

03			
02			
01	DOKUMENTACE PO ZAPRACOVÁNÍ PŘIPOMÍNEK SLOŽEK SPRÁVY ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE	10/2020	
REVIZE	POPIS	DATUM	PODPIS

OBJEDNATEL

SPRÁVA ŽELEZNIC, STÁTNÍ ORGANIZACE
DLÁŽDĚNÁ 1003/7, 110 00 PRAHA 1

STAVEBNÍ SPRÁVA VÝCHOD, NERUDOVA 1, 779 00 OLOMOUC



ZHOTOVITEL: "SAGAF Kunčice - Polanka"				S-JTSK Bpv ČÍSLO SOUPRAVY	
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  SAGASTA s.r.o. <small>SÍDLLO: NOVODVORSKÁ 1010/14, 142 00 PRAHA 4 IČ: 045 98 555 DIČ: CZ045 98 555</small> </div> <div style="text-align: center;">  AFRY AFRY CZ s.r.o. <small>SÍDLLO: MAGISTRŮ 1275/13, 140 00 PRAHA 4 IČ: 473 07 218 DIČ: CZ473 07 218</small> </div> </div>				ČÍSLO ZAKÁZKY 120017 DOKUMENTACE ZP MĚŘÍTKO DATUM 08/2020 POČET FORMÁTŮ	
ODPOVĚDNÝ PROJEKTANT	VYPRACOVAL	KONTROLA	HIP		
ING. DANIEL BOUDYŠ	ING. DANIEL BOUDYŠ	ING. VOJTĚCH ZEJVAL	ING. EMIL ŠPAČEK		
PODPIS 	PODPIS 	PODPIS 	PODPIS 		
OBSAH OPTIMALIZACE TRAŤOVÉHO ÚSEKU OSTRAVA - KUNČICE (MIMO) - OSTRAVA - SVINOV/POLANKA NAD ODROU					
NÁZEV PŘÍLOHY POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU				ČÁST E	
DOKUMENTACI LZE UŽÍVAT POUZE VE SMYSLU PŘÍSLUŠNÉ SMLOUVY O DÍLO. VÝKRES, ČI JEHO ČÁST, MŮŽE BÝT KOPÍROVÁN NEBO JINÝM ZPŮSOBEM ROZŠÍŘOVÁN POUZE PO PŘEDCHOZÍM SOUHLASU SAGASTA, s.r.o.					

E. POPIS STÁVAJÍCÍHO STAVU

Zabezpečovací zařízení

Organizování a provozování drážní dopravy je v celém dotčeném úseku tratě dle předpisu SŽDC D1.

V ŽST Ostrava-Kunčice je v činnosti SZZ 3. kategorie elektronického typu (ETB) s JOP, s ovládáním v dopravní kanceláři. V obvodu stanice se v km 9,013 nachází úrovnový přejezd P7398 zabezpečený PZS 3SNI.

V mezistaničním úseku Ostrava-Kunčice - Ostrava-Vítkovice je v činnosti TZZ 3. kategorie typu jednosměrný decentralizovaný automatický blok s dvoupásovými KO.

V ŽST Ostrava-Vítkovice je v činnosti SZZ 3. kategorie elektronického typu (ESA 44), s ovládáním z JOP v dopravní kanceláři.

V mezistaničním úseku Ostrava-Vítkovice - Odb. Odra je v činnosti TZZ 3. kategorie typu obousměrný automatický blok ABE-1.

Na Odb. Odra je v činnosti SZZ 3. kategorie elektronického typu (ESA 11) s řídicí úrovní z Výhybny Polanka nad Odrou.

V mezistaničním úseku Odb. Odra - Ostrava-Svinov je v činnosti TZZ 3. kategorie typu obousměrný automatický blok ABE-1.

V ŽST Ostrava-Svinov je v činnosti SZZ 3. kategorie elektronického typu (ESA 11), obsluhované dálkově z CDP Přerov.

V mezistaničním úseku Odb. Odra - Výhybna Polanka nad Odrou je v činnosti TZZ 3. kategorie typu obousměrný automatický blok ABE-1.

Výhybna Polanka nad Odrou je vybavena SZZ 3. kategorie elektronického typu (ESA 11), obsluhované dálkově z CDP Přerov.

Sdělovací zařízení

V ŽST Ostrava-Vítkovice je rozhlasové zařízení pro cestující, hodinové zařízení, kamerový systém, zařízení EPS, pracoviště obsluhy pro indikátor horkoběžnosti a plochých kol (Studénka - Jistebník 1. TK km 250,337). Sdělovací zařízení je umístěno v 1. NP VB. Prvky kamerového a informačního systému, hlavních hodin a rozhlasové ústředny jsou v 1. PP.

V traťovém úseku Ostrava-Kunčice (mimo) - Polanka/Svinov jsou sdělovací technologie umístěné v ŽST Ostrava-Vítkovice, odbočce Odra, Výhybně Polanka, v ŽST Ostrava-Svinov a BTS u TM Polanka. V celém úseku vedou optické (2xDOK 72 vl.) a metalické kabely (DK41, 3XN0,4). V ŽST Ostrava-Vítkovice a vedle TM Polanka nad Odrou jsou umístěny BTS s GSM-R.

Silnoproudá technologie včetně DŘT a energetická zařízení

Dispečerská řídicí technika (DŘT)

Ve stávajícím stavu není v celém úseku zařízení DŘT vybudováno.

Silnoproudá technologie trakčních napájecích stanic

Ve stávajícím stavu je v rozváděči R22 TM Vratimov vývod do kioskové trafostanice s oddělovacím transformátorem 22/22kV a rozváděčem 22kV, z kterého je vývod LDSŽ ve směru Ostrava hl. n..



Technologie transformačních stanic vn/nn

TM Vratimov

Ve stávajícím stavu je v rozváděči R22 TM Vratimov vývod do kioskové trafostanice s oddělovacím transformátorem 22/22kV a rozváděčem 22kV, z kterého je vývod LDSŽ ve směru Ostrava hl. n.. Kiosek je umístěn vpravo před budovou měnírny. Měnírna je připojena do systému DŘT pro ovládání a signalizace celé technologie.

ŽST Ostrava - Kunčice

Ve stávajícím stavu je ve stanici Ostrava – Kunčice kobková rozvodna 6kV, která slouží pro napájení zabezpečovacího zařízení.

ŽST Ostrava – Vítkovice

Ve stávajícím stavu je stanice Ostrava – Vítkovice napájena z kioskové trafostanice, která je umístěna na prvním nástupišti směrem na Odbočku Odry. Trafostanice sestává ze dvou kiosků. V jednom kiosku je umístěna rozvodna 6kV s transformátorem 6/0,4kV 100kVA a rozváděčem RH a RZS. V druhém rozváděči je instalován rozváděč 22kV a dva transformátory 22/0,4kV 400kVA. Rozváděč 22kV obsahuje dvě pole smyčky ČEZ Distribuce, vývodové pole na část SŽ, pole obchodního měření a dvě vývodní pole na transformátory 400kVA. Celá TS je připojena do systému DŘT.

Odb. Odra

Ve stávajícím stavu je v odbočce Odry objekt trafostanice napojený na rozvod 6kV a přípojku nn ze sítě ČEZ Distribuce. TS napájí osvětlení a EOVS instalované v odbočce včetně ZZ. Celá TS je připojena do systému DŘT.

ŽST Ostrava – Svinov, TM Ostrava – Svinov

Ve stávající měnírně TM Ostrava – Svinov není prostorová rezerva pro umístění nové technologie 22kV pro magistralní rozvod LDSŽ 22kV. Navíc v areálu TM se předpokládá výstavba nové rozvodny 110kV.

Ostatní technologická zařízení

Ve stávajícím stavu nejsou ve stanici Ostrava – Vítkovice instalovány žádné výtahy.

Rozvody vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů

Zařízení ve správě SEE je v současné době za hranicí své životnosti. Veškeré zařízení SEE budou nové v rámci této stavby kromě zařízení zrealizované v roce 2017 v rámci stavby „Rekonstrukce kunčického zhlaví v žst. Ostrava Vítkovice“.



Trakční vedení

Trakční vedení bylo vybudováno v 60. letech dle parametrů vzoru „J“ dle tehdejších platných norem a předpisů. Je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 3 kV z trakčních měníren Vratimov a Ostrava Svinov. Trakční podpěry jsou převážně původní. Na TV není zavěšeno zesilovací vedení a v oblasti ŽST Kunčice je zavěšen kabel 22kV magistrálního rozvodu. S ohledem na rozsah úprav železničního spodku a svršku a stav stávajícího trakčního vedení je nutné provést kompletní rekonstrukci trakčního vedení včetně nových podpěr v celém rozsahu upravovaného úseku. Při návrhu bude respektováno rekonstruované trakční vedení v rozsahu žkm 32,600 až 33,500 (rekonstrukce proběhla v roce 2017).

Železniční svršek a spodek

Železniční spodek je původní z roku 1964 a od té doby nebyl proveden významnější stavební zásah do železničního spodku. Svršek pochází na většině úseků z 80. let. Stávající kolejový rošt je tvořen kolejnicemi S49 a UIC 60 na betonových (B91S, B91P, SB6) či dřevěných pražcích. Kolejové lože je na širé trati a v oblasti výhybkových konstrukcí méně či více znečištěné (blatáky). Na některých místech je kolejový rošt v nevyhovujícím stavu, kdy některé kolejnice a upevňovací prvky jsou uvolněné a betonové pražce vykazují různé typy deformací. Odvodnění je v některých místech nefunkční a stávající příkopy jsou mnohdy zaneseny, zvláště v ŽST Ostrava – Kunčice, kde na základě místního šetření bylo ST OŘ Ostrava upozorněno na zcela nefunkční odvodnění.

V roce 2015 resp. 2016 byla provedena rekonstrukce železničního svršku v úseku ŽST Ostrava – Kunčice a ŽST Ostrava – Vítkovice. Byl položen nový svršek UIC 60 v hlavních kolejích a v předjízdových kolejích byl zřízen svršek S49. Nově byly zřízeny výhybky č. 1 až č. 8 v ŽST Ostrava – Vítkovice.

V následující tabulce je uveden seznam dopravních kolejí v ŽST Ostrava – Vítkovice s už. dl. kolejí.

Kolej č.	Začátek [km]	Konec [km]	Už. dl. [m]
1	33,462	34,232	770
2	33,396	34,256	860
3	33,455	34,226	771
4	33,453	34,256	803

* pozn: už. dl. kolejí jsou uvedeny bez nasazení systému ETCS, které je zavedeno v této stavbě.



Seznam stávajících výhybek v ŽST Ostrava – Vítkovice a Odb. Odra je uvedena v následující tabulce:

Výhybka č.	Kolej č.	Staničení (km)	Druh konst.	Tvar svršku	Úhel odbočení	R (m)	Směr výhybky	Popis
ŽST Ostrava - Vítkovice								
1	2	33,072	Obl-O	60E2	1:9	2244/346	P	Obl-o60-1:9 (2244/346)-P
2	1	33,105	J	60E2	1:11	300	P	J60-1:11-300-P
3	2	33,186	J	60E2	1:11	300	P	J60-1:11-300-P
4	2	33,256	J	60E2	1:12	500	L	J60-1:12-500-L
5	2	33,306	J	60E2	1:12	500	P	J60-1:12-500-P
6	1	33,355	J	60E2	1:12	500	L	J60-1:12-500-L
7	1	33,370	J	60E2	1:12	500	L	J60-1:12-500-L
8	4	33,448	J	S49	1:11	300	L	J49-1:11-300-L
9	1	34,300	J	S49	1:9	300	P	J49-1:9-300-P
10	2	34,336	J	S49	1:9	300	L	J49-1:9-300-L
11	2	34,342	J	S49	1:9	300	L	J49-1:9-300-L
12	1	34,421	J	S49	1:9	300	L	J49-1:9-300-L
13	1	34,421	J	S49	1:9	300	P	J49-1:9-300-P
14	2	34,500	J	S49	1:9	300	P	J49-1:9-300-P
Odb. Odra								
201	2	37,561	J	S49	1:14	760	L	J49-1:14-760-L
202	2	37,615	J	S49	1:7,5	190	P	J49-1:7,5-190-P
203	1	37,703	J	S49	1:14	760	L	J49-1:14-760-L
204	1	37,703	J	S49	1:14	760	P	J49-1:14-760-P
205	2	37,843	J	S49	1:14	760	P	J49-1:14-760-P
206	2	37,868	J	S49	1:7,5	190	L	J49-1:7,5-190-L

Nástupiště

Ve stávajícím stavu jsou v ŽST Ostrava – Vítkovice nástupiště s výškou nástupní hrany 280 a 310 mm nad TK typu Tischer. Jedná se o jedno vnější nástupiště (délka 294 m) u koleje č. 4 a ostrovní nástupiště (délka 419 m) u koleje č. 1 a č. 2. Na vnější nástupiště je přístup zajištěn výpravní budovou případně podél výpravní budovy a na ostrovní nástupiště je umožněn přístup přes nadchod (km 34,080). Přístup na ostrovní nástupiště není bezbariérový.



Železniční přejezdy

V definovaném úseku stavby se nenachází žádné přejezdy dle ČSN 736380. Nejbližší přejezd se nachází v ŽST Ostrava – Kunčice a to P7398 v km 9,013. Tento přejezd je v rámci stavby „Optimalizace a elektrizace trati Ostrava – Kunčice – Frýdek Místek navržen na zrušení bez náhrady.“

Mosty, propustky a inženýrské objekty

V řešeném úseku je evidováno 12 mostů, 1 lávka pro pěší a 9 propustků ve vlastnictví SŽ a 9 silničních nadjezdů a lávek pro chodce mimo vlastnictví SŽ. V řešeném úseku nejsou evidovány žádné opěrné ani zárubní zdi.

Propustek v ev. km 31,537

Propustek je trubní železobetonový DN 800 s šikmostí 55,46° přes občasnou vodoteč. Délka propustku je 39,68 m, výška přesypávky je 7,79 m. Vtok do propustku je přerosten vegetací a keři, pravá římsa je popraskaná. Na výtokové straně je propustek ukončen šachtou, ze které dále pokračuje propustek pod tratí Ostrava-hl.n. – Frýdek Místek (TÚ 2132 v km 6,752). Na výtokové straně není zajištěný plynulý odtok přiváděné vody – je zřízen přirozený však, spádové poměry však neumožňují odtok přivedené vody. Propustek je z roku 1962. Stavební stav propustku je 2.

Železniční most v ev. km 31,599

Most převádí dvoukolejnou trať přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať Ostrava hl. n. – Frýdek Místek. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most má průběžné kolejové lože, jeden mostní otvor, je šikmý. Výška šterkového lože je proměnná 0,44 m – 0,75 m. Koleje na mostě jsou v levém oblouku. Úhel křížení tratí je výrazně šikmější než šikmost mostu. Osa kolejí na mostě není rovnoběžná s osou mostu, ale je vůči ní šikmá. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Kolmá délka přemostění je 10,11 m, šikmé rozpětí nosné konstrukce je 18,2 m. Šířka mostu je 25,6 m, délka mostu je 57 m, výška objektu je 7,13 m. Nosná konstrukce je železobetonová deska složená ze 3 samostatných desek oddělených dilatační spárou uložená na vrubovém kloubu. Statické působení mostu je jako rozpěrák. Opěry jsou masivní betonové, založení pravděpodobně plošné. Křídla jsou betonová, levé křídlo u opěry O1 a pravé křídlo u opěry O2 jsou rovnoběžná. Zbylá dvě křídla jsou šikmá. Spodní stavba i nosná konstrukce byly postaveny v roce 1965. Na podhledu nepravidelné trhliny šířky do 1,0 mm, místy průsaky a výluhy pojiva, beton místy povrchově degradovaný, lokálně až na korodující výztuž, dilatačními spárami zatéká. V opěrách patrné průsaky vody a výluhy pojiva. Stavební stav mostu je 2/2.

Propustek v ev. km 31,644

Propustek je trubní železobetonový DN 800 kolmý přes občasnou vodoteč. Délka propustku je 41,2 m. Výška přesypávky je 8,17 m. Propustek je zcela zasypán odpadem, viditelné jsou pouze římsy, propustek je neprůhledný, římsy porostlé vegetací, před propustkem stojí voda. Propustek je z roku 1965. Stavební stav je neznámý.



Propustek v ev. km 31,814

Propustek je trubní železobetonový DN 1000 kolmý přes potok Lech. Délka propustku je 25,1 m. Výška přesypávky je 9,86 m. Propustek je mírně zanesený, neprůhledný, podle nánosů je propustek pravděpodobně prosedlý, římsy jsou popraskané a drolí se, je porostlý vegetací, vpravo po 3 m zasypaný a napojený na troubu z PVC DN 300. Propustek je z roku 1965. Stavební stav je neznámý.

Železniční most v ev. km 31,963

Most převádí dvoukolejnou trať přes čtyřpruhovou směrově nerozdělenou silnici II. třídy (ulice Frýdecká) dvoukolejnou trať Ostrava hl. n. – Frýdek Místek. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-70. Most má průběžné kolejové lože, jeden mostní otvor, most je šikmý – 75°. Výška kolejového lože je 0,45 m. Koleje na mostě jsou v levé přechodnici. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Kolmá délka přemostění je 20,0 m, šikmé rozpětí nosné konstrukce je 23,0 m. Délka nosné konstrukce je 25,32 m. Šířka mostu je 10,05 m, délka mostu je 47,69 m, výška objektu je 9,35 m. Nosná konstrukce je trémová z prefabrikovaných nosníků z dodatečně předpjatého betonu KT-24 s podélnou spárou mezi nosníky. Pod každou kolejí je jeden pár nosníků. Nosníky jsou na úložných prazích uloženy na ocelová vahadlová ložiska. Na opěře O1 je pohyblivé jednoválcové ložisko, na opěře O2 je pevné stolicové. Statické působení mostu je jako prostý nosník. Opěry jsou masivní betonové, založení pravděpodobně plošné. Křídla jsou betonová, levá křídla u opěry O1 a O2 jsou rovnoběžná. Pravá křídla jsou kolmá a plynule navazují na sousední most převádějící vlečkovou kolej. Spodní stavba i nosná konstrukce byly postaveny v letech 1964-1965. Dle archivní dokumentace proběhla výstavba obou mostů ve stejné době. Na nosné konstrukci jsou patrné stopy po průsacích vody a výluhy pojiva, obnažená korodující výztuž, na římsách je degradovaný beton. Spodní stavba je bez zjevných závad a poruch. Stavební stav mostu je 2/1.

Železniční most v ev. km 32,416

Most převádí dvoukolejnou trať přes účelovou komunikaci ve správě Liberty Ostrava a.s. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most je přesypáný s jedním mostním otvorem, most je kolmý. Výška kolejového lože a přesypávky je 1,45 m. Koleje na mostě jsou v levé přechodnici. VMP na mostě není omezeno. Kolmá délka přemostění je 4,0 m, rozpětí nosné konstrukce je 4,6 m. Délka nosné konstrukce je 5,0 m. Šířka mostu je 34,0 m, délka mostu je 12,92 m, výška objektu je 8,95 m. Nosná konstrukce je železobetonová deska složená z 3 dilatačních úseků. Drážní pozemek končí přibližně na rozhraní nosné konstrukce K02 a K03. Nosná konstrukce K03 převádí vlečku, která je ve správě Liberty Ostrava a.s. Uložení nosné konstrukce je na kluznou vrstvu. Statické působení mostu je jako prostý nosník. Opěry jsou masivní betonové, založení pravděpodobně plošné. Křídla jsou rovnoběžná betonová. Spodní stavba i nosná konstrukce byly postaveny v roce 1964. Na mostě jsou patrné stopy po průsacích vody a výluhy pojiva, obnažená korodující výztuž, degradovaný beton na římse. Stavební stav mostu je 2/2.

Železniční most v ev. km 32,544

Most převádí dvoukolejnou trať přes řeku Ostravici a asfaltovou cyklostezku v prvním poli, ve druhém poli přes volný terén a ve třetím poli přes železniční dráhu jiného vlastníka a účelovou nezpevněnou komunikaci. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Hlavní pole



přes Ostravici je tvořeno dvoukolejnou ocelovou konstrukcí s kolejí osazenou na mostnice. Ve druhém a třetím poli je kolej s průběžným kolejovým ložem s výškou 0,30 m. Koleje na mostě jsou v přímé a v osově vzdálenosti 4,0 m. Nosná konstrukce v prvním poli je ocelová s prvkovou mezilehlou mostovkou. Rozpětí nosné konstrukce je 100,0 m, šířka je 10,10 m. Hlavní nosníky jsou plnostěnné I profily, ztužené obloukem (Langrův trám), šířka pásnic je 0,7 m, osová vzdálenost 9,2 m. Na ocelové nosné konstrukci není splněno VMP 2,5. Vzdálenost osy koleje od hlavních nosníků je 2,2 m. Konstrukce je kolmá, uložení je na ocelová vahadlová ložiska. Na opěře O1 jsou pohyblivá dvouválcová ložiska, na pilíři P01 jsou pevná stolicová. Ocelová nosná konstrukce je z roku 1964, v roce v 1981 proběhla náhrada PKO. Druhé a třetí pole mostu je tvořeno železobetonovou deskou, která je dodatečně předpjatá. Rozpětí obou desek je 15,3 m, délka 16,3 m a šířka 9,45 m. Na obou deskách je VMP 2,5. Nejmenší vzdálenost zábradlí od osy koleje je vpravo u K02 2480 mm. Desky jsou rozděleny podélnou dilatační spárou. Uložení obou desek je na ocelová vahadlová ložiska. Statické působení všech tří nosných konstrukcí je jako prostý nosník. Opěry a pilíře jsou ze železobetonu. Všechna křídla jsou železobetonová rovnoběžná. Stávající stavební stav mostu je 2/2. Na ocelové konstrukci K01 je patrné korozní oslabení, pozvednuté kluzné podélníky a trhliny v přilehlých výztuhách, posunutá ložiska u O1, rozpraskané a vyhnílé mostnice. U K02, K03 je popraskaný a degradovaný beton, místy prostupující pruty výztuže, které korodují, průsaky vody a propadávající štěrk, korozí oslabená ložiska.

Železniční most v ev. km 33,065

Most se nachází na Kunčickém zhlaví a převádí 5 kolejí přes trvalý vodní tok. V mostním otvoru je dále umístěna soustava potrubí. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-100. Most je přesypáný s výškou přesypávky a kolejového lože 5,30 m, jeden mostní otvor, most je šikmý – 60°. Výška kolejového lože je 0,45 m. Koleje zleva č. 1,2,3 jsou v levém oblouku, koleje č. 4,5 jsou v přímé. Na mostě není omezeno VMP. Délka přemostění je 4,47 m, rozpětí je 5,07 m, délka nosné konstrukce 5,40 m. Šířka mostu je 48,10 m, délka mostu je 20,0 m, výška mostu nad terénem je 9,60 m. Nosná konstrukce je železobetonová desková uložená na kluzné vrstvě. Nosná konstrukce je složena z 8 dilatačních částí. Statické působení mostu je jako prostý nosník. Opěry jsou masivní betonové, založení pravděpodobně plošné. Křídla jsou betonová, šikmá bez římsy. Spodní stavba i nosná konstrukce byly postaveny v roce 1965. V roce 2015 proběhla sanace a oprava mostu. Most je bez zjevných závad a poruch, stavební stav je 1/1.

Železniční most v ev. km 33,223

Most se nachází v Kunčickém zhlaví a převádí 5 kolejí přes komunikaci pro chodce mimo správu SŽ, směrově oddělenou silnicí I. třídy (ulice Místecká) a dvoukolejnou tramvajovou trať a inženýrské sítě. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most má průběžné kolejové lože, 5 mostních otvorů, most je šikmý – 67°. Výška kolejového lože je 0,53 m. Koleje na mostě č. 1,2 zleva jsou v přímé, ostatní koleje jsou v oblouku, na mostě je výhybka. Na mostě je dodrženo VMP 3,0. Rozpětí jednotlivých polí je 7,75+14,7+14,7+13,2+6,6 m. celková délka přemostění je 63,03 m. Šířka mostu je proměnná 24 – 34 m. délka mostu je 79,34 m. Výška mostu je 7,0 m. Nosná konstrukce je desková z prefabrikovaných dodatečně předpjatých nosníků KA-61. Nosníky jsou na podpěrách uloženy jako samostatná prostá pole pomocí ocelových vahadlových ložisek. Opěry jsou masivní betonové, pilíře jsou železobetonové. Každý pilíř je tvořený 9-11 sloupy podle celkové šířky pilíře. Všechna křídla jsou betonová

rovnoběžná. Most byl postaven v roce 1964. V roce 2016 proběhla celková rekonstrukce a sanace mostu. Nosná konstrukce a spodní stavba jsou bez zjevných závažných závad a poruch. Stavební stav mostu je 1/1.

Lávka v ev. km 34,082

Lávka pro pěší se nachází v ŽST. Vítkovice. Lávka spojuje výpravní budovu s ostrovním nástupištěm. Lávka přemostuje 2 koleje ve správě SŽ. Lávka je kolmá a je tvořena jedním polem. Nosná konstrukce je ocelová svařovaná, rozpětí je 14,65 a šířka 9,4 m, hlavní nosníky jsou plnostěnné svařované. Nosná konstrukce je uložena na ocelových tangenciálních ložiskách. Pevná ložiska jsou na straně výpravní budovy. Spodní stavba je tvořena ocelovými plnostěnnými sloupy, které jsou ukotvené v železobetonovém základu. Vstup na lávku je z výpravní budovy. Schodiště pro dosažení výškové úrovně lávky je součástí výpravní budovy. Na ostrovním nástupišti je přístup zajištěn pomocí dvou ramen schodiště, které jsou osazeny na ocelovou konstrukci. Lávka i schodiště je zastřešeno a vevnitř osvětleno. Konstrukce zastřešení je tvořena vlnitým plechem se železobetonovou deskou, spádovým betonem, netkanou textilií a hydroizolační fólií z PVC. Spodní stavba i nosná konstrukce je bez zjevných závažných závad a poruch. Stavební stav je 1/1.

Propustek v ev. km 36,873

Propustek je trubní železobetonový DN 1250 kolmý. Délka propustku je 10,50 m. Výška přesypávky je 0,65 m. Spárování trub je narušeno s mírným průsakem vody, beton na římsách mírně zvětralý. Propustek je z roku 1965. Stavební stav je 2.

Železniční most v ev. km 37,519

Most převádí dvoukolejnou trať přes řeku Odru. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Koleje jsou na mostě osazeny na mostnice. Koleje jsou v přímé. Most má jeden mostní otvor a je kolmý. Pro každou kolej je samostatná nosná konstrukce. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Rozpětí mostu je 47,5 m. Délka přemostění je 45,0 m. Délka mostu je 63,55 m. Výška mostu nad terénem je 7,45 m. Celková šířka mostu je 12,5 m, šířka jednotlivých konstrukcí je 5,95 m. Nosná konstrukce je ocelová s dolní mostovkou. Hlavní nosníky jsou příhradové svařované. Přípoje jsou šroubované a nýtované. Uložení nosné konstrukce na opěrách je pomocí ocelových vahadlových ložisek. Na opěře O1 jsou pevná ložiska, na opěře O2 pohyblivá. Opěry jsou železobetonové. Založení opěr je plošné. Všechna křídla jsou železobetonová rovnoběžná. Most byl postaven v roce 1964. V roce 2013 proběhla oprava a náhrada PKO. Na mostě jsou lokální poruchy PKO, vruby na koutových varech, celkově bez zjevných závažných závad a poruch. Stavební stav je 1/1.

Železniční most v ev. km 37,868

Most převádí jednu kolej přes trvalý vodní tok a zbytky účelové komunikace – částečně odplavená. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most má průběžné kolejové lože a jeden mostní otvor. Výška kolejového lože je 0,46 m. Kolej je v přímé. Most je kolmý. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Délka přemostění je 10,0 m. Rozpětí mostu je 11,3 m. Délka mostu je 26,0 m. Výška mostu nad terénem je 7,90 m. Šířka mostu je 6,49 m. Nosná konstrukce je železobetonová desková, uložení na kluzné vrstvě. Statické působení konstrukce je jako prostý nosník. Opěry jsou betonové, založení je plošné. Křídla na levé straně jsou rovnoběžná betonová. U levé římsy je kabelový žlab. Z pravé strany na most přímo navazuje most na



odbočce Odra (TÚ 2562 ev. km 0,308). Mosty jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Most byl postaven v roce 1964. Beton NK a SS je povrchově degradovaný, jsou patrné stopy po průsacích, na opěrách lokálně degradovaný beton až do hloubky 220 mm. Pod mostem jsou zbytky injektážních trubek z minulosti, kdy došlo ke stabilizaci a přizvednutí opěr pomocí injektáže. Odláždění břehů je odplavené. Stavební stav mostu je 1/2.

Železniční most v ev. km 38,144

Most převádí jednu kolej přes trvalý vodní tok. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most má průběžné kolejové lože a jeden mostní otvor. Výška kolejového lože je 0,49 m. Kolej je v přímé. Most má šikmost 80°. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Délka přemostění je 5,9 m. Rozpětí mostu je 6,9 m. Délka mostu je 22,2 m. Výška mostu nad terénem je 6,63 m. Šířka mostu je 6,1 m. Nosná konstrukce je železobetonová desková, uložení na kluzné vrstvě. Statické působení konstrukce je jako prostý nosník. Opěry jsou betonové, založení je plošné. Křídla na levé straně jsou rovnoběžná betonová. U levé římsy je kabelový žlab. Z pravé strany na most přímo navazuje most na odbočce Odra (TÚ 2562 ev. km 0,587). Mosty jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Most byl postaven v roce 1964. Na podhledu NK je prostupující výztuž, průsaky vody pod levou římsou, vydrolený beton a prostupující výztuž na podhledu římsy. Na spodní stavbě jsou patrné průsaky vody a výluhy pojiva, boulení a popraskání omítky. Stavební stav mostu je 2/2.

Propustek v ev. km 38,170

Propustek je trubní železobetonový DN 1250 kolmý. Propustek je přes občasnou vodoteč. Délka propustku je 15,75 m. Výška přesypávky je 4,8 m. Propustek je uprostřed prosedlý cca o 20 cm, má prasklé čelo i s římsou, částečně zanesený, odláždění narušené, je přerostlý vegetací. Na propustek přímo navazuje propustek v km 0,613 na TÚ 2562. Propustek je z roku 1964. Stavební stav je 2.

Propustek v ev. km 38,498

Propustek je trubní železobetonový DN 1250 kolmý. Délka propustku je 22,7 m. Výška přesypávky je 3,18 m. Čelo propustku je prasklé a vykloněné, římsa je zvětřalá, spárování mezi rourami rozevřené na 3-7 cm, odláždění narušené, propustek je přerostlý vegetací. Propustek je z roku 1965. Stavební stav je 2.

Propustek v ev. km 38,878

Propustek je železobetonový rám. Propustek je přes trvalou vodoteč. Rozpětí je 2,3 m, světlost 2,0 m. Délka propustku je 7,28 m. Výška přesypávky je 0,97 m. Na křídlech jsou trhlínky, slabý průsak vody, propustek je silně přerostlý vegetací. Propustek je z roku 2003. Stavební stav je 1.

Železniční most v ev. km 0,308

Most převádí jednu kolej na odbočce Odra přes trvalý vodní tok a zbytky účelové komunikace – částečně odplavená. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most má průběžné kolejové lože a jeden mostní otvor. Výška kolejového lože je 0,46 m. Kolej je v přímé. Most je kolmý. Na mostě je dodrženo VMP 2,5 (3740 mm od osy koleje k lici zábradlí). Délka přemostění je 10,0 m. Rozpětí mostu je 11,3 m. Délka mostu je 26,0 m. Výška mostu nad terénem je 6,30 m. Šířka mostu je 6,49 m. Nosná konstrukce je železobetonová desková, uložení



na kluzné vrstvě. Statické působení konstrukce je jako prostý nosník. Opěry jsou betonové, založení je plošné. Křídla na pravé straně jsou rovnoběžná betonová. U pravé římsy je kabelový žlab. Z levé strany na most přímo navazuje most na TÚ 2561 ev. km 37,868). Mosty jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Most byl postaven v roce 1964. Beton NK a SS je povrchově degradovaný, jsou patrné stopy po průsacích, lokálně vystupuje výztuž. Stavební stav mostu je 1/2.

Železniční most v ev. km 0,587

Most převádí jednu kolej přes trvalý vodní tok. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je D4-80. Most má průběžné kolejové lože a jeden mostní otvor. Výška kolejového lože je 0,49 m. Kolej je v přímé. Most má šikmost 80°. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Délka přemostění je 5,9 m. Rozpětí mostu je 6,9 m. Délka mostu je 22,2 m. Výška mostu nad terénem je 6,63 m. Šířka mostu je 6,1 m. Nosná konstrukce je železobetonová desková, uložení na kluzné vrstvě. Statické působení konstrukce je jako prostý nosník. Opěry jsou betonové, založení je plošné. Křídla na pravé straně jsou rovnoběžná betonová. U levé římsy je kabelový žlab. Z levé strany na most přímo navazuje most na TÚ 2561 ev. km 38,144. Mosty jsou od sebe odděleny podélnou dilatační spárou. Most byl postaven v roce 1964. Na podhledu NK je prostupující výztuž, průsaky vody pod pravou římsou, vydrolený beton a prostupující výztuž na podhledu římsy. Na spodní stavbě jsou patrné průsaky vody a výluhy pojiva, boulení a popraskání omítky. Stavební stav mostu je 2/2.

Propustek v ev. km 0,613

Propustek je trubní železobetonový DN 1250 kolmý přes občasnou vodoteč. Délka propustku je 15,75 m. Výška přesypávky je 4,8 m. Propustek je uprostřed prosedlý cca o 20 cm, má prasklé čelo i s římsou, odláždění narušené, je přerostlý vegetací. Na propustek přímo navazuje propustek v km 38,170 na TÚ 2561. Propustek je z roku 1963. Stavební stav je 2.

Železniční most v ev. km 1,306

Most převádí jednu kolej na odbočce Odra přes dvoukolejnou elektrifikovanou trať Přerov – Petrovice u Karviné. Traťová třída zatížení s přidruženou rychlostí je C3-80. Koleje jsou na mostě osazeny na mostnice. Kolej je v pravém oblouku. Most má jeden mostní otvor a je kolmý. Na mostě je dodrženo VMP 2,5. Rozpětí mostu je 48,0 m. Délka přemostění je 46,5 m. Délka mostu je 55,25 m. Výška mostu nad terénem je 8,79 m. Šířka mostu je 7,15 m. Nosná konstrukce je ocelová s dolní prvkovou mostovkou. Hlavní nosníky jsou příhradové svařované. Přípoje jsou šroubované. Uložení nosné konstrukce na opěrách je pomocí ocelových vahadlových ložisek. Na opěře O1 jsou pevná ložiska, na opěře O2 pohyblivá. Opěry jsou železobetonové. Levé křídlo u opěry O1 a pravé křídlo u opěry O2 jsou rovnoběžná železobetonová. Zbýlá křídla jsou šikmá betonová. Most byl postaven v roce 1964. V roce 2012 proběhla oprava a náhrada PKO. Na opěře O2 jsou válce pohyblivých ložisek zkřížené. Jinak je konstrukce bez zjevných závažných závad a poruch. Stavební stav je 1/1.

Most v km 1,688 a propustek v km 2, 127

Ani jeden z těchto objektů není evidován. Jedná se pravděpodobně o původní objekty, které byly zrušeny. U mostu v km 1,688 na terénu zřetelný pozůstatek římsy vlevo.



Propustek v ev. km 2, 535 (evidován v km 260,565 na TÚ 1891)

Propustek je celý evidován na souběžném TÚ 1891 Přerov – Petrovice. Prokazatelně však vede i pod dotčeným TÚ 2561. Jedná se o trubní železobetonový propustek DN 1200 kolmý. Délka propustku je 46,0 m. Výška přesypávky je 3,5 m. S ohledem na nedostatečné sklonové poměry dochází v místě propustku k jeho opakovanému zanášení. Stavební stav je 1. Dle vyjádření místního správce se bude stavební stav měnit na 2.

Silniční nadjezdy a lávky ve správě jiných vlastníků než SŽ

V řešeném úseku se nachází celkem 9 silničních nadjezdů a lávek pro pěší, které nejsou ve správě SŽ. Jedná se o nadjezd v km 34,280, lávku pro chodce v km 34,580, nadjezd v km 35,150, nadjezd v km 35,600, nadjezd v km 36,300, lávku pro chodce v km 36,550, nadjezd v km 2, 000, nadjezd v km 2, 450 a nadjezd v km 2, 640. Pod všemi objekty je dostatečný průjezdný průřez. Všechny nadjezdy jsou vybaveny ochranou proti dotyku s živými částmi trakčního vedení. Stav ochrany proti dotyku není známý.

Pozemní objekty

V současném stavu má Správa železnic, státní organizace v evidenci tyto objekty: zastřešení nástupišť č. 1 a č. 2, zbytky oplocení v ŽST Ostrava – Vítkovice a technologické objekty na Odbočce Odry. Zastřešení navazuje na stávající stav výpravní budovy a nástupišť. Dle nových návrhů výpravní budovy a nástupišť bude muset být upraveno. Technologické objekty na Odbočce Odry jsou v nevyhovujícím stavu (zatékání, vysoká vlhkost).



Fotodokumentace stávajícího stavu:



Obrázek 1. Ostrovní nástupiště v ŽST Ostrava - Vítkovice



Obrázek 2. Nadjezd přes ŽST Ostrava - Vítkovice



Obrázek 3. Zanesené odvodnění na TÚ



Obrázek 4. Pohled na mostní objekt před Odb. Odra



Obrázek 5. Detail poškození betonového pražce



Obrázek 6. pročištěné kolejové lože od stanice ŽST Ostrava Vítkovice směrem k Odb. Odra