačů náprav



a kolejové obvody s kódováním. V mezistaničním úseku se nachází celkem třináct železničních přejezdů s PZS a zastávky Úvalno (km 96,679) a Krnov – Cvilín (km 90,213).

#### **Krnov – Brantice**

Mezistaniční úsek není v současnosti zabezpečen žádným traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. Předvěst vjezdového návěstidlo do ŽST Krnov je světelná, předvěstí vjezdového návěstidlo do Brantic je tabule s křížem. V mezistaničním úseku se nachází celkem osm železničních přejezdů zabezpečených pouze výstražnými kříži.

#### **Brantice – Milotice nad Opavou**

Mezistaniční úsek není v současnosti zabezpečen žádným traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. Předvěst vjezdového návěstidlo do ŽST Milotice n.O. je světelná, předvěstí vjezdového návěstidlo do Brantic je tabule s křížem. V mezistaničním úseku se nachází jeden železniční přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži a zastávka Zátor.

#### **Milotice nad Opavou – Bruntál**

Mezistaniční úsek není v současnosti zabezpečen žádným traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. Úsek není souvisle vybaven prostředky indikace volnosti, pro spouštění výstrahy na přejezdu PZS jsou použity kolejové obvody. Předvěstí vjezdových návěstidel jsou světelné. V mezistaničním úseku se nachází jeden železniční přejezd s PZS (P7565). V úseku se nenachází žádná zastávka.

#### **Bruntál – Valšov**

Mezistaniční úsek není v současnosti zabezpečen žádným traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. Předvěstí vjezdových návěstidel jsou světelné. Úsek není souvisle vybaven prostředky indikace volnosti, pro spouštění výstrahy na přejezdu PZS jsou použity počítače náprav. V mezistaničním úseku se nachází celkem čtyři železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a jeden železniční přejezd s PZS (P7559). V daném úseku se nenachází zastávka.

#### **Valšov – Dětrichov nad Bystřicí**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Předvěstí vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity úseky počítačů náprav. V mezistaničním úseku se nachází celkem čtyři železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži, čtyři železniční přejezdy s PZS (P7555, P7552, P7551 a P7549) a zastávka Lomnice u Rýmařova (km 49,160).

#### **Dětrichov nad Bystřicí – Moravský Beroun**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Předvěstí vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro

#### **Technické řešení**



indikaci volnosti úseku jsou použity úseky počítačů náprav, pro úsek před vjezdovým návěstidlem do ŽST Děřichov n. B. je použit kolejový obvod. V mezistaničním úseku se nachází celkem čtyři železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a jeden železniční přejezd s PZS (P7544). V daném úseku se nenachází zastávka.

### **Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Předvěsti vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity kolejové obvody. V mezistaničním úseku se nachází jeden železniční přejezd s PZS (P7541). V daném úseku se nenachází zastávka.

### **Domašov nad Bystřicí – Hrubá Voda**

Mezistaniční úsek není v současnosti zabezpečen žádným traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu SŽDC D1. Mezistaniční úsek je rozdělen na dva prostorové oddíly návěstidly hlásky Jívová. Předvěsti vjezdových návěstidel i návěstidla hlásky Jívová jsou světelné. V mezistaničním úseku se nachází dva železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži a jeden železniční přejezd, který je trvale uzamčen (P7538 – PZM2). V úseku se nachází zastávka Jívová (hlásky) (km 25,165) a zastávka Hrubá Voda – Smilov (km 22,300).

v roce 2019 je předpoklad realizace stavby „Zrušení hlásky Jívová“, na kterou je schválena přípravní dokumentace.

### **Hrubá Voda – Hlubočky**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Předvěsti vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity úseky počítačů náprav, pro úsek před vjezdovým návěstidlem do ŽST Hlubočky je použit kolejový obvod. V mezistaničním úseku se nachází dva železniční přejezdy zabezpečené pouze výstražnými kříži, dva železniční přejezdy s PZS (P7536 a P7535) a zastávka Hrubá Voda (km 17,899). V km 17,401 je do traťové koleje zaústěna vlečka Kamenolom. Odbočná výhybka je zabezpečena výměnovým a odtlačným zámkem se závislostí na odvrtné výkolejce. Výsledný klíč závislosti je zdržen v elektromagnetickém zámku v místě závislosti.

### **Hlubočky – Hlubočky-Mariánské Údolí**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Předvěsti vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity kolejové obvody. V mezistaničním úseku se nachází jeden železniční přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži, jeden železniční přejezd s PZS (P7531) a jeden železniční přejezd, který je trvale uzamčen (P7532 – PZM2). V úseku se nachází zastávka Hlubočky (km12,456).

**Hlubočky-Mariánské Údolí – Velká Bystřice**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 bez hradla na trati. Předvěsti vjezdových návěstidel jsou světelné. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity kolejové obvody. V mezistaničním úseku se nachází cekem tři železniční přejezdy s PZS (P7528, P7527 a P7526) a zastávka V. Bystřice (km 6,421).

**Velká Bystřice – Olomouc hl.n.**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AH 83 s hradlem na trati. Všechna návěstidla jsou světelná. Pro indikaci volnosti úseku jsou použity kolejové obvody, pro úsek před vjezdovým návěstidlem do ŽST Olomouc hl.n. je použit počítač náprav. V mezistaničním úseku se nachází jeden železniční přejezd zabezpečený pouze výstražnými kříži, dva železniční přejezdy s PZS (P7524 a P7522) a zastávka Bystrovany (km 4,549).

V roce 2018 je plánována oprava zabezpečovacího zařízení v traťovém úseku.

**Krnov – Město Albrechtice**

Mezistaniční úsek je zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu automatické hradlo AHP-03 bez hradla na trati a s nákladištěm na širé trati Krásné Loučky (km 4,930). Pro indikaci volnosti úseku jsou použity počítače náprav. V mezistaničním úseku se nachází osm železničních přejezdů zabezpečený pouze výstražnými kříži a osm železničních přejezdů s PZS. V úseku se nachází zastávka Krásné Loučky (nákladiště) (km 4,939) a zastávka Linhartovy (km 7,073).

**Milotice nad Opavou – Kunov**

Mezistaniční úsek není zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu pro zjednodušení řízení drážní dopravy SŽDC D3. V mezistaničním úseku se nachází čtyři železniční přejezdy zabezpečený pouze výstražnými kříži a jeden železniční přejezd s PZS. V úseku se nachází zastávka Nové Heřminovy (km 3,504).

**Valšov – Břidličná**

Mezistaniční úsek není zabezpečen traťovým zabezpečovacím zařízením, ale pouze telefonickým dorozumíváním dle předpisu pro zjednodušení řízení drážní dopravy SŽDC D3. V mezistaničním úseku se nachází tři železniční přejezdy zabezpečený pouze výstražnými kříži a zastávka Břidličná Lesy (km 3,105).

**Přejezdová zabezpečovací zařízení**

V úseku Opava východ – Krnov jsou po revitalizaci trati všechny přejezdy zabezpečené přejezdovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, reléovým s elektronickými prvky. V ostatních úsecích je zhruba polovina přejezdů zabezpečených světelným přejezdovým zabezpečovacím zařízením, ostatní přejezdy jsou zabezpečené pouze výstražnými kříži. Tři přejezdy jsou trvale uzamčené.

**Technické řešení**

Přehled zabezpečení přejezdů (Opava – Olomouc):

Označení	Km poloha	Kategorie	Třída komunikace	Typ zařízení	Rok aktivace
<b>ŽST Opava Východ</b>					
P7772	km 113,113	PZS 3ZBI	III. tř. / 4611	PZZ RE	2016
<b>ŽST Opava Západ</b>					
P7771	km 111,609	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
P7770	km 110,535	PZS 3SBI	I. tř. / 11	PZZ RE	2016
P7769	km 110,253	PZS 3ZBI	III. tř. / 01130	PZZ RE	2016
P7768	km 108,134	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
<b>Zast. Vávrovice</b>					
P7767	km 107,571	PZS 3ZBI	III. tř. / 0578	PZZ RE	2016
P7766	km 105,663	PZS 3ZBI	III. tř. / 05712	PZZ RE	2016
P7765	km 104,587	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7764	km 103,577	PZS 3ZBI	III. tř. / 0576	PZZ RE	2016
P7763	km 103,319	PZS 3SBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
<b>Zast. Holasovice</b>					
P7762	km 102,682	PZS 3ZBI	III. tř. / 0576	PZZ RE	2016
P7761	km 101,596	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7760	km 101,023	PZM 1	Místní komunikace		
P7759	km 100,715	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
<b>ŽST Skrochovice</b>					
P7758	km 98,690	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7757	km 96,163	PZS 3ZBI	III. tř. / 4593	PZZ RE	2016
<b>Zast. Úvalno</b>					
P7756	km 93,989	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7755	km 93,280	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7754	km 92,247	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7753	km 91,716	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
P7752	km 91,489	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
P7751	km 90,883	PZS 3SBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
<b>Zast. Krnov - Cvilín</b>					
P7750	km 90,136	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
P7749	km 89,461	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2016
P7748	km 89,156	PZS 3ZBI	I. tř. / 45	PZZ RE	2016
P7747	km 88,816	PZS 3SBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
P7746	km 88,397	PZS 3SBI	Místní komunikace	PZZ RE	2016
<b>ŽST Krnov</b>					

P7576	km 85,382	kříže	Účelová komunikace		
P7575	km 84,801	kříže	Účelová komunikace		
P7574	km 83,748	kříže	Účelová komunikace		
P7573	km 83,398	kříže	Účelová komunikace		
P7572	km 83,019	kříže	Účelová komunikace		
P7571	km 82,724	kříže	Účelová komunikace		
P7570	km 82,326	kříže	Účelová komunikace		
P7569	km 81,099	kříže	Účelová komunikace		
<b>ŽST Brantice</b>					
P7568	km 79,678	PZS 3ZBI	Účelová komunikace		2019
P7567	km 78,470	kříže	Účelová komunikace		
<i>Zast. Zátor</i>					
<b>ŽST Milotice nad Opavou</b>					
P7698	km 0,301	kříže	III. tř. / 4582		
P7566	km 72,988	PZS 3SNI	III. tř. / 4582	AŽD 71	1991
P7565	km 72,505	PZS 3SNI	III. tř. / 4581	VÚD	1969
P7564	km 64,479/0,210	PZS 3ZNI	I. tř. / 11	AŽD 71	2006
P7679	km 0,352	PZS 3SNI	II. tř.	AŽD 71	1985
<b>ŽST Bruntál</b>					
P7563	km 60,417	kříže	Účelová komunikace		
P7562	km 59,888	kříže	Účelová komunikace		
P7561	km 59,006	kříže	Účelová komunikace		
P7560	km 58,430	kříže	Účelová komunikace		
P7559	km 58,183	PZS 3SBI	I. tř. / 11	AŽD 71	2004
P7558	km 56,850	PZS 2SNI	Místní komunikace	VÚD	1978
<b>ŽST Valšov</b>					
P7557	km 55,569/0,347	PZS 3ZNI	II. tř. / 370	AŽD 71	2005
P7556	km 53,660	kříže	Účelová komunikace		
P7555	km 51,914	PZS 3ZBI	I. tř. / 45	PZZ RE	2008
P7554	km 51,632	kříže	Účelová komunikace		
P7753	km 51,274	kříže	Účelová komunikace		
P7552	km 50,071	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2014
<i>Zast. Lomnice u Rýmařova</i>					
P7551	km 48,851	PZS 3SBI	III. tř. / 45216	PZZ RE	2017
P7550	km 47,711	kříže	Účelová komunikace		
P7549	km 47,174	PZS 3SBI	I. tř. / 45	AŽD 71	2010
<b>ŽST Dětrichov nad Bystřicí</b>					
P7548	km 44,644	PZS 3SNI	II. tř. / 440	AŽD 71	1988

P7547	km 43,627	kříže	Účelová komunikace		
P7546	km 43,139	kříže	Účelová komunikace		
P7545	km 42,745	kříže	Účelová komunikace		
P7544	km 42,175	PZS 3SBI	I. tř. / 45	PZZ RE	2016
P7543	km 39,185	kříže	Účelová komunikace		
P7542	km 36,770	PZS 3ZNI	I. tř. / 46	PZZ RE	2014
<b>ŽST Moravský Beroun</b>					
P7541	km 32,212	PZS 3SBI	III. tř. / 44441	AŽD 71	2016
<b>ŽST Domašov nad Bystřicí</b>					
P7540	km 28,139	kříže	Účelová komunikace		
P7539	km 27,858	kříže	Účelová komunikace		
P7538	km 25,253	PZM 2	Účelová komunikace		
<i>Zast. Hláška Jivová</i>					
<i>Zast. Hrubá Voda Smilov</i>					
P7537	km 19,749	PZS 3SBI	Účelová komunikace	PZZ RE	2011
<b>ŽST Hrubá Voda</b>					
P7536	km 18,153	PZS 3SNI	Účelová komunikace	AŽD 71	1983
<i>Zast. Hrubá Voda</i>					
P7535	km 17,872	PZS 3SBI	III. tř. / 44317	AŽD 71	1983
P7534	km 17,496	kříže	Účelová komunikace		
P7533	km 15,932	kříže	Účelová komunikace		
<b>ŽST Hlubočky</b>					
P7532	km 13,613	PZM 2	Účelová komunikace		
<i>Zast. Hlubočky</i>					
P7531	km 12,418	PZS 3SBI	III. tř. / 44317	AŽD 71	1994
P7530	km 12,072	kříže	Místní komunikace		
P7529	km 10,905	PZS 3ZNI	III. tř. / 44318	AŽD 71	1993
<b>ŽST Hlubočky - Mariánské údolí</b>					
P7528	km 8,773	PZS 3SNI	Účelová komunikace	AŽD 71	1994
<i>Zast. Velká Bystřice</i>					
P7527	km 7,893	PZS 3SBI	Místní komunikace	AŽD 71	2003
P7526	km 7,455	PZS 3SNI	III. tř. / 4432	AŽD 71	2017
P7525	km 6,974	PZS 3SBI	Místní komunikace	PZZ RE	2010
<b>ŽST Velká Bystřice</b>					
P7524	km 5,605	PZS 3SNI	Účelová komunikace	AŽD 71	1979
P7523	km 4,912	kříže	Účelová komunikace		
P7522	km 4,563	PZS 3SBI	Místní komunikace	AŽD 71	1991
<i>Zast. Bystrovany</i>					

**ŽST Olomouc hl.n.**

Přehled zabezpečení přejezdů (navazující traťové úseky):

Označení	Km poloha	Kategorie	Třída komunikace	Typ zařízení	Rok aktivace
<b>ŽST Krnov</b>					
P7773	km 0,707	PZS 3ZBI	Účelová komunikace	PZZ EA	2011
P7774	km 1,707	PZS 3ZBI	Místní komunikace	PZZ EA	2011
P7775	km 2,048	kříže	Účelová komunikace		
P7776	km 2,910	kříže	Účelová komunikace		
P7777	km 3,090	PZS 3SBI	Místní komunikace	PZZ EA	2011
P7778	km 3,475	kříže	Účelová komunikace		
P7780	km 3,915	kříže	Účelová komunikace		
P7781	km 4,373	kříže	Účelová komunikace		
P7782	km 4,732	PZS 3SBI	Místní komunikace	AŽD 71	
P7783	km 4,903	PZS 3SBI	Místní komunikace	AŽD 71	
<b>Nákladiště Krásné Loučky</b>					
P7784	km 93,989	kříže	Účelová komunikace		
P7785	km 93,280	PZS 3SNI	Místní komunikace	VÚD	
<b>Zast. Linhartovy</b>					
P7786	km 7,107	PZS 3SNI	Místní komunikace	VÚD	
P7787	km 8,626	kříže	Účelová komunikace		
P7788	km 9,589	kříže	Účelová komunikace		
P7789	km 10,778	PZS 3SNI	III. tř. / 45814	AŽD 71	
<b>ŽST Město Albrechtice</b>					

**ŽST Milotice nad Opavou**

P7699	km 0,696	kříže	III. tř. / 4581		
P7700	km 1,070	kříže	Účelová komunikace		
P7701	km 1,565	kříže	Účelová komunikace		
P7702	km 2,340	kříže	Účelová komunikace		
<b>Zast. Nové Heřminovy</b>					
P7703	km 3,595	PZS 3SBI	II. tř. / 451	VÚD	
<b>Dopravna Kunov</b>					

**ŽST Valšov**

P7661	km 1,076	kříže	Účelová komunikace		
P7662	km 3,040	kříže	Místní komunikace		
<b>Zast. Břidličná Lesy</b>					

**Technické řešení**

P7663	km 3,825	kříže	Účelová komunikace		
<b>Dopravná Břidličná</b>					

Na přejezdech P7544 v km 42,175, P7549 v km 47,174 a P7559 v km 58,183, které jsou v současném stavu zabezpečeny přejezdovým zabezpečovacím zařízením kategorie PZS 3SBI (bez závor), se připravuje stavba pro doplnění závor na uvedených přejezdech (předpoklad realizace v roce 2018)

Na přejezdu P7534 v km 17,496 se připravuje výstavba nového PZS (schválená přípravná dokumentace – předpoklad realizace v roce 2019).

### 3.2. Sdělovací zařízení

#### Dálková a místní kabelizace

V současné době je v úseku Opava Západ – Krnov vybudována místní i dálková kabelová kabelizace. V železničních stanicích se nachází místní kabelizace k připojení venkovních telefonních objektů (VTO), metalická a optická propojení mezi výpravní budovou a technologickými objekty, objekty stavadel, resp. jiných budov dle místních poměrů. V úseku Krnov - Olomouc je dálková kabelizace dostupná pouze v některých mezistaničních úsecích.

#### Telefonní zapojovače

Železniční stanice jsou vybaveny hlavními a náhradními zapojovači. S výjimkou ŽST Opava západ, ŽST Skrochovice a ŽST Krnov jsou tato zařízení za hranicí životnosti.

Na traťovém úseku Krnov – Olomouc hl.n. (mimo) je v ŽST Domašov instalován zapojovač Inoma Mikro NZ-10. V ostatních stanicích je instalován zapojovač Inoma Mikro.

Na úseku „ŽST Milotice n.O. – ŽST Brantice – ŽST Krnov“ je traťové spojení řešeno prostřednictvím O2 GSM brán (analogový telefon Aastra 4187).

Na úseku Krnov – Olomouc hl.n. (mimo) se nachází telefonní ústředna UE 101 v ŽST Hlubočky-Mar. Údolí.

#### Rádiový systém TRS a MRS

Celý řešený úsek trati je vybaven traťovým rádiovým systémem TRS se základnovými radiostanicemi. TRS je řešeno v úseku „Opava východ – Krnov - Olomouc hl.n.“

Pro přípojně tratě jsou instalovány samostatné systémy TRS:

- V ŽST Krnov se využívá také spojení TRS – Krnov- Město Albrechtice - Jindřichov ve Slezsku státní hranice.
- V ŽST Bruntál se využívá také spojení TRS Bruntál – Malá Morávka (trať D3).

V jednotlivých železničních stanicích se používají MRS ke vzájemnému spojení vybraných účastníků pro řízení různých technologických procesů. Místní rádiové sítě MRS pracující v kmitočtovém pásmu 150 MHz. Dotčené železniční stanice v úseku KRNOV (mimo) - Olomouc



hl.n.(mimo) jsou vybavené zastaralými rádiovými zařízeními, která je možné ovládat pouze místně. Jedná se o zejména radiostanice typu PR 11, ZR 20, ZR 21 a Motorola.

### **Rozhlasové zařízení a informační systém**

- **Traťový úsek Opava východ (mimo) – Krnov** je ovládán dálkově výpravčím DOZ I.

K podávání informací cestující veřejnosti o jízdách vlaků, zpoždění a zajišťování jejich bezpečnosti slouží aplikace INISS. Ovládání je umístěno na pracovišti operátora železniční dopravy v ŽST Krnov, který provádí obsluhu na základě informací o jízdách vlaků zobrazovaných na JOP. V době jeho nepřítomnosti obsluhu INISS provádí výpravčí DOZ I. Z aplikace INISS je pro ŽST Skrochovice, Opava západ a zastávky Krnov-Cvilín, Úvalno, Holasovice, Vávrovce:

- generováno hlášení pro staniční rozhlas v ŽST a ZAST.;
- ovládány informační tabule v železničních stanicích.

Z aplikace INISS je pro ŽST Krnov generováno hlášení pro staniční rozhlas.

V rámci související investiční akce „ŽST Krnov – Zřízení informačního systému“ má být v roce 2019 zřízen nový informační systém v ŽST Krnov.

- **Traťový úsek Krnov – Olomouc hl.n. (mimo)** – není dálkově ovládán.
  - ŽST Brantice – není zřízen rozhlasový, ani vizuální informační systém
  - ŽST Milotice n.O. – není zřízen rozhlasový, ani vizuální informační systém
  - ŽST Bruntál – je vybudován staniční rozhlas pro informování cestujících a vyhlásování provádí výpravčí skrze telefonní zapojovač Inoma. Vizuální informační systém není zřízen.
  - ŽST Valšov - není zřízen rozhlasový, ani vizuální informační systém
  - ŽST Dětrichov nad Bystřicí - není zřízen rozhlasový, ani vizuální informační systém
  - ŽST Moravský Beroun - není zřízen rozhlasový, ani vizuální informační systém
  - ŽST Domašov nad Bystřicí - není zřízen rozhlasový, ani vizuální informační systém
  - ŽST Hrubá Voda - je vybudován staniční rozhlas pro informování cestujících (AŽD VRU) a na zhlavích. Vyhlásování provádí výpravčí. Vizuální informační systém není zřízen. Ze ŽSR se hlásí také do zastávky Hrubá Voda.
  - ZAST Hrubá Voda zastávka – Na zastávce je vybudovaný rozhlasový systém (Inoma RRU), ovládání z rozhlasu v ŽST Hrubá Voda.
  - ŽST Hlubočky - je vybudován staniční rozhlas pro informování cestujících a na zhlavích (AŽD VRU). Vyhlásování provádí výpravčí. Vizuální informační systém není zřízen.



- ŽST Hlubočky-Mar. Údolí - je vybudován staniční rozhlas pro informování cestujících (AŽD AUB4800) a vyhlášení provádí výpravčí. Vizualní informační systém není zřízen. Ze ŽSR se hlásí taktéž do Hlubočky zastávka.
- ZAST Hlubočky zastávka - Na zastávce je vybudovaný rozhlasový systém (Inoma RRU), ovládaní z rozhlasu v ŽST Hlubočky-Mar. Údolí.
- ŽST Velká Bystřice - je vybudován staniční rozhlas pro informování cestujících (AŽD VRU) a vyhlášení provádí výpravčí. Vizualní informační systém není zřízen. Ze ŽSR se hlásí taktéž do zastávky Velká Bystřice.
- ZAST Velká Bystřice zastávka - Na zastávce je vybudovaný rozhlasový systém (Inoma RRU), ovládaní z rozhlasu v ŽST Velká Bystřice.

### **Kamerové systémy**

Kamerové systémy jsou umístěny v každé dopravně a zastávce na dálkově ovládané trati Opava východ (mimo) – Krnov. Aktuální zobrazení z kamery je na monitoru v dopravní kanceláři ŽST Krnov. Obsluhu kamerového systému provádí výpravčí DOZ I, který namátkově sleduje monitory a dle závažnosti tyto informace zohlední v rámci organizování drážní dopravy.

Dále je instalován kamerový systém v ŽST Bruntál, který slouží ke sledování prostorů ve stanici pro cestující veřejnost, kamery jsou rozmístěny v rozích vestibulu. Signál jednotlivých kamer je zobrazován na monitoru v dopravní kanceláři ŽST Bruntál, obsluhu kamerového systému provádí výpravčí.

### **Elektronická zabezpečovací signalizace (EZS)**

EZS je zřízena na dálkově ovládané trati Opava východ (mimo) – Krnov. Zabezpečeny jsou místnosti SŽDC – technologie SZZ a dopravní kancelář, resp. jiné technologické objekty. EZS je zapojen do DDTS. Klient je vyveden u výpravčího DOZ I v dopravní kanceláři ŽST Krnov.

Jinde systém EZS není implementován.

### **Dálkové diagnostika technologických systémů (DDTS)**

Na dálkově ovládané trati „Opava východ (mimo) – Krnov“ je ve stanici Krnov a stanicích na úsecích DOZZ zřízen systém dálkové diagnostiky technologických systému. Server je umístěn v ŽST Krnov. Klient je vyveden u výpravčího DOZ I. Diagnostika kontroluje stavy hlásičů EPS, EZS a kamery.

Jinde systém DDTS není implementován.

### **Záznamové zařízení**

Na dálkově ovládané trati „Opava východ (mimo) – Krnov“ je zřízeno záznamové zařízení umístěné v ŽST Krnov v dopravní kanceláři. Kontrolu činnosti provádí výpravčí DOZ I prostřednictvím signalizačního modulu umístěného v dopravní kanceláři kde má přímou kontrolu správné činnosti záznamového zařízení.

### **Technické řešení**

Do stávajícího záznamového zařízení v ŽST Krnov je integrován záznam:

- TRS Třemešná ve Slezsku
- TRS 1 Krnov
- TRS 2 Krnov
- MRS 1 Krnov
- MRS 2 Krnov
- DZ Město Albrechtice
- DZ Jindřichov ve Slezsku
- TRS Město Albrechtice
- DZ Třemešná ve Slezsku
- TRS Jindřichov ve Slezsku
- IPT Krnov

Do záznamového zařízení v ŽST Brantice je integrován záznam:

- TRS Brantice
- VT Brantice
- MRS 1
- MRS 2

Do záznamového zařízení v ŽST Bruntál je integrován záznam:

- TRS Bruntál
- TRS Milotice n.O.
- TRS Rudná pod Pradědem
- MRS Bruntál
- MRS Milotice nad Opavou
- IPT Bruntál
- IPT Milotice nad Opavou

Do záznamového zařízení v ŽST Valšov je integrován záznam:

- TRS Valšov
- TRS Dětrichov n.B
- MRS Valšov
- IPT Valšov
- Zapojovač Dětrichov n.B
- GSM brány s dopravními D3 Rýmařov, Břidličná a strojvedoucím na trati D3

Do záznamového zařízení v ŽST Domašov nad Bystřicí je integrován záznam:

- TRS Jívová
- CS Jívová
- TRS Moravský Beroun
- telefonní zapojovač Moravský Beroun
- TRS Domašov nad Bystřicí
- CS Domašov nad Bystřicí
- telefonní zapojovač Domašov nad Bystřicí

- MRS Domašov nad Bystřicí

Do záznamového zařízení v ŽST Hrubá Voda je integrován záznam:

- TRS Hrubá Voda
- MRS Hrubá Voda
- MTZ Hrubá Voda
- CS900 (nepoužívá se)

Do záznamového zařízení v ŽST Hlubočky-Mar. Údolí je integrován záznam:

- TRS Hlubočky
- MRS Hlubočky
- TZ Hlubočky
- CS Hlubočky
- TRS Velká Bystřice
- TZ Velká Bystřice
- MRS Velká Bystřice
- TRS Hlubočky-Mariánské Údolí
- TZ Hlubočky-Mariánské Údolí
- MRS Hlubočky-Mariánské Údolí

Komunikace na spojení O2 GSM brána, nahrazujícím traťové telefonní spojení mezi ŽST Milotice nad Opavou, Brantice a Krnov, je zaznamenávána v ŽST Krnov.

### **Elektrická požární signalizace (EPS), Autonomní samočinný hasicí systém (ASHS)**

Na dálkově ovládané trati „Opava východ (mimo) – Krnov“ je ve stanici Krnov a stanicích na úsecích DOZZ instalována elektrická požární signalizace (EPS). Ta je instalována v místnostech SŽDC – technologie SZZ a v dopravní kanceláři. Kontrolní skříňky EPS jsou umístěny v dopravních kancelářích.

V ŽST Bruntál je v instalován systém EPS (Lites MHU 103). Kontrolní skříňka je umístěna v dopravní kanceláři. Požární čidla jsou umístěna ve staniční budově, reléové místnosti, kabelové místnosti, v místnosti ČD Telematiky v budově St2 - reléová místnost.

V ŽST Hlubočky-Mar. Údolí je v instalován systém EPS (Lites MHU 109) v místnostech technologie RZZ. Ústředna je umístěna v dopravní kanceláři a je obsluhována výpravčím.

Jinde systém EPS není implementován. Systém ASHS není implementován.

### **Hodinová zařízení**

Hodinové zařízení je instalováno ve všech železničních stanicích na řešené trati. Rozsah je dán místními poměry jednotlivých železničních stanicích.

Na dálkově ovládané trati „Opava východ (mimo) – Krnov“ je hodinové zařízení centrálně ovládané ze ŽST Krnov. Jinde jsou umístěna samostatní hlavní hodiny (linkový rozvaděč EH1) bez vzájemného propojení a v ŽST Domašov jsou jen nástěnné hodiny.

Většina hodinových zařízení je za hranicí životnosti.

### 3.3. Železniční svršek a spodek

#### Mezistaniční úsek Opava východ – Opava západ (225218):

Traťová rychlost: 115,507 – 115,441 40 km/h

115,441 – 115,053 50 km/h

115,053 – 114,714 60 km/h

114,714 – 113,162 75 km/h

Rychlost  $V_{130}$  v úseku není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce PB2, SB8, B91S

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, nacházení se zde úseky s pražcovými kotvami

#### ŽST Opava západ (2252G1, 2252G3, 2252G5, 2252G7):

Traťová rychlost: 113,162 – 112,984 75 km/h

112,984 – 111,305 80 km/h

111,305 – 109,444 75 km/h

Rychlost  $V_{130}$  v úseku není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce PB2, SB8, B91S

Ostatní: hlavní kolej je v celém úseku bezстыková

Nástupiště: 1. nástupiště (vnější nást. dl. 90 m, 550 mm nad TK)  
2. nástupiště (jednostranné polostrovní nást. dl. 90 m, 550 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1a	560	hlavní, průjezdná kolej
1	356	hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
1b	226	hlavní, průjezdná kolej
1c	215	hlavní, průjezdná kolej
1d	70	hlavní, průjezdná kolej
1e	1295	hlavní, průjezdná kolej
2	298	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	436	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3a	119	průjezdná kolej
5	436	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Dále se v stanici nachází 8 manipulačních kolejí.

#### Technické řešení

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	113,129	JS49 1:9-300-P-p-b	EOV
2	112,485	JS49 1:9-300-L-p-b	EOV
4	112,446	JS49 1:11-300-P-p-b	EOV
5	112,443	JS49 1:9-300-P-l-b	EOV
6	112,418	JS49 1:9-300-P-l-d	
7	112,340	J-T 6° P-p-Oc	
8	112,275	J-T 6° L-l-Oc	
9	112,017	J-A 6° L-p-Oc	
10	111,969	J-A 6° L-l-Oc	
11	111,942	J-T 6° L-l-Oc	
13	111,937	Obl-oS49-1:1-500 (1250/834)-l-l-l-b	EOV
14	111,915	J-T 6° P-p-Oc	
15	111,867	JS49 1:11-300-P-l-b	EOV
16	111,831	JS49 1:9-190-P-p-b	
17	111,816	JS49 1:7,5-190-L-l-b	
18	111,637	JS49 1:11-300-P-l-b	EOV
19	109,477	JS49 1:9-300-P-l-d	EOV

Žel. přejezd: v úseku se nacházejí 4 přejezdy

P7769 v ev. km 110,253

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7770 v ev. km 110,535

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7771 v ev. km 111,603

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7772 v ev. km 113,113

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

**Mezistaniční úsek Opava západ – Skrochovice (225208):**

Traťová rychlost: 109,444 – 100,408 75 km/h

100,408 – 100,396 85/90 km/h

Rychlost  $V_{130}$  zavedena pouze na krátkém úseku před vjezdem do stanice Skrochovice, avšak pouze v sudém směru

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce PB2, SB8, B91S

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková

**Technické řešení**

Zastávky, nástupiště: zast. Vávrovice (vnější nást. dl. 90 m, 550 mm nad TK, přístřešek)

zast. Holasovice (vnější nást. dl. 90 m, 550 mm nad TK, přístřešek)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 10 přejezdů

P7759 v ev. km 100,715

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7761 v ev. km 101,596

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7762 v ev. km 102,682

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7763 v ev. km 103,319

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7764 v ev. km 103,577

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBLI

P7765 v ev. km 104,587

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7766 v ev. km 105,663

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7767 v ev. km 107,571

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7768 v ev. km 108,134

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBL

#### ŽST Skrochovice (2252D1):

Traťová rychlost: 100,396 – 100,107 85/90 km/h

100,107 – 99,701 120 km/h

Rychlost  $V_{130} = 90$  km/h je zavedena na úseku přes opavské zhlaví do středu stanice, avšak pouze v sudém směru

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce B91S

Ostatní: hlavní kolej je v celém úseku bezстыková, stanice je ve stavu po revitalizaci, která skončila v roce 2016

Nástupiště: 1. nástupiště (vnější nást. dl. 170 m, 550 mm nad TK)

2. nástupiště (jednostranné polostrovní nást. dl. 170 m, 550 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	454	hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	487	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	309	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
1a	906	průjezdná kolej

Ve stanici se dále nachází jedna manipulační kolej určena pro odstavování vozů s nebezpečnými věcmi (RID) při závadách vzniklých během přepravy.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	100,396	JS49 1:9-300-P-p-b	EOV
2	100,339	JS49 1:9-300-L-l-b	EOV
3	100,143	Obl-oS49-1:9-190 (450/329)-L-l-b	
4	99,777	Obl-oS49-1:9-190 (655/268)-L-l-b	
5	99,738	JS49 1:9-300-L-l-b	EOV
6	99,701	JS49 1:9-300-P-l-b	EOV

#### Mezistaniční úsek Skrochovice - Krnov (225202):

Traťová rychlost:      99,701 – 90,276      120 km/h  
                                  90,276 – 89,874      80/85 km/h  
                                  89,874 – 88,837      95/100 km/h  
                                  88,837 – 88,137      75/80 km/h  
                                  88,137 – 87,881      50 km/h

Rychlost  $V_{130}$  je zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce B91S

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, úsek je ve stavu po revitalizaci, která skončila v roce 2016

Zastávky, nástupiště: *zast. Krnov-Cvilín* (vnější nást. dl. 170 m, 550 mm nad TK, čekárna)

*zast. Úvalno* (vnější nást. dl. 90 m, 550 mm nad TK, přístřešek)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 13 přejezdů

P7746 v ev. km 88,396

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBLI

P7747 v ev. km 88,816

#### Technické řešení

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBLI

P7748 v ev. km 89,156

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7749 v ev. km 89,461

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7750 v ev. km 90,135

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBLI

P7751 v ev. km 90,883

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBLI

P7752 v ev. km 91,493

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBLI

P7753 v ev. km 91,716

- křížení s místní komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBI

P7754 v ev. km 92,247

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7755 v ev. km 93,128

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7756 v ev. km 93,989

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

P7757 v ev. km 96,163

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce Rosehill, PZS 3ZBLI

P7758 v ev. km 98,628

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce Rosehill, PZS 3SBI

### ŽST Krnov (2252A1):

Traťová rychlost: 87,881 – 86,900 50 km/h

86,900 – 86,719 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: prioritně kolejnice tvaru S49, dále T a R65, pražce SB3 a jiné

Ostatní: hlavní kolej je bezstyková vyjma brantického zhlaví, kde je částečně stykovaná

Nástupiště:

1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 187 m, 200 mm nad TK)
2. nástupiště (oboustranné nást. dl. 170 m, 200 mm nad TK)
3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 108 m, 200 mm nad TK)

### Technické řešení



## 4. nástupiště (jednostranné nást. dl. 108 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	558	hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	532	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	601	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3a	90	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
4	463	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
6	408	odjezdová kolej, kolej umožňující odstavení
8	408	odjezdová kolej, kolej umožňující odstavení
10	479	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
12	455	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
14	482	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
16	502	odjezdová kolej směr Brantice
18	502	odjezdová kolej směr Brantice
18a	86	průjezdná kolej

Dále se v stanici nachází 22 manipulačních kolejí, 2 spojovací koleje a 2 odvrtné koleje.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	87,890	JS49 1:9-300-L-p-d	EOV
1G	87,614	J-A 6° L-p-Oc	
2	87,842	JS49 1:9-300-L-p-d	EOV
3	87,807	J-T 6° L-l-Oc	
4	87,777	J-T 6° L-l-Oc	
5	87,766	JS49 1:9-300-P-l-d	EOV
6	87,748	JS49 1:9-300-P-p-d	EOV
7	87,735	J-T 6° L-p-Oc	
8	87,711	JS49 1:9-300-L-l-d	EOV
9	87,705	JS49 1:9-300-L-p-d	
10	87,698	J-T 6° P-p-Oc	
11	87,672	JS49 1:9-300-P-p-d	EOV
12	87,667	J-A 6° L-p-Oc	
13	87,635	JS49 1:9-300-L-l-d	EOV
14	87,634	JS49 1:7,5-190-L-l-d	EOV
15	87,634	D-A 6° L-l-Oc	
16	87,626	J-T 6° L-l-d	
17X	87,610	J-T 6° P-l-Oc	

Technické řešení

17	87,634	D-A 6° P-p-Oc	
18	87,603	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
19	87,578	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
20	87,555	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
21	87,557	P-l-d	
22	87,520	Obl-oS49-1:7,5-190 (600/278)-P-p-d	
23	87,483	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
24	87,476	JS49 1:7,5-190-L-l-d	
28	87,275	JS49 1:9-300-L-l-d	
29	87,258	JS49 1:9-190-P-p-d	
31	87,225	J-T 1:9-300-P-p-d	
32	87,103	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
34	87,061	J-A 6° P-p-Oc	
35	87,063	J-Xa 6° L-l-Oc	
36	87,044	J-T 6° P-p-Oc	
37	87,041	JS49 1:7,5-190-P-l-d	
39	87,016	JS49 1:7,5-190-P-l-d	
40	87,010	J-T 6° P-l-Oc	
41	86,989	J-T 6° P-l-Oc	
42	86,987	Obl-oS49-1:7,5-190 (600/278)-P-p-d	
43	86,978	JS49 1:9-300-L-l-d	
44	86,948	JS49 1:9-300-L-l-d	
45	86,940	J-T 6° L-l-Oc	
46	86,928	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
47	86,915	JS49 1:9-300-P-l-d	
48	86,901	JS49 1:9-190-L-p-d	
49	86,900	J-T 6° P-p-d	
50	86,868	JS49 1:9-300-L-l-d	
51	86,839	JS49 1:9-300-P-l-d	
52	86,832	J-T 6° P-p-d	
53	86,813	C-T 6° L-l-d	
54	86,807	J-T 6° L-l-Oc	
55	86,756	J-T 6° L-p-d	
56	86,752	J-T 1:9-300-L-p-d	
57	86,744	J-T 8,3° L-l-d	

**Mezistaniční úsek Krnov – Brantice (219124):**

Traťová rychlost: 86,719 – 81,220 70 km/h

81,220 – 80,216 65 km/h

80,216 – 80,205 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru R65, na krátkých úsecích S49, pražce PB2, částečně dřevěné (bukové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, před ŽST Brantice jsou v obloucích o malých poloměrech využity pražcové kotvy

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 8 přejezdů

P7569 v ev. km 81,099

- křížení s účelovou komunikací, železobetonová konstrukce, výstražné kříže

P7570 v ev. km 82,326

- křížení s účelovou komunikací, železobetonová konstrukce, výstražné kříže

P7571 v ev. km 82,724

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7572 v ev. km 83,019

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7573 v ev. km 83,398

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7574 v ev. km 83,748

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7575 v ev. km 84,801

- křížení s účelovou komunikací, železobetonová konstrukce, výstražné kříže

P7576 v ev. km 85,382

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

**ŽST Brantice (219111):**

Traťová rychlost: 80,205 – 79,446 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: hlavní kolej - kolejnice S49, pražce PB2 a zčásti dřevěné (bukové i dubové)

**Technické řešení**

ostatní koleje - kolejnice S49 a R65, pražce dřevěné (bukové i dubové)

Ostatní: hlavní kolej je v celém úseku bezstyková

Nástupiště: 1. nástupiště (dl. 70 m, 250 mm nad TK)  
2. nástupiště (dl. 120 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	577	hlavní, vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	604	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	80,205	JS49 1:9-300-P-p-d	
3	80,168	Obl-oS49-1:7,5-190 (416/350)-L-p-d	
7	79,446	JS49 1:9-300-L-l-d	

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 1 přejezd

P7568 v ev. km 79,678

- *dvojkolejné křížení s účelovou komunikací, konstrukce STRAIL + BRENS, PZS 3ZBI*

#### Mezistaniční úsek Brantice – Milotice nad Opavou (219122):

Traťová rychlost: 79,446 – 78,165 70 km/h

78,165 – 77,650 65 km/h

77,650 – 73,803 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49 a T, pražce SB5, PB2 a částečně dřevěné (bukové i dubové)

Ostatní: kolej je částečně bezstyková a částečně stykovaná

Zastávky, nástupiště: zast. Zátor (vnější nást. dl. 72 m, 200 mm nad TK, přístřešek)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 1 přejezd

P7567 v ev. km 78,470

- *křížení s účelovou komunikací, železobetonová konstrukce, PZS 3SBI*

**ŽST Milotice nad Opavou (2191K1):**

Traťová rychlost: 73,803 – 73,800 70 km/h

73,800 – 73,011 60 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedenaMateriál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice tvaru S49, pražce B91S, výhybky na dřevěných (dubové)*ostatní koleje* – kolejnice S49, T a R65, pražce SB3/4, SB8 a dřevěné (bukové i dubové)

Ostatní: hlavní kolej je bezстыková, svršek je vyjma bruntálského zhlaví ve stavu po výměně z roku 2014

Nástupiště:

1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 131 m, 250 mm nad TK)
2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 131 m, 250 mm nad TK)
3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 137 m, 250 mm nad TK)
4. nástupiště (jednostranné nást. dl. 48 m, 200 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	631	Hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Brantice, Bruntál
2	530	Vjezdová, odjezdová a průjezdná směr Brantice, Bruntál, vjezdová a odjezdová směr Vrbno pod Pradědem
3	607	Vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Brantice, Bruntál
4	175	Vjezdová a odjezdová kolej směr Vrbno pod Pradědem

Dále se v stanici nacházejí 3 manipulační koleje.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	73,803	JS49 1:9-300-L-p-d	
2	73,770	JS49 1:9-300-P-p-d	
3	73,735	O-T 6° L-p-D	
5	73,552	JS49 1:9-300-P-l-d	
11	73,324	JS49 1:9-190-P-p-d	
13	73,259	JS49 1:9-190-P-l-d	
14	73,192	JS49 1:9-190-P-p-d	
15	73,135	JS49 1:7,5-190-P-l-d	

**Technické řešení**

16	73,128	JS49 1:9-190-P-l-d	
17	73,124	JS49 1:9-190-L-p-d	
18	73,071	Obl-oS49-1:7,5-190 (500/307)-P-p-d	
19	73,054	JS49 1:9-300-P-l-d	
20	73,044	JS49 1:9-190-P-p-d	
21	73,011	JS49 1:9-300-L-p-d	

**Mezistaniční úsek Milotice nad Opavou – Bruntál (219120):**

Traťová rychlost: 73,011 – 71,865 60 km/h

71,865 – 66,320 65 km/h

66,320 – 64,476 60 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce převážně PB2, na krátkých úsecích SB8 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v převážné části jsou s ohledem na směrové vedení osazeny pražcové kotvy

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 3 přejezdy

P7564 v ev. km 64,481

- trojkolejné křížení se silnicí I. třídy, konstrukce 2x STRAIL + živičná z AB, PZS 3ZNI

P7565 v ev. km 72,505

- křížení se silnicí III. třídy, živičná konstrukce z AB, PZS 3SNI

P7566 v ev. km 72,988

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce BRENS, PZS 3SNI

**ŽST Bruntál (2191J1):**

Traťová rychlost: 64,476 – 64,370 60 km/h

64,370 – 63,629 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: hlavní kolej - prioritně kolejnice tvaru T (výhybky S49), pražce SB3/4, výhybky na dřevěných (dubových)

ostatní koleje – kolejnice S49, A a T, pražce PB2, PB3, SB3/4, SB5, SB6, SB8 i dřevěné (bukové i dubové)

Ostatní: hlavní kolej je v celém úseku bezстыková vyjma výhybek na milotickém zhlaví

**Technické řešení**

- Nástupiště:
1. nástupiště (vnější nást. dl. 66 m, 200 mm nad TK)
  2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 216 m, 200 mm nad TK)
  3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 186 m, 200 mm nad TK)
  4. nástupiště (jednostranné nást. dl. 186 m, 200 mm nad TK)
  5. nástupiště (jednostranné nást. dl. 52 m, 200 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	609	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Milotice n.O. a Valšov
2+2a	612	Lc2 - S2: vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Valšov, vjezdová kolej směr Malá Morávka
		L2a – S2: vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Milotice n.O. a odjezdová kolej směr Malá Morávka
3	583	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Milotice n.O. a Valšov
4	294	vjezdová a odjezdová kolej směr M. Morávka a Milotice n.O.
5+5a	573	Lc5 - S5: vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr Valšov
		L5a – S5: vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej směr - Milotice n.O.

V stanici se dále nachází 9 manipulačních kolejí a jedna odvrtná kolej.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	0,385	JS49 1:9-300-L-p-d	
2	64,476	Obl-oS49-1:9-300 (801/480)-L-p-d	
3	64,430	Obl-oS49-1:9-300 (4213/280)-L-l-d	
4	64,390	JS49 1:7,5-190-P-p-d	
4A	64,400	JS49 1:7,5-190-P-l-d	
5	64,385	JS49 1:9-190-P-l-d	
6	64,330	JS49 1:7,5-190-P-l-d	
7	64,344	Obl-oS49-1:7,5-190 (228/1144)-P-p-d	
8	64,335	JS49 1:7,5-190-L-l-d	
9	64,310	JS49 1:7,5-190-P-p-d	
10	64,285	JS49 1:7,5-190-L-l-d	
11	64,273	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
12	64,241	J-T 6° P-p-Oc	

Technické řešení

13	64,024	J-T 6° L-l-D	
14	64,004	Obl-oS49-1:7,5-190 (364/400)-P-l-d	
15	63,979	Obl-oS49-1:7,5-190 (441/303)-L-l-d	
16	63,954	Obl-oS49-1:7,5-190 (363/400)-P-l-d	
17	63,950	Obl-oS49-1:7,5-190 (489/325)-P-p-d	
18	63,927	JS49 1:9-190-L-p-d	
19	63,923	JS49 1:9-190-P-p-d	
20	63,731	JS49 1:9-190-L-l-d	
21	63,665	Obl-oS49-1:7,5-190 (402/361)-P-l-d	
22	63,665	JS49 1:9-190-L-l-d	
23	63,629	JS49 1:9-300-P-p-d	

**Mezistaniční úsek Bruntál – Valšov (219118):**

Traťová rychlost: 63,629 – 56,850 70 km/h

56,850 – 56,802 50 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49 a R65, pražce SB8, B03 a částečně B91S a dřevěné (bukové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 6 přejezdů

P7558 v ev. km 56,860

- křížení s místní komunikací, konstrukce STRAIL, PZS 3SNI

P7559 v ev. km 58,183

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce STRAIL, PZS 3SBI

P7560 v ev. km 58,430

- křížení s účelovou komunikací, živičná konstrukce z AB, výstražné kříže

P7561 v ev. km 59,006

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce innoSTRAIL, výstražné kříže

P7562 v ev. km 59,888

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7563 v ev. km 60,417

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

**ŽST Valšov (219111):**

Traťová rychlost: 56,802 – 56,682 50 km/h

**Technické řešení**



56,682 – 55,842 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedenaMateriál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice tvaru S49, pražce B03 a dřevěné (dubové)*ostatní koleje* – kolejnice S49, T, A, Xa a R65, pražce SB3/4, SB5, SB8, B03 a dřevěné (bukové i dubové)

Ostatní: kolej bezстыková, svršek v hlavní kolej je vyjma bruntálského zhlaví ve stavu po výměně z roku 2014, resp. výhybky na dětřichovském zhlaví z roku 2017

Nástupiště:

1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 204 m, 250 mm nad TK)
2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 267 m, 200 mm nad TK)
3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 130 m, 250 mm nad TK)
4. nástupiště (jednostranné nást. dl. 40 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	616	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	435	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	591	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
4	351	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
6	287	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

V stanici se dále nacházejí 4 manipulační koleje a jedna vlečková.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	56.802	JS49 1:9-300-L-l-d	
2	56.766	JS49 1:9-190-P-p-d	
3	56.683	JS49 1:7,5-190-L-l-d	
4	56.666	JS49 1:9-300-P-p-d	
5	56.633	O-T 6° P-l-D	
6	56.607	JS49 1:9-190-L-p-d	
7	56.602	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
8	56.542	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
9	56.332	J-T 6° P-p-D	
10	56.262	J-T 6° P-p-D	
11	56.204	J-T 6° L-l-D	
12	56.199	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
13	56.139	JS49 1:7,5-190-P-l-d	
14	56.103	JS49 1:7,5-190-L-l-d	

15	56.028	Obl-oS49-1:7,5-190 (500/307)-P-p-d	
16	56.001	JS49 1:9-190-P-l-d	
17	55.996	JS49 1:9-300-P-p-d	
18	55.922	J-T 6° P-l-D	
19	55.915	J-T 6° L-p-D	
20	55.842	JS49 1:9-300-L-p-d	

**Mezistaniční úsek Valšov – Dětrichov nad Bystřicí (219116):**

Traťová rychlost: 55,842 – 45,425 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, na krátkém úseku R65, pražce PB2, na krátkých úsecích SB8 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Zastávky, nástupiště: zast. Lomnice u Rýmařova (jednostranné nást. dl. 118 m, 200 mm nad TK, přístřešek)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 9 přejezdů

P7549 v ev. km 47,174

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce STRAIL, PZS 3SBI

P7550 v ev. km 47,711

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce innoSTRAIL, výstražné kříže

P7551 v ev. km 48,851

- křížení se silnicí III. třídy, konstrukce STRAIL, PZS 3SBI

P7552 v ev. km 50,071

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, PZS 3SBI

P7553 v ev. km 51,274

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce BRENS, výstražné kříže

P7554 v ev. km 51,632

- křížení s účelovou komunikací, železobetonová konstrukce, výstražné kříže

P7555 v ev. km 51,914

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce STRAIL, PZS 3ZBI

P7556 v ev. km 53,660

- křížení s účelovou komunikací, železobetonová konstrukce, výstražné kříže

P7557 v ev. km 0,347 (55,569)

- *dvojkolejné křížení se silnicí II. třídy, konstrukce 2x STRAIL, PZS 3ZNI***ŽST Dětrichov nad Bystřicí (2191H1):**

Traťová rychlost: 45,425 – 44,653 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedenaMateriál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice převážně tvaru T, obě zhlaví pak S49, pražce SB3/4 a částečně SB8, výhybky na dřevěných pražcích (dubové)*ostatní koleje* – kolejnice S49, A a T, pražce SB5 a dřevěné (bukové i dubové), výhybky i na ocelových

Ostatní: hlavní kolej je bezстыková vyjma obou zhlaví

Nástupiště: 1. nástupiště (oboustranné nást. dl. 124 m, 250 mm nad TK)

2. nástupiště (oboustranné nást. dl. 108 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	610	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	612	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	588	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Dále se v stanici nachází jedna manipulační kolej a jedna odvrtná kolej.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	45.425	JS49 1:9-300-L-p-d	EOV
2	45.392	JS49 1:9-300-P-p-d	EOV
3	45.233	JS49 1:9-190-P-p-d	
4	45.224	JS49 1:9-300-L-l-d	
5A	44.804	JS49 1:7,5-190-L-l-d	
6	44.772	J-A 6° P-p-Oc	
7	44.707	Obl-oS49-1:7,5-190 (492/310)-L-p-d	
8	44.680	JS49 1:9-190-P-p-d	EOV
9	44.653	JS49 1:9-190-L-l-d	EOV

**Mezistaniční úsek Dětrichov nad Bystřicí – Moravský Beroun (219114):**

Traťová rychlost: 44,653 – 36,637 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice převážně tvaru R65 a částečně S49, pražce SB6, SB8, PB2 a částečně dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 7 přejezdů

P7542 v ev. km 36,770

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce STRAIL, PZS 3ZNI

P7543 v ev. km 39,185

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, PZS 3SBI

P7544 v ev. km 42,175

- křížení se silnicí I. třídy, konstrukce STRAIL, PZS 3ZNI

P7545 v ev. km 42,745

- křížení s účelovou komunikací, konstrukce ÚRTŘ, výstražné kříže

P7546 v ev. km 43,139

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7547 v ev. km 43,627

- křížení s účelovou komunikací, ŽB konstrukce LP-A; LP-B, výstražné kříže

P7548 v ev. km 44,644

- křížení se silnicí II. třídy, živičná konstrukce z AB, PZS 3SNI

### ŽST Moravský Beroun (2191G1):

Traťová rychlost: 36,637 – 36,630 70 km/h

36,637 – 35,848 60 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice tvaru S49, pražce SB5, SB6 a SB8, výhybky na dřevěných (dubových)

*ostatní koleje* – kolejnice tvaru S49 a T, pražce SB5 a dřevěné (dubové)

Ostatní: hlavní kolej je bezстыková, osazeny jsou pražcové kotvy

Nástupiště:

1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 120 m, 250 mm nad TK)
2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 120 m, 250 mm nad TK)
3. nástupiště (vnější nást. dl. 46 m, 200 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	526	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	534	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	526	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
4	534	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Ve stanici se dále nacházejí dvě manipulační koleje.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	36,637	JS49 1:7,5-190-P-p-d	
2	36,612	JS49 1:9-190-L-l-d	
3	36,597	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
4	36,585	Obl-oS49-1:7,5-190 (231/1083)-L-l-d	
8	36,244	JS49 1:9-190-P-p-d	
9	36,172	JS49 1:9-190-L-l-d	
10	35,979	JS49 1:9-190-P-p-d	
11	35,902	Obl-oS49-1:7,5-190 (761/250)-L-l-d	
12	35,875	Obl-oS49-1:7,5-190 (550/291)-L-p-d	
13	35,875	JS49 1:9-190-L-l-d	
14	35,848	JS49 1:9-190-P-l-d	

#### Mezistaniční úsek Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí (219112):

Traťová rychlost: 35,848 – 35,550 60 km/h

35,550 – 29,911 70 km/h

29,911 – 29,852 60 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce PB2 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 1 přejezd

P7541

- křížení se silnicí III. třídy, PZS 3SBI

**ŽST Domašov nad Bystřicí (2191F1):**

Traťová rychlost: 29,852 – 29,200 60 km/h

29,200 – 29,087 50 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedenaMateriál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice tvaru S49, pražce SB5 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková

Nástupiště: 1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 150 m, 200 mm nad TK)

2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 152 m, 250 mm nad TK)

3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 150 m, 200 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	543	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	548	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	549	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Dále se ve stanici nachází 5 manipulačních kolejí.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	29,852	JS49 1:9-300-P-p-d	
2	29,819	JS49 1:9-190-L-l-d	
3	29,426	JS49 1:9-190-P-p-d	
4	29,390	JS49 1:9-190-L-l-d	
5	29,327	JS49 1:9-190-P-p-d	
6	29,220	JS49 1:7,5-190-L-p-d	
7	29,186	JS49 1:7,5-190-P-l-d	
8	29,158	Obl-oS49-1:7,5-190 (427/326)-L-l-d	
9	29,124	Obl-oS49-1:7,5-190 (412/353)-P-p-d	
10	29,120	JS49 1:9-300-L-l-d	
11	29,087	JS49 1:9-300-P-p-d	
12	29,040	J-T 6° L-l-Oc	

**Mezistaniční úsek Domašov nad Bystřicí – Hrubá Voda (219110):**

Traťová rychlost: 29,087 – 29,050 50 km/h

29,050 – 23,380 60 km/h

23,380 – 23,050 70 km/h

23,050 – 22,950 30 km/h

22,950 – 21,100 70 km/h

21,100 – 20,220 60 km/h

20,220 – 20,100 30 km/h

20,100 – 19,820 50 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, T a částečně R65, pražce SB5, SB6, SB8 a dřevěné (dubové i bukové)

Ostatní: kolej je téměř v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Zastávky, nástupiště: zast. *Hrubá Voda-Smilov* (vnější nást. dl. 140 m, 550 mm nad TK, přístř.)zast. *Jívová* (vnější nást. dl. 120 m, 250 mm nad TK, čekárna)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 3 přejezdy

P7538

- *křížení s účelovou komunikací, PZM 2*

P7539

- *křížení s účelovou komunikací, výstražné kříže*

P7540

- *křížení s účelovou komunikací, výstražné kříže***ŽST Hrubá Voda (2191E1):**

Traťová rychlost: 19,820 – 18,950 50 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedenaMateriál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice převážně tvaru R65, výhybky S49, pražce SB8 a dřevěné (bukové i dubové)Ostatní: *hlavní kolej* je bezстыková kromě obou zhlaví, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

- Nástupiště:
1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 190 m, 200 mm nad TK)
  2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 88 m, 200 mm nad TK)
  3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 61 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	569	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	569	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	569	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Ve stanici se dále nachází jedna manipulační kolej.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	19,820	Obl-jT-4°(384/242)-P-l-d	EOV
2	19,745	Obl-oS49-1:9-300 (1737/363)-P-l-d	EOV
3	19,633	JS49 1:9-190-P-l-d	
4	19,195	Obl-oS49-1:7,5-190 (758/254)-L-p-d	
5	18,978	JS49 1:9-190-L-l-d	EOV
6	18,950	JS49 1:9-190-P-l-d	EOV

- Žel. přejezdy:
- v úseku se nachází 1 přejezd
  - P7537
  - křížení s účelovou komunikací, PZS 3SBI

#### Mezistaniční úsek Hrubá Voda – Hlubočky (219108, 219126):

Traťová rychlost:	18,950 – 18,900	50 km/h
	18,900 – 17,760	60 km/h
	17,760 – 17,700	10 km/h
	17,700 – 17,490	20 km/h
	17,490 – 16,800	60 km/h
	16,800 – 15,414	70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce SB5, B91S, PB3 a dřevěné (bukové i dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy



Zastávky, nástupiště: *zast. Hrubá Voda-zastávka* (vnější nást. dl. 140 m, 250 mm nad TK, příst.)

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	17,401	JS49 1:9-190-L-p-d	odb. vl. ZAPA beton a.s.

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 4 přejezdy

P7533

- *křížení s účelovou komunikací, výstražné kříže*

P7534

- *křížení s účelovou komunikací, výstražné kříže*

P7535

- *křížení se silnicí III. třídy, PZS 3SBI*

P7536

- *křížení s účelovou komunikací, PZS 3SNI*

#### ŽST Hlubočky (2191D1):

Traťová rychlost: 15,414 – 14,650 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice tvaru S49, pražce SB6 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je bezстыková v celém úseku, v oblouku  $R=285\text{m}$  osazeny pražcové kotvy

Nástupiště: 1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 228 m, 200 mm nad TK)

2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 199 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	563	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	582	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	554	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Kromě toho se ve stanici nachází jedna manipulační kolej.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	15,414	JS49 1:9-300-L-l-d	EOV
2	15,381	JS49 1:9-300-P-p-d	EOV
3	15,111	J-T 6° P-l-d	
4	15,047	J-T 6° P-p-d	
5	14,739	Obl-oS49-1:7,5-190 (402/361)-P-p-d	
6	14,714	Obl-oS49-1:7,5-190 (557/289)-L-p-d	
7	14,683	JS49 1:7,5-190-P-p-d	EOV
8	14,650	JS49 1:9-300-L-p-d	EOV

**Mezistaniční úsek Hlubočky – Hlubočky-Mariánské Údolí (219106):**

Traťová rychlost: 14,650 – 11,160 70 km/h

11,160 – 11,018 50 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce SB6, B91S a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Zastávky, nástupiště: zast. *Hlubočky zastávka* (vnější nást. dl. 140 m, 550 mm nad TK, přístř.)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 3 přejezdy

P7530

- křížení s místní komunikací, výstražné kříže

P7531

- křížení se silnicí III. třídy, PZS 3SBI

P7532

- křížení s účelovou komunikací, PZM 2

**ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí (2191C1):**

Traťová rychlost: 11,018 – 10,600 50 km/h

10,600 – 10,057 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedenaMateriál žel. svršku: *hlavní kolej* - kolejnice tvaru S49, pražce SB6, SB8 a dřevěné (dubové)

Ostatní: hlavní kolej je bezстыková v celém úseku

Nástupiště: 1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 180 m, 200 mm nad TK)

2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 195 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	644	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	644	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Kromě toho se ve stanici nachází jedna manipulační kolej.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	11,018	Obl-oS49-1:12-500 (3517/583)-L-l-d	
2	10,976	Obl-jS49-1:12-500 (544/260)-L-l-d	EOV
3	10,916	JS49 1:9-190-P-p-d	
4	10,681	Obl-oS49-1:7,5-190 (428/341)-L-p-d	
5	10,654	JS49 1:9-190-L-l-d	
6	10,231	JS49 1:9-300-L-p-d	
7	10,144	JS49 1:9-300-L-l-d	
8	10,144	JS49 1:9-300-P-p-d	EOV
9	10,057	JS49 1:9-300-P-l-d	EOV

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 1 přejezd

P7529

- křížení se silnicí III. třídy, PZS 3ZNI

#### Mezistaniční úsek Hlubočky-Mariánské Údolí – Velká Bystřice (219104):

Traťová rychlost: 10,057 – 6,966 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice tvaru S49, pražce SB6, SB8 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v obloucích o malých poloměrech osazeny pražcové kotvy

Zastávky, nástupiště: zast. Velká Bystřice zastávka (vnější nást. dl. 170 m, 250 mm nad TK, př.)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 4 přejezdy

P7525

- křížení s místní komunikací, PZS 3SBI

P7526

- křížení se silnicí III. třídy, PZS 3SNI

P7527

- křížení s místní komunikací, PZS 3SBI

P7528

- křížení s účelovou komunikací, PZS 3SNI

**ŽST Velká Bystřice (2191B1):**

Traťová rychlost: 6,966 – 6,157 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: hlavní kolej - kolejnice tvaru S49, pražce SB6, SB8

Ostatní: hlavní kolej je bezстыková v celém úseku, v oblouku  $R=300m$  osazeny pražcové kotvy

Nástupiště:

1. nástupiště (jednostranné nást. dl. 181 m, 200 mm nad TK)
2. nástupiště (jednostranné nást. dl. 201 m, 200 mm nad TK)
3. nástupiště (jednostranné nást. dl. 141 m, 250 mm nad TK)

Koleje a jejich určení:

Kolej číslo	Užitečná délka [m]	Účel použití
1	536	hlavní vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
2	528	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
3	540	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej
4	528	vjezdová, odjezdová a průjezdná kolej

Ve stanici se dále nachází čtyři manipulační koleje a jedna spojovací kolej.

Tabulka výhybek:

Číslo	Staničení (km)	Typ výhybky	Poznámka
1	6,966	JS49 1:9-300-P-p-b	EOV
2	6,927	JS49 1:9-300-L-l-b	EOV
3	6,924	JS49 1:9-300-L-p-d	
4	6,675	JS49 1:7,5-190-L-l-d	
5	6,582	J-T 6° L-l-d	
6	6,302	JS49 1:9-300-P-l-d	
7	6,228	JS49 1:9-300-P-l-d	
8	6,226	JS49 1:9-300-P-p-b	EOV
9	6,194	JS49 1:9-190-P-p-d	
10	6,189	JS49 1:9-300-L-l-b	EOV
11	6,184	JS49 1:9-190-L-p-b	
12	6,120	JS49 1:9-190-L-p-d	
13	6,092	J-T 6° L-p-d	

**Technické řešení**

14	6,057	J-T 6° P-p-d	
15	6,027	J-T 6° L-p-d	

**Mezistaniční úsek Velká Bystřice – Olomouc hl.n. (219102):**

Traťová rychlost: 6,157 – 1,882 70 km/h

Rychlost  $V_{130}$  není zavedena

Materiál žel. svršku: kolejnice primárně tvaru S49, místy T, pražce PB2, SB8 a dřevěné (dubové)

Ostatní: kolej je v celém úseku bezстыková, v oblouku  $R=371\text{m}$  osazeny pražcové kotvy

Zastávky, nástupiště: zast. Bystrovany (vnější nást. dl. 165 m, 250 mm nad TK, přístřešek)

Žel. přejezdy: v úseku se nachází 3 přejezdy

P7522

- křížení s místní komunikací, PZS 3SBI

P7523

- křížení s účelovou komunikací, výstražné kříže

P7524

- křížení s účelovou komunikací, PZS 3SNI

**3.4. Mosty, propustky a zdi**

Objekty v úseku Olomouc – Moravský Beroun jsou ve správě SŽDC, s. o. OŘ Olomouc, tj. 35 mostů a 65 propustků. Objekty v úseku Moravský Beroun - Opava jsou ve správě SŽDC, s. o. OŘ Ostrava, tj. 67 mostů a 220 propustků.

**Mosty**

Mosty na těchto tratích jsou rozličného stáří a typu konstrukce, a přemostují inundační území, občasné i trvalé vodoteče, zpevněné i nezpevněné komunikace apod. výjimkou nejsou ani mosty s více otvory. Konstrukčně se dají rozdělit celkem do 4 typů, a to deskové železobetonové nebo předpjaté, se zabetonovanými nosníky, klenbové kamenné nebo betonové a ocelové (plnostěnné, příhradové, komorové). Nejstarší mosty, zejména kamenné klenby, pocházejí z 19. století. Většina mostů byla postavena ve 30. až 70. letech 20. století, výjimkou jsou pouze výjimečné přestavby objektů s nízkým stářím. U ocelových mostů tvoří mostní svršek mostnice a výjimečně přímé upevnění, v případě betonových a klenbových mostů se jedná o průběžné šterkové lože. Většina mostních objektů je ve zhoršeném stavebním stavu. Drobné opravy, zejména výměna mostnic, bezpečnostní nátěry, drobné sanace apod., byly prováděny zejména po roce 2000. Prostorové uspořádání na mostech není v řadě případů dodrženo, kdy ve staničním obvodu i v širé trati se nacházejí mosty s VMP 2,2 (např. u mostu v km 16,378 je lokálně i 2,19 m k zábradlí). Mosty větších rozpětí (ocelové) jsou ve stávajícím stavu více udržované, avšak nátěr

PKO se blíží ke konci životnosti. Dále je na mostech ve většině případů snižena volná (podjezdová) výška.

Údaje o zatížitelnosti objektů, které jsou k dispozici, jsou zpracovány zásadně dle dnes již neplatných norem a předpisů a neodpovídají současnému stavu objektů. Přejednost je proto dočasně ponechána z minulosti v návaznosti na odborný odhad, odpovídající stávající traťové třídy C3 a stávající traťové rychlosti na objektu.

### Propustky

Propustky na těchto tratích jsou rozličného stáří a typu konstrukce, a převádějí občasnou nebo trvalou vodoteč, příp. náhon, výjimečně se v úseku nacházejí propustky s více otvory. Konstrukčně se dají rozdělit celkem do 4 typů, a to betonové trubní, se zabetonovanými kolejnicemi, železobetonové nebo kamenné desky a klenbové kamenné nebo betonové. Nejstarší propustky, zejména kamenné klenby a desky, pocházejí z 19. století. Většina propustků byla postavena ve 30. až 70. letech 20. století. Většina propustků je ve zhoršeném stavebním stavu, některé jsou částečně nebo zcela zasypané. Drobné opravy, zejména bezpečnostní nátěry zábradlí, drobné sanace a vyčištění průtočného profilu, byly prováděny zejména po roce 2000.

### Zdi

Zdi na těchto tratích se dají rozdělit celkem do 3 typů, a to opěrné, zárubní a obkladní. U opěrných a zárubních zdí se převážně jedná o masivní konstrukce z kamene a prostého betonu (gravitační), přičemž některé jsou z hlediska statického řešení volně stojící, tj. nejsou přimknuté přímo ke svahu.

## 3.5. Tunely

Na těchto tratích se nachází 5 tunelů, jsou to tunely Smilovský I, Smilovský II, Jívovský, Domašovský a Mílotický. Jedná se o tunely s kamenným nebo betonovým ostěním. Všechny tunely byly postaveny roku 1872, jsou ve vyhovujícím stavu, průjezdné pro průřez Z-GČD. V rámci oprav v letech 2012 a 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry, osazení tabulek čísel pasů, vyčištění odvodňovačů, sanace ostění a u Domašovského tunelu přestavba dvou tunelových pasů včetně portálu.

## 3.6. Silnoproudá zařízení

### ŽST Opava západ

Železniční stanice je napájena z trafostanice 22/0,4kV ČEZ. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvodně nn ve výpravní budově, kde je umístěn hlavní elektroměr včetně ovládání HDO. Z rozvodu NN je napájeno venkovní osvětlení ŽST, staniční zabezpečovací zařízení a další objekty v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení je tvořeno pomocí 3 ks osvětlovacích věží výšky 20,0m a 9 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 10,0 m. Nástupiště č. 1 a 2 jsou osvětleny pomocí 29 ks sklopných stožárů výšky 6,0 m. Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory SHC400W. Na sklopných stožárech

jsou osazeny svítidla SHC250W a SHC70W. Osvětlení je ovládáno automaticky pomocí fotobuňky, dále dálkově zařízením Farcom od výpravčího v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku.

Ve stanici je vybudován EOv, který je napájený z rozváděčů REOV1 – ROEV3. Ohřívány jsou výhybky č. 1, 2, 4, 5, 13, 15, 18 a 19. Ovládání EOv je automatické pomocí srážkových a teplotních čidel, případně dálkově výpravčím DOZ I v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku SEE.

Všechna silnoproudá zařízení byla vybudována v letech 2016–2018 v stavbě „Revitalizace trati Krnov – Opava“.

#### **Zast. Vávrovice**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště a přístupové cesty pomocí 7ks sklopných osvětlovacích stožárů se svítidly SHC70W. Osvětlení je ovládáno automaticky pomocí fotobuňky, dále dálkově zařízením Farcom od výpravčího v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2016.

Všechna silnoproudá zařízení byla vybudována v letech 2016–2018 v stavbě „Revitalizace trati Krnov – Opava“.

#### **Zast. Holasovice**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště a přístupové cesty. Osvětlení je řešeno pomocí 7ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6,0m se svítidly SHC70W. Osvětlení je ovládáno automaticky pomocí fotobuňky, dále dálkově zařízením Farcom od výpravčího v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2016.

Všechna silnoproudá zařízení byla vybudována v letech 2016–2018 v stavbě „Revitalizace trati Krnov – Opava“.

**ŽST Skrochovice**

Železniční stanice je napájena z nn sítě ČEZ. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči RE, kde je umístěn hlavní elektroměr včetně ovládání HDO. Z rozvodny NN je napájeno EOv, venkovní osvětlení ŽST, staniční zabezpečovací zařízení a další objekty v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení je tvořeno pomocí 20 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 10,0 m. Nástupiště č. 1 a 2 jsou osvětleny pomocí 20 ks sklopných stožárů výšky 6,0 m. Na stožárech jsou osazeny svítidla SHC250W a SHC70W. Osvětlení je ovládáno automaticky pomocí fotobuňky, dále dálkově zařízením Farkom od výpravčího v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku.

Ve stanici je vybudován EOv, který je napájený z rozváděčů REOV. Ohřívány jsou výhybky č. 1, 2, 5 a 6. Ovládání EOv je automatické pomocí srážkových a teplotních čidel, případně dálkově výpravčím DOZ I v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku SEE.

Všechna silnoproudá zařízení byla vybudována v letech 2016–2018 v stavbě „Revitalizace trati Krnov – Opava“.

**Zast. Úvalno**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště a přístupu k nástupišti pomocí 9 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6,0 m se svítidly SHC70W. Osvětlení je ovládáno automaticky pomocí fotobuňky, dále dálkově zařízením Farcom od výpravčího v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2016.

Všechna silnoproudá zařízení byla vybudována v letech 2016–2018 v stavbě „Revitalizace trati Krnov – Opava“.

**Zast. Krnov-Cvilín**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště a přístupové cesty. Osvětlení je řešeno pomocí 7 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6,0m se svítidly SHC70W. Osvětlení je ovládáno automaticky pomocí fotobuňky, dále dálkově zařízením Farcom od výpravčího v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2016.

Všechna silnoproudá zařízení byla vybudována v letech 2016–2018 v stavbě „Revitalizace trati Krnov – Opava“.

**ŽST Krnov**

Železniční stanice je napájena ze dvou trafostanic 22/0,4kV SŽDC. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči USM jednotlivé trafostanice, kde je umístěn hlavní elektroměr včetně



ovládání HDO. Z rozvodu NN je napájeno venkovní osvětlení ŽST, staniční zabezpečovací zařízení a další objekty v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení je zajištěné 7 ks osvětlovacích věží výšky 24,0 m (mřížové stožáry s plošinou) a 14ks osvětlovacích stožárů JŽ výšky 14,0 m a 4 ks sklopné stožáry výšky 12 m. Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory SHP-TS400W, poziční světla SON-T150W. Na stožárech JŽ jsou osazeny svítidla SHC250W. Ovládání osvětlení je automatické pomocí soumrakového spínače a spínacími hodinami (OV1,4,5,6,7) nebo vypínači, které ovládá výpravčí DOZ I (OV2,3). Rozvody osvětlení jsou v provozu od 90. let 20. století. Oprava osvětlovacích věží (reflektory, rozváděče, kabely) proběhla v roce 2015.

Ve stanici je vybudován EOv, který je napájený z rozváděčů REOV1 a ROEV2. Ohřívány jsou výhybky č. 2, 5, 6, 8, 11, 13, 14, 42, 44 a 47. Ovládání EOv je automatické pomocí srážkových a teplotních čidel, případně dálkově výpravčím DOZ I v ŽST Krnov a ústředně z elektrodispečinku SEE.

EOv a část rozvodů nn byly vybudovány v letech 2005-2007 ve stavbě „Rekonstrukce staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Krnov“.

### **ŽST Brantice**

Železniční stanice je napájena z rozvodu nn ČEZ. Měření spotřeby elektrické energie je v rozváděči RE ve výpravní budově. Z rozváděče NN je napájeno venkovní osvětlení ŽST, stavědlo č. 2 a zásuvkových stojanů a další objekty v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení jsou použity osvětlovací věže výšky 20,0 m (mimo provoz 3 ks OSŽ 20P – v provozu od 80. let 20. století) a sklopné stožáry výšky 10,0 m (6 ks – r. 2014). Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory SHC400W, resp. SHC250W. Na sklopných stožárech jsou osazeny svítidla SHC250W. Ovládání osvětlení je místní (výpravčí, závorář) a nástupiště pomocí soumrakového spínače a spínacích hodin.

### **Zast. Zátor**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozváděče RO je napájené osvětlení nástupiště pomocí 2 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6,0 m se svítidly SHC70W. Ovládání osvětlení je řešeno pomocí soumrakového spínače a spínacích hodin. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2012.

### **ŽST Milotice nad Opavou**

Železniční stanice je napájena z trafostanice 22/0,4kV SŽDC (160kVA). Měření spotřeby elektrické energie je v rozváděči stožárové trafostanice. Ze stožárové trafostanice je napájen rozvaděč ve výpravní budově, ze kterého potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

### **Technické řešení**

Na venkovní osvětlení prostoru kolejí jsou použity osvětlovací stožáry JŽ výšky 12,0 m (42 ks) se svítidly RVL250W. Osvětlení je ovládáno ručně z dopravní kanceláře výpravní budovy a ze stavědel 1 a 2.

Všechny rozvody i osvětlení byly realizovány v 80. letech 20. století.

### **ŽST Bruntál**

Železniční stanice je napájena z kabelového rozvodu nn ČEZ do rozvodny 0,4kV SŽDC. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči USM v rozvodně 0,4kV SŽDC. Z rozvodny nn potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení prostoru kolejí jsou použity osvětlovací stožáry JŽ výšky 12,0 m a 14 m (56 ks) se svítidly SHLP 340W a RVL 400W. Osvětlení je ovládáno ručně z dopravní kanceláře a ze stavědel 1 a 2.

Všechny rozvody i osvětlení byly realizovány v 80. letech 20. století.

### **ŽST Valšov**

Železniční stanice je napájena z kabelového rozvodu nn ČEZ do kabelové skříně na výpravní budově. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči RE ve výpravní budově. Z RE potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení prostoru kolejí jsou použity osvětlovací stožáry JŽ výšky 14m (49ks) se svítidly RVL 400W. Osvětlení je ovládáno ručně z dopravní kanceláře ve výpravní budově a ze stavědel 1 a 2.

Všechny rozvody i osvětlení byly realizovány v 80. letech 20. století.

### **Zast. Lomnice u Rýmařova**

Zastávka je napájena z nn vzdušní sítě ČEZ. Rozvaděč pro měření spotřeby elektrické energie i rozvaděč RO jsou umístěny v služební místnosti budovy zastávky. Osvětlení nástupiště je řešeno pomocí 6 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 5,0m se svítidly SHC70W. Ovládání osvětlení je řešeno pomocí fotobuňky. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2010?.

### **ŽST Děčichov nad Bystřicí**

Železniční stanice je napájena z nn vzdušní sítě ČEZ do kabelové skříně na výpravní budově. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči RE ve výpravní budově. Z RE potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení prostoru kolejiště jsou použity upravené osvětlovací stožáry JŽ výšky 14 m (40 ks, bez spouštěcího zařízení) se svítidly SHC 250W. Osvětlení je ovládáno ručně z dopravní kanceláře ve výpravní budově.

Ve stanici je vybudován EOv, který je instalován na výhybkách č. 1, 2, 8 a 9. Ovládání EOv je místní z dopravní kanceláře.

Všechny rozvody, EOv i osvětlení byly realizovány v 80. letech 20. století.

### **ŽST Moravský Beroun**

Železniční stanice je napájena z kabelového rozvodu nn ČEZ do kabelové skříně na výpravní budově. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči RE ve výpravní budově. Z RE potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení prostoru kolejiště jsou použity osvětlovací stožáry JŽ výšky 14 m (57 ks) se svítidly 2xSHC250W, RVL 400W. Osvětlení je ovládáno ručně z dopravní kanceláře ve výpravní budově a ze stavědel 1 a 2.

Všechny rozvody i osvětlení byly realizovány v 80. letech 20. století.

### **ŽST Domašov nad Bystřicí**

Železniční stanice je napájena z VN sítě a trafostanice ČEZ Distribuce nn kabelovým vedením do HR ve výpravní budově. Vedle trafostanice je ER pro měření spotřeby SŽDC. Trafostanice a ER jsou umístěny blíže na zhlaví Hrubá Voda. Z RE1 potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení prostoru kolejiště jsou použity sklopné osvětlovací stožáry výšky 10,0 m se svítidly LED (11 ks) a osvětlení nástupiště je řešeno sklopnými osvětlovacími stožáry výšky 6,0 m se svítidly LED (16 ks). Osvětlení je ovládáno ručně a fotobuňkou s kombinací astrálních hodin z dopravní kanceláře ve výpravní budově z rozvaděče RO2. Nové venkovní osvětlení bylo realizováno v roce 2014 včetně kabelových rozvodů

Rozvody nn byly realizovány v 80. letech 20. století. Nové venkovní osvětlení bylo realizováno v roce 2014.

### **Zast. Jívová**

Zastávka je napájena ze sítě ČEZ elektrickou kabelovou přípojkou z RE umístěného v areálu vojenského rekreačního střediska Magdalena do RH v budově hlásky a zastávky. Osvětlení nástupiště je provedeno pomocí 10ks perónních osvětlovacích stožárů výšky 5,0 m se svítidly SHC70W. Ovládání osvětlení je řešeno pomocí fotobuňky. Rozvody jsou kabelové, typu AYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od 80. let 20. století.

**Zast. Hrubá Voda-Smilov**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ. Rozvaděč pro měření spotřeby elektrické energie i rozvaděč osvětlení jsou umístěny v služební místnosti budovy zastávky. Osvětlení nástupiště i přístupového chodníku je provedeno pomocí 10 ks perónních osvětlovacích stožárů výšky 6,0 m se svítidly SHC70W. Ovládání osvětlení je řešeno pomocí fotobuňky s kombinací astrálních hodin. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2009.

**ŽST Hrubá Voda**

Železniční stanice je napájen z VN vzdušného vedení sítě ČEZ linky č. 17 na příhradovou trafostanici OC 9118 SŽDC. Trafostanice je osazena transformátorem 22/0,4kV TCA 160/24 160kVA z roku 2007. Měření spotřeby ČEZ je v trafostanici, podružné měření je ve VB rozvaděče HR. Z HR potom pokračují rozvody NN pro napájení venkovního osvětlení a dalších objektů v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení prostoru kolejiště jsou použity osvětlovací stožáry JŽ výšky 14 m bez spouštěcího zařízení se svítidly SHC250W (28 ks). Osvětlení je ovládáno ručně, kombinací hodin s fotobuňkou z dopravní kanceláře ve výpravní budově, stáří 2009.

Ve stanici je vybudován EOV, který je instalován na výhybkách č. 1, 2, 5 a 6. Ovládání EOV je automatické a stáří 2009.

**Zast. Hrubá Voda-zastávka**

Zastávka je napájena z nn vzdušní sítě ČEZ závěsným kabelem ukončeným na budově zastávky. Rozvaděč pro měření spotřeby elektrické energie i rozvaděč osvětlení jsou umístěny v služební místnosti budovy zastávky. Osvětlení nástupiště je provedeno pomocí 5 ks perónních osvětlovacích stožárů výšky 5,0 m se svítidly SHC70W. Ovládání osvětlení je řešeno pomocí fotobuňky. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od 90. let 20. století.

**ŽST Hlubočky**

Železniční stanice je napájena z kabelového rozvodu nn ČEZ. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči RE ve výpravní budově. Z rozvaděče NN je napájeno venkovní osvětlení ŽST, zásuvkové stojany a další objekty v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Na venkovní osvětlení jsou použity osvětlovací 4x věže výšky 20,0 m a osvětlovací stožáry 20x JŽ výšky 14 m bez spouštěcího zařízení se svítidly SHC250W (20ks). Osvětlovací věže jsou osazeny reflektory SHC400W, resp. SHC250W. Na stožárech JŽ jsou osazeny svítidla SHC250W. Ovládání osvětlení je místní z rozvaděče v dopravní kanceláři. Osvětlení bylo realizováno v 80. letech 20. století.

Ve stanici je vybudován EOV, který je instalován na výhybkách č. 1, 2, 7 a 8. Ovládání EOV je automatické a je zahrnuto do systému DDTS. Stáří zařízení EOV – v provozu od roku 2014.

**Zast. Hlubočky-zastávka**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště a přístupu k nástupišti pomocí 7ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6,0m se svítidly LED. Ovládání osvětlení je automatické. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2016.

**ŽST Hlubočky – Mariánské údolí**

Železniční stanice je napájena z kabelového rozvodu nn ČEZ. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči RH v rozvodně nn ve výpravní budově. Z rozvaděče R2 v dopravní kanceláři je napájeno venkovní osvětlení ŽST, zásuvkové stojany a další objekty v obvodu ŽST pomocí kabelových rozvodů uložených v zemi.

Venkovní osvětlení je provozované pomocí osvětlovacích stožárů JŽ výšky 14 m se svítidly SHC250W se spouštěcím zařízením (34 ks) a pouze s výložníkem (4 ks). Ovládání osvětlení je místní z rozvaděče R2 v dopravní kanceláři.

Ve stanici je vybudován EOv, který je instalován na výhybkách č. 3, 8 a 9. Ovládání EOv je místní z dopravní kanceláře.

Všechny rozvody nn, EOv i osvětlení byly realizovány v 80. letech 20. století.

**Zast. Velká Bystřice-zastávka**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště a přístupu k nástupišti pomocí 7 ks sklopných osvětlovacích stožárů výšky 6,0 m se svítidly LED. Ovládání osvětlení je automatické. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2010.

**ŽST Velká Bystřice**

Železniční stanice je napájena z mřížové trafostanice 22/0,4kV SŽDC o příkonu 160kVA. Měření spotřeby elektrické energie je v rozvaděči ER v TS SŽDC, ze které pokračují kabelové rozvody nn v zemi pro napájení venkovního osvětlení ŽST, staničního zabezpečovacího zařízení a dalších objektů v obvodu ŽST.

Venkovní osvětlení kolejiště je zajištěné pomocí osvětlovacích stožárů JŽ výšky 14 m se svítidly SHC250W se spouštěcím zařízením (29 ks) a pouze s výložníkem (17 ks). Ovládání osvětlení je místní z rozvaděče R1 v dopravní kanceláři.

Ve stanici je vybudován EOv. Ohřívány jsou výhybky č. 1, 2, 6, 8 a 10. Napájení EOv je z rozvaděče REOV v TS SŽDC a ovládání EOv je místní z dopravní kanceláře.

EOv a část rozvodů nn byly vybudovány v letech 2005, venkovní osvětlení je v provozu od 80. let 20. století, které bylo částečně rekonstruováno při rekonstrukci výhybek spolu s EOv.

**Zast. Bystrovany**

Zastávka je napájena z nn sítě ČEZ do plastového pilíře RE, kde je měření spotřeby elektrické energie. Z rozvaděče RO je napájené osvětlení nástupiště pomocí 7 ks osvětlovacích stožárů výšky 6,0 m se svítidly SHC 70W. Ovládání osvětlení je automatické. Rozvody jsou kabelové, typu CYKY a jsou uloženy v zemi. Osvětlení je v provozu od roku 2000.

**Rozvody 6kV, 50Hz**

Zabezpečovací zařízení je úseku Olomouc hl.n. – Velká Bystřice napájeno z rozvodu VN 6kV kabelem 6-AYKCY 3x50mm<sup>2</sup>. Úsek začíná v trafostanici STS 314A v ŽST Olomouc hl.n. a končí žkm 6,478 v ŽST Velká Bystřice v STS 384. Hlavními napájecími body rozvodu 6kV je TNS Grygov a trafostanice T5 v ŽST Olomouc hl.n. Při výlukách je dále využíváno zpětné napájení rozvodů 6kV z distribuční hladiny NN přes transformátor 6/0,4kV v ŽST Velká Bystřice.

Kabelový rozvod byl dán do provozu v 80. letech 20. století. STS 314A byla rekonstruovaná v rámci stavby Rekonstrukce uzlu ŽST Olomouc v roce 2016. V traťovém úseku jsou instalovány 3x TTS 381, 382, a 383, TTS jsou aluzinkové trafostanice typu TS8-AZ, které byly vyměněny v rámci opravných prací v roce 2012.

V tomto úseku je jedna staniční transformovna STS 384 v ŽST Velká Bystřice, která se má opravovat v roce 2018 a zároveň s opravou se bude do kabelového rozvodu vkládat další TTS (RS) 381A v km cca 1,660.

**Napájení přejezdových zabezpečovacích zařízení v úseku Moravský Beroun - Olomouc**

PZZ Bystrovany 4,563 km napájeno z rozvodu 6kV.

PZZ Velká Bystřice 5,605 km napájeno z rozvodu 6kV.

PZZ ŽST Velká Bystřice 6,956 km napájeno z rozvodu NN a 6kV automatickým záskokem.

PZZ 7,893 km Zast. Velká Bystřice-zastávka je napájeno kabelovou přípojkou nn společně se zastávkou a je v provozu od roku 2010.

PZZ 8,773 km napájeno kab. přípojkou NN.

PZZ 12,418 km zast. Hlubočky napájeno kab. přípojkou NN společně se zastávkou 2016.

Kabelové přípojky nn jsou realizovány v 80. letech 20. století (pokud není uvedeno jinak).

PZZ 32,312 km Domašov nad Bystřicí

Je napájen z VN vzdušného vedení sítě ČEZ linky č. 69 na stožárovou trafostanici OC 9076 SŽDC, stáří trafostanice v 80. letech 20. století. Trafostanice je osazena transformátorem 22/0,4kV DOTN 100H/20 100kVA z roku 2007.

Okruhy vycházející z trafostanice:

AYKY 4 x 10 mm<sup>2</sup> pro PZZ OŘ Olomouc, jištění IJV 20 A

AYKY 4 x 50 mm<sup>2</sup>, odběr pro firmu NEALKO, jištění 3 x ETI NV1C 100 A

AYKY 4 x 35 mm<sup>2</sup>, odběr Mlýn, jištění 3 x PHNO 63 A

**Technické řešení**

### **3.7. Trakční vedení**

V současném stavu je předmětný úsek trati neelektrizovaný. Trakční vedení je instalováno jen v koncových stanicích studie - Olomouc hl. n. a Opava východ. Trakční soustava v nich použitá je 3 kV DC.

#### Napájecí zařízení

Trakční vedení stanice Olomouc hl. n. je napájeno z trakčních měníren Grygov a Červenka. Trakční vedení stanice Opava východ je napájeno z TM Opava. Všechny měnírny se nacházejí mimo rozsah studie.

## 4. TECHNICKÉ ŘEŠENÍ

Technické řešení bylo navrženo a posuzováno v celkem šesti základních projektových variantách V0, V1, V2, V3, V4 a V5, které se následně dále dělí na podvarianty dle rozsahu řešeného úseku a podle toho, zda je realizována tzv. Opavská spojka (nákladní obchvat, proto pro přehlednost značení podvariant s touto spojkou písmenem „n“). Níže je uveden popis jednotlivých variant, jejich grafický přehled je uveden v příloze č. 1 této zprávy.

### 4.1. Definice posuzovaných variant

#### Varianta 0 – Bez projektu

Tato varianta počítá pouze s nasazením nových moderních jednotek do provozu. Není zde uvažováno s žádným investičním zásahem do infrastruktury či zvyšování traťové rychlosti, pouze s opravami a pravidelnou údržbou infrastruktury za účelem zachování bezpečnosti a provozuschopnosti trati.

#### Varianta 1 – V rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky)

Tato varianta vychází z původního zadání a počítá ve stavebních úpravách a zvýšení traťové rychlosti pouze v mezistaničních úsecích, tzn., že všechny stanice zůstanou ve stávajícím stavu a je uvažováno pouze s opravnými pracemi a pravidelnou údržbou infrastruktury za účelem zachování provozuschopnosti trati. V dílčích odevzdáních byla tato varianta včetně všech dílčích podvariant dokládána, nicméně v průběhu zpracování studie se ukázala jako nevhodná pro další fázi řešení a **není již tedy dále sledována**.

#### Varianta 2 – V rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky + stanice)

Tato varianta počítá oproti předchozí ve stavebních úpravách a zvýšení traťové rychlosti jak v mezistaničních úsecích, tak ve stanicích, kde došlo v některých případech k zásadní změně v konfiguraci kolejíště. V této variantě již byly zpracovány rychlostní profily V<sub>100</sub>, V<sub>130</sub> i V<sub>150</sub>. Prověřovány byly opět následující podvarianty:

**2A** – revitalizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)

**2B** – revitalizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně)

**2C** – revitalizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

Dílčí podvarianty **2An**, **2Bn** a **2Cn** byly během zpracování studie vypuštěny a nejsou dále sledovány.

#### Varianta 3 – V rozsahu elektrizace

Tato varianta zahrnuje vždy jak revitalizaci, tak elektrizaci daného úseku včetně stanic, přičemž zbytek trati počítá vždy pouze s opravami a běžnou údržbou. Rovněž byly zpracovány rychlostní profily V<sub>100</sub>, V<sub>130</sub> i V<sub>150</sub>. Prověřovány byly následující podvarianty:

**3An** – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně) , realizace + elektrizace opavské spojky



**3Bn** – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně) , realizace + elektrizace opavské spojky

**3C** – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

**3Cn** – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo), realizace + elektrizace opavské spojky

Dílků podvarianty **3A** a **3B** byly během zpracování studie vypuštěny a nejsou dále sledovány.

#### Varianta 4 – V rozsahu elektrizace

Tato varianta zahrnuje revitalizaci celého úseku trati včetně stanic, doplněna je v každé podvariantě elektrizací daného úseku. V průběhu zpracování studie se tato varianta dokládá včetně všech dílků podvariant, ale rovněž se ukázala jako nevhodná pro další fázi řešení a **není již tedy dále sledována**.

#### Varianta 5 – V rozsahu částečné elektrizace

Tato varianta zahrnuje revitalizaci ve dvou ucelených úsecích trati včetně stanic, doplněna je v každé podvariantě elektrizací jednoho úseku. Opět byly zpracovány rychlostní profily  $V_{100}$ ,  $V_{130}$  i  $V_{150}$ . Prověřované podvarianty byly:

**5A** – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), revitalizace úseku Moravský Beroun (včetně) – Olomouc hl. n. (mimo)

**5An** – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), revitalizace úseku Moravský Beroun (včetně) – Olomouc hl. n. (mimo), realizace + elektrizace opavské spojky

## 4.2. Návrh technického řešení

### 4.2.1. Traťový úsek Opava východ – Opava západ

#### Varianta 0

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

#### Varianty 2A, 2B, 2C

Celý úsek je navržen k rekonstrukci železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů ve všech variantách shodným způsobem, pouze v souborech variant 3 a 5 s doplněním elektrické trakce. Úsek navazuje koncový styk výhybky č. 9 žst. Opava východ a pokračuje jako kolej č. 92 ž k vjezdovému návěstidlu. Ve směru od kilometrického konce trati se předpokládá vložení složeného oblouku o poloměrech 190 / 380 / 250 / 300 / 315 m s různě velkým převýšením, přičemž v části o poloměru 300 m bez převýšení je vhodný prostor pro vložení výhybky tzv. Opavské spojky. Rychlost se až za vjezdové návěstidlo pohybuje na úrovni 50 km/h pro všechny profily, následně roste na 60/75/75 km/h (hodnoty pro  $l=100\text{mm}$ ,  $l=130\text{mm}$  a  $l=150\text{mm}$ ). Dále trať mimoúrovňově překračuje společnou kolej tratí do Hradce nad Moravicí a Jakartovic/Svobodných Heřmanic a pokračuje intravilánem až k vjezdovému návěstidlu žst. Opava západ. Rychlost se za zmíněným křížením zvyšuje na 75/80/80 km/h. V km 113,704 trať

#### Technické řešení

podchází silniční nadjezd Hradecké ulice (silnice I/57) se světlou výškou 5,20 m, která je problematická z hlediska standardní výšky trolejového vedení (pro variantu 3).

#### Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Varianty počítají navíc s elektrickou trakcí.

#### **4.2.2. Opavská spojka (nákladní obchvat Opavy)**

Spojka je navržena se zapojením výhybkou 1:9-300 v km 115,027 úseku Opava východ a Opava západ. Pokračuje v klesání -8,63 ‰ (v opačném směru stoupání) dvojicí směrových oblouků o poloměru 300 m bez převýšení (s ohledem na možné stojící nákladní vlaky), aby se přimkla k trati Opava východ – Ostrava-Svinov, resp. nově značené SK 92. Spojka je v dlouhém úseku vedena směrově takřka rovnoběžně s touto kolejí, neboť potřebuje sklesat na stejnou úroveň nivelety. Toto je dosažitelné za pomoci výrazných zemních prací, výstavbou masivních opěrných zdí a rozšířením tří mostních objektů. V km 1,307 se spojka prostřednictvím výhybky 1:12-500 zaústí do zmíněné hlavní trati. V tomto místě a přímém úseku je dosažitelná rychlost 60 km/h, ve směru od Krnova a ve směrových obloucích pouze 50 km/h. Užiténá délka mezi návěstidly je 1040 m, tedy s možností vyčkávání nákladního vlaku pro jakýkoli směr. Varianty obsahující spojku jsou značeny indexem „n“, v případě souboru variant 3 a 5 včetně elektrické trakce. Byla zvažována i alternativa s průchodem severně od areálu s garážemi, nicméně tato by vyžadovala demolici části areálu a vložení směrového oblouku s poloměrem pouze 190 m s převýšením, což se nejeví pro čekající vlaky jako vhodné, proto bylo od tohoto vedení upuštěno. Poloměr 500 m byl rovněž na základě vzešlých připomínek v rámci situace prověřen, nicméně jeho vložení by znamenalo minimálně výkupy stavebních objektů na pozemcích par. č. 955/3 a 956/3 včetně přilehlých parcel a části ulic 8. května a Na Dolní hrázi. Problematický je v každém případě přístup ke garážím, který je z prostorových (a ekonomických) důvodů řešitelný úrovnově, ale znamenal by výstavbu nového železničního přejezdu, což není žádoucí.

#### **4.2.3. ŽST Opava západ**

##### Varianta 0

V těchto variantách se předpokládá zachování stávající konfigurace stanice, která byla dotvořena proběhlou revitalizací v roce 2016. V průběhu hodnotícího období bude docházet pouze k průběžné údržbě a opravám neinvestičního charakteru. Vyjma úseku od vjezdového návěstidla do km 112,984 (směrový oblouk) je od revitalizace rychlost v celém investičním úseku 80/80/80 km/h.

##### Varianty 2A, 2B, 2C

V těchto variantách dochází k úpravě krnovského zhlaví formou prodloužení kolejí 3 a 5 na délku 610 m, resp. 625 m při dodržení zásad pro umístování návěstidel a detekčních prvků při instalaci vlakového zabezpečovače ETCS. Využívá se prostoru již zrušené severní vlečkové koleje u panelové rampy OPAMETAL, s.r.o. a propojení mezi výhybkami č. 15 a 16 nárokuje rozšíření

tělesa v zářezu za pomoci zárubní zídky. Dochází k drobnému posunu výhybky č. 18 směrem k železničnímu přejezdu P7769. Koncepce uspořádání a parametry nástupišť (délka 170 m, výška 550 mm nad TK) u kolejí č. 1 a 2 zůstávají, předpokládá se zachování centrálního úrovnového přechodu s doplněním VZPK. SZZ zůstává III. kategorie, elektronické stavědlo (rekonfigurace reliéfu) vč. zapojení do DOZ. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1 (+1b)	295 m (665 m)	80 – 80 – 80 km/h
2	235 m	50 km/h
3	610 m	50 km/h
5	625 m	50 km/h
7, 9/a, 11, 13/a, 15	Stávající	stávající

#### Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Varianty 3 a 5 zahrnují navíc elektrizaci (včetně výstavby spínací stanice na východním zhlaví stanice).

#### **4.2.4. Traťový úsek Opava západ – Vávrovice**

##### Varianta 0

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

##### Varianty 2A, 2B, 2C

Celý úsek je navržen k rekonstrukci železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů ve všech variantách shodným způsobem. Z hlediska rozdělení investičních úseků je brán začátek úseku cestovým návěstidlem žst. Opava západ Sc1e v km 111,305, zahrnuje obvod s odbočením vlečky Cukrovaru Hrušovany nad Jevišovkou, a.s., závod Opava a končí vjezdovým návěstidlem do nově navrhované výhybny Vávrovice. Výhybka vlečky (č. 19) se předpokládá nová se stejnými parametry jako ve stávajícím stavu. TZZ a PZZ zůstává stávající (od revitalizace). Rychlost oproti stávajícímu stavu postupně díky směrovým poměrům roste z 80/80/80 km/h přes 85/90/90 km/h, 90/100/100 km/h až na úroveň 110/120/120 km/h, která je držena až do směrového oblouku v žst. Skrochovice. Ve variantách s elektrickou trakcí bude železniční přejezd P7770 v Opavě-Jaktaři nahrazen silničním podjezdem. Dojde tímto ke zvýšení bezpečnosti dopravy a k odstranění přejezdu na velmi frekventované komunikaci I. třídy. Při zachování úrovnového křížení by toto vedlo k značně atypickému řešení, které nemá v současné době platný legislativní rámec.

##### Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Ve variantách 3 a 5 je doplněna elektrická trakce.

#### 4.2.5. ŽST Vávrovice

##### Varianta 0

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

##### Varianty 2A, 2B, 2C

Tyto varianty obnáší zřízení nové železniční stanice. Při eliminaci zřízení předjízdne koleje přes železniční přejezd P7767 připadá do úvahy v zásadě dvojí možný způsob umístění zařízení pro cestující ve vztahu ke kolejovému rozvětvení: ponechání nástupiště plně ve stávající poloze (opět s prodloužením na 110 m) v záhlaví výhybny, kdy předjízdna kolej bude umístěna mimo nástupiště, severně od železničního přejezdu. Výhoda tohoto řešení tkví v úspornosti a lepší dostupnosti pro cestující, nevýhodou je nemožnost svázání vlastního křižování rovnou s výměnou cestujících v případě vlaků kategorie Os. Preferované řešení spočívá v přesunu nástupišť na druhou stranu od železničního přejezdu ve vzdálenosti cca 175 m od pozemní komunikace III/0578. Nevýhodou tohoto řešení je snížení komfortu pro přístup na nástupiště (prodloužení docházkové vzdálenosti), složitější realizovatelnost vzhledem k blízkosti obecní zástavby a rovněž snížení rychlosti ve výhybce č. 1 do předjízdne koleje č. 3 z 80 km/h (původní idea) na 60 km/h za účelem snížení již tak velké docházkové vzdálenosti k přepravním zařízením. Velmi výhodné je takové řešení naopak z pohledu dopravní technologie, kdy je dopravní funkce spojena přímo s funkcí přepravní. Výhybna umožní křižování vlaků délky 580 m (užitná délka mezi odjezdovými návěstidly 600 m a více, dle podvarianty) i s vlakovým zabezpečovačem ETCS.

##### Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Ve variantách 3 a 5 je doplněna elektrická trakce.

#### 4.2.6. Traťový úsek Vávrovice – Skrochovice

##### Varianta 0

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

##### Varianty 2A, 2B, 2C

Celý úsek je navržen invariantně se zahrnutím rekonstrukce železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů. Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 75 km/h na 110/120/120 km/h a prodloužení nástupiště **zast. Holasovice** ze stávajících 90 m (po revitalizaci) na 110 m.

##### Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

V souborech variant 3 a 5 se počítá s doplněním elektrické trakce.

**4.2.7. ŽST Skrochovice**Varianta 0

V této variantě se předpokládá zachování stávající konfigurace stanice, která byla dotvořena proběhlou revitalizací v roce 2016. V průběhu hodnotícího období docházejí pouze k průběžné údržbě a opravám neinvestičního charakteru.

Varianty 2A, 2B, 2C

Koncepčně se počítá se zachováním konfigurace kolejového roštu a zařízení pro cestující, nicméně stanice je dotčena investiční úpravou v podobě jednak prodloužení nástupišť na 110 m, a jednak prodloužením dopravních kolejí č. 1 a 2 jižním směrem k hraně železničního přejezdu P7759 na hodnoty 610 m v koleji č. 2 a 509/757 m v koleji č. 1 při dodržení zásad pro umístování návěstidel a detekčních prvků při instalaci vlakového zabezpečovače ETCS. Toho je dosaženo rozšířením tělesa v zářezu pomocí zárubních zdí s ohledem na stísněný prostor mezi pozemní komunikací I/57 a obecní uliční sítí. Protažení kolejí si vyžádá i rozšíření silničního nadjezdu v km 100,406, jehož stávající podjezdna výška 5,50 m je nedostatečná pro umístění trakčního vedení ve variantách 3 a 5. Stávající rychlostní propad na 85/90 km/h v oblouku a dále 75 km/h v části kolejiště, která neprošla revitalizací, bude eliminován zvětšením poloměru směrového oblouku v koleji č. 1 z 385 m na 600 m, kdy dojde ke zvýšení traťové rychlosti na 110/115/120 km/h. Předpokládá se zachování centrálního úrovňového přechodu s doplněním VZPK. SZZ zůstává III. kategorie, elektronické stavědlo (rekonfigurace reliéfu) vč. zapojení do DOZ. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	509 m (757 m)	110 – 115 – 120 km/h
2	610 m	50 / 60 km/h
3	251 m	50 km/h
5	Stávající	stávající

Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Varianty 3 a 5 zahrnují navíc elektrizaci.

**4.2.8. Traťový úsek Skrochovice – Krnov**Varianta 0

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianty 2A, 2B, 2C

V tomto souboru variant je úsek zachován ve stávajícím uspořádání po revitalizaci s rychlostními parametry na úrovni 120/120/120 km/h od žst. Skrochovice až po km 90,327, s následujícím kolísáním na úrovni 80/85/90 – 95/100/105 – 75/80/80 km/h dle směrových poměrů a propadem na 50/60/65 km/h v oblouku s poloměrem 270 m před první výhybkou žst. Krnov.

**Technické řešení**

Předpokládá se plné zachování stávajících parametrů nástupiště **zast. Krnov-Cvilín** (délka 169 m, výška 550 mm nad TK).

V rámci úseku jsou dvě alternativy pro umístění nové stanice, resp. výhybny (dle aplikovaného provozního konceptu). Obě předpokládají vložení předjízdny koleje na rychlost 80 km/h s délkou mezi návěstidly 600 m (umístěnými dle zásad pro ETCS). První alternativa v lokalitě **ŽST Úvalno** respektuje stávající kilometrickou polohu nástupiště a umísťuje stanici mezi km 96,585 až 95,185 tak, že nástupiště pro druhý směr se nachází ve vstřícné poloze s přístupem od železničního přejezdu P7757, který by byl nově umístěn v rámci výhybny a změněn na přechod pro pěší (silniční komunikace by křížila trať nově mimoúrovňově). Pro další přípravu je možné doporučit k prověření umístění podchodu. Předjízdna kolej č. 2 je umístěna napravo ve směru od Opavy (proti směru staničení). Druhá alternativa, nazvaná **výh. Červený Dvůr**, nezahrnuje zařízení pro přepravu cestujících a je umístěna mezi km 94,220 až 92,725. V opavském záhlaví dopravní je umístěn železniční přejezd P7756 a na krnovském zhlaví kříží kolejiště polní cesta (se zákazem vjezdu) prostřednictvím železničního přejezdu P7755, který by bylo vhodné po projednání zrušit.

#### Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Ve variantách 3 a 5 je doplněna elektrická trakce.

#### **4.2.9. ŽST Krnov**

##### Varianta 0

Předpokládá se udržení stávajících parametrů a konfigurace kolejiště formou opravných prací neinvestičního charakteru. V rámci revitalizace v roce 2016 zůstala koncepce stanice ponechána v původním stavu s úrovnovými nástupišti. Naopak z hlediska SZZ došlo k instalaci nového elektronického stavědla s možností dálkového ovládání úseku Opava východ – Krnov. Mimo variantu 0 se předpokládá doplnění nemobilní části vlakového zabezpečovače ETCS a ve variantách 1B, 1Bn, 1C a 1Cn bude potřeba doplnit vazbu na nové TZZ směr Brantice.

##### Varianty 2A, 2B, 2C

Celková koncepce stanice se v těchto variantách mění. Jedná se o jedinou stanici na předmětné trati, kde se uvažuje zřízení nástupišť s mimoúrovňovým přístupem, a to z důvodu předpokládaného intenzivního využití kolejiště i významu lokality jako takové. Bezbariérové řešení se předpokládá prostřednictvím nových výtahů. Na opavském zhlaví je stávající kolejové propojení překonfigurováno tak, že hlavní kolej (SK 3) od Opavy východu vchází do stanice bez nutnosti jízdy do odbočky. Na olomouckém zhlaví limituje možnosti pro napřímení hlavní koleje stávající konfigurace silničního nadjezdu a mostních objektů přes řeku Opavu. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost (od Opavy / od Brantic)
1	580 m	60 / 60 km/h
2	280 m	50 / 60 km/h
2a	210 m	50 km/h
3+3a	500 m	50 / 70 – 80 – 85 km/h
4	460 m	50 km/h
5a	220 m	40 km/h
5b	200 m	50 km/h
5c	80 m	40 km/h
6	395 m	50 km/h
7a	140 m	40 km/h
7b	105 m	40 km/h
7c	170 m	40 km/h
8	435 m	50 km/h
10	495 m	50 km/h
12	535 m	50 km/h
14	600 m	50 km/h
16	600 m	50 km/h
18 (pův. 20)	stávající	stávající
20 (pův. 22)	stávající	stávající
22 (pův. 24)	stávající	stávající
9, 11, 11a/b/c, 13, 15, 17, 19 (pův. 11, 11/a/b/c, 13, 15, 17, 19, 21)	stávající	stávající

Varianty 3An, 3Bn, 3C, 3Cn, 5A, 5An

Varianty 3 a 5 počítají se shodnou konfigurací, pouze s doplněním o elektrickou střídavou trakci (včetně výstavby trakční napájecí stanice na brantickém zhlaví stanice a výstavby opravný trakčního vedení v uvolněném prostoru mezi stávajícími SK 24 a 30).

**4.2.10. Traťový úsek Krnov – Brantice**Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianta 2B, 2C

Celý úsek je navržen invariantně se zahrnutím rekonstrukce železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů. Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 70 km/h (ve směrových obloucích mezi km 81,220 až 80,216 pouze 65 km/h) nově na 80/90/90 km/h (km 85,940 až 84,346), 80/100/110 km/h (km 84,346 až 81,966), 75/80/80 km/h (km 81,966 až

**Technické řešení**

81,219) a 70/75/80 km/h (od km 81,219), a to pouze rektifikací či drobným posunem osy v obloucích bez nutnosti přeložek.

#### Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

Ve variantách se uvažuje s doplněním elektrické trakce.

#### **4.2.11. ŽST Brantice**

##### Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů a konfigurace kolejiště formou opravných prací neinvestičního charakteru.

##### Varianta 2B, 2C

V rámci zmíněných variant zůstává ponechána základní koncepce stanice se dvěma dopravními kolejiemi a jednou manipulační, avšak přepravní zařízení jsou navržena podle aktuálně platných standardů, tedy vnější a jednostranné poloostrovní nástupiště s úroňovým přístupem s VZPK, výškou hrany 550 mm nad TK a délkou 110 m. Kolej č. 1 je na odvrácené straně od výpravní budovy, je tedy eliminován potenciální kolizní bod v koleji s vyšší rychlostí. SZZ se předpokládá zachovat nově realizované III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ a zavedení ETCS. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	570 m	70 – 75 – 80 km/h
2+2a	510 m	60 km/h
4	120 m	40 km/h

Třetí dopravní kolej pro eventuální předjíždění nákladních vlaků by byla prostorově umístitelná jižně od hlavní koleje (lichá skupina), ovšem na milotickém zhlaví s důsledky v podobě vysunutí výhybky č. 3, resp. návazné SK2 mimo drážní pozemek, na krnovském zhlaví s ohledem na navazující směrový oblouk v traťové koleji by vložení této koleje mělo vliv na posun odjezdového návěstidla cca o 50 m blíže ke středu stanice, tedy zkrácení SK1 na 460 m (přibližně totožná s délkou hypotetické SK3).

##### Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

Varianty počítají se shodnou konfigurací, pouze s doplněním o elektrickou střídavou trakci.

#### **4.2.12. Traťový úsek Brantice – Milotice nad Opavou**

##### Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

##### Varianta 2B, 2C



Celý úsek je navržen invariantně se zahrnutím rekonstrukce železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů. Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 70 km/h (ve směrovém oblouku mezi km 78,165 až 77,650 pouze 65 km/h) na 70/75/80 km/h (do km 77,640), 75/85/90 km/h (km 77,640 až 74,428) a 75/80/80 km/h (km 74,428 až 73,806), a to pouze rektifikací či drobným posunem osy v obloucích. V **zast. Zátor** je posunuto nástupiště ze stávající polohy v km 78,067 v oblouku s poloměrem 280/285 m do přímé, nově se středem v km 78,245. Nástupiště je navrženo osově obráceně oproti stávajícímu stavu a s prodloužením ze stávajících 70 m na 110 m, s hranou na 550 mm nad TK a s novým zastávkovým přístřeškem. Zlepšuje se tím dostupnost tarifního bodu z obce a je tím zároveň umožněno udržení potřebných parametrů zmíněného oblouku pro traťovou rychlost 70 km/h.

#### Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

V souborech variant 3 se počítá s doplněním elektrické traktce.

### **4.2.13. ŽST Milotice nad Opavou**

#### Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů a konfigurace kolejiště formou opravných prací neinvestičního charakteru. Ve variantách 1B, 1Bn a 1C, 1Cn se jako jediné investiční opatření předpokládá doplnění vazby na nová TZZ směr Brantice a Bruntál.

#### Varianta 2B, 2C

V rámci zmíněných variant jsou navrženy dvě základní koncepce stanice – přípojná a odbočná. **Podvarianta přípojná:** Pro účely obrátů souprav od přípojně trati z Vrbna pod Pradědem je zřízena kusá dopravní kolej č. 3 s příslušnou nástupní hranou dl. 60 m (na základě projednání parametrů možných souprav pro provoz na přípojně trati) v rámci poloostrovního nástupiště se třemi hranami. Dvě průběžné dopravní koleje (č. 1 a 5) obkračují poloostrovní nástupiště s délkami vnějších hran 140 m. Přístup na nástupiště je přes centrální přechod s VZPK, výška všech hran 550 mm nad TK. Pro účely předjíždění nákladních vlaků je ve stanici zřízena kolej č. 2. **Podvarianta odbočná:** Toto uspořádání počítá s rozpojováním a spojováním souprav do/od Krnova z/do směrů Bruntál/Vrbno, čemuž je podřízeno uspořádání kolejiště, kdy dvě průběžné dopravní koleje (č. 1 a 5) obkračují poloostrovní nástupiště se dvěma hranami délky 140 m. Kusá kolej č. 3 je nahrazena spojkou mezi výhybkami č. 9ab a 4). Přístup na nástupiště je přes centrální přechod s VZPK, výška všech hran 550 mm nad TK. Pro účely předjíždění nákladních vlaků je ve stanici zřízena kolej č. 2.

Prostor stanice se nachází ve svahu s minimálními možnostmi pro rozšiřování. Je dodržen poloměr směrových oblouků 300 m u nástupních hran, avšak za cenu snížení rychlosti na 60 km/h s ohledem na aplikované převýšení. SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ a zavedení ETCS. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
<i>Podvarianta přípojná</i>		
1	410 m	60 – 65 – 70 km/h
2	460 m	50 km/h
3	70 m	50 km/h
5	385 m	60 km/h
7	315 m	40 km/h
7a	130 m	40 km/h
7b	55 m	40 km/h
<i>Podvarianta odbočná</i>		
1	440 m	60 – 65 – 70 km/h
2	465 m	50 km/h
3	370 m	60 km/h
5	365 m	40 km/h
5a	170 m	40 km/h

Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

Varianty počítají se shodnou konfigurací, pouze s doplněním o elektrickou střídavou trakci (včetně výstavby spínací stanice na bruntálském zhlaví stanice).

**4.2.14. Traťový úsek Milotice nad Opavou – Bruntál**Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianta 2B, 2C

Celý úsek je navržen invariantně se zahrnutím rekonstrukce železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů. Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 60 km/h (65 km/h mezi km 71,865 až 66,230) nově na 65/70/70 km/h (km 73,014 až 71,863), 70/75/75 km/h (km 71,863 až 67,590), 70/80/85 km/h (km 67,590 až 66,320) a 65/70/75 km/h (km 66,320 až 64,411), a to pouze rektifikací či drobným posunem osy v obloucích bez nutnosti přeložek.

Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

V souborech variant 3 se počítá s doplněním elektrické trakce

**4.2.15. ŽST Bruntál**Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů a konfigurace kolejiště formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianta 2B, 2C

Základní koncepce stanice zůstává obdobná stávajícímu stavu, pouze je z důvodu vložení oboustranného poloostrovního nástupiště dl. 140 m odebrána jedna dopravní kolej. Dále manipulační kolej č. 6 je nově zapojená pouze z jednoho směru, a to od valšovského zhlaví. Byla vyvinuta snaha maximálně zúžit železniční přejezd P7564, spojka mezi kolejemi 1 a 2 byla vsunuta do prostoru stanice tak, aby výhybkové konstrukce byly umístěny mimo konstrukci přejezdovou. Kolej vlečky Alfa Plastik a. s. byla přimknuta k hlavní koleji, přičemž kolej 7a je (staro)nově zakončena zářezem a společně s kolejí 7b bude sloužit Správě tratí ostravského OŘ SŽDC. Za zdemolovaný objekt Správy tratí bude muset být vytvořena adekvátní náhrada (konkrétní možnosti budou prověřeny v další přípravě). Vyjma základní hodnoty převýšení ve směrovém oblouku R300 pro dosažení rychlostního profilu (D=95 mm), která je problematická pro zkonstruování vozovky z hlediska podélného sklonu, byla prověřena alternativa pro snížení převýšení v tomto oblouku, ovšem pouze na hodnotu D=67 mm, která zachovává rychlostní profil V100 a V130. Nulové převýšení by bylo umožněno prostřednictvím oblouku R500 a mezilehlé vzezupnice, ta ovšem není umístitelná mimo konstrukci železničního přejezdu (oblouk by navíc končil na hranici přejezdu, takže z hlediska převýšení na jeho konci není změna oproti navrženému řešení). Detailnější posouzení úplné eliminace převýšení (vč. např. projednání možných způsobů zapojení vlečky Alfa Plastik a. s. a i s ohledem na aktuálně probíhající přípravu stavby východního silničního obchvatu Bruntálu a navazující stavby ul. Žlutý kopec s dopadem na význam komunikace I/11) doporučujeme rovněž provést v navazující přípravě. Vnější nástupiště u výpravní budovy (resp. na úrovni parkoviště) má délku 110 m, umístění spojky mezi výh. 2 a 5 však značně odsouvá polohu nástupiště od výpravní budovy, resp. polohy navazujícího autobusového terminálu. Výška všech nástupišť je 550 mm nad TK, přístup na poloostrovní nástupiště je přes centrální přechod s VZPK. Rampa boční/čelní u kolejí 6 a 8 je ubourána a mírně posunuta kvůli jednostrannému nástupišti u koleje 4. Oboustranné nástupiště mezi kolejemi 1 a 2 má z prostorových důvodů a potřeby minimalizace odsunu nástupišť od výpravní budovy minimální přípustnou šířku 4,3 m. Z důvodu snahy o maximalizaci užité délky SK 5 byla SK 7 zapojena na milotickém zhlaví pouze do vlečkové koleje výhybkou č. 9 (alternativou je úplná absence zapojení na tomto zhlaví). SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ a zavedení ETCS. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	470 m	70 – 75 – 75 km/h
2+2a	405 m	50 / 70 km/h
3	459 m	50 km/h
4	140 m	50 km/h
4a	165 m	40 km/h
5	459 m	50 km/h
6	95 m	40 km/h
7	210 m	40 km/h
7a, 7b, 8, 10, 12	stávající	stávající

Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

Varianty počítají se shodnou konfigurací, pouze s doplněním o elektrickou střídavou trakci.

**4.2.16. Traťový úsek Bruntál – Valšov**Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianta 2B, 2C

Celý úsek je navržen invariantně se zahrnutím rekonstrukce železničního svršku se sanací spodku a rekonstrukcí inženýrských objektů. Dochází ke zvýšení traťové rychlosti ze stávajících 70 km/h nově na 70/75/75 km/h (km 64,411 až 62,112), 75/80/85 km/h (km 62,112 až 61,452), 90/100/100 km/h (km 81,966 až 81,219) a 70/75/80 km/h (od km 81,219), a to pouze rektifikací či drobným posunem osy v obloucích bez nutnosti přeložek.

Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

Varianty počítají se shodnou konfigurací, pouze s doplněním o elektrickou střídavou trakci.

**4.2.17. ŽST Valšov**Varianta 0, 2A, 3An, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů a konfigurace kolejíště formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianta 2B, 2C

Šířkově se kolejíště stanice drží stávajícího tělesa, avšak obdobně jako v žst. Bruntál dochází k vložení oboustranného poloostrovního nástupiště dl. 140 m. Vnější nástupiště u výpravní budovy je navrženo rovněž s délkou 140 m. Výška všech nástupišť je 550 mm nad TK, přístup na poloostrovní nástupiště je přes centrální přechod s VZPK. Kolejově je stanice díky stísněným šířkovým a směrovým poměrům řešena tak, že průjezd po hlavní dopravní koleji bez odbočky je možný pouze za cenu jejího zkrácení na 445 m. V hlavní staniční koleji je umožněna rychlost ve

směru od Dětrichova nad Bystřicí jako v navazujícím úseku (tedy 75/80/85 km/h), na bruntálském zhlaví však směrový oblouk (mezi km 56,774 až 56,556) neumožní vyšší rychlost než 60/70/70 km/h. SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ a zavedení ETCS. Parametry staničních kolejí jsou nově následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost (dětrichovské / bruntálské zhlaví)
1	445 m	60 – 70 – 70 / 75 – 80 – 85 km/h
2	475 m	80 / 50 km/h
3	320 m	60 km/h
4	420 m	50 km/h
5a + 5b	345 m	40 km/h
6	305 m	50 km/h
6a	20 m	40 km/h
8	305 m	40 km/h

#### Varianta 3Bn, 3C, 3Cn

Varianty 3 počítají se shodnou konfigurací, pouze s doplněním o elektrickou střídavou trakci (včetně výstavby trakční napájecí stanice západně od kolejiště stanice a výstavby opravy trakčního vedení v témž prostoru s připojením do kolejiště prostřednictvím nové kusé koleje a výhybkou X. ze SK 8).

#### **4.2.18. Traťový úsek Valšov – Dětrichov nad Bystřicí**

##### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn, 5A, 5An

Ve všech těchto variantách není v tomto úseku plánováno nic z hlediska investic, pouze se jedná o údržbu stávajícího stavu za účelem provozuschopnosti a bezpečnosti provozu.

##### Varianta 2C

Trať vede ve stávající stopě bez přeložek s výjimkou úseku v km 50,400 – 51,300, kde je navržena lokální přeložka trasy s ohledem na odstranění propadu rychlosti. Navrženy jsou zde protisměrné oblouky bez mezipřímé, dochází k maximálním příčným posunům 6 až 9 m. Stavební úpravy začínají v přímé za poslední výhybkou v rekonstruované ŽST Valšov, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Dětrichov nad Bystřicí. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

##### Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

**Zast. Lomnice u Rýmařova**

V zastávce Lomnice u Rýmařova je navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 140 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na toto nástupiště bude pomocí šikmého chodníku od stávající přístupové komunikace

**4.2.19. ŽST Dětrichov nad Bystřicí**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn, 5A, 5An

Ve všech těchto variantách není ve stanici plánováno nic z hlediska investic, pouze se jedná o údržbu stávajícího stavu za účelem provozuschopnosti a bezpečnosti provozu.

Varianta 2C

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje a jedna kusá manipulační kolej. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	590 m	100 – 100 – 100 km/h
2	570 m	50 km/h
3	447 m	50 km/h
5	250 m	40 km/h

Nové uspořádání kolejiště vychází z potřeby větších užitečných délek kolejí, obě zhlaví jsou tak posunuta oproti stávajícímu stavu – krnovské využívá prostor po v minulosti snesených kolejích, olomoucké je posunuto kvůli přechodnici hlouběji do stanice. Stávající kolej č. 3 bude snesena, čímž vznikne prostor pro nové nástupiště.

Zachováno zůstane napojení vlečkových kolejí fy. DESPECTUS Investment s.r.o., s ohledem na novou konfiguraci zhlaví a zkrácení přejezdu se počítá i s rekonstrukcí části koleje vlečky, jejíž osa bude přimknuta blíže hlavní traťové koleje. Z toho důvodu dojde i k demolici stavědla na olomouckém zhlaví.

Mezi kolejemi č. 1 a č. 3 bude zřízeno nové poloostrovní nástupiště délky 140 m s úrovňovým bezbariérovým přístupem pomocí šikmého chodníku a centrálního zabezpečeného přechodu přes kolej č. 3.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

**4.2.20. Traťový úsek Dětrichov nad Bystřicí – Moravský Beroun**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn, 5A, 5An

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianta 2C

Trať vede ve stávající stopě bez přeložek s výjimkou úseků v km 42,100 – 42,500 a 40,200 – 40,600, kde jsou navrženy lokální přeložky trasy s ohledem na odstranění propadů rychlosti. Dochází zde k maximálním příčným posunům 11 m, resp. 3 m. Stavební úpravy začínají za novou výhybkou č. 6 rekonstruované ŽST Dětrichov nad Bystřicí, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Moravský Beroun. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

**4.2.21. ŽST Moravský Beroun**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianty 2C, 5A, 5An

Ve stanici jsou navrženy čtyři dopravní koleje (z toho jedna kusá) a tři manipulační koleje. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	630 m	65 – 70 – 70 km/h
2	545 m	50 km/h
3	110 m	50 km/h
5 (+5a)	300 m (520 m)	50 km/h
7a	240 m	40 km/h
7b	218 m	40 km/h
7c	334 m	40 km/h

S ohledem na nutnost větších užitečných délek kolejí je nutné prodloužit oproti stávajícímu stavu obě zhlaví stanice. V případě krnovského zhlaví bude první výhybka umístěna na novém mostě přes řeku Bystřici, tento most bude v novém stavu částečně dvoukolejný. Olomoucké zhlaví bude protaženo až za oblouk o poloměru  $R=235\text{m}$ , přičemž bude využito prostoru, který historicky zbyl ve stávajícím záhlaví (dříve zde již koleje byly, dodnes je zde zachovaný most přes účelovou komunikaci). Kolejiště bude sneseno kompletně, výjimku tvoří manipulační koleje 5a (nově 7a) a 5b (7b), které budou do nového kolejiště zapojeny a maximálně využity ve stávajícím stavu.

Mezi kolejemi č. 1 a č. 5 bude zřízeno nové poloostrovní nástupiště délky 140 m s úrovnovým bezbariérovým přístupem pomocí šikmého chodníku a centrálního zabezpečeného přechodu přes kolej č. 5.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

#### Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

#### **Realizovatelnost přeložení stanice blíže městu Moravský Beroun**

Na základě připomínek bylo rovněž bráno v úvahu přeložení stanice ze stávající polohy, kdy trať kopíruje koryto řeky Bystřice, blíže městu. Celková délka přeložky stanice do nové polohy je 1820 m. Zároveň by si toto řešení vyžádalo vybudovat nový, 30 metrů hluboký zářez, a výstavbu zárubních zdí v délce přibližně 400 metrů.

S ohledem na splnění požadavků zadání studie, kdy bylo požadováno využít pouze lokálních přeložek malého rozsahu, na terénní podmínky v místech, kde by byla jediná možná nová poloha stanice a v neposlední řadě i na investiční náročnost přeložení stanice však bylo od dalšího sledování tohoto řešení upuštěno a nová konfigurace stanice je navržena ve stávající poloze (viz výše).

#### **4.2.22. Traťový úsek Moravský Beroun – Domašov nad Bystřicí**

##### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

##### Varianty 2C, 5A, 5An

Trať vede bez přeložek ve stávající stopě, stavební úpravy začínají za novou výhybkou č. 10 rekonstruované ŽST Moravský Beroun a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Domašov nad Bystřicí. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

##### Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

#### **4.2.23. ŽST Domašov nad Bystřicí**

##### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.



Varianty 2C, 5A, 5An

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje a dvě manipulační koleje. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	580 m	60 – 60 – 60 km/h
2	575 m	50 km/h
3 (+3a)	170 m (595)	50 km/h
3b	350 m	40 km/h
4	405 m	40 km/h
5	55 m	40 km/h

Kvůli dosažení potřebné užitečné délky kolejí bylo prodlouženo krnovské zhlaví až do oblouku před stanicí o  $R=283\text{m}$ . To je rovněž důvodem pro maximální rychlost ve stanici 60 km/h, aby byly dodrženy normové hodnoty převýšení a nedostatku převýšení ve výhybce. Železniční svršek bude kompletně snesen s výjimkou stávajících manipulačních kolejí 5b (nově 3b), 4, 4a, 4b a 4c, které budou zapojeny do nového kolejiště a pouze v nezbytné délce směrově a výškově upraveny.

Na místě stávajícího skladu, který bude zdemolován, bude zřízena nová čelní rampa dl. 25 m pro potřeby nakládky vojenské techniky z koleje č. 5.

V místě snesené koleje č. 3 bude zřízeno nové jednostranné poloostrovní nástupiště délky 140 m u koleje č. 1 s úrovnovým bezbariérovým přístupem pomocí centrálního zabezpečeného přechodu přes kolej č. 3a a jedno vnější nástupiště délky 140 m u koleje č. 3.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

**4.2.24. Traťový úsek Domašov nad Bystřicí – Hrubá Voda**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianty 2C, 5A, 5An

Trať vede ve stávající stopě bez přeložek s výjimkou drobných posunů v oblasti nástupiště v zast. Jívová, kde je nutné kvůli situování nástupiště do oblouku o min. poloměru  $R=300\text{m}$  odsunout osu koleje od stávající polohy o cca 80 cm.

Stavební úpravy začínají v přímé za rekonstruovaným obloukem o  $R=200\text{m}$  za ŽST Domašov nad Bystřicí, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Hrubá Voda. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

**Technické řešení**

Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

**Zast. ahr. Jívová**

V zastávce Jívová, jež je zároveň vedena jako automatické hradlo, je navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 110 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na toto nástupiště bude pomocí šikmého chodníku od stávající přístupové komunikace

**Zast. Hrubá Voda-Smilov**

V zastávce Hrubá Voda zastávka je taktéž navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 110 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Přístup na toto nástupiště bude pomocí šikmého chodníku od stávající přístupové komunikace

**4.2.25. ŽST Hrubá Voda**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianty 2C, 5A, 5An

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	500 m	55 – 55 – 55 km/h
2	665 m	50 km/h
3 (+3a)	346 m (510) m	50 km/h

Stávající kolejiště bude kompletně sneseno. Stanice se nachází v oblouku ve stísněných geografických poměrech. Z tohoto důvodu, a i s ohledem na potřebu vybudování nového nástupiště, je využito při trasování několika složených oblouků a krnovské zhlaví se nachází i nadále v obloucích s převýšením.

Zřízeno bude nové poloostrovní nástupiště mezi kolejemi č. 1 a 3 délky 110 m s úrovňovým bezbariérovým přístupem pomocí šikmého chodníku a centrálního zabezpečeného přechodu přes koleje č. 3.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

**4.2.26. Traťový úsek Hrubá Voda – Hlubočky**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianty 2C, 5A, 5An

Trať vede bez přeložek ve stávající stopě, stavební úpravy začínají za novou výhybkou č. 4 ŽST Hrubá Voda, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Hlubočky. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

Navržena je i výměna výhybky K1, kterou odbočuje vlečka fy. ZAPA Beton, a.s.

Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

**Zast. Hrubá Voda zastávka**

V zastávce Hrubá Voda zastávka je navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 110 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK a bude posunuto kvůli bezbariérovému přístupu asi 60 metrů ve směru staničení. Přístup na toto nástupiště je nově pomocí šikmého chodníku od přilehlého železničního přejezdu.

V současnosti se nástupiště nachází u oblouku o poloměru R=268m. Nově bude poloha koleje upravena tak, že dojde k přeložení koleje mimo stávající osu o cca 1200mm a tím k lokálnímu zvětšení poloměru. Nástupiště bude poté ležet v oblouku o poloměru R=300m.

**4.2.27. ŽST Hlubočky**Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

Varianty 2C, 5A, 5An

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje a jedna kusá manipulační kolej. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	510 m	75 – 80 – 80 km/h
2	510 m	50 km/h
3 (+3a)	143 m (430 m)	80/60 km/h
5	110 m	40 km/h

Do stanice jsou dnes zapojeny koleje dvou již neprovozovaných vleček. Tyto koleje budou až na hranici pozemku dráhy sneseny.

Zřízeno bude nové poloostrovní nástupiště délky 110 m mezi kolejemi č. 1 a 3 s úroňovým bezbariérovým přístupem pomocí centrálního zabezpečeného přechodu přes kolej č. 3.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

#### Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

### **4.2.28. Traťový úsek Hlubočky – Hlubočky-Mariánské Údolí**

#### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

#### Varianty 2C, 5A, 5An

Trať vede bez přeložek ve stávající stopě, stavební úpravy začínají za poslední výhybkou č. 5 rekonstruované ŽST Hlubočky, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

#### Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

### **Zast. Hlubočky zastávka**

V zastávce Hlubočky zastávka je navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 110 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup na toto nástupiště je pomocí šikmého chodníku od přilehlého železničního přejezdu.

### **4.2.29. ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí**

#### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

#### Varianty 2C, 5A, 5An

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1 (+1a)	244 m (735 m)	90/70 – 95/75 – 95/80 km/h
2 (+2a)	244 m (735 m)	80/50 km/h
3	440 m	50 km/h

Konfigurace stávajícího kolejiště bude zásadně upravena. Z důvodu vybudování nových nástupišť dojde k redukci dopravních kolejí před výpravní budovou ze tří na dvě, což vyvolává potřebu třetí dopravní koleje v navazující části stanice. Protože prostorové poměry zde jsou stísněné (z jedné strany skalní zářez a z druhé koryto řeky Bystřice), bude muset dojít k lokálnímu odtěžení

### **Technické řešení**

skalního masivu a rozšíření prostoru. Zachováno zůstane oboustranné zapojení vlečkových kolejí fy. MORA MORAVIA, s.r.o. a zapojení vojenské vlečky č. 3 – Libavá.

Zřízena bude dvojice nových vnějších nástupiště délky 140 m u kolejí č. 1a a 2 s úrovnovým bezbariérovým přístupem od přilehlého železničního přejezdu.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

#### Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

### **4.2.30. Traťový úsek Hlubočky-Mariánské Údolí – Velká Bystřice**

#### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

#### Varianty 2C, 5A, 5An

Trať vede bez přeložek ve stávající stopě, stavební úpravy začínají za poslední výhybkou č. 9 rekonstruované ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před novou výhybkou č. 1 ŽST Velká Bystřice. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

#### Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

#### **Zast. Velká Bystřice zastávka**

V zastávce Velká Bystřice zastávka je navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 110 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup na toto nástupiště je pomocí šikmého chodníku od přilehlého železničního přejezdu.

### **4.2.31. ŽST Velká Bystřice**

#### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

#### Varianty 2C, 5A, 5An

Ve stanici jsou navrženy tři dopravní koleje a jedna manipulační kolej. Jejich délky jsou následující:

Kolej č.	Délka	Rychlost
1	447 m	75 – 80 – 80 km/h
2	492 m	50 km/h
3	350 m	60/80 km/h
4	492 m	40 km/h

#### **Technické řešení**

5	335 m	40 km/h
---	-------	---------

Z důvodu vybudování prostoru pro nástupiště bude 1. staniční kolej odsunuta do stopy stávající koleje č. 2.

Zachováno zůstane napojení vlečkových kolejí fy. ZEMPOMARKET, a.s. a Feron, a.s.

Zřízeno bude nové jednostranné poloostrovní nástupiště délky 110 m u koleje č. 1 s úrovnovým bezbariérovým přístupem pomocí centrálního zabezpečeného přechodu přes koleje č. 3 a 5 a jedno vnější nástupiště u koleje č. 3 délky 110 m.

SZZ se předpokládá nově III. kategorie, elektronické stavědlo vč. zapojení do DOZ.

#### Varianty 3C, 3Cn

Kolejové uspořádání stanice v těchto variantách je shodné s předchozími, oproti nim je zde uvažováno s trakčním vedením.

### **4.2.32. Traťový úsek Velká Bystřice – Olomouc hl.n.**

#### Varianta 0, 2A, 2B, 3An, 3Bn

Předpokládá se udržení stávajících parametrů formou opravných prací neinvestičního charakteru.

#### Varianty 2C, 5A, 5An

Trať vede bez přeložek ve stávající stopě, stavební úpravy začínají za novou výhybkou č. 10 ŽST Velká Bystřice, kde navazuje na předchozí úsek, a končí před stávající výhybkou č. 320 ŽST Olomouc-Bělidla. Navržen je nový žel. svršek se sanací žel. spodku včetně rekonstrukce přejezdů, propustků a mostů.

#### Varianty 3C, 3Cn

Navržena je v těchto variantách navíc elektrizace v celém úseku.

### **Zast. Bystrovany**

V zastávce Bystrovany je navržena rekonstrukce stávajícího nástupiště. Nově bude mít délku 110 metrů s výškou nástupní hrany 550 mm nad TK. Bezbariérový přístup na toto nástupiště je pomocí šikmého chodníku od přilehlého železničního přejezdu.

## **4.3. Technické řešení vybraných profesí**

### **4.3.1. Železniční svršek a spodek**

Ve výhledovém stavu je navrhována konstrukce železničního svršku a spodku odpovídající třídě zatížení C3 (20 t/nápravu, 7,2 t/bm). Prostorová průchodnost je uvažována UIC-GC (tj. základní průjezdný průřez Z-GC).

V revitalizovaných úsecích je navržena kompletní výměna železničního svršku v celé délce traťových a hlavních staničních kolejí. Uvažuje se s železničním svrškem s kolejnicemi tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním.

### **Technické řešení**

V ostatních dopravních kolejích je uvažován nový rošt sestávající z kolejnic tvaru 49E1 na betonových pražcích s pružným bezpodkladnicovým upevněním. S ohledem na úspory investičních nákladů je možné využít do těchto kolejí rovněž regenerovaný materiál. V manipulačních a vlečkových kolejích je uvažováno s regenerovaným materiálem a tuhým upevněním. V některých stávajících staničních kolejích bude provedena pouze směrová a výšková úprava geometrické polohy koleje a pročištění šterkového lože s případným doplněním materiálu.

Všechny revitalizované traťové a staniční koleje, včetně výhybek do nich vložených, budou svařeny do bezстыkové koleje dle SŽDC S3/2 a dalších souvisejících předpisů, v manipulačních kolejích a vlečkách může být kolej i stykovaná.

V tunelech a na přejezdech je třeba uvažovat upevňovadla s antikorozní úpravou.

Kolejové lože bude zřízeno z kameniva frakce 31,5/63 mm. Stávající kolejové lože bude odtěženo a recyklováno, z toho část může být využita do podkladních vrstev, příp. pro zřízení zapuštěného kolejového lože, zbytek bude určen jako odpad a odvezen na skládku. Tloušťka kolejového lože pod pražcem bude v souladu s předpisem SŽDC S3. V hlavních a předjízdnych dopravních kolejích 350 mm pod ložnou plochou betonového pražce v místě nepřevýšeného kolejnicového pásu, v ostatních staničních kolejích 300 mm a na vlečkách 250 mm pod ložnou plochou betonového pražce.

Všechny výhybky vložené do dopravních kolejí jsou nové tvaru 49, 2. generace na betonových pražcích s pružným podkladnicovým upevněním. V manipulačních kolejích a na vlečkách je možnost využití výhybek z výzisku a na dřevěných pražcích s tuhým upevněním.

Železniční spodek bude navržen v souladu s předpisem SŽDC S4, dle výsledků geotechnického průzkumu a zastížených zemin v podloží bude navržena taková skladba konstrukčních vrstev, aby bylo dosaženo minimální hodnoty modulu přetvárnosti:

- u přeložek o 40 MPa na zemní pláni, resp. 80 MPa na pláni tělesa železničního spodku;
- na stávajícím tělese pro rychlost  $\leq 120$  km/h v hlavních kolejích o 20 MPa na zemní pláni, resp. 40 MPa na pláni tělesa železničního spodku;
- na stávajícím tělese v předjízdnych kolejích o 20 MPa na zemní pláni, resp. 40 MPa na pláni tělesa železničního spodku;
- na stávajícím tělese v ostatních staničních kolejích o 15 MPa na zemní pláni, resp. 30 MPa na pláni tělesa železničního spodku.

Pro zajištění geometrických parametrů koleje v oblastech přechodu tělesa železničního spodku na úrovňové železniční přejezdy a na mostní objekty bude navržena zesílená konstrukce pražcového podloží. Pro správnou funkčnost tělesa železničního spodku a jeho stabilitu je nezbytné zajistit odvod povrchových a podzemních vod. Stávající odvodnění drážního tělesa tvoří především nezpevněné příkopy, které, jsou však na mnoha místech částečně zaneseny

naplaveninami, bahnem, či jsou zarostlé trávou a křovinami. Omezena je tak jejich funkčnost a není zajištěn plynulý odtok vody. V rámci rekonstrukce systému odvodnění budou navržena otevřená i krytá podélná odvodňovací zařízení, do kterých bude voda odváděna ze skloněné zemní pláně. Na širé trati bude odvodnění provedeno především pomocí otevřených zpevněných příkopů, případně pomocí reprofilace stávajících nezpevněných příkopů. Ve stísněných poměrech pak pro minimalizaci trvalých záborů nebo omezení kubatury výkopu může být odvodnění realizováno pomocí trativodů nebo příkopových zídek. Kolejiště železničních stanic budou odvodněna zpravidla systémem trativodů a svodných potrubí.

Nová nástupiště budou vždy s nástupní hranou výšky 550 mm nad TK, konstrukce bude ve stanicích z nástupištních zídek H130, u zastávek případně typ SUDOP.

#### 4.3.2. Mosty, propustky a zdi

##### Mosty a propustky

Návrh opatření na stávajících umělých stavbách a návrh nových umělých staveb vychází ze „Směrnice generálního ředitele č. 16/2005 - Zásady modernizace a optimalizace vybrané železniční sítě České republiky“ a ze „Směrnice SŽDC č. 30 - Zásady rekonstrukce celostátních drah České republiky nezařazených do evropského železničního systému“. Pro návrh umělých staveb jsou dále použity v současné době platné normy ČSN.

Kritéria pro návrh opatření u stávajících železničních mostů a propustků:

- přechodnost železničních vozidel s ohledem na zvyšování rychlosti a traťovou třídu zatížení
- prostorová průchodnost pro vztažný obrys, společný pro UIC GC a širší vozidla dle ČSN 73 6320 a dalších předpisů a vzorových listů (S5, MVL 101)
- hodnocení celkového stavu dle předpisu ČD S5 stupni 1 – dobrý
- posuny koleje v rámci úpravy/změny GPK

Kritéria pro rekonstruované a nové mostní objekty:

- zatížení podle ČSN 73 6203 pro příslušnou kategorii tratě z hlediska mostů
- prostorové uspořádání objektu dle ČSN 73 6301 a dle MVL 101
- nosné konstrukce s průběžným kolejovým ložem
- přednostně se použije bezстыková kolej na betonových pražcích
- přednostně nosné konstrukce kolmé, popř. s kolmým mostním závěrem

S ohledem na stavební stav konstrukcí, prostorovou průchodnost a zásah do konstrukce železničního svršku a spodku dle jednotlivých variant, je navrhována sanace, částečná rekonstrukce anebo úplná rekonstrukce (přestavba). Při sanačních pracích je navrhována zejména reprofilace betonových povrchů, obnova PKO, sanace trhlin, izolace, injektáž zdiva apod. Při



částečné rekonstrukci pak zesílení konstrukce, stažení zdiva, nové úložný prahy a závěrné zídky, nová nosná konstrukce, nové římsy apod. Při úplné rekonstrukci se uvažuje s náhradou/přestavbou jednotlivých typů konstrukcí obdobnými moderními typovými konstrukcemi. Všude kde, s ohledem na výšku konstrukce chybí, bude doplněno zábradlí. U propustků se dále uvažuje s pročištěním a následnou úpravou vtokových a odtokových poměrů.

V rámci studie je zpracováno několik variant, z hlediska dopravní technologie a kolejového řešení, pro které jsou navrženy odpovídající úpravy umělých staveb. Z důvodu obsáhlosti, s ohledem na množství objektů, je přehled mostů a propustků s popisem stávajícího stavu a navržených úprav pro jednotlivé varianty uveden v příloze č. 4 této zprávy.

Ve variantách s uvažovanou elektrizací železniční tratě je dále nutné osadit protidotykové ochrany na silniční nadjezdy a zohlednit vliv bludných proudů na tyto konstrukce, tj. návrh konstrukčních opatření nad rámec primární a sekundární ochrany. S ohledem na prostorovou průchodnost je nutné přestavět nadjezdy s nižší podjezdnou výškou než 5,8 m (při snížené výšce troleje na 5,1 m nad TK). Přehled nadjezdů s návrhem opatření je uveden v příloze č. 4 této zprávy.

### Podchody pro cestující

Kromě úprav či přestaveb stávajících mostních objektů je v ŽST Krnov v některých variantách nově navrhovány přístup na nástupiště podchodem. Rozsah navrhovaného podchodu včetně jeho délky a způsobu vyústění je uveden v následujících tabulkách. Písmenem „R“ je označena rampa (šikmý chodník), písmem „V“ výtah s příslušným počtem kusů. Ke každé rampě či výtahu náleží zároveň i schodiště.

Stanice/výhybna/odbočka/zastávka		Varianty			
		0	2	3	5
ŽST	Krnov	-	30m+3xR+2xV	30m+3xR+2xV	30m+3xR+2xV

### Zdi

U stávajících zdí se uvažuje se sanací, případně s částečnou nebo úplnou rekonstrukcí, v závislosti na stavebním stavu konstrukce a vyvolanými zásahy ostatních profesí (posuny koleje, umístění odvodnění železničního spodku, trakčních stožárů, protihlukových stěn apod.). Nové zdi se uvažují zejména z důvodu posunu koleje a minimalizace záboru pozemků.

### 4.3.3. Tunely

#### Varianty 0 a 2 - rekonstrukce:

Dle předpokladu se očekává rozsáhlá sanace tunelového ostění. Sanace bude spočívat v přespárování stávajícího ostění a výměny zvětralých kamenných bloků či jiných materiálů obezdívek. Rekonstrukce podélného a příčného odvodnění, zřízení osvětlení, doplnění bezpečnostního značení. Se zachováním stávajícího průjezdného profilu.

#### Varianty 3 a 5 - nový tunel:

### Technické řešení

V případě potřeby zvětšení průjezdného profilu (elektrizace) bude nezbytné provedení reprofilace tunelu dle požadovaného průjezdného profilu. Provedení nové konstrukce bude v souladu s ČSN 73 7508 a jejich souvisejících norem a předpisů.

#### 4.3.4. Železniční přejezdy

V rámci zpracování studie byla provedena analýza stávajících úrovnových křížení tratě s pozemními komunikacemi. Přejezdy, které nejsou navrženy ke zrušení nebo nahrazení, budou rekonstruovány převážně ve stávající stopě, úpravy komunikací budou provedeny v nezbytně nutném rozsahu. U přejezdů neodpovídajících požadavkům platných norem (např. s nevyhovujícím úhlem křížení) bude vedení komunikace upraveno za účelem dosažení normového stavu, při zohlednění lokálních možností.

Předpokládané konstrukce přejezdů a přechodů jsou:

- u silnic I. až III. třídy a významnějších místních komunikací celopryžová konstrukce uložená na betonových pražcích a v závěrných zídkách;
- u místních komunikací, účelových komunikací a silnic nižšího dopravního významu celoplošné betonové panely uložené na pražcích.

Posouzení přejezdů				
Identifikační označení	Km poloha	Kategorie (druh) komunikace	Navržen ke zrušení ANO x NE	Intenzita dopravy (voz/24h)
	116,197	ŽST Opava východ		
P7772	113,113	státní silnice III/4611	NE	416
	112,329	ŽST Opava západ		
P7771	111,603	místní komunikace	NE	2180
P7770	110,535	státní silnice I/11	ANO (nový podjezd)	2203
P7769	110,253	státní silnice III/1130	NE	1053
P7768	108,134	místní komunikace	NE	804
	107,590	Zast. Vávrovice		
P7767	107,571	státní silnice III/0578	NE	638
P7766	105,663	státní silnice III/05712	NE	218
P7765	104,587	účelová komunikace	ANO (souběžná kom.)	4
	104,128	AHr Neplachovice		
P7764	103,577	státní silnice III/0576	NE	302
P7763	103,319	místní komunikace	ANO (souběžná kom.)	-
	102,721	Zast. Holasovice		
P7762	102,682	státní silnice III/0576	NE	247
P7761	101,596	účelová komunikace	ANO (souběžná kom.)	10
P7759	100,715	místní komunikace	ANO (podjezd poblíž)	280
	99,930	ŽST Skrochovice		
P7758	98,628	účelová komunikace	NE	24
P7757	96,163	státní silnice III/4593	ANO (nový nadjezd)	245
	96,120	Zast. Úvalno		
P7756	93,989	účelová komunikace	NE	22
	93,220	AHr Červený Dvůr		

#### Technické řešení

P7755	93,128	účelová komunikace	ANO (prodloužit kom. od P7756)	4
P7754	92,247	účelová komunikace	ANO (souběžná kom.)	76
P7753	91,716	místní komunikace	NE	218
P7752	91,489	místní komunikace	NE	412
P7751	90,883	místní komunikace	ANO (podjezd poblíž)	47
	90,213	Zast. Krnov-Cvilín		
P7750	90,135	místní komunikace	NE	2343
P7749	89,461	účelová komunikace	ANO (souběžná kom.)	120
P7748	89,156	státní silnice I/45	NE	641
P7747	88,816	místní komunikace	ANO (využit P7746)	106
P7746	88,396	místní komunikace	NE	128
	87,056	ŽST Krnov		
P7576	85,382	účelová komunikace	NE	4
P7575	84,801	účelová komunikace	NE	4
P7574	83,748	účelová komunikace	NE	2
P7573	83,398	účelová komunikace	NE	4
P7572	83,019	účelová komunikace	NE	6
P7571	82,724	účelová komunikace – přechod	NE	2
P7570	82,326	účelová komunikace	ANO	1
P7569	81,099	účelová komunikace	NE	3
	79,934	ŽST Brantice		
P7568	79,678	účelová komunikace	ANO (podjezd mimo stanici)	6
P7567	78,470	účelová komunikace	ANO (podjezd poblíž)	4
	78,067	zast. Zátor		
	73,260	ŽST Milotice nad Opavou		
P7566	72,988	státní silnice III/4582	NE	58
P7565	72,505	státní silnice III/4581	NE	733
P7564	64,479	státní silnice I/11	NE	607
	64,264	ŽST Bruntál		
P7563	60,417	účelová komunikace	NE	3
P7562	59,888	účelová komunikace	ANO (přístup přes P7563)	2
P7561	59,006	účelová komunikace	ANO (přístup přes nadjezd)	2
P7560	58,430	účelová komunikace	ANO (přístup přes nadjezd)	4
P7559	58,183	státní silnice I/11	NE	512
P7558	56,860	místní komunikace	NE	91
	56,370	ŽST Valšov		
P7557	55,569	státní silnice II/370	NE	221
P7556	53,660	účelová komunikace	NE	2
P7555	51,914	státní silnice I/45	NE	352
P7554	51,632	účelová komunikace	NE	2
P7553	51,274	účelová komunikace	NE	12
P7552	50,071	účelová komunikace	NE	3
	49,174	Zast. Lomnice u Rýmařova		
P7551	48,851	státní silnice III/45216	NE	112
P7550	47,711	účelová komunikace	ANO (souběžná kom.)	12
P7549	47,174	státní silnice I/45	NE	352
	44,867	ŽST Dětrichov nad Bystřicí		

P7548	44,644	státní silnice II/440	NE	78
P7547	43,627	úcelová komunikace	NE	2
P7546	43,139	úcelová komunikace	ANO (několik přejezdů)	2
P7545	42,745	úcelová komunikace	ANO (několik přejezdů)	2
P7544	42,175	státní silnice I/45	NE	308
P7543	39,185	úcelová komunikace	ANO	2
P7542	36,770	státní silnice I/46	NE	195
	36,208	ŽST Moravský Beroun		
P7541	32,212	státní silnice III/44441	NE	neuvedeno
	29,298	ŽST Domašov nad Bystřicí		
P7540	28,139	úcelová komunikace	NE	neuvedeno
P7539	27,858	úcelová komunikace	NE	neuvedeno
P7538	25,253	úcelová komunikace	NE	59
	25,165	Zast. Hl. Jívová		
	22,300	Zast. Hrubá Voda-Smilov		
P7537	19,749	úcelová komunikace	NE	neuvedeno
	19,442	ŽST Hrubá Voda		
P7536	18,153	úcelová komunikace	NE	neuvedeno
	17,899	Zast. Hrubá Voda zastávka		
P7535	17,872	úcelová komunikace	NE	neuvedeno
P7534	17,496	úcelová komunikace	NE	neuvedeno
P7533	15,932	úcelová komunikace	-	neuvedeno
	14,945	ŽST Hlubočky		
P7532	13,613	úcelová komunikace	-	neuvedeno
	12,456	Zast. Hlubočky zastávka		
P7531	12,418	státní silnice III/44317	NE	neuvedeno
P7530	12,074	místní komunikace	ANO (souběžná kom.)	neuvedeno
P7529	10,905	státní silnice III/44318	NE	neuvedeno
	10,846	ŽST Hlubočky-Mariánské Údolí		
P7528	8,773	místní komunikace	NE	neuvedeno
	7,965	Zast. Velká Bystřice zastávka		
P7527	7,893	místní komunikace	ANO (souběžná kom.)	13
P7526	7,455	silnice III/4432	NE	705
P7525	6,974	místní komunikace	ANO (pak P7524 zachován)	neuvedeno
	6,421	ŽST Velká Bystřice		
P7524	5,605	místní komunikace	ANO (pak P7525 zachován)	neuvedeno
P7523	4,912	úcelová komunikace	ANO (souběžná kom.)	neuvedeno
P7522	4,563	místní komunikace	NE	neuvedeno
	4,549	Zast. Bystrovany		
	3,998	AHr Bystrovany hr.		
P7521	1,651	místní komunikace	ANO	neuvedeno
P7520	1,223	místní komunikace	NE	neuvedeno
P7519	0,580	státní silnice I/46	NE	12644
	86,874	Olomouc hl. n.		

Přejezdy byly vytipovány ke zrušení na základě jejich polohy vzhledem k okolní síti komunikací a jejich nezbytnost s ohledem na přístup k okolním pozemkům. V dalších stupních dokumentace je nutné zohlednit při jejich výběru další specifické okolnosti jejich existence.

#### Technické řešení

#### 4.3.5. Zabezpečovací zařízení

##### Navrhovaná koncepce zabezpečovacího zařízení

Cílovým stavem po úpravách zabezpečovacího zařízení je stav, kdy v řešeném úseku budou v provozu staniční, traťové a přejezdové zabezpečovací zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, resp. ČSN 342650 ed.2. Veškeré nové, nebo upravené zařízení musí umožnit nasazení nadstavbových systémů, např. DOZ a ERTMS/ETCS.

V jednotlivých dopravních, kde se uvažuje s nasazením nového staničního zabezpečovacího zařízení je uvažováno s elektronickým staničním zabezpečovacím zařízením:

- elektronickým stavědlem, které může být vybaveno více obslužnými pracovišti. Elektronické stavědlo je schopno připojení k dálkovému ovládání nebo k jiným počítačovým aplikacím.
- decentralizovaným elektronickým stavědlem s jednou řídící částí pro více stanic. V řídící stanici je zřízeno plnohodnotné elektronické stavědlo (s pracovištěm JOP, nebo dálkově ovládané). V řízených stanicích se zřizuje pouze výkonná část a rozhraní k venkovním prvkům.

V traťových úsecích, kde se uvažuje s nasazením nového traťového zabezpečovacího zařízení je uvažováno s traťovým zabezpečovacím zařízením typu automatické hradlo. Vnitřní část automatického hradla bude v dopravních přednostně umístěna do stavědlových ústředí. Na trati bude umístěna do reléových domků.

Pro potřeby přejezdového zabezpečovacího zařízení bude v následujících kapitolách zásadně uvažováno s elektronickým přejezdovým zabezpečovacím zařízením. Elektronické přejezdové zabezpečovací zařízení je určeno k zabezpečení úrovně křížení pozemní komunikace s jedno nebo více kolejnou železniční tratí. Vazba na staniční zabezpečovací zařízení umožňuje přenos indikací od elektronického přejezdu do staničního zabezpečovacího zařízení a ovládání elektronického přejezdu ze staničního zabezpečovacího zařízení. V dalších stupních předprojektové a projektové přípravy budou doloženy doklady z projednání o rušení přejezdů.

Všechny výše popsané systémy zabezpečovacího zařízení umožňují zavedení systému dálkového ovládání. Tento systém je zároveň základním kamenem pro další nadstavbové systémy jako je např. automatické stavění vlakových cest (ASJC) nebo evropský železniční řídicí a zabezpečovací systém (ETCS).

V souladu s Národním implementačním plánem ERTMS 2017 se uvažuje se zřízením vlakového zabezpečovače ERTMS / ETCS (aplikační úroveň bude předmětem projednání). Pro indikaci volnosti úseků se navrhuje v celém úseku počítačů náprav. Umístění technologie jako i rozsah obsluhy bude předmětem dalšího stupně projektové přípravy.

V následující části jsou popsány jednotlivé varianty, které se liší rozsahem úprav infrastruktury, z pohledu zabezpečovacího zařízení.

##### **Varianta 2 - V rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky + stanice)**

Tato varianta navíc počítá s úpravami zabezpečovacího zařízení oproti předchozí variantě (úpravy mezistaničních úseků) i v železničních stanicích, ve kterých bude upraveno stávající, resp. vybudováno nové staniční zabezpečovací zařízení.

Práce podle podvariant:

#### 2A – revitalizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)

- Ve variantě 2A jsou řešeny úpravy SZZ, TZZ a PZZ v úseku tratě Opava Východ – Krnov, které byly vybudovány v rámci revitalizace trati. V stávajících mezistaničních úsecích Opava Západ – Skrochovice a Skrochovice – Krnov budou zřízeny nové výhybny Červený Dvůr, resp. Vávrovice s novým SZZ. V řešeném úseku bude nasazen systém ETCS.

#### 2B – revitalizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně)

- Ve variantě 2B jsou řešeny úpravy v úseku tratě Opava Východ – Krnov podle popisu ve variantě 2A. V úseku Krnov – Valšov budou vybudovány nové TZZ a PZZ. V ŽST Valšov, ŽST Bruntál, ŽST Milotice nad Opavou a ŽST Brantice bude zřízeno nové SZZ včetně dálkového ovládání. V úsek Opava – Valšov bude nasazen systém ETCS.

#### 2C – revitalizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

- Ve variantě 2C jsou řešeny úpravy v úseku tratě Opava Východ – Krnov podle popisu ve variantě 2A a v úseku Krnov – Valšov podle popisu ve variantě 2B. V úseku Olomouc – Krnov budou vybudovány nové TZZ a PZZ. V ŽST Velká Bystřice, ŽST Hlubočky – Mariánské údolí, ŽST Hlubočky, ŽST Hrubá Voda, ŽST Domašov nad Bystřicí, ŽST Moravský Beroun a ŽST Dětrichov bude zřízeno nové SZZ včetně dálkového ovládání. V úsek Opava – Olomouc bude nasazen systém ETCS.

### **Varianta 3 – V rozsahu elektrizace**

V této variantě je oproti variantě 2 řešeno také vybudování trakčního vedení na revitalizovaném úseku. Rozsah úprav zabezpečovacího zařízení je shodný s variantou 2 s doplněním potřebných úprav v souvislosti s ochrannými opatřeními vůči vlivům elektrické trakce.

Práce podle podvariant:

#### 3An – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), realizace opavské spojky

- Ve variantě 3An jsou řešeny úpravy SZZ, TZZ a PZZ v úseku tratě Opava Východ – Krnov. V stávajících mezistaničních úsecích Opava Západ – Skrochovice a Skrochovice – Krnov budou zřízeny nové výhybny Červený Dvůr, resp. Vávrovice s novým SZZ. V úsek Opava – Krnov bude nasazen systém ETCS.

#### 3Bn – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně), realizace opavské spojky

- Ve variantě 3Bn jsou řešeny úpravy SZZ, TZZ a PZZ v úseku tratě Opava Východ – Valšov. V stávajících mezistaničních úsecích Opava Západ – Skrochovice a Skrochovice – Krnov budou zřízeny nové výhybny Červený Dvůr, resp. Vávrovice s novým SZZ. V ŽST Valšov

bude zřízeno nové SZZ včetně dálkového ovládání. V úsek Opava – Valšov bude nasazen systém ETCS.

#### 3C – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

- Ve variantě 3C jsou řešeny úpravy SZZ, TZZ a PZZ v úseku tratě Opava Východ – Olomouc. V stávajících mezistaničních úsecích Opava Západ – Skrochovice a Skrochovice – Krnov budou zřízeny nové výhybny Červený Dvůr, resp. Vávrovice s novým SZZ. V ŽST Valšov, ŽST Bruntál, ŽST Milotice nad Opavou, ŽST Brantice, v ŽST Velká Bystřice, ŽST Hlubočky – Mariánské údolí, ŽST Hlubočky, ŽST Hrubá Voda, ŽST Domašov nad Bystřicí, ŽST Moravský Beroun a ŽST Dětrichov bude zřízeno nové SZZ včetně dálkového ovládání. V úsek Opava – Olomouc bude nasazen systém ETCS.

#### 3Cn – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo), realizace opavské spojky

- Navíc oproti 3C jsou řešeny úpravy SZZ ŽST Opava Východ v souvislosti se zřízením nákladní spojky.

#### **Varianta 5 – V rozsahu elektrizace**

Technické řešení zabezpečovacího zařízení je shodné s variantou 3C. Namísto elektrizace úseku Opava východ (mimo) - Olomouc hl.n. (mimo) se řeší elektrizace jen v úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně).

Práce podle podvariant:

#### 5A – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), revitalizace úseku Moravský Beroun (včetně) – Olomouc hl. n. (mimo)

- Ve variantě 5A jsou řešeny úpravy SZZ, TZZ a PZZ v úseku tratě Opava východ – Olomouc podle popisu ve variantě 3C, s ohledem na elektrizaci trati v úseku Opava východ – Krnov.

#### 5An – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), revitalizace úseku Moravský Beroun (včetně) – Olomouc hl. n. (mimo), výstavba + elektrizace opavské spojky

- Navíc oproti 5A jsou řešeny úpravy SZZ ŽST Opava východ v souvislosti se zřízením nákladní spojky.

#### **4.3.6. Sdělovací zařízení**

##### **Navrhovaná koncepce sdělovacího zařízení**

Cílovým stavem po úpravách sdělovacího zařízení je stav, kdy v řešeném úseku budou v provozu taková zařízení a technologie, které umožní bezpečný, spolehlivý a ekonomicky efektivní provoz a údržbu moderní infrastruktury.

Revitalizaci železničního sdělovacího zařízení je nutné řešit komplexně s ohledem na stav stávajících zařízení a potřeby moderní infrastruktury se začleněním do RDP.



V následující části jsou popsány jednotlivé varianty, které se liší rozsahem úprav infrastruktury, z pohledu sdělovacího zařízení.

### **Varianta 2 – V rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky + stanice)**

V této variantě se v důsledku komplexní rekonstrukce dopraven a traťových úseků řeší budování sdělovacího zařízení i ve stanicích a dopravnách. Pro potřeby vzájemné komunikace stávajících a nově budovaných zařízení, bude v závislosti na variantě řešena výstavba nové optické a metalické kabelizace v traťových úsecích se zabezpečením dočasných stavů během výstavby. Kromě kabelizace bude nutné řešit následující technologie sdělovacích zařízení:

- Výstavba GSM-R, jako náhrada za stávající TRS / MRS.
- Informační a rozhlasové zařízení na zastávkách a stanicích.
- Telefonní systém včetně zapojovací v provedení IP.
- Vybavení pracovišť RDP.
- Sdělovací zařízení v tunelech.
- Výstavba přenosového systému a technologické datové sítě.
- Zajištění neobsazených objektů.
- Kamerový systém.
- Dálková diagnostika technologických systémů ŽDC.
- Zřízení pracoviště DDTS.
- Demontáž stávajících sdělovacích zařízení.
- Ostatní sdělovací zařízení.

Rozsah podle pod variant:

#### **2A – revitalizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)**

- Ve variantě 2A jsou řešeny úpravy a budování sdělovacího zařízení pouze v úseku Opava Východ – Krnov a bude v daném rozsahu nasazen systém GSM-R, včetně vybudování DOK s přípravou pro vyvedení kabelu v jednotlivých stanicích a zastávkách.

#### **2B – revitalizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně)**

- Ve variantě 2B jsou řešeny úpravy a budování sdělovacího zařízení pouze v úseku Opava Východ – Valšov a bude v daném rozsahu nasazen systém GSM-R, včetně vybudování DOK s přípravou pro vyvedení kabelu v jednotlivých stanicích a zastávkách.

#### **2C – revitalizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)**

- Ve variantě 2C jsou řešeny úpravy a budování sdělovacího zařízení v celém úseku Opava Východ – Olomouc a bude v daném rozsahu nasazen systém GSM-R.

### **Varianta 3 – V rozsahu elektrizace**

V této variantě je oproti variantě 2 řešeno také vybudování trakčního vedení na revitalizovaném úseku. Rozsah úprav sdělovacího zařízení je shodný s variantou 2 s doplněním potřebných úprav v souvislosti s ochrannými opatřeními vůči vlivům elektrické trakce, a to i v sousedních



nerekonstruovaných nebo neelektrifikovaných částech tratě a doplněním technologie do nových objektů.

#### **Varianta 5 – V rozsahu elektrizace**

Technické řešení zabezpečovacího zařízení je shodné s variantou 3C. Namísto elektrizace úseku Opava východ (mimo) - Olomouc hl.n. (mimo) se řeší elektrizace jen v úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně).

#### **4.3.7. Trakce, trakční vedení**

Návrh rozsahu elektrifikace trati sleduje varianty V3 a V5 stavby vč. rozsahu souvisejících profesí – železniční spodek, svršek, mosty, tunely a další související objekty vč. energetického napájení trakčního systému.

Nové trakční vedení bude navrženo podle platných norem a předpisů pro práci na trakčním vedení státních drah. Zároveň musí splňovat požadavky základních norem: ČSN EN 50119 ed. 2, ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 34 1530 ed. 2, ČSN EN 50122-1 ed. 2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.

Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 31 Trakční vedení a platných TSI subsystém „Energie“.

Systém trakčního vedení bude podle jednotlivých variant navržen v celém rozsahu jako nový pro rekonstruované traťové úseky a v dopravních na určených dopravních kolejích. Nové vedení hlavních kolejí odpovídající koncepci TV bude navrženo pro rychlost do 120 km/hod.

S opravami trakčního vedení se uvažuje v ŽST Valšov a ŽST Krnov.

#### **Základní technické parametry trakčního vedení**

##### Elektrická trakční soustava

- jednofázová střídavá AC 25 000 V, 50 Hz,
- limitní hodnoty napěťové soustavy jsou podle ČSN EN 50163.

##### Geometrie trolejového vedení

- konstrukce trakčního vedení - svislé, řetězovkové, plně kompenzované,
- základní výška trolejového drátu - 5500 mm v souladu s ČSN 34 1530 ed. 2.,
- snížená výška trolejového drátu pod objektem na trati (např. mosty) - 5100 mm v souladu s ČSN 34 1530 ed. 2.,
- maximální rozpětí podélných polí trolejového vedení 65 m určeno s ohledem na maximální horizontální výchylku trolejového drátu 500 mm pro rychlost větru 35 m/s,
- kotvení trolejového drátu a nosného lana - pohyblivé, oddělené,
- rozsah kompenzace teplotní roztažnosti trolejového vedení -30 °C až +80 °C,
- minimální výška sestavy trolejového vedení – 250 mm,
- klikatost trolejového drátu - v přímé 250 mm / v oblouku 350 mm,

Sestavy, materiály, průřezy a proudová kapacita vodičů trolejového vedení

Trolejový drát:

- hlavní koleje 100 mm<sup>2</sup> Cu (podle ČSN EN 50149)
- ostatní koleje 80 mm<sup>2</sup> Cu

Nosné lano:

- hlavní koleje 50 mm<sup>2</sup> Bz
- ostatní koleje 50 mm<sup>2</sup> Bz

Napájecí (obcházecí) vedení:

- lano 120 mm<sup>2</sup> Cu

Přípustná zatížení trolejového vedení pro AC trakční sestavu (podle ČSN 34 1530 ed. 2):

- hlavní koleje 760 A
- ostatních koleje 660 A

Parametry prostředí

- rozsah teploty okolního prostředí -30 °C až +40 °C,
- rychlost větru pro statický návrh konstrukcí TV - pro tento úsek je stanoven dynamický tlak větru 25m/s a zvýšený jen v individuálních případech na 27,5m/s (podle ČSN 50119 ed. 2).
- hmotnost námrazy podle ČSN 34 1530.
- úroveň znečištění - N1 podle ČSN EN 50341-3/Z2.

Ochranná a bezpečnostní opatření

- izolační a ochranné hladiny podle ČSN 34 1500 ed. 2,
- ochrana před úrazem elektrickým proudem podle ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN 73 6223, ČSN EN 50122-1 ed. 2,
- ochrana před přepětím podle ČSN 34 1500 ed. 2, ČSN EN 50124-2.

Uspořádání elektrického oddělení úseků napájených z různých fází, délka neutrálního pole a průjezd neutrálním polem

- styk různých fází u trakčního vedení AC trakční soustavy a styk různých trakčních soustav (AC 25 kV 50 Hz / DC 3 kV) bude řešen neutrálním polem podle ČSN EN 50119 ed. 2, ČSN EN 50367 a ČSN EN 50388.

**Varianty 0, 2**

Ve variantách 0 a 2 není uvažováno s elektrizací.

**Varianta 3 – v rozsahu elektrizace**

Varianta 3 řeší vybudování trakčního vedení na revitalizovaném úseku Opava východ (mimo) – Olomouc hl. n. (mimo). V řešené variantě se podle rozsahu elektrizace vykoná zatrolejování:

**Technické řešení**

- kolejí traťových úseku,
- kolejí výhyben,
- určených kolejí v železničních stanicích.

Graficky je rozsah zatrolejování zřejmý z grafické části B, př. 1.5 Traťové schéma - varianta 3. Trakční vedení železničních stanic a výhyben bude doplněno o obcházecí vedení pro zajištění provozu během výluk dopravy. Zároveň se uvažuje s dělením TV u nástupišť do samostatných sekcí.

V úsecích trati, kde bude provedena elektrizace, bude tato realizována LDS 22 kV závěsným kabelem 22 kV zavěšeným na trakčních podpěrách pro napájení netrakčních odběrů (silnoproud, zab. zař., apod.).

Řešené podvarianty:

3An – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), realizace opavské spojky

- varianta 3An zahrnuje vybudování nového trakčního vedení TÚ Opava východ - Opava západ, ŽST Opava západ, TÚ Vávrovice - Opava západ, Výh. Vávrovice, TÚ Skrochovice – Vávrovice, ŽST Skrochovice, TÚ Červený Dvůr – Skrochovice, Výh. Červený Dvůr, TÚ Krnov - Červený Dvůr, ŽST Krnov,
- variantě je také řešeno vybudování trakčního vedení nákladní spojky.

3Bn – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Valšov (včetně), realizace opavské spojky

- varianta 3Bn zahrnuje vybudování nového trakčního vedení TÚ Opava východ - Opava západ, ŽST Opava západ, TÚ Vávrovice - Opava západ, Výh. Vávrovice, TÚ Skrochovice – Vávrovice, ŽST Skrochovice, TÚ Červený Dvůr – Skrochovice, Výh. Červený Dvůr, TÚ Krnov - Červený Dvůr, ŽST Krnov, TÚ Brantice – Krnov, ŽST Brantice, TÚ Milotice – Brantice, ŽST Milotice nad Opavou, TÚ Bruntál – Milotice, ŽST Bruntál, TÚ Valšov – Bruntál, ŽST Valšov,
- variantě je také řešeno vybudování trakčního vedení nákladní spojky.

3C – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

- varianta 3C zahrnuje vybudování nového trakčního vedení TÚ Opava západ - Opava východ, ŽST Opava západ, TÚ Vávrovice - Opava západ, Výh. Vávrovice, TÚ Skrochovice – Vávrovice, ŽST Skrochovice, TÚ Červený Dvůr – Skrochovice, Výh. Červený Dvůr, TÚ Krnov - Červený Dvůr, ŽST Krnov, TÚ Brantice – Krnov, ŽST Brantice, TÚ Milotice – Brantice, ŽST Milotice nad Opavou, TÚ Bruntál – Milotice, ŽST Bruntál, TÚ Valšov – Bruntál, ŽST Valšov, TÚ Dětrichov – Valšov, ŽST Dětrichov, TÚ Moravský Beroun – Dětrichov, ŽST Moravský Beroun, TÚ Domašov - Moravský Beroun, ŽST Domašov nad Bystřicí, TÚ Hrubá Voda – Domašov, ŽST Hrubá Voda, TÚ Hlubočky - Hrubá Voda, ŽST Hlubočky, TÚ Hlubočky-MÚ – Hlubočky, ŽST Hlubočky-Mariánské údolí, TÚ Velká Bystřice - Hlubočky MÚ, ŽST Velká

Bystřice, TÚ Olomouc - Velká Bystřice, ŽST Olomouc-Bělidla + napojení na ŽST Olomouc hl. n. – osobní nádraží.

**3Cn – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo), realizace opavské spojky**

- navíc k variantě 3C je řešeno vybudování trakčního vedení nákladní spojky.

**Varianta 5A – v rozsahu elektrizace**

Technické řešení rozsahu elektrifikace a vybudování trakčního vedení je shodné s variantami 3C/3Cn. Namísto elektrizace úseku Opava východ (mimo) - Olomouc hl.n. (mimo) se řeší elektrizace jen v úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně).

Trakční vedení železničních stanic a výhyben bude doplněno o obcházecí vedení pro zajištění provozu během výluk dopraven.

V úsecích trati, kde bude provedena elektrizace bude realizována LDS 22 kV provedená závěsným kabelem 22 kV zavěšeným na trakčních podpěrách pro napájení netrakčních odběrů (silnoproud, zab. zař., apod.).

Řešené podvarianty:

**5A – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)**

- vybudování trakčního vedení v TÚ Opava západ - Opava východ, ŽST Opava západ, TÚ Vávrovice - Opava západ, Výh. Vávrovice, TÚ Skrochovice – Vávrovice, ŽST Skrochovice, TÚ Červený Dvůr – Skrochovice, Výh. Červený Dvůr, TÚ Krnov - Červený Dvůr, ŽST Krnov.

**5An – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), realizace opavské spojky**

- navíc k variantě 5A je řešeno vybudování trakčního vedení nákladní spojky.

**Křížení s trolejbusovou tratí v Opavě-Jaktaři**

Ve variantách 3C (3Cn) a 5A (5An) bude místo úrovňového křížení železniční tratě s trolejbusovou tratí v Opavě-Jaktaři (přejezd P7871 v km 27,441 na ulici Krnovská) nahrazeno silničním podjezdem.

**Křížení s tramvajovou tratí v Olomouci-Bělidlech**

Pro varianty 3C a 3Cn jsou navržena následující technická řešení úrovnového křížení železniční tratě s tratí tramvajovou. V zásadě jsou níže uvedena dvě, a to pro variantu se střídavou trakční soustavou na trati 310, kdy je uvažováno se skutečností, že v době realizace již bude ŽST Olomouc hl.n. kompletně přepnuta na střídavou 25kV trakční soustavu, a dále pro stejnosměrnou 3kV trakční soustavu pro případ, že k přepnutí v době realizace ještě nedošlo. V takovém případě je byl styk trakčních soustav až za ŽST Olomouc-Bělidla a předmětný úsek trati 310 by byl ještě pod stejnosměrným trakčním vedením.

**Místo křížení:**

Olomouc, ulice Divišova a železniční trať Olomouc hl.n. – Velká Bystřice na žel. trati číslo dle knižního jízdního řádu 310 Olomouc - Krnov

**Proudová soustava tramvaj:**

IT 750V, stejnosměrná, jako zpětné vedení slouží pojižděné kolejnice (dimenzování prvků na 750V i při používání napětí 600V)

**Proudová soustava vlak (v přípravě):**

TN-C 25kV, 50Hz, jako zpětné vedení slouží pojižděné kolejnice

*nebo*

IT 3kV, ss, jako zpětné vedení slouží pojižděné kolejnice

Návrh křížení je zpracován pro připravovanou elektrizaci trati Olomouc – Krnov – Opava. S ohledem na úrovnový styk elektrizovaných drah je v první řadě zohlednit bezpečnost osob (cestujících) a následně technicko-ekonomické efekty.

**Popis trakčního vedení**

Trakční vedení obou soustav budou mechanicky a elektricky spojená trolejovým křížem. Napětí v kříži bude za každých okolností krom stavu „vypnuto“ 750V pro zajištění průjezdu tramvaje přes přejezd. Mechanicky budou vždy úseky procházející přes kříž co nejkratší.

Tramvajová trolej (prosté vedení) bude oddělena od celého systému děliči s odpojovači pro účely údržby. Tramvajové trolejové vedení v kříži bude mít automatické sledování napěťové hladiny a v případě nebezpečné velikosti bude kříž vypnut – ale jen v případě, že v prostoru kříže nebude projíždět tramvaj. Průjezd tramvaje bude automaticky detekován optickými čidly.

Železniční trakční vedení 25kV (3kV) bude dle schématu odděleno neutrálními poli a bezpečnostním uzemněným úsekem. Průjezd vlaku bude vždy se staženým sběračem. Z bezpečnostních důvodů nedoporučujeme pro průjezd vlaku uvádět kříž do beznapěťového stavu.

Délka úseku pro průjezd vlaku se staženým sběračem bude dynamicky posouzena v dalších stupních dokumentace s ohledem na rozmístění návěstidel apod. V případě uvíznutí vlaku jej musí vytáhnout jiné vozidlo.

#### Popis zpětného kolejinicového vedení

V kolejnicích tramvaje i železnice budou vloženy izolované styky (LIS) pro oddělení zpětných proudů jednotlivých soustav. Oddělené úseky jednotlivých trakcí budou navzájem propojeny zpětným kabelovým vedením. Polohy izolovaných styků v železniční koleji budou kopírovat návěsti „stáhni sběrač“.

V tramvajové koleji budou izolované styky rozmístěny symetricky ve vzdálenosti cca 1,75m od osy koleje. Toto místo bude tvořit neutrální pole pro zamezení šíření zpětných proudů železnice do tramvajových kolejí. Projíždějící tramvaj bude vždy alespoň jednou nápravou zajišťovat odvod zpětného trakčního proudu (rozvor náprav cca 6,4m).

#### Rozdíly pro 25kV, 50Hz a 3kV ss

Příslušná trakční soustava určuje napětovou hladinu jednotlivých prvků, jako jsou odpojovače, izolátory svodiče přepětí a typ kabelizace. Princip křížení je pro obě napětové hladiny shodný. U použití systému 25kV, 50Hz je nutné více zohlednit vliv indukce na ostatní zařízení, u systému 3kV ss, je více nutná ochrana před bludnými proudy a zajištění řádného odvodu zpětného trakčního proudu.

#### Ostatní

Návrh způsobu křížení je nutné v dalších stupních projektové přípravy projednat se všemi složkami provozovatelů obou drah. Maximální důraz je nutno klást na bezpečnost všech doprav, cestujících i ostatních občanů.

Dynamika průjezdu vlaku přes neutrální pole byla prověřena pomocí nástroje OpenTrack ver. 1.9.1. V řešeném úseku se ve směru Olomouc – Olomouc-Bělidla nachází stoupání 2,9 ‰. Traťová rychlost je zde 40 km/h. Manipulační a vlečkové koleje zde nebudou elektrizovány, případná manipulace s nákladními vozy bude vykonána lokomotivou nezávislé trakce. Posouzen byl průjezd osobního a nákladního vlaku. V případě zastavení nákladního vlaku před odjezdovým návěstidlem směr Olomouc hl. n. má vlak dostatečnou dráhu pro zrychlení na přibližně 17 km/h. Vzhledem ke klesání tratě, vlak tuto rychlost udržuje během průjezdu neutrálním polem. V případě zastavení osobního vlaku před odjezdovým návěstidlem směr Olomouc hl. n. má vlak dostatečnou dráhu pro zrychlení na přibližně 36 km/h. Vzhledem ke klesání tratě, vlak tuto rychlost udržuje během průjezdu neutrálním polem. V případě rozjezdu nákladního vlaku z osobního nádraží směrem do Bělidel, dosahuje vlak na vstupu do neutrálního úseku rychlost přibližně 23 km/h. Vzhledem ke stoupání tratě dochází k poklesu rychlosti na asi 21 km/h. Vzhledem ke krátké délce neutrálního úseku vlak projede bez většího omezení. V případě rozjezdu osobního vlaku z osobního nádraží směrem do Bělidel dosahuje vlak na vstupu do neutrálního úseku rychlost 40 km/h. Na výjezdu vlaku z neutrálního pole dochází pouze

k mírnému poklesu rychlosti o 2 km/h. Vlak projede úsekem bez většího omezení. Třeba podotknout, že dynamika jízdy vlaků jak osobní, tak i nákladní dopravy byla posuzována pro ten nejnejpříznivější stav. Všechny ostatní vlaky projedou neutrálním úsekem obdobně, nebo lépe.

Schéma technického řešení je v příloze č. 3 - *Schéma technického řešení úrovňového křížení železnice/tramvaj v Olomouci*.

#### 4.3.8. Napájení trakčního vedení

Silnoproudá technologická zařízení pro napájení trakčního vedení (příp. pro napájení provozně důležitých zařízení zajišťujících provozování dráhy a drážní dopravy) tvoří obecně v přípravě staveb na železničních drahách celostátních a regionálních následující oblasti:

- technologie rozvodu VVN (distribuční energetika),
- přívodní vedení VVN mezi distribuční a drážní rozvodnou (napájecí stanicí),
- silnoproudá technologie trakční napájecí stanice (trakční transformovny),
- silnoproudá technologie trakční spínací stanice.

Popis řešení napájení ostatních částí infrastruktury dráhy (provozní rozvod silnoprůdu, napájení zabezpečovacího zařízení a sdělovacích zařízení, technologie transformačních stanic VN/NN) je uveden v části „Technické řešení - silnoproudá zařízení“.

Ve smyslu zadání stavby bude napájení elektrizované tratě řešeno z trakčních transformoven (TT) 110/25 kV. Propojení rozhraní mezi dvěma napájecími stanicemi bude řešeno pomocí spínacích stanic.

Nová technologická zařízení budou navrženy podle platných norem a předpisů pro odpovídající technologické části. Zároveň musí splňovat požadavky základní normy ČSN 33 3505 ed. 2 a dalších souvisejících bezpečnostních předpisů a nařízení.

Montážní a stavební provedení musí odpovídat technickým kvalitativním podmínkám staveb státních drah (TKP), kapitola 29 Silnoproudá technologická zařízení a platných TSI subsystém „Energie“.

Napájecí body pro dodávku elektrické energie do systému trakčního vedení jsou navrženy jako nové a vycházejí z možností stávající distribuční sítě 110 kV v okolí elektrizované tratě. V dalším stupni projektové přípravy je nutno provést odpovídající trakční výpočty pro přesné dimenzování napájecích bodů, návrh umístění napájecích bodů odsouhlasit s distribučními společnostmi.

#### Základní uspořádání trakční transformovny 110/25 kV

- třífázová rozvodna vvn (napěťová úroveň 110 kV),
- stanoviště s jednofázovými trakčními transformátory 2x 110/25 kV (řiditelný, výkon odpovídající energetickým výpočtům, stanoviště zastřešená),
- jednofázová rozvodna 25 kV (pro napájení systému trakčního vedení, v kovově krytém vnitřním provedení),

- filtračně - kompenzační zařízení (případně filtračně - kompenzačně - symetrizační zařízení),
- systém kontroly a řízení,
- vlastní spotřeba,
- kabelové rozvody (v odpovídajícím rozsahu jsou součástí každého uvedeného podsystému),
- vnější uzemnění,
- případná prostorová rezerva pro napájecí transformovnu 6 kV, 50 Hz / alt. drážní magistralní rozvod 22 kV.

**Základní uspořádání spínací stanice 25 kV, 50 Hz**

- jednopólová rozvodna 25 kV, 50 Hz (pro rozvod, spínání a přepínání trolejového pólu – v kovově krytém vnitřním provedení),
- systém kontroly a řízení,
- vlastní spotřeba,
- kabelové rozvody (v odpovídajícím rozsahu jsou součástí každého uvedeného podsystému),
- vnější uzemnění a přivedení kolejového pólu.

**Varianty 0, 2**

Ve variantách 0 a 2 není uvažováno s elektrizací.

**Varianta 3 – v rozsahu elektrizace**

Návrh řešení napájení systému trakčního vedení vychází z:

požadavku na elektrifikaci tratě Opava východ – Krnov – Olomouc hl. n. jednofázovou trakční soustavou AC 25 kV 50 Hz,

Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“.

V případě, že v hraničních stanicích v čase elektrifikace nebude změna trakční soustavy realizována, je nutné zřídit v určených místech styk trakčních soustav AC / DC (vhodná místa jsou v traťových úsecích Opava západ - Opava východ a Olomouc - Velká Bystřice).

Přesné polohy trakčních transformoven potvrdí v dalších stupních PD podrobné energetické výpočty a podmínky připojení na distribuční soustavu energetiky.

Studie změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ uvádí místa napájecích stanic a dobu změny trakční soustavy v blízkosti hraničních ŽST Opava východ a ŽST Olomouc hl. n. následovně:

- nejbližší novou střídavou napájecí stanicí v Ostravě – Svinov,
- TM Opava bude demontována bez náhrady,



- počítá se s jednostranným napájením do Opavy,
- pro TNS Svinov se v čase zpracování této zprávy uvažuje s rokem realizace 2030,
- uvedená studie končí před ŽST Grygov, kde je uvažován styk soustav,
- úsek Grygov - Olomouc je tedy napájen stejnosměrně z TM Grygov a TM Červenka.

**3An – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), realizace opavské spojky**

Vzhledem na délku nového elektrifikovaného úseku (cca 29 km) a polohu sousední TT Svinov (cca 28 km mezi Ostrava Svinov - Opava východ) se navrhuje vybudovat novou TT Krnov. Distribuční energetická rozvodna 110 kV se nachází těsně za zhlavím v TÚ Brantice – Krnov. Nová TT Krnov bude napojená z blízké rozvodny dvěma vývody 110 kV (koncové připojení) a situována v blízkosti uvedené rozvodny směrem k železniční trati

Na zhlaví ŽST Opava západ (resp. na začátku traťového úseku Opava západ - Opava východ) se uvažuje s vybudováním spínací stanice.

**3Bn – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně), realizace opavské spojky**

Celková délka elektrifikovaného úseku Opava východ (mimo) – Valšov (včetně) je cca 58 km. Řešení napájení úseku Opava východ - Krnov je shodné s řešením ve variantě 3An. Na konci úseku se navrhuje vybudovat novou TT Valšov. V blízkosti tratě se nachází vedení 1x 110 kV (linka 600). TT Valšov se uvažuje situovat v blízkosti uvedeného vedení v TÚ Dětrichov – Valšov v blízkosti přejezdu km 55,569. Napojení TT Valšov je možné realizací slučky z uvedeného vedení.

V úvahu přichází umístění trakční transformovny v blízkosti výhybny Červený Dvůr. Nevýhodou této polohy TT (oproti TT Krnov) je však dlouhé přívodní vedení 110 kV (cca 4,5 km).

Spínací stanice mezi TT Valšov a TT Krnov se navrhuje na zhlaví ŽST Milotice nad Opavou (resp. na začátku TÚ Bruntál - Milotice nad Opavou).

**3C – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)**

Celková délka elektrifikovaného úseku je cca 112 km. Sousedící TT na začátku úseku je Ostrava Svinov. Studie proveditelnosti změny trakce z DC 3 kV na AC 25 kV, 50 Hz v oblasti „Ostravsko a Přerovsko“ končí před ŽST Grygov, kde je uvažován styk soustav. Úsek Grygov - Olomouc bude tedy napájen stejnosměrně z TM Grygov a TM Červenka. V studii se proto uvažuje se zřízením styku soustav za ŽST Olomouc hl. n. – obvod Bělidla.

Řešení napájení úseku Opava východ – Krnov - Valšov je shodné s řešením ve variantě 3An a 3Bn. Podle délky napájeného úseku se navrhuje vybudovat na konci úseku novou TT Olomouc.

Spínací stanice mezi TT Olomouc a TT Valšov se navrhuje na zhlaví ŽST Hrubá Voda (resp. na začátku TÚ Hrubá Voda – Domašov).

Jiná poloha napájecí stanice v úseku Valšov - Olomouc je problematická z hlediska dostupnosti napájecích vedení 110 kV. V případě situování TT v úseku Domašov - Moravský Beroun bude délka přívodního vedení 110 kV cca 12 až 14 km.

**Technické řešení**

Na základě výše uvedeného se navrhuje umístit TT Olomouc na začátek traťového úseku Olomouc - Velká Bystřice. V blízkosti tratě se nachází vedení 2x 110 kV (směr Olomouc – Červenka).

#### 3Cn – revitalizace + elektrizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo), realizace opavské spojky

Z hlediska napájení trakčního vedení je řešení shodné s předchozím variantou.

#### **Varianta 5 – v rozsahu elektrizace**

Varianta 5 je rozdělena na podvarianty 5A, 5An.

- 5A – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně),
- 5An – revitalizace + elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), realizace opavské spojky.

Technické řešení napájení systému trakčního vedení je shodné s variantami 3A/3An. Realizovány budou SpS Opava západ a TT Krnov.

#### **4.3.9. Silnoproudá zařízení**

##### **Technický popis – zásady**

V modernizovaných úsecích se komplexně rekonstruuje napájení. Pro nové zabezpečovací zařízení na přejezdech, zastávkách, výhybnách a železničních stanicích do 4 kolejí se podle místních možností vybudují nové přípojky nn. Pro železniční stanice nad 4 koleje, resp. v místech, kde nebude možné připojení na veřejnou síť nn, jsou navrženy trafostanice SŽDC 22/0,4kV podle podmínek pro připojení na síť vn.

Osvětlení prostorů železničních stanic, výhybní a zastávek bude navrženo podle ČSN EN 12464-2 a předpisu SŽDC E11.

Elektrický ohřev výhybek bude naistalován na rozhodujících výhybkách pro jízdu na dopravní koleje podle požadavků dopravní technologie. Chod EOv bude plně automatický v závislosti na klimatických podmínkách.

#### **Varianta 2 – v rozsahu revitalizace (mezistaniční úseky + stanice)**

Tato varianta navíc počítá s úpravami silnoproudých zařízení mezistaničních úseků i v železničních stanicích.

Práce budou obsahovat:

- vybudování nových trafostanic 22/0,4kV s úpravami, resp. novými přípojkami vn,
- nové osvětlení prostoru nástupišť vč. osvětlení přístřešků a přístupu na nástupiště, osvětlení bude navrženo pomocí LED svítidel na osvětlovacích stožárech výšky 6,0m,
- osvětlení kolejiště v železničních stanicích do 2 kolejí - LED svítidla na osvětlovacích stožárech do výšky 12,0m,

- osvětlení kolejiště a vykládacích prostranství železničních stanic pomocí svítidel LED na plošinách osvětlovacích věží výšky 20,0m – 36,0m,
- osvětlení podchodu a výstupů na nástupiště v ŽST Krnov,
- přeložky, resp. nové kabelové rozvody nn pro napájení výpravních a technologických budov a zásuvkové rozvody,
- elektrický ohřev výhybek podle požadavků dopravní technologie.
- v železničních tunelech se vybuduje nové umělé osvětlení a pro napájení nového odběru se vybudují nové přípojky nn,
- přípojky nn pro napájení rekonstruovaných přejezdových zabezpečovacích zařízení včetně přejezdů na odbočných tratích.

Prověřovány byly opět následující podvarianty:

#### 2A – revitalizace Opava východ (mimo) – Krnov (včetně)

Podvarianta 2A řeší nové rozvody vn, trafostanice, osvětlení a EOv dle popisu výše. V traťovém úseku bude rekonstruováno osvětlení nástupišť z. Vávrovice, z. Holasovice, z. Úvalno – doplnění osvětlení při prodloužení nástupišť. V ŽST Opava-západ se z důvodu úpravy zhlaví směr Olomouc částečně rekonstruuje osvětlení kolejiště a vykonají se úpravy EOv pro 3 výhybky.

Pro Vávrovice bude ve variantě s budováním nástupišť nové výh. Vávrovice zast. se vybuduje nové osvětlení kolejí i dvou nástupišť zastávky a EOv pro 2 výhybky. V tomto případě se demontuje původní osvětlení rušeného nástupiště. Pro tuto dopravu se navrhne nová přípojka nn.

V ŽST Skrochovice se prodlužuje zhlaví ve směru Opava a upravují se nástupiště. Proto se v silnoproudých rozvodech nn rekonstruuje osvětlení tohoto zhlaví, vybuduje se nové osvětlení nástupišť a rekonstruuje se EOv dvou výhybek.

Pro novou Výh. Úvalno se vybudují silnoproudá zařízení od vn přípojky, transformovny 22/0,4kV, rozvodů nn, osvětlení a EOv dvou výhybek. Ve variantě budování výhybní v prostoru stávající z. Úvalno se nově vybuduje napájení z nové trafostanice, rozvody nn, osvětlení kolejiště a dobudovaného druhého nástupiště a EOv dvou výhybek.

Pro ŽST Krnov se rekonstruuje napájení vybudováním dvou nových trafostanic a stávající se zruší. Pro napájení zabezpečovacího zařízení 1. stupně dodávky se při jedné z nich do samostatného betonového kiosku osadí dieselagregát. Vybudují se nové kabelové rozvody nn a venkovní osvětlení nástupišť, kolejí a vykládky. Rovněž bude navržena elektroinstalace a osvětlení podchodu pro cestující včetně výtahů. Na vybraných výhybkách bude osazeno nové zařízení EOv (31 výhybek).

#### 2B – revitalizace Opava východ (mimo) – Valšov (včetně)

Varianta 2B zahrnuje práce podle popisu variant 2A, které jsou rozšířeny po ŽST Valšov.

Navíc oproti podvariantě 2A se vybuduje nové osvětlení z. Zátor a nová elektroinstalace a osvětlení Milotického tunelu. V ŽST Brantice, ŽST Milotice nad Opavou, ŽST Bruntál a ŽST Valšov budou navrženy nové trafostanice, rozvody nn, osvětlení a EOv: Brantice – 3 výhybky, Milotice nad Opavou – 10 výhybek, Bruntál – 13 výhybek, Valšov – 14 výhybek.

#### 2C – revitalizace Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

V této variantě je zahrnuta revitalizace celého úseku a kromě výše popsanych prací je součástí této studie návrh úprav silnoproudých zařízení v celém traťovém úseku i ostatních železničních stanicích po Olomouc hl.n.

Oproti variantám 2A, 2B bude doplněna o osvětlení nástupišť z. Lomnice u Rýmařova, z. Jívová, z. Hrubá Voda-Smilov, z. Hrubá Voda-zastávka, z. Hlubočky-zastávka, z. Velká Bystřice-zastávka a z. Bystrovany. Rovněž budou v této podvariantě navrženy přípojky nn, elektroinstalace a osvětlení v tunelech Smilovský I, Smilovský II, Jívovský a Domašovský. Ve všech železničních stanicích od ŽST Dětrichov nad Bystřicí po ŽST Velká Bystřice se uvažuje s budováním přípojek 22kV, nových trafostanic, rozvodů nn, osvětlení a EOv: Dětrichov n. B. – 5 výhybek, Moravský Beroun – 8 výhybek, Domašov nad Bystřicí – 6 výhybek, Hrubá Voda – 5 výhybek, Hlubočky – 4 výhybky, Hlubočky-Mariánské Údolí – 6 výhybek a Velká Bystřice – 6 výhybek.

#### **Varianta 3 – v rozsahu revitalizace a elektrizace**

Varianta 3 je rozdělena na podvarianty 3C a 3Cn.

#### 3C – revitalizace a elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo)

Mimo všech úprav silnoproudu dle variant 2 bude ve variantě 3C navíc doplněno ve všech železničních stanicích, výhybnách, trakčních napájecích a spínacích stanicích 25 kV AC dálkové ovládání úsekových odpojovačů.

V nových trakčních transformovných a spínacích stanicích budou vybudovány rozvody nn pro vlastní spotřebu a osvětlení areálu.

#### 3Cn – revitalizace a elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Olomouc hl.n. (mimo), výstavba a elektrizace opavské spojky

V kolejišti opavské spojky se navrhne osvětlení výhybek pomocí LED svítidel na osvětlovacích stožárech do výšky 12,0m, zařízení EOv a rozvody nn.

#### **Varianta 5 – v rozsahu revitalizace a částečném rozsahu elektrizace**

Varianta 5 je rozdělena na podvarianty 5A a 5An.

#### 5A – revitalizace a elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), revitalizace úseku Moravský Beroun (včetně) – Olomouc hl. n. (mimo)

#### 5An – revitalizace a elektrizace úseku Opava východ (mimo) – Krnov (včetně), revitalizace úseku Moravský Beroun (včetně) – Olomouc hl. n. (mimo), výstavba a elektrizace opavské spojky

Technické řešení revitalizace je shodné s variantami 3C/3Cn a elektrizaci opavské spojky a úsek Opava východ – Krnov.

## **5. PŘÍLOHY**

Příloha č. 1 – Bloková schémata variant

Příloha č. 2 – Přehled profesí

Příloha č. 3 – Schéma technického řešení úrovněvého křížení železnice/tramvaj v Olomouci

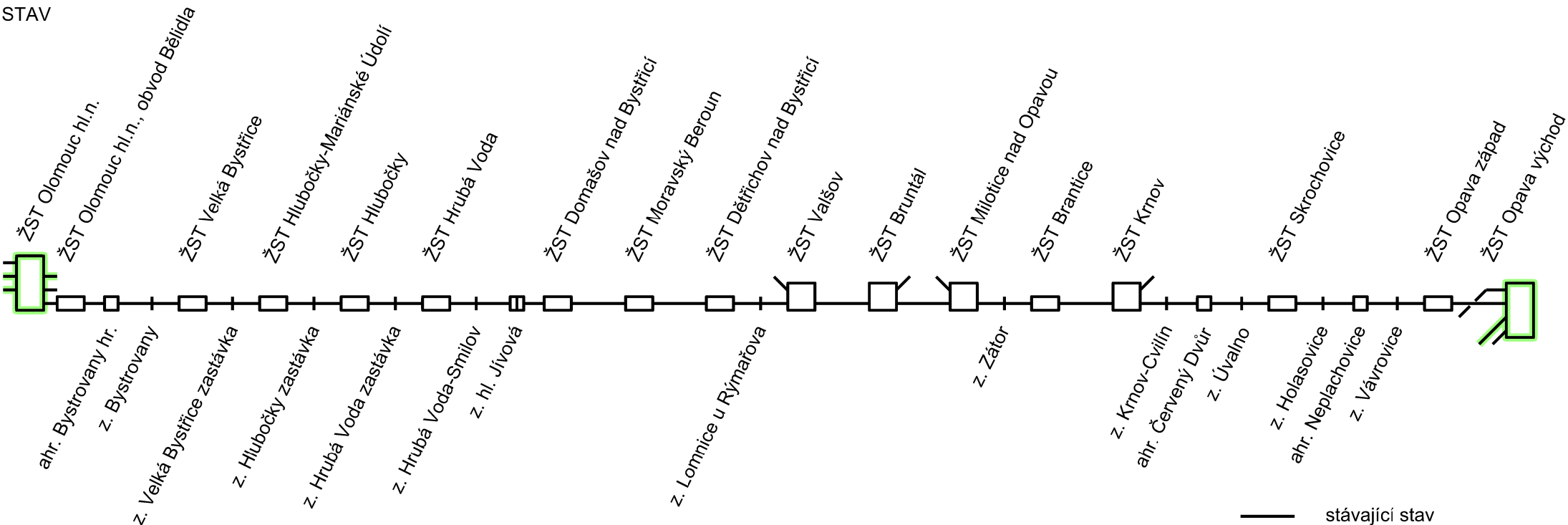
Příloha č. 4 – Seznam mostů a propustků (stávající stav + návrh opatření)

PRODEX spol. s r.o.,  
organizační složka

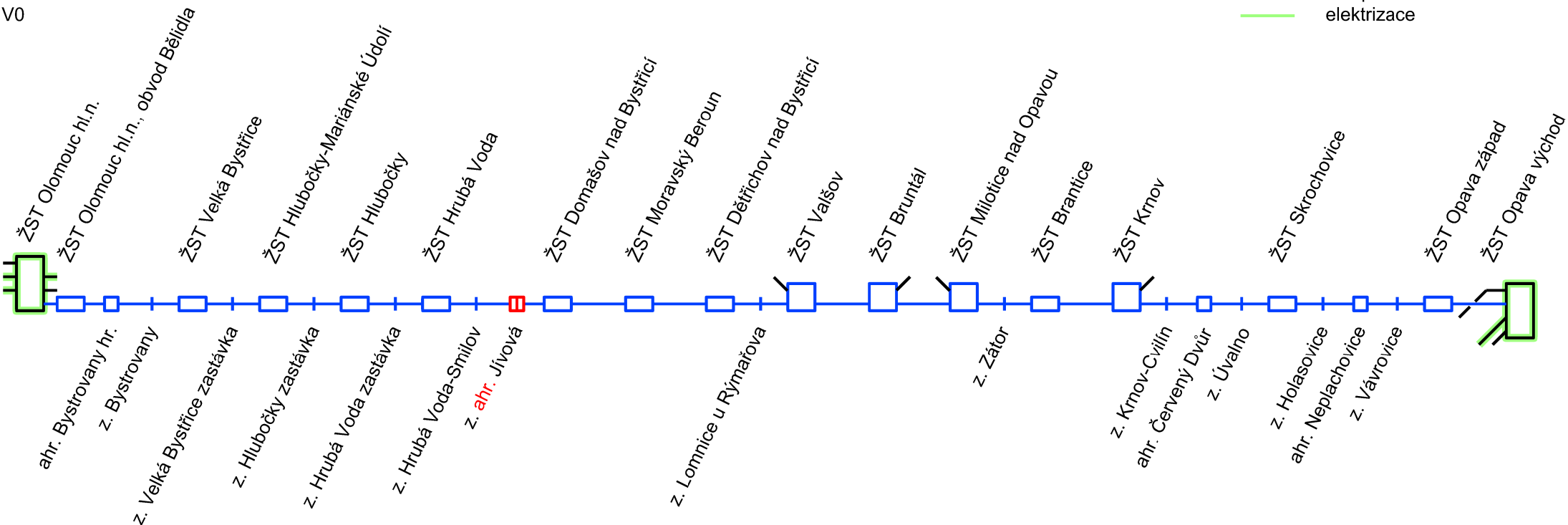
TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n  
**Příloha č. 1 – Bloková schémata variant**

V Praze, září 2019

STAV



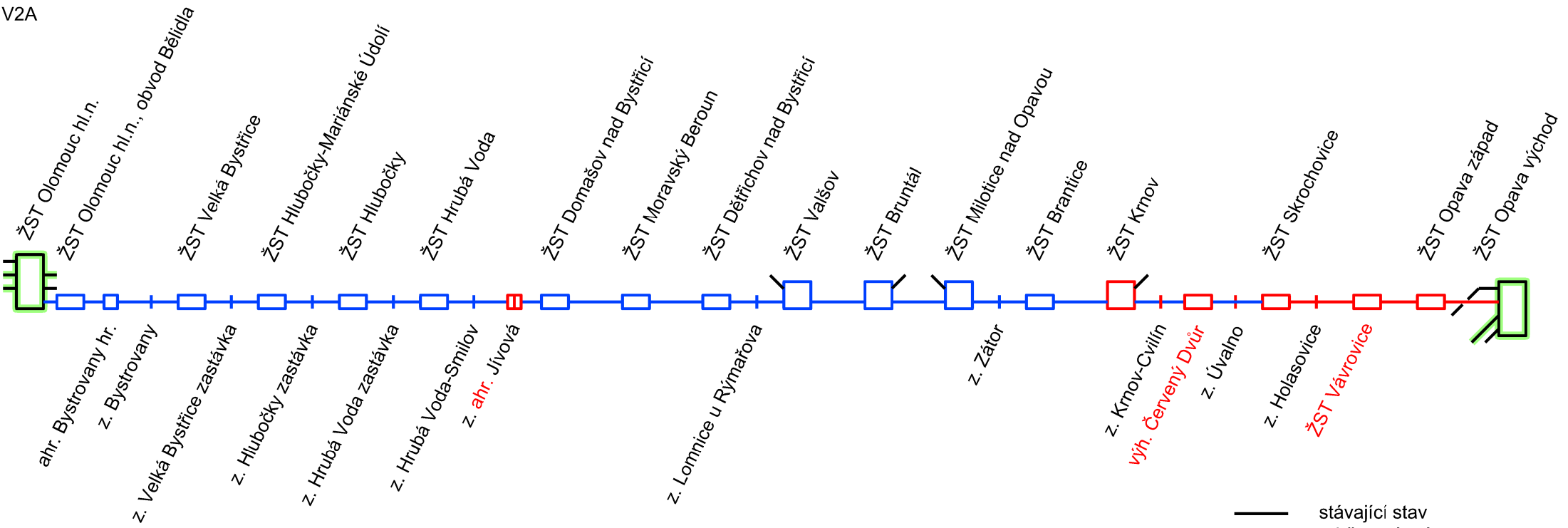
V0



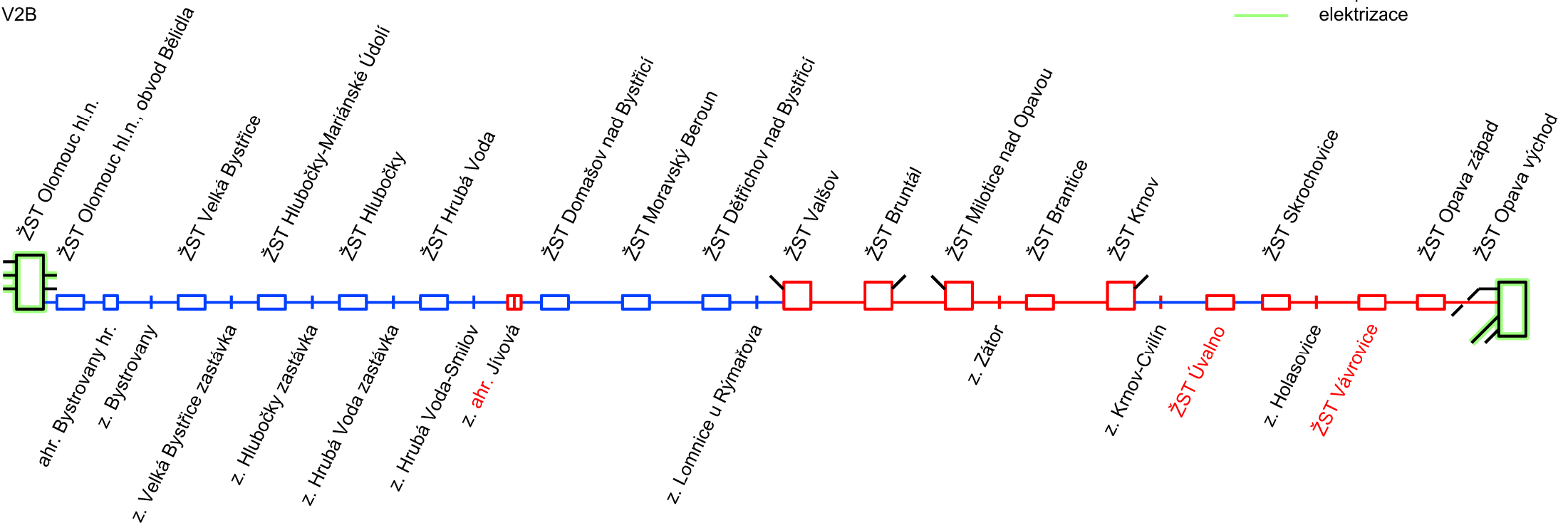
- stávající stav
- udržovací práce
- komplexní rekonstrukce
- elektrizace



V2A

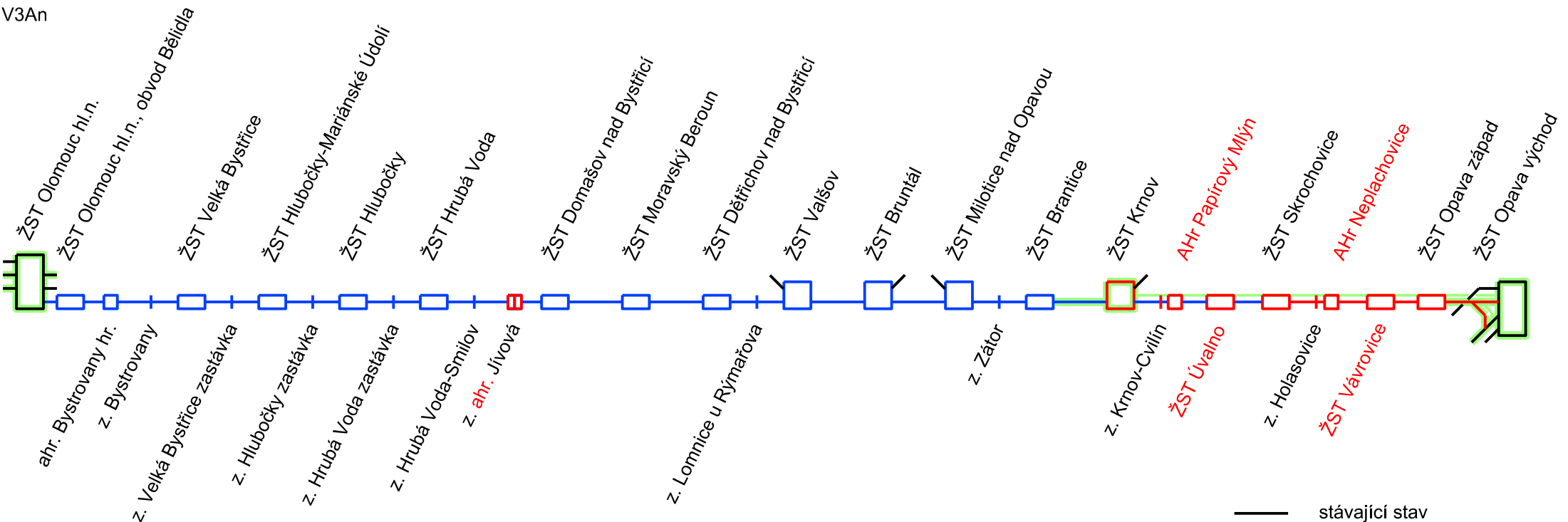


V2B

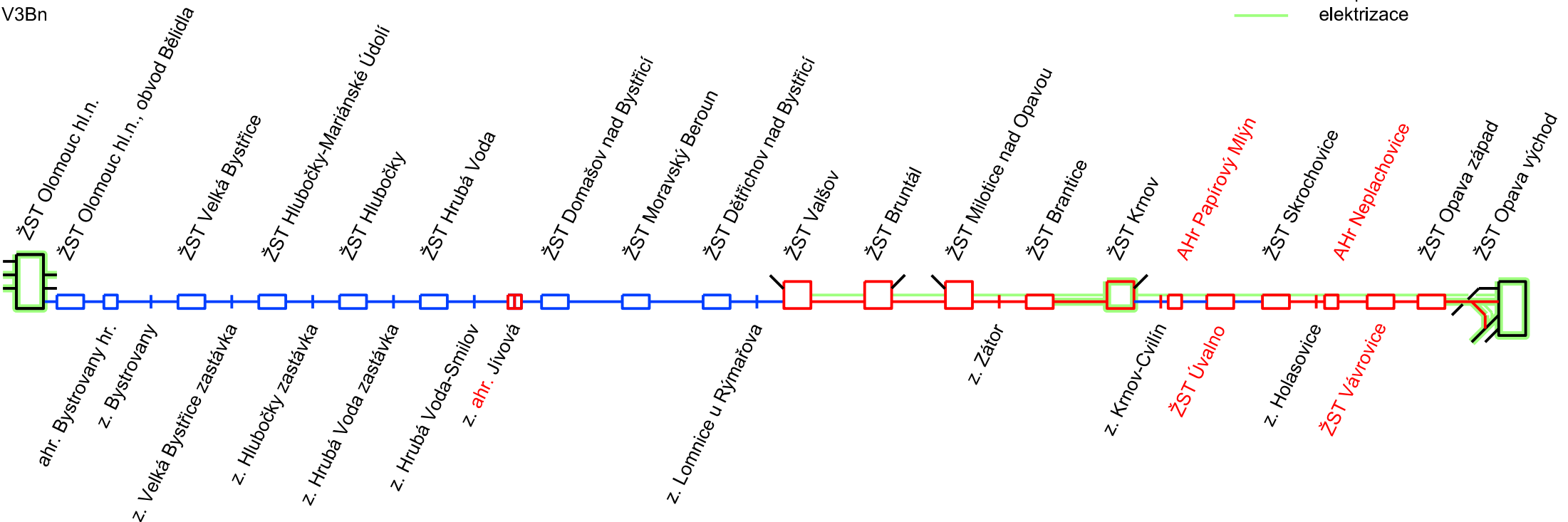




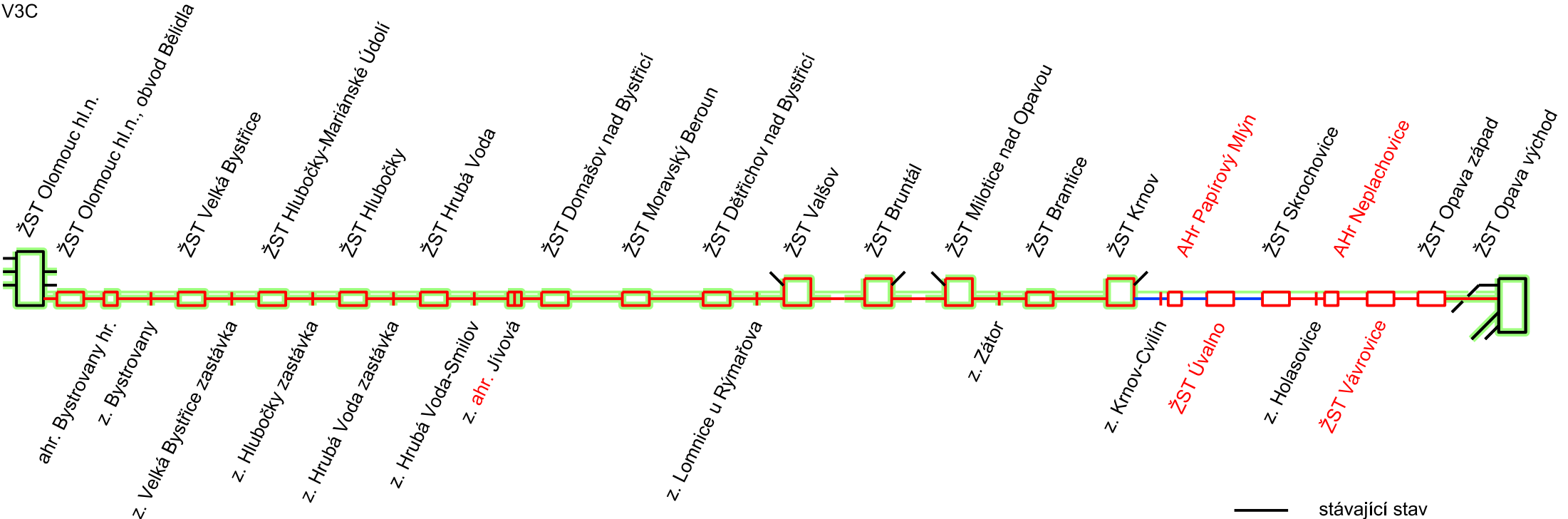
V3An



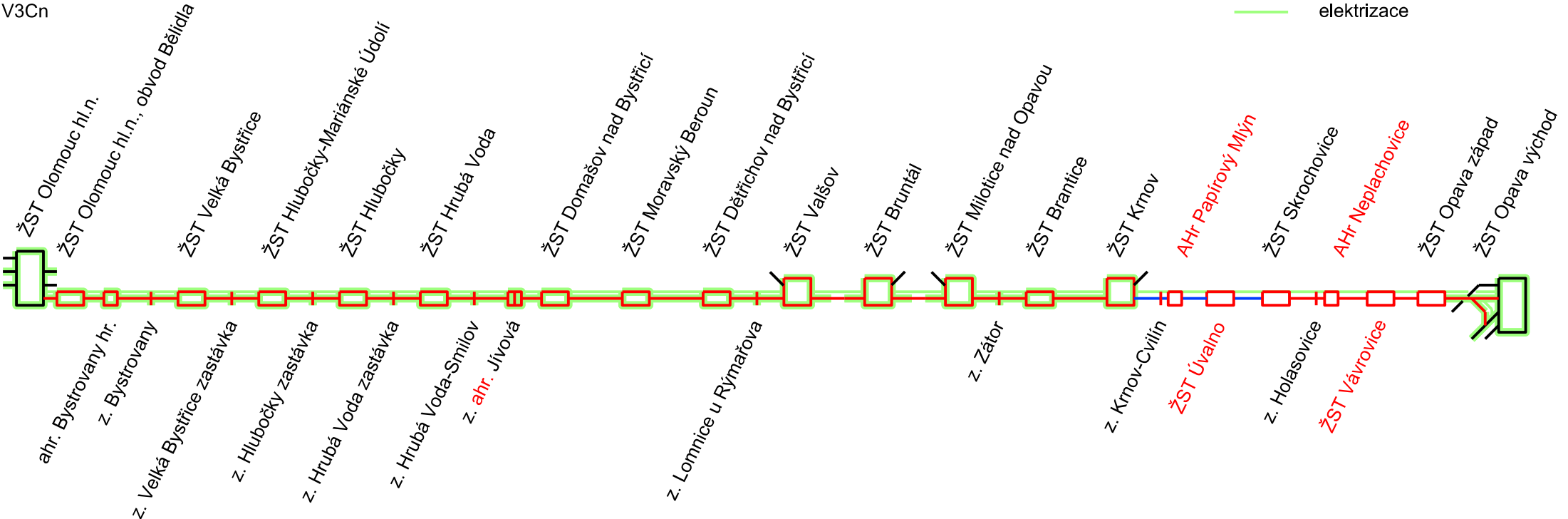
V3Bn



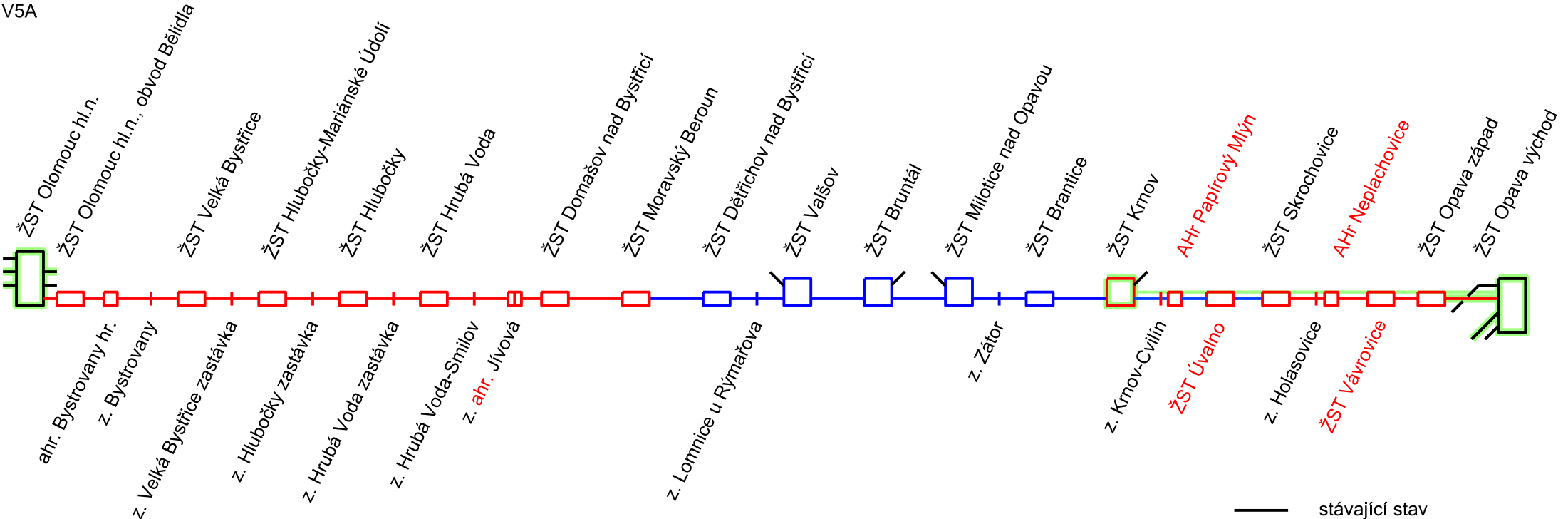
V3C



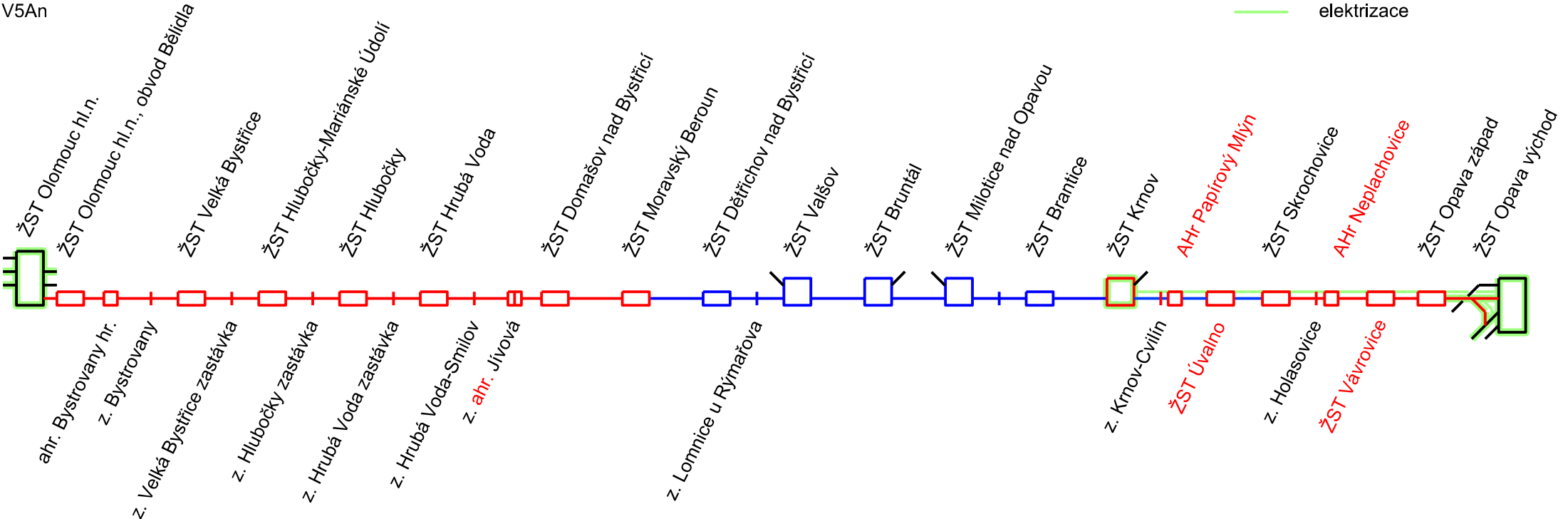
V3Cn



V5A



V5An



- stávající stav
- udržovací práce
- komplexní rekonstrukce
- elektrizace

**PRODEX spol. s r.o.,  
organizační složka**

TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n

## **Příloha č. 2 – Přehled profesí**

**V Praze, září 2019**







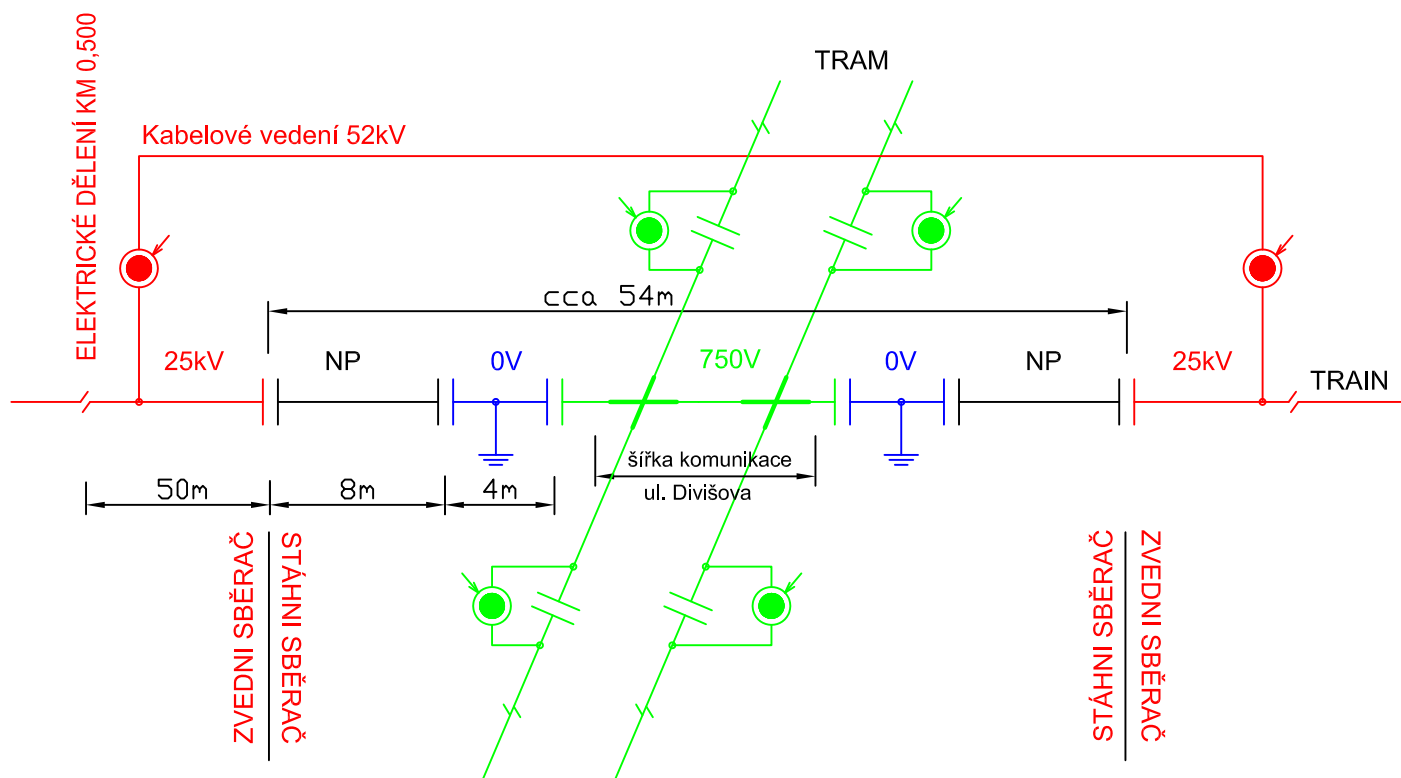
[illegible][illegible][illegible]

PRODEX spol. s r.o.,  
organizační složka

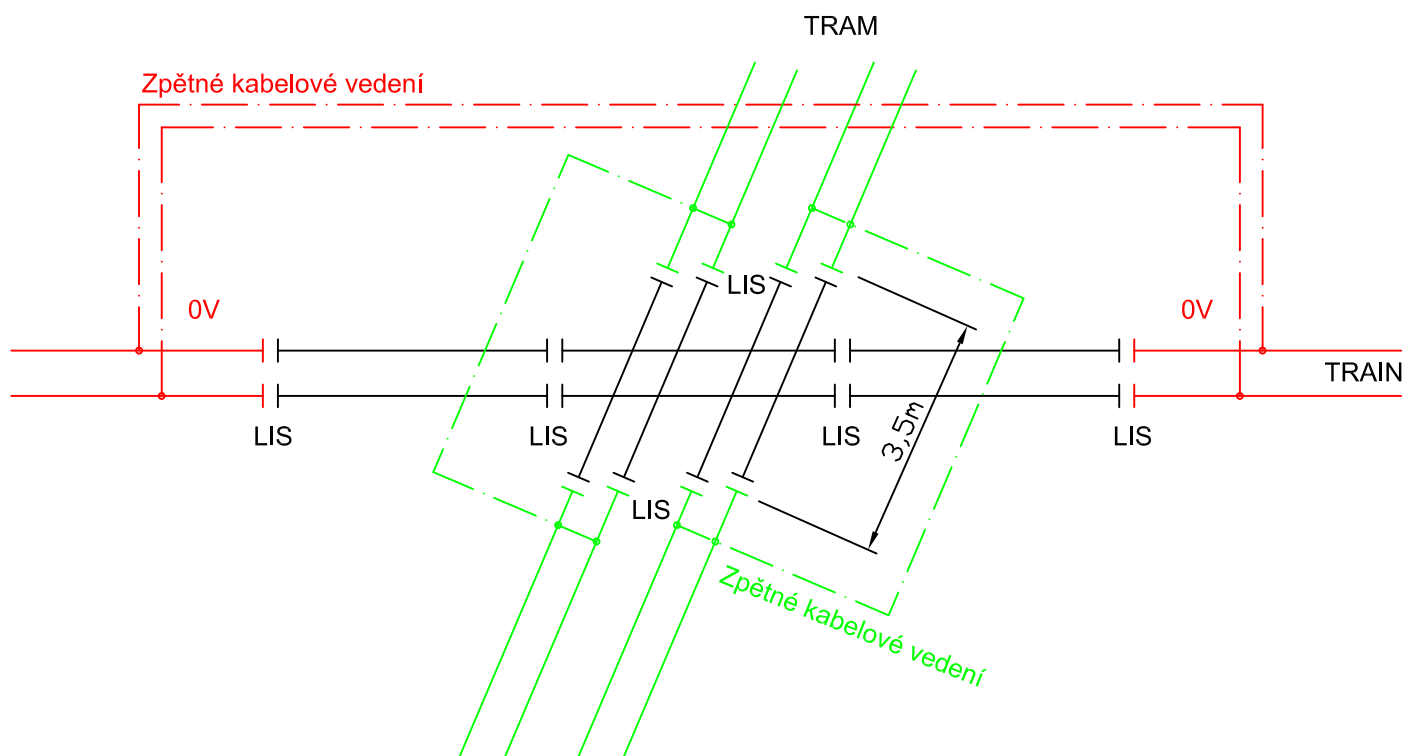
TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n  
**Příloha č. 3 – Schéma technického řešení  
úrovňového křížení železnice/tramvaj v Olomouci**

V Praze, září 2019

# TROLEJOVÉ VEDENÍ



# ZPĚTNÉ KOLEJNICOVÉ VEDENÍ



PRODEX spol. s r.o.,  
organizační složka

TES trati Opava východ – Krnov – Olomouc hl.n  
**Příloha č. 4 – Seznam mostů a propustků**

V Praze, září 2019

**PŘÍLOHA č. 4 - Seznam mostů a propustků (stávající stav + návrh opatření)**Zjednodušený obsah přílohy:

- 1.1. Všeobecně
- 1.2. Objekty ve správě SŽDC - OŘ Olomouc
  - 1.2.1. Mosty
  - 1.2.2. Propustky
- 1.3. Objekty ve správě SŽDC - OŘ Ostrava
  - 1.3.1. Mosty
  - 1.3.2. Propustky
- 1.4. Nadjezdy

**1.1. Všeobecně**

V následujícím textu je popsán stávající stav mostů a propustků, s návrhem opatření pro jednotlivé varianty revitalizace (elektrizace) Opava východ – Krnov – Olomouc. Popis návrhu opatření pro jednotlivé varianty je doplněním všeobecného popisu opatření k mostům a propustkům, uvedeném ve všeobecné části souhrnné technické zprávy.

Popis variant je rovněž uveden ve všeobecné části souhrnné technické zprávy. Z hlediska mostních objektů lze varianty zjednodušeně popsat následovně:

- |               |  |
|---------------|--|
| Varianta 0    | bude ponechán stávající stav konstrukcí  |
| Varianta 2, 3 | bude provedena sanace, částečná nebo úplná rekonstrukce objektu/přestavba. Rozdělení na úseky „A, B, C“ je dle rozsahu rekonstruované části stavby. Podvariantu „n“ není z hlediska mostních objektů nutné rozlišovat. Ve variantě 3 se uvažuje s elektrifikací.<br><i>Výpis variant: 2A, 3An, 2B, 3Bn, 2C, 3C, 3Cn.</i> |
| Varianta 5    | bude ponechán stávající stav konstrukcí, provedena sanace, částečná nebo úplná rekonstrukce objektu/přestavba. Bude provedena částečná elektrizace v úseku stavby "A". Podvariantu „n“ není z hlediska mostních objektů nutné rozlišovat.<br><i>Výpis variant: 5A, 5An.</i>  |

**1.2. Objekty ve správě SŽDC - OŘ Olomouc**

Objekty v úseku Olomouc – Moravský Beroun jsou ve správě SŽDC, s. o. OŘ Olomouc, tj. **35 mostů a 65 propustků.**

**1.2.1. Mosty**Most v ev. km 2.591

Most (Adamovka), s jedním otvorem a délkou přemostění 4 m, se nachází v části trati Olomouc Bělidla a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska (příčel rámu). Most byl postaven roku 2007. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1,

nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, konstrukce je bez zjevných závad. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.94 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 5.421

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.46 m, se nachází v části trati Olomouc - V.Bystřice a přemostňuje inundační území, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1898/1956. V rámci oprav byla v roce 2012 provedena výměna 7 ks mostnic a pozednic, vyčištění prostoru pod a v okolí mostu, a údržba ložisek. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, degradace betonu spodní stavby, nefunkční omítky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.98 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 5.514

Most, se třemi otvory a délkou přemostění 38.8 m, se nachází v části trati Olomouc - V. Bystřice a přemostňuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1885/1966. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, větší korozní úbytky, plátková koroze, uvolněné nýty, trhliny nad ložisky, deformované pásnice, korodující prosedlá ložiska, degradace betonu spodní stavby s trhlinami, koroze výztuže, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 (ve výběhu není splněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 2,90 m k hladině vodního toku a 1,75 m k pěšině podél opěry.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (ve výběhu zúžený průřez) - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

Most v ev. km 6.714

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.38 m, se nachází v části trati žst Velká Bystřice a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými nosníky. Most byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, průsaky na podhledu nosné konstrukce v místě spar, trhliny v římsách, degradovaný beton spodní stavby s trhlínami. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 3.0 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 1.05 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 7.605

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 11.4 m, se nachází v části trati V.Bystřice a přemostňuje potok Vrtůvka, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1969. V rámci oprav byla v roce 2013 provedena výměna mostnic, včetně nového železničního svršku. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/1, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, degradace betonu spodní stavby s trhlínami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.48 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - přestavba na ŽB rám a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

Most v ev. km 9.505

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.24 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.-M.Údolí a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1958. V rámci oprav byly v roce 2013 provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. V roce 2014 pak výměna pozednice na krnovské straně a úprava nivelety koleje. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, větší korozní úbytky a trhliny, uvolněná ložiska, spodní stavba s trhlínami a průsaky, degradace betonu. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 1.30 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 12.836

Most, se dvěma otvory a délkou přemostění 11.93 m, se nachází v části trati Hlubočky z.-Hlubočky a přemostňuje chodník pro pěší a potok Hluboček, nosnou konstrukci tvoří předpjatá železobetonová deska. Most byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, degradovaný beton, průsaky, koroze výztuže a trhliny v nosné konstrukci, degradace betonu spodní stavby. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2,13 m k niveletě chodníku a 2,06 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky.

#### Most v ev. km 12.897

Most, se třemi otvory a délkou přemostění 34.12 m, se nachází v části trati Hlubočky z.-Hlubočky a přemostňuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří předpjatá železobetonová deska (trámy). Most byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, degradovaný beton, průsaky a koroze výztuže nosné konstrukci, degradace betonu spodní stavby s trhlínami a výluhy. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.25 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou.

#### Most v ev. km 14.617

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 7.5 m, se nachází v části trati Hlubočky a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1888/1973. V rámci oprav byla v roce 2000 provedena výměna mostnic (15 ks) a pozednic. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/1, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky a trhliny, prosedlá ložiska, spodní stavba s trhlínami v kamenech, vypadaným spárováním a s průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3,19 m ke komunikaci.



Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ŽB rám a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 16.378

Most, se dvěma otvory a délkou přemostění 36 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje silnici a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1901/1960. V rámci oprav byla v roce 2001 provedena výměna všech mostnic včetně pozednic, byly vloženy nové kolejnice, podkladnice a svrškový materiál. Roku 2006 poté proběhla výměna dřevěných chodníkových podlah za ocelové a výměna zábradlí. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, větší korozní úbytky a trhliny nad ložisky apod., uvolněné nýty, prosedlá ložiska s poškozeným obetonováním, degradovaný beton spodní stavby s trhlínami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (lokálně 2.19 m) v širé trati. Volná výška pod mostem je 6,31 m k hladině vodního toku a 4,36 m k silnici (značka 3,80 m).

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 16.440

Most (V domově důchodců), s jedním otvorem a délkou přemostění 2.5 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. V rámci oprav bylo v roce 2001 provedeno na klenbě hloubkové spárování a úpravy železničního tělesa nad parapety. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s přesypávkou, popraskané spárování, průsaky, vyboulené zdivo čelní zdi, trhliny ve spodní stavbě. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.89 m ke komunikaci.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž zdiva, izolace, stažení zdiva, římsy, lokální přezdění čel. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 16.647

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 34.13 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří příhradová ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1910. V rámci oprav byla v roce 2013 provedena výměna mostnic, oprava ložisek, nátěry hlavových a středových podlah, spárování opěr a nový železniční svršek. V roce 2013 byly dále provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, štěrbínová koroze, deformace ztužení, korodující nýty, degradovaný beton spodní stavby, popraskané spárování a kameny s trhlinami. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4,05 m k silniční komunikaci (silniční značka 3,80 m) a 6,95 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

Most v ev. km 17.580

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 29.7 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje silnici a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří komorová ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1981. V rámci oprav byla v roce 2001 provedena výměna podkladnic (rozchod se znatelně zlepšil), definitivní rozchod již je/bude docílen výměnou tzv. "brýlí". V roce 2013 byla dále provedena oprava přímého upevnění - výměna podkladnic a izolačních prvků a výměna pozednic. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s přímým upevněním koleje, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, uvolněné spoje ložisek, popraskané spárování a kameny spodní stavby, nefunkční omítka, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4,70 m k silniční komunikaci (silniční značka 4,60 m) a 8,05 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu přímého upevnění koleje.

Most v ev. km 17.790

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 17.8 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří předpjatá železobetonová deska. Most byl postaven roku 1967. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, degradace betonu, koroze výztuže, odhalené kanálky předpínací

výztuže, průsaky, ložiska zkorodovaná a pravděpodobně nefunkční, degradovaný beton spodní stavby, nefunkční omítka, trhliny a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.05 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve špatném stavebním stavu - sanace betonu spodní stavby a výměna nosné konstrukce, nebo přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky.

#### Most v ev. km 18.449

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 21.2 m, se nachází v části trati H.Voda z. - H.Voda a přemostňuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1960. V rámci oprav byla v roce 2006 opravena spodní část podezmlé olomoucké opěry obetonováním. V roce 2017 poté proběhla výměna mostnic a nové podlahy. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky a trhliny, zkorodované nýty, poškozené obetonování a posunutá desky a zkřížené válce ložisek, degradovaný beton spodní stavby s trhlínami a průsaky, nefunkční omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 5.95 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ŽB rámový most se zabetonovanými nosníky a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 18.582

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.5 m, se nachází v části trati H.Voda z. - H.Voda a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. V rámci oprav bylo v roce 2008 provedeno přespárování klenby opěr a křídel, oprava a nátěr zábradlí, sanace zdiva statickým zajištěním metodou HELIFIX. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1, nosná konstrukce s přesypávkou, popraskané spárování, průsaky, trhliny, rýhy od průjezdů aut, poškozené zdivo spodní stavby. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2,61 m k niveletě silnice.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 18.902

Most, se dvěma otvory a délkou přemostění 34.2 m, se nachází v části trati H.Voda z. - H.Voda a přemostňuje silnici a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1901/1961. V rámci oprav byla v roce 2001 provedena směrová i výšková úprava mostní konstrukce, která byla vyvolána novým směrovým i výškovým vedením osy koleje. Zároveň byly vyměněny všechny mostnice včetně pozednic, byly dány nové kolejnice i svrškový materiál. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, zkorodované nýty, deformované úhelníky, poškozené obetonování a prasklá deska ložisek, popraskané kameny a spárování spodní stavby, rozvolněné zdivo, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.20 m ke komunikaci a 6.20 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

Most v ev. km 20.078

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 18.1 m, se nachází v části trati Hrubá Voda a přemostňuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná trémová ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1960. V rámci oprav byla v roce 2017 provedena výměna mostnic a sanace spodní stavby. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, větší korozní úbytky a trhliny, uvolněná ložiska se zkříženými válci, degradovaný beton spodní stavby, nefunkční omítka, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3,35 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,1A,1B,2A,2B,3A,3B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 1C,2C,3C - Most je ve špatném stavebním stavu - přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky.

Most v ev. km 20.293

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 28.56 m, se nachází v části trati Hrubá Voda a přemostňuje silnici a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1965. V rámci oprav byla v roce 2008 provedena kompletní výměna chodníkových dřevěných podlah za ocelové. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, větší korozní úbytky a trhliny nad ložisky, korodující prosedlá ložiska poškozeným obetonováním, popraskané spárování a degradující beton spodní stavby,

nefunkční omítka, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.34 m ke komunikaci a 2.99 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a posunu koleje.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2018 až 2022.

#### Most v ev. km 20.624

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 30.8 m, se nachází v části trati Hrubá Voda a přemostňuje silnici a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří příhradová ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1910. V rámci oprav byla v roce 2005 provedena kompletní výměna dřevěné chodníkové podlahy za ocelovou. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, větší korozní úbytky a deformace, uvolněná korodující a nedosedající ložiska, popraskané spárování a kameny spodní stavby, trhlinky v betonu, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4,90 m k hladině vodoteče a 4,00 m k niveletě komunikace.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a posunu koleje.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2018 až 2022.

#### Most v ev. km 20.907

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 17.38 m, se nachází v části trati H.Voda - Smilov a přemostňuje silniční komunikaci a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří předpjatá železobetonová deska. Most byl postaven roku 1967. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, degradace betonu, koroze výztuže, odhalené kanálky předpínací výztuže, průsaky, ložiska zkorodovaná a pravděpodobně nefunkční, degradovaný beton spodní stavby s trhlinami, nefunkční omítka, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 5.55 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,3C,5A - Most je ve špatném stavebním stavu - sanace betonu spodní stavby a výměna nosné konstrukce, nebo přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky.

#### Most v ev. km 21.581

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 15.8 m, se nachází v části trati H.Voda - Smilov a přemostuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1966. V rámci oprav byla v roce 2013 provedena částečná montáž středových podlahových plechů (zcizeny). V roce 2014 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, poškozené obetonování a uvolněná ložiska s válci mírně zkříženými, degradovaný beton spodní stavby s trhlinami a průsaky, nefunkční omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 10.99 m k hladině vodoteče.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - nové úložné prahy a závěrné zdi, sanace spodní stavby, nová nosná konstrukce s horní mostovkou.

#### Most v ev. km 22.452

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 25 m, se nachází v části trati Smilov a přemostuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří komorová ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1970. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3/1, nosná konstrukce s přímým upevněním koleje, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, popraskané obetonování ložisek, degradovaný beton spodní stavby s průsaky, nefunkční omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 10,20 m k hladině vodního toku a 8,30 m k niveletě polní cesty.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve špatném stavebním stavu - nové úložné prahy a závěrné zdi, sanace spodní stavby, nová nosná konstrukce s horní mostovkou.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2018 až 2022.

#### Most v ev. km 22.512

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.7 m, se nachází v části trati Smilov a přemostuje trvalou vodoteč (náhon), nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s přesypávkou, popraskané spárování, průsaky, trhliny, vypadané kameny. Prostorové

uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 0.90 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž zdiva, izolace pod kolejemi, stažení zdiva, lokální přezdění. V případě nevyhovující zatížitelnosti sanace klenby lící ŽB skořepinou.

#### Most v ev. km 24.124

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 19.1 m, se nachází v části trati Jívová a přemostňuje silniční komunikaci a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1956. V rámci oprav byla v roce 2004 provedena souvislá výměna mostnic a pozednic, úprava hlavových a nátěr středových podlah. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, deformované ztužení, průsaky spodní stavby, nefunkční omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 13,50 m k hladině vodního toku a 12,45 m ke komunikaci.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - sanace betonu spodní stavby a výměna nosné konstrukce za konstrukci s horní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 24.315

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 19 m, se nachází v části trati Jívová a přemostňuje silniční komunikaci a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1955. V rámci oprav byla v roce 2001 provedena výměna mostnic včetně pozednic a byly položeny nové kolejnice včetně nového svrškového materiálu. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, obetonování ložisek popraskané, degradovaný beton spodní stavby, nefunkční omítka, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 9,99 m k hladině vodního toku a 7,36 m ke komunikaci.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.



- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - sanace betonu spodní stavby a výměna nosné konstrukce za konstrukci s horní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 24.838

Most (Magdalenský mlýn), s jedním otvorem a délkou přemostění 4.2 m, se nachází v části trati Jívová a přemostňuje silniční komunikaci a řeku Jírovec, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1 a 2/2, nosná konstrukce s přesypávkou, trhliny, průsaky, rýhy od průjezdu vozidel. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.70 m k hladině vodního toku a 4.30 m ke komunikaci.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 28.162

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 18.55 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1977. V rámci oprav byla v roce 2003 provedena výměna mostnic a pozednic, nátěr středových a hlavových podlah a oprava ložiska (levé OL). Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/1, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, zkorodované nýty, uvolněná a prosedlá ložiska, popraskané spárování a kameny spodní stavby, trhliny, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.69 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - injektáž zdiva, izolace, stažení zdiva. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 28.470

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.34 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska. Most byl postaven roku 1894. V rámci oprav byly v roce 2013 provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, degradovaný beton, korodující výztuž, průsaky, vydrolené spárování a degradovaný beton spodní stavby. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.27 m k hladině vodního toku.



Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 29.524

Most (Podjezd Domašov), s jedním otvorem a délkou přemostění 8.5 m, se nachází v části trati žst. Domašov n.Bystřicí a přemostuje silnici, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými nosníky. Most byl postaven roku 1937. V rámci oprav bylo v roce 2006 provedeno vybudování nových říms konstrukce a křídel, sanace spodní části konstrukce a spárování spodní stavby. V roce 2013 byly provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, oslabené pásnice koroze, degradace betonu, průsaky, vruby od průjezdu vozidel, popraskané kameny a spárování spodní stavby, s trhlinami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 3,50 m k niveletě komunikace.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - injektáž zdiva, obnova PKO pásnic ZBN, sanace podhledu nosné konstrukce, nové vykonzolované zábradlí (zajištění VMP 3.0). V případě nevyhovující zatížitelnosti nová nosná konstrukce.

#### Most v ev. km 29.592

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.5 m, se nachází v části trati žst. Domašov n.Bystřicí a přemostuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými nosníky. Most byl postaven roku 1937. V rámci oprav bylo v roce 2016 provedeno odstranění uvolněného betonu z podhledu konstrukce, sanace zdiva opěr a křídel. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3/2, nosná konstrukce s průběžným kolejovým ložem, oslabené pásnice koroze, degradace betonu, průsaky, opadávání betonu na vozovku, popraskané kameny a spárování spodní stavby, s trhlinami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 3,53 m k niveletě komunikace.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve špatném stavebním stavu - přestavba na ŽB rám.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2018 až 2022.

Most v ev. km 29.669

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.5 m, se nachází v části trati žst. Domašov n. Bystřicí a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří z části kamenná a z části betonová klenba. Most byl postaven/rekonstruován roku 1872/1936. V rámci oprav byly v roce 2013 provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s přesypávkou, degradovaný beton s trhlinami a průsaky, popraskané spárování a kameny. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 3.22 m k niveletě komunikace.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 29.948

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 42.4 m, se nachází v části trati žst. Domašov n. Bystřicí a přemostňuje silnici a řeku Bystřici, nosnou konstrukci tvoří plnostěnná ocelová konstrukce. Most byl postaven roku 1969. V rámci oprav byla v roce 2006 provedena výměna mostnic včetně pozednic a navaření podložek u 4 OK. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s mostnicemi, nátěr PKO ke konci životnosti, korozní úbytky, popraskané obetonování ložisek a zkřížené válce, popraskané spárování a kameny spodní stavby, trhliny, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 5,55 a 5.08 m v inundačních polích, 6.10 k hladině vodoteče, 4.39 m k silnici III. třídy.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba na ocelový most s dolní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

Most v ev. km 33.265

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.75 m, se nachází v části trati Domašov - M. Beroun a přemostňuje Hrušový potok, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. V rámci oprav byly v roce 2013 provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/2, nosná konstrukce s přesypávkou, popraskané spárování, vydrolený kámen, degradovaný beton, průsaky, rozvolněné zdivo spodní stavby. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.10 m k hladině vodního toku.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž zdiva, izolace, sanace betonu, lokální přezdění. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 35.625

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.75 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Most byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2/1, nosná konstrukce s přesypávkou, degradace betonu, trhliny, průsaky, nefunkční omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.58 m k polní cestě.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám (posun koleje).

### **1.2.2. Propustky**

#### Propustek v ev. km 1.643

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.5 m, se nachází v části trati Olomouc Bělidla a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1911. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99, zasypaný, nefunkční.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 2.771

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.4 m, se nachází v části trati Olomouc Bělidla a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1911. V rámci oprav byly v roce 2013 provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 8.777

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati V.Bystřice zast. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 8.862

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.- M.Údolí a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1956. V rámci údržby bylo v roce 2001 provedeno pročištění propustku od nánosů a byla odstraněna vegetace. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 9.153

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.- M.Údolí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Rok výstavby/rekonstrukce propustku neznámý. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 9.695

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.- M.Údolí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1982. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, zanesený, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 9.883

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.- M.Údolí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1982. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, zanesený, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 10.037

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.7 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.- M.Údolí a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1932. V rámci údržby bylo v roce 2001 provedeno pročištění propustku od nánosů a byla odstraněna vegetace. V roce 2012 dále vyčištění průtočného profilu a sanace levé římsy. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace, oprava římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 10.264

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.25 m, se nachází v části trati V.Bystřice z.- M.Údolí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová

trouba. Propustek byl postaven roku 1959. V rámci oprav bylo v roce 2012 provedeno vyčištění roury z levé strany. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 10.750

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati žst. Mariánské Údolí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 10.964

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati žst. Mariánské Údolí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, zanesený, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 11.404

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.25 m, se nachází v části trati M.Údolí - Hlubočky z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1958. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 11.772

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati M.Údolí - Hlubočky z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 11.909

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.55 m, se nachází v části trati M.Údolí - Hlubočky z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1912. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 12.082

Propustek, se dvěma otvory a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati M.Údolí - Hlubočky z. a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1982. V rámci oprav bylo v roce 2012 provedeno vyčištění obou zanešených trub. V roce 2017 opět vyčištění průtočných profilů. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.



- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 12.148

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.25 m, se nachází v části trati M.Údolí - Hlubočky z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 12.368

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2 m, se nachází v části trati M.Údolí - Hlubočky z. a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1961. V rámci oprav byly v roce 2013 provedeny bezpečnostní nátěry na zábradlí. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 13.062

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati Hlubočky z.- Hlubočky a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1967. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 13.284

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.5 m, se nachází v části trati Hlubočky z.- Hlubočky a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, zanesený, v dobrém stavebním stavu.



Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 13.515

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Hlubočky z.- Hlubočky a přemostuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 13.783

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Hlubočky z.- Hlubočky a přemostuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci oprav byla v roce 2014 provedena oprava levé římsy, spárování a vyčištění propustku. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (prolomená deska, podepřená) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 13.932

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Hlubočky z.- Hlubočky a přemostuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci oprav bylo v roce 2017 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 14.418

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati Hlubočky z.- Hlubočky a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99, nenalezen.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 15.280

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati žst.Hlubočky a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1936. V rámci oprav bylo v roce 2014 provedeno dozvěnění a přespárování zdiva pravého čela a krajní části opěry. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 15.774

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3, nenalezen, nefunkční.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 16.118

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3, zasypaný, nefunkční.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 17.300

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1899. V rámci oprav bylo v roce 2017 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3, ve špatném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavět.

POZN: Propustek bude zařazen do plánu oprav.

#### Propustek v ev. km 17.537

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.8 m, se nachází v části trati Hlubočky - H.Voda z. a přemostňuje náhon, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1899. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, stažení klenby, přezdění části křídel. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 18.181

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati H.Voda z. - H.Voda a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci oprav a údržby bylo v roce 2009 a 2017 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen do plánu oprav.

#### Propustek v ev. km 21.808

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati H.Voda - Smilov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1971. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, přestavba opěrné zídky. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 22.273

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati H.Voda - Smilov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99, nenalezen, nefunkční.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 22.744

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Smilov - Jívová a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, sanace zdiva. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 23.194

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Smilov - Jívová a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci údržby bylo v roce 2007 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 23.359

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Smilov - Jívová a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci údržby bylo v roce 2007 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen do plánu oprav.

#### Propustek v ev. km 23.479

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Smilov - Jívová a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci oprav bylo v roce 2017 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, zanesený, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 23.700

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Smilov - Jívová a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3, zanesený, ve špatném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,3C,5A - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavět.

POZN: Propustek je zařazen do plánu oprav.

#### Propustek v ev. km 23.863

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.25 m, se nachází v části trati Smilov - Jívová a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 25.268

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 25.620

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, sanace zdiva. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 26.310

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba.

Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu. Návrh opatření dle variant: 0,1A,1B,2A,2B,3A,3B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav. 1C,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, stažení klenby. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba. 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, stažení klenby. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba. Varianty 1.2.3.4 - velký posun koleje - přestavba.

#### Propustek v ev. km 26.884

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci oprav bylo v roce 2017 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 27.225

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99, nenalezen.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 27.626

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.9 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, částečně zasypaný, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve špatném stavebním stavu, částečně zasypaný - zrušit nebo přestavět.



Propustek v ev. km 27.870

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1985. V rámci údržby bylo v roce 2003 provedeno vyčištění průtočného profilu. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 28.772

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Jívová - Domašov n.B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska. Propustek byl postaven roku 1937. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3, zanesený, nefunkční.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 29.849

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati žst.Domašov n.Bystřicí a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1956. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 30.085

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.9 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje náhon, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci údržby byla v roce 2009 provedena oprava zdiva opěry a křídla na levé straně. V rámci oprav byla v roce 2014 provedena oprava zdiva levého čela, křídla a části opěr. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.



Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, sanace zdiva. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 30.513

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 30.673

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.4 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1961. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, zanesený, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 30.865

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.64 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. V rámci oprav byla v roce 2013 provedena oprava čel, římsy a vyčištění otvoru. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - přestavět.

Propustek v ev. km 31.028

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1964. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1, v dobrém stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 31.297

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99, nenalezen.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 31.821

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.9 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, injektáž, stažení klenby a zdiva opěr, přezdění části křídel. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

POZN: Propustek je zařazen do plánu oprav.

Propustek v ev. km 32.184

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.9 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Propustek byl postaven roku 1949. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, předláždění dna. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 32.294

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1957. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 32.653

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1906. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, zanesený, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek bude zařazen do plánu oprav.

#### Propustek v ev. km 32.808

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.8 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje trvalou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Propustek byl postaven roku 1953. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 33.674

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - přestavět.

#### Propustek v ev. km 33.889

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.82 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1909. V rámci oprav bylo v roce 2004 provedeno přespáronání a oprava kamenného zdiva opěr. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 34.160

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 34.608

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1906. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 34.830

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1955. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 35.128

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová trouba. Propustek byl postaven roku 1966. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 35.354

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.45 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2, ve zhoršeném stavebním stavu.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - přestavět.

Propustek v ev. km 35.776

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Domašov - M.Beroun a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3, zasypaný, nefunkční.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět (posun/nová kolej).

**1.3. Objekty ve správě SŽDC - OŘ Ostrava**

Objekty v úseku Moravský Beroun - Opava jsou ve správě SŽDC, s. o. OŘ Ostrava, tj. **1 tunel, 67 mostů a 220 propustků.**

**1.3.1. Mosty**Most v ev. km 36.560

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 5.15 m, se nachází v části trati žst. Moravský Beroun a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří desková mostní konstrukce se ZBN. Most byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradovaný beton, trhliny v konstrukci, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 3.0 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 3.8m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - odstranění omítky, obnova PKO dolních pásnic ZBN a sanace podhledu nosné konstrukce, izolace, římsy, sanace betonu spodní stavby. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 36.651

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 15.05 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří desková mostní konstrukce s předpjatých prefabrikátů. Most byl postaven/rekonstruován roku 1966/2001. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, obnažená výztuž, degradace betonu, nefunkční izolace, trhliny v místě ložisek. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.68m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Most je v dobrém stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - odstranění omítky, sanace betonu spodní stavby a nosné konstrukce, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5). V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje výměna nosné konstrukce nebo přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky.

Most v ev. km 37.627

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.65 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří desková ŽB konstrukce. Most byl postaven roku 1894. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradace betonu, průsaky, popraskaná omítky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.25m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - odstranění omítky, injektáž zdiva spodní stavby, izolace, římsy, sanace betonu úložných prahů a nosné konstrukce, přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.
- 3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu stáří a stavebního stavu konstrukce.

Most v ev. km 39.924

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří desková ŽB mostní konstrukce. Most byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradace betonu, koroze výztuže, trhliny s průsaky vody. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.51m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - sanace betonu spodní stavby a nosné konstrukce, izolace, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5), přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 42.112

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 7.35 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1950. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradující omítka, trhliny v místě svarů, opotřebení PKO, koroze. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.21m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 45.226

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 5.72 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří půlkruhovú kamenná klenba. Most byl postaven/rekonstruován roku 1890/2015. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 3, popraskané spárování, trhliny v klenbě, průsaky, koroze zábradlí, degradace betonu, vypadaná omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 4.01m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - injektáž zdiva, izolace, stažení zdiva, římsy, sanace betonu, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5). V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 48.858

Most (V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. ), s jedním otvorem a délkou přemostění 3.59 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s nýtovanými plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1894. V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, lokálně oslabené ocelové prvky, degradace podlití ložisek. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.75m.

Návrh opatření dle variant:



- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 49.075

Most (V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje.), s jedním otvorem a délkou přemostění 3.42 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s nýtovanými plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1893/1977. V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, lokálně oslabené ocelové prvky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.95m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - sanace zdiva a betonu spodní stavby, izolace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.
- 3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu stárí a stavebního stavu konstrukce.

#### Most v ev. km 49.434

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří desková konstrukce se ZBN. Most byl postaven/rekonstruován roku 1909/1984. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, koroze pásnic ZBN, degradovaný beton, trhliny v konstrukci. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.85m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž zdiva opěr, izolace, obnova PKO pásnic ZBN, sanace podhledu nosné konstrukce. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 50.463

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.45 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s nýtovanými plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1959/1984. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, uvolněná ložiska, deformace úhelníku v místě uložení. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (lokálně nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.9m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP (posun koleje).

#### Most v ev. km 50.820

Most (V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. ), s jedním otvorem a délkou přemostění 2.81 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s nýtovanými plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1960. V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, lokálně oslabené ocelové prvky a nýty, pulzující ložiska. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.82m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP (posun koleje).

#### Most v ev. km 51.264

Most (V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. ), s jedním otvorem a délkou přemostění 2.8 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s nýtovanými plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1958/1985. V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, lokálně oslabené ocelové prvky a nýty, prosedlá ložiska. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.75m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP (posun koleje).

#### Most v ev. km 51.656

Most (V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje.), s jedním otvorem a délkou přemostění 2.7 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s nýtovanými plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1959/1985. V rámci oprav byla provedena nová PKO a šroubové spoje. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, lokálně oslabené ocelové prvky a nýty, pulzující ložiska. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.21m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na ŽB rámový propstek z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 54.250

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 8 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří půlkruhová kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, degradované a popraskané kameny, trhliny, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 5.65m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž a stažení zdiva, izolace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 54.874

Most, se dvěma otvory a délkou přemostění 41.3 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová nýtovaná mostní konstrukce, v části s plnostěnnými nosníky a v části příhradová. Most byl postaven roku 1899. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, sešlý nátěr PKO, oslabené ocelové prvky a nýty (lokálně uvolněné), lokální koroze, trhliny, prosedlá ložiska s poškozeným obetonováním a PKO. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 6.16m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Přestavba na konstrukci s horní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 55.668

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.5 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří desková mostní konstrukce se ZBN. Most byl postaven roku 1898. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradovaný beton, s trhlínami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.7m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - injektáž zdiva, izolace, obnova PKO pásnic ZBN, sanace podhledu nosné konstrukce, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5), přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.
- 3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu stáří a stavebního stavu konstrukce.

#### Most v ev. km 57.705

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 11 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje silniční komunikaci/vodní tok, nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska. Most byl postaven roku 1954. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradovaný beton, trhliny v konstrukci, nefunkční izolace, opadaná omítka spodní stavby a degradace betonu. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 12m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - sanace betonu spodní stavby a nosné konstrukce, izolace, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5), přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti výměna nosné konstrukce.

#### Most v ev. km 57.745

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 5.46 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří železobetonový rám s obloukovou příčlívou. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, poškozený ochranný nátěr a dilatace spar s průsaky vody. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 5.25m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je v dobrém stavebním stavu - sanace betonu křídel a dilatačních spar. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 62.355

Most, s třemi otvory a délkou přemostění 60.9 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje terén/silnici, nosnou konstrukci tvoří předpjatá trémová konstrukce, prostá. Most byl postaven/rekonstruován roku 1989/2003. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, nefunkční izolace, obnažená výztuž, degradovaný beton, chybějící krycí plech, koroze ložisek, chybějící těsnění spar, nezajištěný vstup. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 8.71m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - výměna ložisek, izolace, sanace betonu nosné konstrukce. V případě nevyhovující zatížitelnosti výměna nosné konstrukce.

#### Most v ev. km 62.478

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 24.09 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje silniční komunikaci/vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1951. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr, oslabené korodující ocelové prvky, trhliny, prosedlá korodující ložiska.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - nová nosná konstrukce s horní mostovkou a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic, sanace betonu spodní stavby.

#### Most v ev. km 63.904

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 6.5 m, se nachází v části trati žst. Bruntál a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ŽB rámová konstrukce. Most byl postaven roku 2002. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, lokálně trhliny s průsakem. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 3.0 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 4.73m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu. V případě nevyhovující zatížitelnosti zesílení nosné konstrukce.

#### Most v ev. km 65.377

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.75 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ŽB rámová konstrukce. Most byl postaven roku 2012. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, degradovaný beton, lokálně trhliny s průsakem. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.3m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu.

#### Most v ev. km 65.808

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.8 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří klenbová kamenná konstrukce. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, degradace kamenů, trhliny s průsaky vody, lokálně vydutá klenba a prasklé kameny. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.2m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž zdiva, izolace, stažení zdiva. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 66.500

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.42 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří desková konstrukce se ZBK. Most byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, silná koroze obnažených pat kolejníc, degradovaný beton, trhliny v konstrukci, nefunkční izolace. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.7m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu stáří a stavebního stavu konstrukce.

#### Most v ev. km 66.825

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.75 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří klenbová kamenná konstrukce. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, lokálně trhliny s průsakem a popraskané spárování. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.06m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální stažení a sanace zdiva. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 67.719

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.04 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří desková konstrukce se ZBK. Most byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, obnažené

korodující paty kolejnic, vydutá popraskaná omítka, trhliny, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.81m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu stáří a stavebního stavu konstrukce.

#### Most v ev. km 68.288

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.8 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří půlkruhovú kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, degradované a popraskané kameny, průsaky, betonové plomby po vypadaných kamenech s trhlínami, aktivní trhliny, degradace říms. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.67m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž a stažení zdiva, izolace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 68.946

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.7 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci/vodní tok, nosnou konstrukci tvoří půlkruhovú kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, poškozené spárování, lokálně poškozené kameny, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž a lokální přezdění zdiva, izolace, přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 69.571

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.75 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci/vodní tok, nosnou konstrukci tvoří půlkruhovú kamenná klenba. Most byl postaven/rekonstruován roku 1872/1979. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, popraskané spárování, lokálně i kameny, smršťovací trhliny na římsách. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.5m.

Návrh opatření dle variant:



- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž a lokální přezdění zdiva, izolace, lokální sanace betonu, přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 70.651

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.85 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří půlkruhovú kamenná klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, poškozené kameny, průsaky, trhliny v nadezdívce. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.12m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž a lokální přezdění zdiva, izolace, lokální sanace betonu, přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 71.817

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.75 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelobetonová desková konstrukce s plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, sešlý nátěr, lokálně slabě prostupující koroze, oslabené spodní pásnice, lokální koroze ložisek. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.3m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 72.219

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.92 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří kamenná půlkruhovú klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, poškozené kameny, trhliny, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.35m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.



- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž, lokální přezdění a stažení zdiva, izolace, přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 72.317

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.65 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří kamenná půlkruhová klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, poškozené kameny lokálně značně zvětřelé, popraskané plomby po vypadaných kamenech lokálně vzdutá, trhliny, vypadané spárování, průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.45m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - odstranění omítky, injektáž, lokální přezdění a stažení zdiva, izolace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 74.252

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.9 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří kamenná půlkruhová klenba. Most byl postaven/rekonstruován roku 1871/1999. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, degradace kamenů, trhliny (odtržený věnec), průsaky, nefunkční betonová omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.2m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - odstranění omítky, injektáž, lokální přezdění a stažení zdiva, izolace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 76.169

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.8 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří kamenná půlkruhová klenba. Most byl postaven/rekonstruován roku 1872/2000. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, trhliny s průsaky, poškozené kameny. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.7m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž, lokální přezdění a stažení zdiva, izolace, přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 76.863

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.7 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří půlkruhová betonová klenba. Most byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, hloubkově degradovaný beton, trhliny s průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.61m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - odstranění omítky, injektáž, lokální přezdění a stažení zdiva, ŽB vana s izolací a nové zábradlí (zajištění VMP 2.5). V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 77.596

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.73 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1897. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, sešlý nátěr PKO, koroze, deformovaná dolní pásnice, korodující uvolněná ložiska. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.6m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 77.723

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 18.55 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silnici/vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1872/1984. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 2, sešlý nátěr PKO, lokální korozní oslabení, korodující poškozená ložiska. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 11,73/13,75 mm.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - výměna nosné konstrukce z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP, sanace kamenného zdiva spodní stavby.

#### Most v ev. km 78.131

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.8 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1897. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze ocelových prvků, oslabené hlavy nýtů, korodující prosedlá ložiska. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.45m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2020 (výměna mostnic + PKO + sanace SS).

#### Most v ev. km 78.704

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.8 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1899. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze ocelových prvků, oslabené hlavy nýtů, korodující poškozená ložiska, vypadané kameny, trhliny v úložných prazích a závěrných zdech. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.42m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2019 (výměna mostnic + PKO + sanace SS).

#### Most v ev. km 79.335

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.7 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1897. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze ocelových prvků, trhliny, korodující prosedlá ložiska, trhliny v úložných prazích a závěrných zdech, hloubková degradace betonu. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (lokálně nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.88m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2020 (výměna mostnic + PKO + sanace SS).

#### Most v ev. km 80.843

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.4 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje silniční komunikaci/vodní tok, nosnou konstrukci tvoří kamenná půlkruhová klenba. Most byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, popraskané spárování, průsaky, lokálně uvolněné kameny (zejména římsy). Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.65m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - injektáž a lokální přezdění zdiva, izolace, římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 81.710

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří betonová půlkruhová klenba. Most byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, trhliny, průsaky, degradace betonu, místy opadaná omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.87m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám z důvodu stáří a stavebního stavu konstrukce.

#### Most v ev. km 83.194

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří betonová půlkruhová klenba. Most byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, trhliny s průsaky, utržené čelní zdi, degradace betonu. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.75m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - odstranění omítky, sanace betonu a kamenného zdiva, izolace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 84.372

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří desková mostní konstrukce se ZBN. Most byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, degradovaný beton, trhliny s průsaky, u opěr obnažené korodující rabičové pletivo. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.94m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - odstranění omítky, sanace betonu spodní stavby, obnova PKO pásnic ZBN a sanace podhledu nosné konstrukce, izolace, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5), přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti výměna nosné konstrukce nebo přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 85.649

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.75 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje volný terén, nosnou konstrukci tvoří ocelová plnostěnná nýtovaná konstrukce s mostnicemi. Most byl postaven roku 1898. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, lokální koroze ocelových prvků, uvolněná ložiska, trhliny v závěrné zdi, popraskané spárování. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.22m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 85.847

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 3.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová plnostěnná nýtovaná konstrukce s mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1948/1984. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, lokální koroze ocelových prvků, trhliny, oslabené profily NK a ložisek, nefunkční omítka betonových křídel. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.04m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 86.247

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 5.9 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří ocelová plnostěnná nýtovaná konstrukce s mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1892/1984. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 2, odřený nátěr PKO, korodující uvolněná ložiska, trhliny v omítce, popraskané spárování křídel. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.75m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2019 (PKO + sanace SS).

#### Most v ev. km 86.431

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.01 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasný vodní tok, nosnou konstrukci tvoří železobetonová rámová (DZR) konstrukce. Most byl postaven roku 1998. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 2, nepravidelné trhliny, poškozená povrchová úprava, průsaky dilatačních spar. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.81m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,5A - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

#### Most v ev. km 86.629

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 34.1 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová příhradová nýtovaná konstrukce s dolní mostovkou a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1952/2009. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze ocelových prvků a nýtů, oslabené ocelové profily, deformované výztuhy a profily, korodující ložiska, degradovaný beton spodní stavby s trhlinami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3B,3C,5A - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

POZN: Most je zařazen v plánu opravy na rok 2019 (výměna mostnic + PKO + sanace SS).

#### Most v ev. km 87.830

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 14.93 m, se nachází v části trati žst. Krnov a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří spřažená ocelová trémová nýtovaná konstrukce s ŽB deskou. Most byl postaven/rekonstruován roku 1892/2009. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, poškozené a deformované korodující ocelové prvky, sešlý nátěr PKO nosné konstrukce a ložisek, trhliny s průsaky v degradovaném betonu spodní stavby. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 3.0 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 4.29m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3B,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - obnova PKO, sanace betonu spodní stavby, výměna nosné konstrukce z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 90.364

Most, s třemi otvory a délkou přemostění 31.7 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými trámy a mostnicemi. Most byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, deformace ocelových prvků, popraskaná omítka s průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (nesplněno pro výztuhy) v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.5m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - lokální sanace betonu spodní stavby, výměna nosné konstrukce za ocelovou konstrukci z dolní mostovkou z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

#### Most v ev. km 90.390

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.72 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými trámy a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1897/2009. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 2, sedřený nátěr PKO, lokálně koroze a oslabení ocelových profilů, slabě degradovaný beton s trhlinami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.98m.



Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

#### Most v ev. km 94.877

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 7 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří desková mostní konstrukce se ZBN. Most byl postaven roku 2012. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, smršťovací trhliny. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.64m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu.

#### Most v ev. km 95.442

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.22 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ŽB desková mostní konstrukce. Most byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, bez zjevných závad. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 1.16m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu.

#### Most v ev. km 99.416

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 11.5 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje inundaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, lokálně trhliny v betonu spodní stavby, popraskaná omítka. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.47m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky, z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.



Most v ev. km 99.583

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 4.2 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří železobetonová rámová konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1997/2011. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, trhliny v nosné konstrukci (pravděpodobně aktivní). Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.67m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 99.673

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 23.1 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje vodní tok/cyklostezku, nosnou konstrukci tvoří spřažená ocelobetonová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky. Most byl postaven/rekonstruován roku 1892/2004. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, mírná koroze ložisek a vany (sešlý nátěr), chybí obetonování ložisek. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4,10/1,80 mm.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - obnova PKO, sanace betonu spodní stavby. V případě nevyhovující zatížitelnosti zesílení nosné konstrukce.

Most v ev. km 103.024

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.8 m, se nachází v části trati Skrochovice - vl. Cukrovar a přemostňuje chodník, nosnou konstrukci tvoří ŽB desková mostní konstrukce. Most byl postaven/rekonstruován roku 1891/2004. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3 / 3, degradující omítka opadává, trhliny s průsaky, obnažená korodující výztuž. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.85m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je ve špatném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB rám s průběžným kolejovým ložem.

Most v ev. km 104.098

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 19.2 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, koroze v místě spojů, deformovaný úhelník, pulzující ložiska, trhliny v betonu spodní stavby. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.7m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic.

Most v ev. km 110.644

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 19.2 m, se nachází v části trati vl. Cukrovar - Opava západ a přemostňuje trvalý vodní tok, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze a deformace ocelových prvků, poškozené obetonování ložisek, popraskaná omítka a degradující beton s trhlinami. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (nesplněno pro výztuhy) v širé trati. Volná výška pod mostem je 5.4m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky a průběžným kolejovým ložem z důvodu mostnic a nevyhovujícího VMP.

Most v ev. km 110.701

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 10.75 m, se nachází v části trati vl. Cukrovar - Opava západ a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven/rekonstruován roku 1892/1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze a deformace ocelových prvků, poškozené obetonování ložisek a jejich silná koroze, popraskaná omítka a degradující beton s trhlinami. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 (lokálně nesplněno) v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.5m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je ve špatném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky a průběžným kolejovým ložem.

#### Most v ev. km 112.496

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 15.4 m, se nachází v části trati Žst. Opava západ a přemostňuje silnici, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky a dolní ortotropní mostovkou. Most byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, bez zjevných závad a poruch. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 3.0 ve staničním obvodu. Volná výška pod mostem je 4.57m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3B,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu.

#### Most v ev. km 112.849

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 14 m, se nachází v části trati Žst. Opava západ – Otická a přemostňuje silniční komunikaci, nosnou konstrukci tvoří desková konstrukce se ZBN. Most byl postaven roku 1986. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 1, lokálně trhliny na boční straně NK. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 2.7m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3B,3C,5A - Most je v dobrém stavebním stavu - lokální sanace betonu. V případě nevyhovující zatížitelnosti zesílení nebo výměna nosné konstrukce.

#### Most v ev. km 114.371

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 12.62 m, se nachází v části trati Opava západ-Opava východ a přemostňuje silnici/chodník, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nýtovanými nosníky a mostnicemi. Most byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 2, sešlý nátěr PKO, koroze, oslabení a deformace ocelových prvků, poškozené obetonování ložisek (vyosené válce), popraskaná omítka a degradující beton s trhlinami a průsaky. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 3.97m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Přestavba na ŽB most se zabetonovanými nosníky, z důvodu mostnic.

Most v ev. km 114.717

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 5.78 m, se nachází v části trati Opava západ-Opava východ a přemostňuje železniční dráhu ve správě SŽDC, nosnou konstrukci tvoří železobetonová deska. Most byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1 / 2, opadlá omítka, koroze obnažené výztuže, trhliny s průsaky, degradace kamenů, vypadané spárování, uvolněné římsy. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.2 v širé trati. Volná výška pod mostem je 5.02m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu (na mostě zúžený průřez) - injektáž a stažení zdiva, izolace, lokální přezdní zdiva, sanace betonu úložných prahů a nosné konstrukce, nové zábradlí (zajištění VMP 2.5), přechody do trati. V případě nevyhovující zatížitelnosti výměna nosné konstrukce nebo přestavba na ŽB rám.

Most v ev. km 114.818

Most, s jedním otvorem a délkou přemostění 18.5 m, se nachází v části trati Opava západ-Opava východ a přemostňuje silnici/chodník, nosnou konstrukci tvoří ocelová mostní konstrukce s plnostěnnými nosníky a dolní ortotropní mostovkou. Most byl postaven roku 1992. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2 / 1, sešlý nátěr PKO, koroze a oslabení ocelových prvků, koroze ložisek, nefunkční izolace, lokálně trhliny v betonu spodní stavby a vypadaný tmel dilatačních spar. Prostorové uspořádání na mostě je VMP 2.5 v širé trati. Volná výška pod mostem je 4.5m.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce mostu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A3B,3C,5A - Most je ve zhoršeném stavebním stavu - obnova PKO, izolace, lokální sanace betonu spodní stavby. V případě nevyhovující zatížitelnosti zesílení nosné konstrukce.

**1.3.2. Propustky**Propustek v ev. km 36.779

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.91 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 37.257

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.2 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1930. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 37.707

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.45 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1957. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 38.373

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 38.760

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

Propustek v ev. km 39.013

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 39.172

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.35 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová klenba. Propustek byl postaven roku 1958. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, sanace a římsy. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 39.340

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.07 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1909. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 39.620

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 40.074

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 40.416

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 40.512

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětřichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.



- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 40.602

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 40.763

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 40.986

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 41.343

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1963. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.



- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 41.875

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen v plánu opravy na rok 2021 (přestavba objektu).

#### Propustek v ev. km 42.055

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.82 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2012. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 42.185

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 43.507

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.4 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB klenba. Propustek byl postaven roku 1950. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 43.630

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.3 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1909. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen v plánu opravy na rok 2021 (přestavba objektu).

#### Propustek v ev. km 44.055

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.14 m, se nachází v části trati M. Beroun-Dětrichov n. B. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 45.804

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.55 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1906. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 45.993

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.75 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 46.175

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.75 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 47.128

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 47.680

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.45 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 47.784

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.41 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2017. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 47.856

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1970. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 47.918

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.82 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1907. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 48.044

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 48.203

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.19 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2017. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 48.318

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.75 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1908. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen v plánu opravy na rok 2021 (přestavba objektu).

#### Propustek v ev. km 48.787

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.45 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1970. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 49.277

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 49.453

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.5 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1871. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 49.872

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.06 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1908. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 49.950

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 50.060

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 50.161

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.38 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1911. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 50.387

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1987. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 50.522

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 50.600

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová

deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1908. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.
- 3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 50.878

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 51.020

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1966. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 51.226

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.91 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1961. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:



- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 51.361

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 51.614

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.91 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1961. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 51.898

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.45 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1958. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 52.054

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 52.432

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1983. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 52.586

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1983. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 52.885

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 53.061

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (prostý beton) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 53.174

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2013. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 53.477

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1984. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 53.741

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1963. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 55.041

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Dětrichov n. B. - Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,3A,3B,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2C,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V
- případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 55.950

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati žst. Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 56.202

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.6 m, se nachází v části trati žst. Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 56.617

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.68 m, se nachází v části trati žst. Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1970. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (posun koleje).

Propustek v ev. km 56.801

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati žst. Valšov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 56.988

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.4 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1963. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 57.095

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 57.449

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 58.446

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 58.511

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1912. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 58.554

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.55 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 58.802

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.41 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2017. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 59.097

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1911. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 59.947

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1908. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

Propustek v ev. km 60.181

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 60.688

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.45 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 60.942

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.71 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 60.991

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.42 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1961. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 61.262

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.71 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 61.393

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.



- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 61.969

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.5 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 62.008

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.4 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 62.621

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.56 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 63.205

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.5 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 63.546

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati Valšov - Bruntál a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1942. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 63.916

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1961. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 64.486

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.48 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (prostý beton) - přestavba.

Propustek v ev. km 64.494

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1935. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (prostý beton) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 65.054

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1935. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 65.512

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.35 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 65.764

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.5 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 66.258

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen v plánu opravy na rok 2020 (přestavba objektu).

#### Propustek v ev. km 66.347

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.24 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1963. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 66.477

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1963. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 66.537

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1906. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 66.734

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.05 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 66.914

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 67.094

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 67.182

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 67.272

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 67.453

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.93 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1964. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 67.633

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.71 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1964. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 67.888

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 67.971

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 69.165

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.93 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 70.108

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 70.246

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1947. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 70.756

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 71.317

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.20 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2018. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění.

#### Propustek v ev. km 71.450

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 71.623

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Rpk výstavby/rekonstrukce propustku není známý. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:



- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 72.986

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Bruntál - Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 73.230

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati žst. Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska a trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1985. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 73.370

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.45 m, se nachází v části trati žst. Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska a klenba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 73.529

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati žst. Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska a trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 73.551

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati žst. Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska a deska z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 73.652

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati žst. Milotice n. O. a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (prostý beton) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 74.623

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.93 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

POZN: Propustek je zařazen v plánu opravy na rok 2019 (přestavba na trubní propustek).

Propustek v ev. km 74.786

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.22 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1902. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 75.028

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.37 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1907. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 75.295

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.21 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1958. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 75.707

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1907. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 76.522

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1907. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 77.317

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 78.086

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.05 m, se nachází v části trati Milotice n. O. - Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 79.506

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1937. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 79.682

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska, v části se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1936. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 79.795

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří deska z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (prostý beton) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 79.878

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.1 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1906. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 80.015

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 80.019

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 80.080

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.81 m, se nachází v části trati žst. Brantice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska a deska z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska, prostý beton) – přestavba (posun koleje).

#### Propustek v ev. km 80.238

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1937. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 80.315

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 80.406

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1937. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 81.061

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 81.580

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.5 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 81.859

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří podélná dřeva (bez nosné konstrukce). Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 81.965

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 82.118

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.35 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.



Propustek v ev. km 82.201

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 82.300

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.1 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 82.451

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.93 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 82.543

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.1 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 3.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve špatném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 82.617

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.55 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 82.705

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.1 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1909. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 82.832

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.6 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří podélná dřeva (bez nosné konstrukce). Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

Propustek v ev. km 82.971

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se

zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 83.305

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 83.394

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 83.458

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.78 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1915. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 83.565

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.85 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 83.618

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1913. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 83.667

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 83.745

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (kamenná deska) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 83.801

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1913. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 83.853

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1967. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 84.134

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.93 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 84.155

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.4 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 84.690

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 84.805

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1913. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 84.926

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.93 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě

#### Propustek v ev. km 85.092

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.93 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1962. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 85.112

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.7 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 85.177

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.94 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 85.199

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.94 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 85.267

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.75 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1914. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 85.415

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.1 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1909. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 85.468

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.8 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 85.502

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1872. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 85.582

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.94 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1963. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:



- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 85.822

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.41 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1898. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 85.971

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.27 m, se nachází v části trati Brantice - Krnov a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1897. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,3C,5A - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2B,2C,3B,3C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 92.429

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.15 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB deska. Propustek byl postaven roku 1960. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 92.457

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.15 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1964. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 92.679

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.97 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 93.111

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1989. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 93.544

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.61 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě velkého posunu/nové koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 93.867

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.19 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě velkého posunu/nové koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 93.937

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1989. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 94.369

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 94.583

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 95.203

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.4 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1964. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 95.353

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.41 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 96.008

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.51 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1948. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 96.159

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.97 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě kolize s přístupem na nástupiště přestavba

Propustek v ev. km 96.708

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.61 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 96.799

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.61 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 97.369

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.41 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 97.638

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.15 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trám. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 97.836

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.19 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 98.623

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.72 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 99.003

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 99.059

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.19 m, se nachází v části trati Krnov - Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

Propustek v ev. km 100.222

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.68 m, se nachází v části trati žst. Skrochovice a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

Propustek v ev. km 100.602

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.13 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1904. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu koleje přestavba.
- 3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (posun koleje).

Propustek v ev. km 100.762

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.6 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (cihly) - přestavba.

Propustek v ev. km 101.212

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.85 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (cihly) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 101.505

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.9 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (cihly) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 101.892

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.75 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná klenba. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 102.006

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.65 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří kamenná deska. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 102.155

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.37 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1986. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:



- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 102.677

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.72 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 102.963

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.6 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (cihly) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 103.313

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.72 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1969. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 103.594

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1916. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 105.016

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.92 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1970. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 105.400

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.95 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1970. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 105.566

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.75 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří cihelná klenba. Propustek byl postaven roku 1892. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu (cihly) - přestavba.

Propustek v ev. km 105.711

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.5 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1920. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 106.225

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.2 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1915. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

Propustek v ev. km 106.663

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.17 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1959. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.

Propustek v ev. km 107.038

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.16 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 107.208

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.92 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1968. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 107.373

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1904. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (nová kolej).

#### Propustek v ev. km 107.568

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.94 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1957. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.

#### Propustek v ev. km 107.884

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.9 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1920. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti nebo velkého posunu/nové koleje přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu – přestavba (nová kolej).

#### Propustek v ev. km 108.361

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.43 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1904. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### Propustek v ev. km 108.804

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.37 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 1982. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

#### Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.

#### Propustek v ev. km 110.051

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.97 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří ŽB trouba. Propustek byl postaven roku 2016. Hodnocení stavebního stavu objektu je 1.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je v dobrém stavebním stavu - pročištění a sanace.

#### Propustek v ev. km 111.204

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 0.72 m, se nachází v části trati Skrochovice – Opava západ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří trouba z prostého betonu. Propustek byl postaven roku 1932. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu (prostý beton) - přestavba.

#### Propustek v ev. km 113.218

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 2.35 m, se nachází v části trati Opava západ-Opava východ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1944. Hodnocení stavebního stavu objektu je 99.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C,3B,3C,5A - Propustek je nefunkční - zrušit nebo přestavět.

#### Propustek v ev. km 113.414

Propustek, s jedním otvorem a délkou přemostění 1.18 m, se nachází v části trati Opava západ-Opava východ a přemostňuje občasnou vodoteč, nosnou konstrukci tvoří betonová deska se zabetonovanými kolejnicemi. Propustek byl postaven roku 1944. Hodnocení stavebního stavu objektu je 2.

Návrh opatření dle variant:

- 0 - Do stávající konstrukce propustku nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 2A,2B,2C - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - pročištění, PKO, sanace a reprofilace. V případě nevyhovující zatížitelnosti přestavba.
- 3A,3B,3C,5A - Propustek je ve zhoršeném stavebním stavu - přestavba.

#### **1.4. Nadjezdy 86,543**

##### Produktovod v km 11,4 (TU 2191 DU 06)

Podjezdná výška je 7.5 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,3C,5A - Do stávající konstrukce nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.

##### Nadjezd v km 20,5 (TU 2191 DU 10)

Podjezdná výška je 4.85 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

##### Nadjezd v km 26,6 (TU 2191 DU 10)

Podjezdná výška je 5.8 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

##### Nadjezd v km 34,4 (TU 2191 DU 12)

Podjezdná výška je 5.4 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

##### Nadjezd v km 37,376 (TU 2191 DU 14)

Podjezdná výška je 5.12 m (vrchol klenby).

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 46,616 (TU 2191 DU 16)

Podjezdná výška je 5.12 m (vrchol klenby).

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 50,743 (TU 2191 DU 16)

Podjezdná výška je 5.01 m (vrchol klenby).

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 54,535 (TU 2191 DU 16)

Podjezdná výška je 4.92 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 59,549 (TU 2191 DU 18)

Podjezdná výška je 5.41 m (vrchol klenby).

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 62,791 (TU 2191 DU 18)

Podjezdná výška je 5.22 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.



- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 80,516 (TU 2191 DU 24)

Podjezdná výška je 4.74 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C,5A - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 86,738 (TU 2252 DU A1)

Podjezdná výška je 5.75 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C,5A - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Lávka v km 86,919 (TU 2252 DU A1)

Podjezdná výška je 5.27 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C,5A - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 100,403 (TU 2252 DU 08)

Podjezdná výška je 5.77 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C,5A - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

Nadjezd v km 113,710 (TU 2252 DU 18)

Podjezdná výška je 5.32 m.

Návrh opatření dle variant:

- 0,2A,2B,2C - Do stávající konstrukce nadjezdu nebude zasahováno, bude ponechán stávající stav.
- 3C,5A - Nevyhovuje prostorová průchodnost pro vozidlo s elektrifikací - přestavba.

**1.5.**