

Duben 2016

A.2 Popis současného stavu infrastruktury



Identifikační údaje stavby

Název stavby, díla: Studie proveditelnosti železničního uzlu Ostrava 2015
Stupeň dokumentace: Studie proveditelnosti
Charakter stavby: Liniová stavba, optimalizace - rekonstrukce

Identifikační údaje objednatele

Objednatel: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Sídlo objednatele: Praha 1, Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00
Kontaktní adresa: Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Stavební správa východ
Nerudova 1, 772 58 Olomouc

Odpovědní zaměstnanci: ve věcech technických: Ing. Alena Heinišová,
hlavní inženýr stavby
Stavební správa východ
ve věcech smluvních: Mgr. Lenka Dieguezová

Ústřední orgán objednatele: Ministerstvo dopravy České republiky



Identifikační údaje zhotovitele PD

Zhotovitel PD: MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
se sídlem Legionářská 1085/8, 779 00 Olomouc
IČ: 64610357
DIČ: CZ64610357



Odpovědní zaměstnanci:

ve věcech technických: Ing. Pavel Šudřich
hlavní inženýr projektu

ve věcech smluvních: Ing. Václav Kratochvíl
předseda představenstva

Zpracovatelský tým a skladba dílčí dokumentace

Hlavní inženýr projektu: Ing. Pavel Šudřich, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

1. Kolejové řešení, nástupiště: Ing. Radovan Komínek, Dopravní projektování
spol. s r.o., Ing. Ondřej Pokorný, MORAVIA CONSULT
Olomouc a.s.
2. Mosty a umělé stavby: Ing. Peter Božik, MORAVIA
3. Sdělovací zařízení a přeložky: Ing. Jan Hubený, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
4. Zabezpečovací zařízení: Ing. Petr Pavlík, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
5. Silnoproudá zařízení a rozvody: Ing. Martin Množil, MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.
6. Trakční vedení: Ing. Pavel Odehnal, SUDOP BRNO, spol. s r.o.
7. Provozní a dopravní technologie: Ing. Josef Zapletal, Radek Kubec, MORAVIA CONSULT
Olomouc a.s.

1. Kolejové řešení, nástupiště

Analýza současného stavu infrastruktury z pohledu železničního svršku, spodku a přejezdů

Detailní popis s výpisy parametrů je doložen v přílohách.

- **Problematická místa z pohledu kapacity**

Přes výhybku č.100 v Ostravě hl.n. je vedena veškerá osobní doprava směrem na Ostravu střed. V případě údržby nebo nehody na výhybce je nutno směrem na Ostravu střed zastavit osobní dopravu nebo jezdit mimo Frýdlantská nástupiště.

Na zastávce Ostrava Stodolní, která má 2 nástupní hrany délky 200m zastavuje několik vlaků týdně (od čtvrtku do neděle i několik vlaků denně), jejichž délka bez lokomotivy je 211 (8 vozů), 237 (9 vozů) nebo 264m (10 vozů). Výstup a nástup cestujících se komplikuje a předpokládá se postupné zhoršování situace s ohledem na další potenciál růstu délky vlaků.

- **Problematická místa z pohledu dodržení základních parametrů TSI a dalších norem**

Všechna nástupiště v žst. Ostrava hlavní nemají výšku 550 mm nad T.K. Některá nástupiště mají rozdílnou výšku hrany v řádu desítek cm a zasahují do průjezdného průřezu.

Výška 550mm není dosažena v žst. Ostrava Bartovice, Ostrava střed, Ostrava Vítkovice, Ostrava Kunčice.

V matečných kolejích žst. Ostrava pravé a Ostrava levé nejsou ve všech případech dodrženy mezipřímé pro rychlost 50 km/hod.

V úseku Ostrava Svinov – Ostrava Hrušov nejsou v mnoha případech dodrženy vzdálenosti osy koleje od návěstidel nebo sloupů trakčního vedení

- **Problematická místa z pohledu bezpečnosti**

Všechna nástupiště v žst. Ostrava hlavní nejsou vybavena bezpečnostními prvky a neumožňují bezbariérový přístup.

Obdobná situace je v žst. Ostrava Vítkovice, Ostrava střed, Ostrava Kunčice a Ostrava Bartovice. V Ostravě Bartovicích není možný příjezd záchranného integrovaného systému na nástupiště.

- **Technický stav jednotlivých částí infrastruktury**

Železniční svršek

Rekonstrukce proběhly v úsecích:

Žst. Ostrava Kunčice (pouze výhybky), rok 1999

Polanka nad Odrou – Ostrava Svinov (pouze hlavní koleje s výhybkami), rok 2002

Ostrava Stodolní – Ostrava Kunčice (mimo), rok 2007

Ostrava Svinov – Ostrava Třebovice, rok 2006

V ostatních úsecích železničního uzlu (90% kolejí) je převážně materiál ze sedmdesátých a osmdesátých let, který už zejména v silně zatížených výhybkách nebude smysluplné udržovat, ale je nutný investiční zásah s odstraněním nedostatečných mezipřímých. Traťové rychlosti jsou historicky i v příznivých úsecích, které nebyly rekonstruovány v uplynulých 20-ti letech na úrovni 60 km/hod nebo 80 km/hod. Všechny koleje, kromě rekonstruovaných jsou tak udržovány pro RP0 a RP1. Jakékoliv zvýšení nad 80 km/hod (což je polovina rychlosti, která by měla být dosahována na koridorech a dvě třetiny rychlosti pro většinu ostatních tratí) je posun do vyššího RP2 nebo RP3 s rizikem nemožnosti dodržet povolené odchylky.

V celém uzlu se nachází cca 3000 pražců, které jsou klasifikovány jako nutné k výměně a zhruba 100 výhybek, které jsou klasifikovány shodně.

V žst. Polanka nad Odrou zatěžují náklady údržby výhybky, které nejsou provozovány, ale jsou součástí zabezpečovacího zařízení.

Železniční spodek

Mimo v posledních 20-ti letech rekonstruované úseky nelze dohledat u správce dokumentaci k dimenzím a únosnostem železničního spodku, který je v těchto nerekonstruovaných úsecích starší 50-ti let. Železniční spodek obecně nevykazuje výrazné deformace nebo problémy s únosností, ale je to způsobeno i nízkými traťovými rychlostmi 60 až 80 km/hod. V části uzlu probíhaly v minulosti sanační práce po důlní činnosti se zvedáním kolejí. Kvalitu materiálu však nelze garantovat, protože byla používána i haldovina, která se časem rozpadá na zrna velikosti prachu.

Na základě výše uvedeného se projektant domnívá, že při jakémkoliv navýšení rychlosti bude nutno uvažovat i s rekonstrukcí železničního spodku.

Železniční přejezdy

Ve sledovaných úsecích se nachází pouze:

- železniční přejezd na ulici Bratří Sedláčků km 261,036 trati Přerov – Bohumín
- železniční přejezd na hlavním nádraží km 0,050 trati Ostrava – Frýdek-Místek
- železniční přejezd na ulici Škrobálkova km 5,830 trati Ostrava – Frýdek-Místek

Všechny přejezdy jsou v rámci rekonstrukcí v uplynulých 10-ti letech vybaveny rozebíratelnými přejezdovými konstrukcemi se závěrnými zídkami.

Všechna ostatní křížení s pozemními komunikacemi jsou řešena mimoúrovňově.

Přílohy:

1. Výpisy překážek u hlavních kolejí
2. Tabulky traťových poměrů
3. Nákretné přehledy železničního svršku
4. Pasport kolejí
5. Pasport kolejnic
6. Pasport pražců
7. Pasport výhybek

V Ostravě, duben 2016

Ing. Radovan Komínek

Dopravní projektování, spol. s r.o.

2. Mosty a umělé stavby

Trat' č. 270 (žst. Ostrava - Svinov a žst. Ostrava hl. n.)

Most v km 257.390 přes vodní tok

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová rámová mostní konstrukce s průběžným kolejovým ložem, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Počet kolejí 3. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v 1. i 2. levé koleji UIC 60, v pravé koleji T, v 1. i 2. levé koleji podkladnice žebrové, upevnění kolejí pružnou svěrkou SKL 12, v pravé koleji podkladnice žebrové místy rozponové upevnění kolejí svěrkou ŽS4. Rok výstavby 2003.

Délka konstrukce	12.86 m
Rozpětí konstrukce	4.35 m
Světlost	4.00 m
Volná výška	1.30 m
Šířka opěr	17.54 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 3.95 m vpravo 3.40 m	



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K	1
⇒ spodní stavba:	S	1

Most v km 257.719 inundace

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 6 dilatovaných ocelobetonových konstrukcí – zabetonované nosníky, konstrukce kolmé. Úhel křížení 90°. Uložení ložiskové, ložiska ocelová tangenciální. Počet kolejí 11. Koleje uloženy v přímé.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic		Svěrky	Kol. podpory
01. kolej zleva	T	žebrové	ŽS4	bet. pražce PB-2-D
02. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce PB-2-D
03. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8
04. kolej zleva	UIC60	Vossloh W14 Skl14		bet. pražce B91S
05. kolej zleva	UIC60	Vossloh W14 Skl14		bet. pražce B91S
06. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet.pražce SB-8
07. kolej zleva	S49	rozponové		bet. pražce
08. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8
09. kolej zleva	T	rozponové		dřevěné pražce
10. kolej zleva	T	rozponové		dřevěné pražce
11. kolej zleva	T	rozponové		dřevěné pražce

Délka konstrukce	6.51 m
Rozpětí konstrukce . . .	6.25 m
Světlost	5.82 m
Volná výška	1.76 m
Šířka opěr	63.74 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje č. 13	vpravo 17.20 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2
 ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 258.230 účelová komunikace

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 5 dilatovaných ocelobetonových konstrukcí – zabetonované nosníky, konstrukce kolmé. Úhel křížení 90°. Uložení ložiskové a na kluzné vrstvě, ložiska ocelová tangenciální. Počet kolejí 17. Kolejje uloženy v přímé.

Tvar kolejnic podpory		Tvar podkladnic	Svěrky	Kol.
01. kolej zleva	S49	žebrové	ŽS4	dřev. pražce
02. kolej zleva	A	rozponové		bet. pražce
03. kolej zleva	A	rozponové		bet. pražce
04. kolej zleva	A	rozponové		bet. pražce
05. kolej zleva	S49	žebrové	ŽS4	bet. pražce
06. kolej zleva	S49	žebrové	ŽS4	bet. pražce
07. kolej zleva	T	žebrové	ŽS4	bet. pražce
08. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
09. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
10. kolej zleva	UIC60	Vossloh W14	Skl 14	bet. pražce B91S
11. kolej zleva	UIC60	Vossloh W14	Skl 14	bet. pražce B91S
12. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
13. kolej zleva	S49	rozponové		bet. pražce SB-5
14. kolej zleva	R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
15. kolej zleva	A	rozponové		bet. pražce
16. kolej zleva	S49	žebrové	ŽS4	dřevěné pražce
17. kolej zleva	T	rozponové		dřevěné pražce
Délka konstrukce			7.70 m	
Rozpětí konstrukce			6.60 m	
Světlost			5.60 m	
Volná výška			2.35 m	
Šířka opěr			132.10 m	
Vzdálenost zábradlí od osy kolejje č. 13			vlevo 3.44 m, vpravo 31.50 m	



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 2
⇒ spodní stavba: S 2

Propustek v km 258,809

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová prostá konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v levé i pravé koleji UIC 60. Rok výstavby 2002.

Délka konstrukce	- m
Rozpětí konstrukce	2.30 m
Světlost	2.00 m
Volná výška	3.87 m
Šířka opěr	16.42 m
Lože + přesypávka	0.56 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	není

Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ konstrukce: K 01

Propustek v km 259,257

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 600, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v levé i pravé koleji UIC 60. Rok výstavby 2002.

Délka konstrukce	5.00 m
Rozpětí konstrukce	0.70 m
Světlost	0.60 m

Volná výška	0.60 m
Šířka opěr	10.77 m
Lože + přesypávka	0.62 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	



Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Propustek v km 260.565

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1000, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v levé i pravé koleji UIC 60. Rok sanace 2001.

Délka konstrukce	- m
Rozpětí konstrukce	1.35 m
Světlost	1.00 m
Volná výška	1.00 m
Šířka opěr	46.00 m
Lože + přesypávka	3.50 m

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Most v km 260,983 přes trvalý vodní tok

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová desková mostní konstrukce s tvrdou ocelovou výztuží. Celkem 3 dilatační celky. Průběžné kolejové lože, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Uložení ložiskové ocelové vahadlové. Počet kolejí 3. Rok výstavby 2002.

Délka konstrukce	11.20 m	
Rozpětí konstrukce	10.00 m	
Světlost	9.90 m	
Volná výška	1.60 m	
Šířka opěr	Šířka opěry O 01 A 4,92 m	Šířka opěry O 03 A 4,73 m
	Šířka opěry O 01 B 4,28 m	Šířka opěry O 03 B 4,30 m
	Šířka opěry O 01 C 4,97 m	Šířka opěry O 03 C 5,08 m
	Šířka opěry O 01 D 5,07 m	Šířka opěry O 03 D 5,00 m
	Šířka opěry O 01 E 5,81 m	Šířka opěry O 03 E 4,27 m
	Šířka opěry O 02 4,18 m	Šířka opěry O 04 5,71 m
Vzdálenost PHS od osy koleje		vlevo 5.840 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje		vpravo 8.33 m



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 1
- ⇒ spodní stavba: S 1

Most v km 261,170 přes zpevněnou účelovou komunikaci

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 9 nosních konstrukcí. K01 ocelobetonová s tvrdou ocelovou výztuží. K02-08 ocelobetonová desková mostní konstrukce - zabetonované nosníky. K09 levá a pravá část - ocelobetonová desková mostní konstrukce - zabetonované nosníky. Počet kolejí 9. Rok výstavby 1963, 2002 nátěr.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kolejnicové podpory
01. kolej zleva S49	žebrové	ŽS4	bet. pražce B91S
02. kolej zleva S49	Vossloh W14 Skl 14		bet. pražce B91S
03. kolej zleva UIC60	žebrové	Skl 12	bet. pražce 5-VPS
04. kolej zleva UIC60	žebrové	Skl 12	bet. pražce 5-VPS
05. kolej zleva UIC60	Vossloh W14 Skl 14		bet. pražce B91S
06. kolej zleva S49	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
07. kolej zleva S49	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
08. kolej zleva S49	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8P
09. kolej zleva S49	žebrové	Skl 12	bet. pražce 5-VPS vyhybka

Délka konstrukce	K01 14.00 m
Délka konstrukce	K09 10.95 m
Rozpětí konstrukce	K01 13.30 m
Rozpětí konstrukce	K02 13.00 m
Rozpětí konstrukce	K03 - K08 6.35 m
Rozpětí konstrukce	K09 10.00 m
Šířka pilíře	17.10 m
Světlost	celková 11.90 m
Světlost	1. otvor 5.50 m
Světlost	2. otvor 8.95 m
Volná výška	2.55 m
Šířka opěr	O1/O4 9.10 m
Šířka opěr	O2/O5 15.70 m
Šířka opěr	O3 21.50 m
Šířka opěr	O6 21.65 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 3.09 m	vpravo 3.96 m.



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 1
⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 261,798 příjezdový podchod v žst. Ostrava-Svinov

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 2 konstrukce. Železobetonová rámová mostní konstrukce, monoliticky rám. Uložení kompaktní. Konstrukce kolmá. Počet kolejí 6. Rok výstavby 1963, 2002 nátěr.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kolejnicové podpory
01. kolej zleva R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce
02. kolej zleva R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce
03. kolej zleva UIC60	Vossloh	Skl 14	bet. pražce B91S
04. kolej zleva UIC60	žebrové	ŽS4	bet. pražce SB-8
05. kolej zleva UIC60	Vossloh	Skl 14	bet. pražce B91S
06. kolej zleva UIC60	Vossloh	Skl 14	bet. pražce B91S

Kolmá světlost	5.08 m
Rozpětí konstrukce	5.60 m
Volná výška	2.55 m
Délka mostu	31.93 m
Šířka opěr(včetně schodiště) O1	36.20m
Šířka opěr	O1 5.60 m
Šířka opěr	O2 27.10 m
Šířka opěr(včetně schodiště) O3	36.32m

Šířka opěr	O3 26.95 m		
Šířka opěr	O4 27.10 m		
Vzdálenost vnitřní hrany 2.nást. Od osi koleje	vlevo 1.68 m	vpravo 1.69 m	
Vzdálenost vnitřní hrany 3.nást. Od osi koleje	vlevo 1.67 m	vpravo 1.69 m	
Vzdálenost vnitřní hrany 4.nást. Od osi koleje	vlevo 1.68 m		



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 1
⇒ spodní stavba:	S 2

Most v km 261,941 odjezdový podchod v žst. Ostrava-Svinov

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 3 konstrukce. Železobetonová rámová mostní konstrukce, monoliticky rám. Uložení kompaktní. Konstrukce kolmá. Počet kolejí 6. Rok výstavby 2002, 2002 nátěr.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kolejnicové podpory
01. kolej zleva R65	žebrové	ŽS4	bet. Pražce SB-8
02. kolej zleva R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce
03. kolej zleva R65	žebrové	ŽS4	bet. pražce
04. kolej zleva UIC60	Vossloh	Skl 14	bet. pražce B91S
05. kolej zleva UIC60	žebrové	ŽS4	bet. Pražce SB-8
06. kolej zleva UIC60	Vossloh	Skl 14	bet. pražce B91S
07. kolej zleva UIC60	Vossloh	Skl 14	bet. pražce B91S
Kolmá světlost		6.08 m	
Rozpětí konstrukce		6.65 m	

Volná výška	2.55 m		
Délka mostu	39.98 m		
Šířka opěr(včetně schodiště) O1	21.90m		
Šířka opěr	O1 13.30 m		
Šířka opěr	O2 22.20 m		
Šířka opěr	O3 26.67 m		
Šířka opěr(včetně schodiště) O4	21.85m		
Šířka opěr	O4 13.32 m		
Šířka opěr	O5 20.20 m		
Šířka opěr	O6 26.65 m		
Vzdálenost vnitřní hrany 2.nást. Od osy koleje	vlevo 1.70 m	vpravo 1.64 m	
Vzdálenost vnitřní hrany 3.nást. Od osy koleje	vlevo 1.65 m	vpravo 1.68 m	
Vzdálenost vnitřní hrany 4.nást. Od osy koleje	vlevo 1.69 m		



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 1
⇒ spodní stavba:	S 2

Most v km 262,609 přes zpevněnou účelovou komunikaci

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová desková mostní konstrukce s průběžným kolejovým ložem, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v oblouku, kolejnice v levé koleji R 65, v pravé koleji UIC 60, v levé koleji podkladnice žebrové, upevnění kolejí pružnou svěrkou SKL 12, v pravé koleji bezpodkladnicové upevnění kolejí pružnou svěrkou SKL 14. Rok výstavby 2003.

Délka konstrukce	6,05m (kol.1), 5,95m (kol.2)	m
Rozpětí konstrukce	5,00 m	
Světlost	4,03 m	

Volná výška	3,40 m
Šířka opěr	9,30 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	
vlevo 3,15 m vpravo 3,37 m	



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 1
⇒ spodní stavba:	S 1

Most v km 263,276 přes řeku Odru

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Most má v každé koleji samostatnou ocelovou příhradovou konstrukci. Konstrukce jsou svařované, spoje šroubované. Konstrukce mají dolní prvkovou mostovku s mostnicemi. Úhel křížení 60°. Směr vodního toku zprava. Koleje uloženy v přímé, kolejnice na K 01 - R 65, na K 02 - UIC 60, podkladnice žebrové, upevnění kolejí pružnou svěrkou SKL 12. Osová vzdálenost kolejí v místě mostu je 14,07m. Rok výstavby 1968.

Délka konstrukcí	63,70 m
Rozpětí konstrukcí	63,00 m
Světlost	57,60 / 5 1,20 m
Volná výška pod mostem	7,35 - 5,65 m
Šířka opěr . . . O 01 . . . levá část	9,38 m
O 01 . . . střední část	7,94 m
O 01 . . . pravá část	6,63 m
O 02 . . . levá část	6,68 m
O 02 . . . střední část	7,84 m
O 02 . . . pravá část	8,29 m

Prostorová průchodnost

- vzdálenost vnitřní hrany svislic od osy koleje

K 01	vlevo	2,53 - 2,53 - 2,53 m	vpravo	2,53 - 2,52 - 2,54 m
K 02	vlevo	2,55 - 2,55 - 2,53 m	vpravo	2,51 - 2,50 - 2,51 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

⇒ spodní stavba: S 2

V roce 2011 proběhl v kol. č.2 nátěr OK a výměna mostnic + rektifikace ložisek a sanace spodní stavby pod oběma kolejemi.

Inundační most v km 263,337

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Stávající inundační most byl postaven v roce 2003. Jde o dva jednokolejné železobetonové mosty šikmé s nosnou konstrukcí ze zabetonovaných nosníků a s průběžným kolejovým ložem na hlubinně založené spodní stavbě. Mezi mosty je mezera ohraničená zábradlím. Most má ocelobetonové konstrukce šikmé, šikmost je levá.

Délka konstrukce	17,85 m
Rozpětí konstrukce	16,54 m
Světlost	15,00 / 13,24 m
Volná výška pod mostem . . .	2,64 m
Délka opěr O 01	11,73 m
O 02	11,80 m
O 03	11,62 m
O 04	11,88 m

Prostorová průchodnost:

- vzdálenost os kolejí	14,01 m
- vzdálenost zábradlí od osy koleje	
K 01 vlevo 3,20 - 3,19 - 3,20 m	vpravo 3,14 - 3,15 - 3,15 m
K 02 vlevo 3,17 - 3,19 - 3,22 m	vpravo 3,22 - 3,22 - 3,24 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 1
⇒ spodní stavba:	S 1

Propustek v km 263,947 sloužící jako podchod pro pěší

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Jde o propustek, který slouží jako podchod pro pěší. Původní objekt pod hlavními kolejemi byl prodloužen v roce 1951 na celkovou délku pod kolejištěm 55 m. Kolmá světlost je

2m, nosná konstrukce je železobetonová deska na monolitické betonové spodní stavbě. Volná výška cca 3,35 m. Stavební stav: vlasečnicové trhliny v levých křídlech; na pravém čele průsaky vody; počínající koroze zábradlí; místy opadaný podhled až na zkorodovaná výztuž; v opěrách výluhy.

Světlost 2,00 m

Volná výška 3,35 m

Most v km 264,269 sloužící jako kolektor (se zazděnými čely)

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Opakovaně (1942, 1951, 1960...) rozšiřovaný železniční klenbový železobetonový most (původně z roku 1907), který dlouhá léta sloužil jako kolektor, resp. podjezd pro úzkokolejnou dráhu dolu Jan Šverma. Objekt je tvořen několika různě starými částmi, materiál zdiva a klenby je smíšený – v nejstarší části kámen, jinde beton. Kolmá světlost je po šířce mostu 2,88m - 3,78 m, volná výška v ose 2,14 m – 2,77m . Celková šířka opěr 124 m.



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

⇒ spodní stavba: S 2

z těchto důvodů:

- průsak vody s vápennými výkvěty a výluhy
- podélné i příčné trhliny

Most v km 264,808 přes Černý potok

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Most je správcem klasifikován hodnocením 99/99 – nedohledán. Předpokládané parametry mostu: betonová vejčitá klenba ze 40. let 20. stol., světlost 3,15m, volná výška ve vrcholu 5m, šířka pod hlavním kolejíštěm 30 m.

Délka mostu	13.30 m
Rozpětí konstrukce	3.70 m
Světlost	1.76 m
Volná výška	1.30 m



Propustek v km 264,885 přes vodní tok (nedohledaný)

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Propustek je správcem klasifikován hodnocením 99/99 – nedohledán. Dle evidence by se mělo jednat o trubní prefabrikovaný propustek DN800 s přesypávkou cca 1.00m. Propustek z roku 1942.

Most v km 264,883 přes ulici Švermovu

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Most byl vybudován v roce 1965, převádí 7 kolejí přes ulici Švermovu. Má 3 otvory, světlosti otvorů 2,25+9,0+2,25m, opěry jsou železobetonové krabicové rámové konstrukce, které zároveň tvoří krajní otvory, pilíře jsou železobetonové, tvořené řadou sloupů kruhového průřezu. V krajních otvorech je konstrukce železobetonová rámová, v prostředním otvoru jsou ocelové

přímo pojižděné plnostěnné konstrukce. Stavební stav dle správce je 2/2. V krajních polích mostu jsou vedeny chodníky ve vyšší úrovni než je komunikace v prostředním otvoru. Volná výška pod mostem je 3,05-4,25-3,05 m. Celková šířka mostu je cca 43,5 m, v třetině šířky svinovské opěry je proluka pro schodiště. Most je kolmý.

Délka konstrukce . . .	K 01 a K 03 . . .	3,10 m
	K 02	9,90 m
Rozpětí konstrukce . .	K 02	9,40 m
Světlosti otvorů		2,26 - 8,76 - 2,26 m
Volná výška pod mostem . . .		3,05 - 4,25 - 3,05 m



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 2
 - ⇒ spodní stavba: S 2
- z těchto důvodů:
- obnažená korodující armatura
 - podélné i příčné trhliny

Z pohledu správce stávající most vzhledem na typ nosných konstrukcí ve 2.otvoru neumožňuje zavedení traťové rychlosti $V=120\text{km/hod}$. Rovněž podjezdná výška 4,0m je vzhledem na evidovanou četnost střetů silničních vozidel s OK mostu nedostatečná. Na stavebně technickém stavu spodní stavby se podepsaly i vlivy poddolování. Spodní stavba vykazuje četné poruchy, které nebude možné odstranit formou opravy, ale ve střednědobém horizontu bude nutné řešit koncepčně = celkovou rekonstrukcí mostu.

Most v km 264,865 přes ulici Švermovu

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Most byl vybudován roku 1965, převádí hrdlo kolejiště levého přednádraží přes ulici Švermovu. Má 3 otvory, rozpětí otvorů 3,0+9,82+3,0m, opěry jsou železobetonové, pilíře jsou rovněž železobetonové. V všech otvorech je konstrukce železobetonová desková s průběžným

kolejovým ložem. Stavební stav dle správce je 2/2. V krajních polích mostu jsou vedeny chodníky ve vyšší úrovni než je komunikace v prostředním otvoru. Volná výška pod mostem je 3,05-4,25-3,05 m. Celková šířka mostu je 25 m.

Délka konstrukce . . . K 01 a K 03 . . .	4,50 m
K 02	10,20 m
Světlosti otvorů	2,50 - 8,95 - 2,45 m
Volná výška pod mostem . . .	3,70 - 4,18 - 2,40 m

Šířka opěr . . . O 01 . . levá část . . .	13,78 m
pravá část . .	10,13 m
O 02 . . levá část . . .	15,46 m
pravá část . .	10,19 m



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 2
 - ⇒ spodní stavba: S 2
- z těchto důvodů:
- obnažená korodující armatura
 - průsaky vody

Most v km 265,386 přes kanalizační stoku

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Typický příklad opakovaně prodlužovaného mostu pod velmi širokým kolejištěm (celkem 48 kolejí) , v tomto případě pod hlavní tratí a oběma přednádražími. Převádí kanalizační stoku z jedné strany kolejiště na druhou. Celková šířka objektu (lépe řečeno délka) pod kolejištěm je 327 m. Profil kolísá, světelná šířka se mění (2,40 – 5,0m), použitá nosná konstrukce rovněž (kamenná klenba, cihelné klenby, betonová klenba, RT roury o průměru 125 cm). Objekt je

navíc půdorysně zakřivený. Stavební stav odpovídá špatné dostupnosti, expozici nad agresivní vodou a stářím.

Světlost 2,44 - 2,41 - 2,47 - 5,55 - 2,46 m

Volná výška pod mostem. . . 1,83 - 2,71 - 1,97 - 2,73 - 2,90 - 1,95 - 2,20 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

⇒ spodní stavba: S 2

z těchto důvodů:

- vypadané zdivo 5. konstrukce zleva
- průsaky vody s vápennými výluhy
- příčné a podélné trhliny o síle až 10 mm
- vypadané spárování zdiva

Most v km 266,006 přes potok – odpad z lagun Ostramo

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Opakovaně rozšiřovaný objekt pod velmi širokým kolejištěm (celkem 54 kolejí), v tomto případě pod hlavní tratí a oběma přednádražími. Původně vybudován 1899, poté prodlužován postupně 1913, 1952 (objízdna kolej), 1946 (pravé přednádraží) a 1947 (levé přednádraží).

Převádí odpad z lagun Ostramo z jedné strany kolejiště na druhou. Celková šířka objektu (lépe řečeno délka) pod kolejištěm je 286 m. Kolmá světlost dle údajů správce 2,5 m, lze však předpokládat, že nebude konstantní (viz předešlý objekt). Nosná konstrukce je po délce různá (betonová klenba, kamenná klenba, deska se zabetonovanými nosníky, železobetonová deska). Stavební stav odpovídá špatné dostupnosti, expozici nad agresivní vodou a stářím. Úhel křížení v levé části je 70°, v pravé části 90°. Směr toku zprava.

Světlost 2,45 m

Volná výška pod mostem. . . 2,09 – 3,15 m



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 2
⇒ spodní stavba: S 2
z těchto důvodů:
- vypadané a uvolněné zdivo
 - degradace betonu
 - průsaky vody s vápennými výluhy

Lávka pro pěší v km 267,240 sloužící pro přístup cestujících na nástupiště žst. Ostrava hl.n. a na frýdlantská nástupiště

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Přístup na nástupiště Ostrava hl.n. a na frýdlantská nástupiště je ve stávajícím stavu realizován ocelovými zastřešenými lávkami pro pěší, které vycházejí z výpravní budovy. Na lávku vede celkem 8 schodišť k jednotlivým nástupišťům a jedno hlavní schodiště ve výpravní budově. Čtyři schodiště jsou opatřena eskalátory. Celková délka lávky je 168 m včetně části procházející výpravní budovou. Vlastní lávka má délku 92 m nad kolejištěm hlavního nádraží a 45 m nad frýdlantskými nástupišti. Šířka na lávce je 6,1m, volná výška 2,67 m. Nosná konstrukce lávky je ocelová plnostěnná, hlavní nosníky svařované uzavřené profily. Podlaha na lávce je z litého asfaltu, v podhledu vlnitý plech. Zastřešení na lávce je z ocelových profilů a trapézového plechu, na boku prosklené. Rovněž schodišťová ramena jsou zastřešena. Ložiska lávky jsou ocelová, tangenciální. Na spodní ploše K 01 a K 02 jsou upevněny ochranné plechy a izolátory trakčního vedení.

Nad konstrukcemi i schodišti je umístěné elektrické osvětlení. Na vnitřních stěnách zastřešení konstrukcí jsou umístěny reklamní tabule, kamerový systém, zákazové tabule, pragotrony, staniční rozhlas a u podlah odpadkové koše.

Volná výška nad kolejištěm je 7,35 m.

Délka nosné konstrukce: 27,90 m+23,40 m +20,50 m+12,70 m

Kolmá světlost

1. otvor 23,00 m, 2. otvor 22,70 m, 3. otvor 20,30 m, 4. otvor 12,25 m .



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 1
- ⇒ spodní stavba: S 1

Most v km 267,252 sloužící jako zavazadlový tunel v žst. Ostrava hl.n.

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Před přestavbou železniční stanice v 60. letech byla původní výpravní budova spojena s nástupištěm zavazadlovým tunelem, který byl zbudován v roce 1944. Po zbourání původní výpravní budovy byl tunel uzavřen a plánované prodloužení do nové výpravní budovy, která byla postavena o cca 40 m dále, již nebylo uskutečněno. V nové výpravní budově je provedeno pouze zaústění zavazadlového tunelu, které je zazděno. Původní zavazadlový tunel byl téměř 40 let nepoužíván a při povodni v roce 1997 byl úplně zatopen. Světlá šířka tunelu v části pod kolejemi je 3,0 m a světlá výška je 2,15 m. Výška přesypávky je cca 0,4 m. Celková délka tunelu je cca 53,1 m. Pod nástupištěm se tunel rozšiřuje zaústěním spojovacích chodeb k výtahovým šachtám. Výtahové šachty mají půdorysné rozměry 2,3 x 2,52 m.

Při přestavbě železniční stanice byla souběžně s tunelem provedena lávka pro pěší. Betonové patky ocelové konstrukce lávky byly založeny zhruba v úrovni základové spáry tunelu. Ve směru Bohumín byly základy schodiště a eskalátoru provedeny zčásti v prostoru výtahových šachet. Ve směru Ostrava - Svinov byly patky nadchodu přibetonovány k přízdívce výtahové šachty tunelu.

Objekt není možno použít jako trvalý přístup cestujících na nástupiště, protože nesplňuje ani nejzákladnější parametry. V roce 2000 byla důkladně prověřována možnost používat tento zavazadlový

Lávka pro pěší v km 267,271 sloužící pro přístup do lok. depa a OOS

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Stávající lávka má ocelovou nosnou konstrukci s plnostěnnými nosníky a ocelové pilíře. Na obou stranách jsou ocelová nástupní schodiště. Rozpětí polí postupně od výpravní budovy 11,82 m (pole rovnoběžné s osami kolejí u výpravní budovy) + 18,11+22,45+16,65+18,85+13,825+30,3+15,24 m.

Volná výška 7,60 m. Na lávce je ocelové zábradlí a je nezastřešená. Světlá průchozí šířka na lávce je 2 m. Lávka slouží jako služební přechod pro drážní zaměstnance a není přístupná veřejnosti. Nad všemi přemostovanými zatrolejovanými kolejemi jsou protidotykové zábrany.



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

Z těchto důvodů :

- oslabení dolních přírub příčníků
- silně zkorodovaná revizní lávka.
- stav živého povrchu, praskliny, vyboulení, možnost zadržení srážkové vody
- silně poškozený a místy nefunkční systém odvodnění mostovky
- silně poškozené a místy zcela korozi strávené podstupnice

schodišťových

stupňů na konstrukci schodiště SCH 02

⇒ spodní stavba: S 1

Most v km 267,935 přes ulici Hlučínskou

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Most v km 267,935 je z roku 1932, převádí 6 kolejí přes ulici Hlučínskou. Most je šikmý s úhlem křížení 75°. Má 3 otvory, šikmá rozpětí otvorů 6,5+7,91+6,5m, opěry jsou tížné betonové, pilíře jsou ocelové obetonované, tvořené 9-otvorovými rámy. K těmto ráům jsou na čelní desky přišroubovány ocelové výztužné nosníky desek nosných konstrukcí – ve všech otvorech železobetonové desky se zabetonovanými výztužnými nosníky. Přechodnost dle správce je D4 do rychlosti 70 km/h.

V krajních polích mostu jsou vedeny jednotlivé pruhy přemostované komunikce a souběžné chodníky, v prostředním otvoru je vedena zatrolejovaná tramvajová dvoukolejná trať. Krajiní pole jsou ve vyšší úrovni než je komunikace v prostředním otvoru. Prostřední otvor bývá při větších deštích zatápen.

Z pohledu správce se stávající most blíží hranici své životnosti. Na stavebně technickém stavu se podepsaly i vlivy poddolování. NK a spodní stavba vykazují poruchy, které nebude možné odstranit formou opravy, ale ve střednědobém horizontu bude nutné řešit koncepčně, tj. celkovou rekonstrukcí mostu.

Světlost	1. otvor	5,95 / 5,73 m
	2. otvor	7,14 / 7,02 m
	3. otvor	5,95 / 5,73 m
Volná výška . . .	1. otvor	3,24 - 3,41 m
	2. otvor	4,56 m
	3. otvor	3,39 - 3,26 m
Šířka opěr	levá část	10,18 m
	střední část . .	10,55 m
	pravá část . . .	10,21 m
Šířka pilířů. . . .	levá část	10,16 m
	střední část . .	10,55 m
	pravá část . . .	10,18 m

Prostorová průchodnost

- vzdálenost os kolejí zleva 4,58 - 4,84 - 4,75 - 4,68 - 4,67 m
 - vzdálenost zábradlí od osy koleje
- vlevo 2,80 - 2,81 - 2,85 m vpravo 3,07 - 3,03 - 3,03m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

Z těchto důvodů :

- průsaky vody s vápennými výluhy

⇒ spodní stavba: S 2

Z těchto důvodů :

- průsaky vody s vápennými výluhy
- odpadný a odtržený beton sloupu pilíře s obnaženou OK

Most v km 268,828 přes řeku Ostravici

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železniční most z roku 1985 o 4 otvorech převádí dvoukolejnou železniční trať přes průmyslový kolektor (1. otvor), břehové inundační bermy (2. a 4. otvor) a koryto řeky Ostravice (3. otvor). V 1. otvoru světlosti 6 m je nosná konstrukce se zabetonovanými nosníky průběžná pod oběma kolejemi, v druhém a čtvrtém otvoru je v každé koleji jednokolejná ocelová plnostěnná konstrukce s dolní prvkovou mostovkou s mostnicemi o rozpětí 31,5 m, ve třetím poli nad řekou je v každé koleji jednokolejná ocelová konstrukce trémová s prvkovou mostovkou s mostnicemi, vyztužená obloukem (Langrův trám) o rozpětí 63 m. Spodní stavba mostu je betonová, opěry i pilíře jsou založeny na velkopřůměrových pilotách. Šířka opěr i pilířů je 28 m, protože vlevo trati je ponechána prostorová rezerva pro další výhledovou kolej. Výška v prostředním otvoru nad běžným stavem vody je cca 6,8 m. Osová vzdálenost kolejí na mostě je 9m.

Rozpětí konstrukce	K 01 . .	8,50 m
	K 02, K 03, K 06 a K 07 . . .	31,50 m
	K 04 a 05 . . .	63,00 m
Světlost	6,15 - 28,70 - 60,00 - 28,70 m	
Volná výška pod mostem . . .	3,20 - 3,95 - 8,10 - 4,30 m	

Šířka opěr	O 01	28,00 m
	O 02 .. levá část	9,38 m
	O 02 .. střední část	9,14 m
	O 02 .. pravá část	9,44 m
Šířka pilířů	P 01 .. levá část	9,47 m
	P 01 .. střední část	9,01 m
	P 01 .. pravá část	9,52 m
	P 02 .. levá část	9,57 m
	P 02 .. střední část	9,00 m
	P 02 .. pravá část	9,49 m
	P 03 .. levá část	9,37 m
	P 03 .. střední část	9,09 m
	P 04 .. pravá část	9,50 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

Z těchto důvodů :

- trhliny kotevních plechů
- vady ložisek

⇒ spodní stavba: S 1

Trat' č. 321 (žst. Ostrava - Kunčice - odb. Odra)

Propustek v km 31.537

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 800, konstrukce šikmá (šikmost levá). Úhel křížení 57°. Koleje uloženy v oblouku R1 = 300.2m R2 = 304.8 m , kolejnice v levé i pravé koleji R65. Rok výstavby 1962.

Rozpětí konstrukce	0.91 m
Světlost	0.80 m
Volná výška	0.80 m
Šířka opěr	32.80 m
Lože + přesypávka	7.79 m
Vzdálenost čel	39.68 m

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Most v km 31.599 přes trať

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Dvě železobetonové desky. Římsy železobetonové. Povrchová úprava - omítka. Konstrukce šikmá - šikmost pravá. Uložení na kluzné vrstvě. Úhel křížení 70°. Počet kolejí 2 v oblouku . Rok výstavby 1965.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
Kolej vlevo UIC 60	pandrol	FASCLIP	bet. Pražce B91S
Kolej vpravo S49	žebrovo	ŽS4	bet. Pražce SB8P
Rozpětí.		18.20 m	
Kolmá světlost.		10.11 m	
Šikmá světlost.		10.74 m	
Volná výška		5.50 m	
Šířka opěr		25.3 m	
Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 3.24 m vpravo 2.57 m			



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2
 ⇒ spodní stavba: S 2

Propustek v km 31.644

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 800, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v oblouku $R_1 = 300.2\text{ m}$ $R_2 = 304.8\text{ m}$, kolejnice v levé i pravé koleji R65. Rok výstavby 1965.

Rozpětí konstrukce	0.88 m
Světlost	0.80 m
Volná výška	0.80 m
Šířka opěr	41.20 m
Lože + přesypávka	8.17 m
Vzdálenost čel	- m

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Propustek v km 31.814

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1000, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Levá kolej v přechodnici, pravá v oblouku $R_2 = 304.8\text{ m}$, kolejnice v levé i pravé koleji R65. Rok výstavby 1965.

Rozpětí konstrukce	1.17 m
Světlost	1.00 m
Volná výška	1.00 m
Šířka opěr	25.10 m
Lože + přesypávka	9.86 m
Vzdálenost čel	- m

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Most v km 31.963 přes silnici Frýdeckou

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Nosná konstrukce prefabrikované nosníky - upravené KT-24- dodatečně předpjatý beton. Uložení ložiskové – ocelová vahadlová, na začátku pohyblivá jednoválcová, na konci pevná stolicová. Římsové nosníky a římsy – železobetonové. Opěry betonové, úložné prahy – železobetonové. Křídla - betonová, vlevo rovnoběžná s římsou, vpravo kolmá. Konstrukce šikmá (ravá šikmost), úhel křížení 75°. Počet kolejí 2. Koleje uloženy v přímé. Rok výstavby 1965.

Tvar kolejnic podpory	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol.
01. kolej zleva pražce B91S	UIC 60 Pandrol	FASTCLIP I	bet.
02. kolej zleva pražce SB8	S49 žebroce	ŽS4	bet.

Rozpětí.	22.30 m
Kolmá světlost.	20.00 m
Šikmá světlost.	20.75 m
Volná výška	6.80 m
Šířka opěr	10.30 m
Šířka mostu	10.25 m
Délka mostu	30.60 m

Vzdálenost zábradlí od osy koleje vlevo 2.65 m vpravo 2.81 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K2
 ⇒ spodní stavba: S 1

Most v km 32.416

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Nosné konstrukce tvoří tři kolmé železobetonové. Úhel křížení 90°. Římsy betonové. Uložení přímé. Opěry betonové. Křídla levá- rovnoběžná, betonová, s římsou, pravá- šikmá, svahová, betonová. Počet kolejí 3. Koleje uloženy v přímé. Rok výstavby 1965.

Tvar kolejnic podpory	Tvar podkladnic		Svěrky	Kol.
01. kolej zleva pražce	S49	žebrové	ŽS4	bet.
02. kolej zleva pražce	S49	žebrové	ŽS4	bet.
03. kolej zleva pražce	R65	bezpodkl.	Vossloh	bet.

Rozpětí.	(K01-K03) 4.60 m
Kolmá světlost.	4.01 m
Volná výška	3.45 m
Délka konstrukce	(K01-K03) 5.65 m
Šířka opěr	(O1-O4) 11.00 m
Šířka opěr	(O2-O5) 11.45 m
Šířka opěr	(O3-O6) 11.10 m



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K2
 ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 32.544 pres Ostravici

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Nosná konstrukce K01 Langrův nosník. Ocelová mostní konstrukce svařovaná, spoje nýtované. Konstrukce kolmá Mostovka mezilehlá. Pozednice - z mostnice a v pravé koleji na konci dřevěný ostrohranný pražec. V levé koleji podloženy fošnou. Ložiska - ocelová vahadlová, na začátku pohyblivá dvou válcová, na konci pevná stolicová. Nosná konstrukce K02-K03 v předpolích beton s tvrdou ocelovou výztuží – dodatečně předpjaté železobetonové desky. Konstrukce kolmá. Ložiska vlevo - ocelová vahadlová, na začátku pevná stolicová, na konci pohyblivá jednoválcová, vpravo - ocelová vahadlová, na začátku pohyblivá jednoválcová, na konci pevná stolicová. Opěra O 01, O2 železobetonová. Křídla rovnoběžná, betonová s římsou. Úložný práh – železobetonový. Pilíř P 01, P2 půdorysně oválný, železobetonový. Úložný práh železobetonový. Počet kolejí 2. Koleje uloženy v přímé. Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01. kolej zleva	S49 žebrovc	ŽS4	dřev. mostnice
02. kolej zleva	S49 žebrovc	ŽS4	dřev. mostnice
Délka konstrukce	(K01) 101.20 m		
Délka konstrukce	(K02) 16.35 m		

Délka konstrukce	(K03) 16.20 m	
Rozpětí konstrukce	(K01) 100.00 m	
Rozpětí konstrukce	(K02) 15.30 m	
Rozpětí konstrukce	(K03) 15.30 m	
Světlost	(O1-P1) 97.95 m	
Světlost	(P1-P2) 14.10 m	
Světlost	(P2-O2) 14.34 m	
Volná výška	(otvor č. 1) 5.85-10.90 m	
Volná výška	(otvor č. 2) 6.50 m	
Volná výška	(otvor č. 3) 6.17 m	
Šířka opěr	8.70 m	
Šířka pilířů	12.30 m	
K 01 Vzdálenost vnitřních strany svislice od osy levé koleje 2.22 m.		
K 01 Vzdálenost vnitřních strany svislice od osy pravé koleje 2.23 m.		
K 02 Vzdálenost zábradlí od osy levé koleje 2.52 m.		
K 02 Vzdálenost zábradlí od osy pravé koleje 2.47 m.		
K 03 Vzdálenost zábradlí od osy levé koleje 2.52 m.		
K 03 Vzdálenost zábradlí od osy pravé koleje 2.50 m.		
Vzdálenost vnitřních hran svislic K01 od osy koleje		vlevo 2.24 m, vpravo 2.25 m
Vzdálenost vnitřních hran svislic K01 od osy koleje		vlevo 2.12 m, vpravo 2.13 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 3
⇒ spodní stavba:	S 2

Propustek v km 32.650

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 800, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Kolmé ukončení.
Rok výstavby 1964.

Rozpětí konstrukce	0.88 m
Světlost	0.80 m
Volná výška	0.80 m
Šířka opěr	18.20 m
Lože + přesypávka	2.64 m
Vzdálenost čel	- m

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Most v km 33.065 vodní tok a sítě

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 5 dilatovaných železobetonových deskové šikmých konstrukcí. Úhel křížení 75°. Počet kolejí 5. Koleje č. 1 a č.2 uloženy v oblouku, koleje č.3, č. 4 a č.5 v přímé. Rok výstavby 1965.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01. kolej zleva	S49 žebrované	ŽS4	bet. pražce
02. kolej zleva	S49 žebrované	ŽS4	bet. pražce
03. kolej zleva	R65 žebrované	Sk12	bet. pražce
04. kolej zleva	S49 žebrované	Sk14	bet. pražce
05. kolej zleva	S49 žebrované	Sk14	bet. pražce

Rozpětí konstrukce	5.00 m
Kolmá světlost	4.41 m
Šikmá světlost	4.69 m
Volná výška	2.20 m
Šířka opěr	48.10 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2
 ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 33.223 pres Místeckou***Základní technické údaje, rozměrové parametry:***

Celkem 5 nosných konstrukcí tvořených nosníky s tvrdou ocelovou výztuží - KA-61. Konstrukce šikmá (levá šikmost), úhel křížení 75°. Římsové nosníky a římsy železobetonové. Ložiska ocelová vahadlová, na začátku pevná stolicová, na konci pohyblivá jednoválcová. Opěry O 01, O2 betonové. Úložné prahy železobetonové. Svahy pod opěrou betonové s dlážděným povrchem a se 4mi vývody drenáží. Pilíře P 01, P 02, P 03, P 04 železobetonové. Úložné prahy rozšířené, železobetonové. Vylehčené pilíře 9 dřvků v každém pilíři. Počet kolejí 5. Koleje č. 1 a č.2 uloženy v přímé, koleje č.3, č. 4 a č.5 v obluku (pravý). Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01-05. kolej zleva	S49 žebrové	ŽS4	dřev. Pražce

Vyhybky jsou ve 2. koleji, ve 3. koleji před a na konci konstrukce, ve 4. koleji před konstrukcí.

Délka konstrukce	(K01) 9.40 m
Délka konstrukce	(K02) 15.45 m
Délka konstrukce	(K03) 15.55 m
Délka konstrukce	(K04) 14.10 m
Délka konstrukce	(K05) 8.00 m
Rozpětí konstrukce . . .	(K01) 8.50 m
Rozpětí konstrukce . . .	(K02) 14.55 m
Rozpětí konstrukce . . .	(K03) 15.55 m
Rozpětí konstrukce . . .	(K04) 14.10 m
Rozpětí konstrukce . . .	(K05) 8.00 m
Kolmá světlost	(O1-P1) 6.03 m
Kolmá světlost	(P1-P2) 12.24 m
Kolmá světlost	(P2-P3) 12.16 m
Kolmá světlost	(P3-P4) 10.91 m
Kolmá světlost	(P4-O2) 4.71 m
Šikmá světlost	(O1-P1) 6.32 m
Šikmá světlost	(P1-P2) 12.55 m
Šikmá světlost	(P2-P3) 12.57 m
Šikmá světlost	(P3-P4) 11.36 m
Šikmá světlost	(P4-O2) 4.87 m
Volná výška	(otvor č. 1) 5.28 m
Volná výška	(otvor č. 2) 5.20 m
Volná výška	(otvor č. 3) 5.43 m
Volná výška	(otvor č. 4) 5.513-5.30 m
Volná výška	(otvor č. 5) 2.00 m
Šířka opěr	32.50 m
Šířka pilíře	30.00 m

K01 vzdálenost zábradlí vlevo od osy koleje č.1 3.08 m.
 K01 vzdálenost zábradlí vpravo od osy koleje č.5 3.68 m.
 K02 vzdálenost zábradlí vlevo od osy koleje č.1 3.10 m.
 K02 vzdálenost zábradlí vpravo od osy koleje č.5 4.16 m.
 K03 vzdálenost zábradlí vlevo od osy koleje č.1 3.12 m
 K03 vzdálenost zábradlí vpravo od osy koleje č.5 4.36 m.
 K04 vzdálenost zábradlí vlevo od osy koleje č.1 3.11 m.
 K04 vzdálenost zábradlí vpravo od osy koleje č.5 4.06 m.
 K05 vzdálenost zábradlí vlevo od osy koleje č.1 3.10 m.
 K05 vzdálenost zábradlí vpravo od osy koleje č.5 3.95 m.



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K2
 ⇒ spodní stavba: S2

Lávka v km 34.082 žst. Ostrava Vítkovice

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Nosná konstrukce ocelová, svařována. Hlavní nosníky plnostěnné. Konstrukce kolmá, bez mostovky, úhel křížení 90°. Na konstrukci navazují schodiště. Na druhé nástupiště vede proti směru staničení od konstrukce vedle schodiště eskalátor. Konstrukce a schodiště zastřešené. Ze staniční budovy vede ke konstrukci železobetonová konstrukce délky 5,58 m. Na sbodni straně konstrukce nad kolejemi jsou osazeny ochranné plechy trakčního vedení. Dvě přemostřované koleje uloženy v přímé.

Délka konstrukce	14.95 m
Rozpětí konstrukce	14.65 m
Světlost	14.63 m
Volná výška	6.70 m
Šířka konstrukce	9.40 m
Vzdálenost hrany nástupiště od osy koleje vlevo 1.70 m, vpravo 1.66 m.	



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K1
- ⇒ spodní stavba: S1

Propustek v km 36.873

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1000, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Levá i pravá kolej S49. Rok výstavby 1965.

Rozpětí konstrukce	1.17 m
Světlost	1.00 m
Volná výška	1.00 m
Šířka opěr	10.50 m
Lože + přesypávka	9.86 m
Vzdálenost čel	0.65 m

Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ konstrukce: K 01

Most v km 37.519 přes Odru

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 2 ocelové konstrukce příhradové s dolní mostovkou, konstrukce kolmé. Úhel křížení 90°. Hlavní nosníky příhradové konstrukce svařované, spoje šroubované i nýtované. Podélné ztužení je vetknuté. Pozednice - z mostnice, s protištěpnými sponami. Uložení ložiskové – ložiska ocelová vahadlová, na začátku pevná stolicová, na konci pohyblivá dvouválcová. Opěry OP1 i OP2 jsou betonové, úložné prahy železobetonové. Křídla jsou rovnoběžná, betonová s železobetonovou římsou. Počet kolejí 2. Koleje uloženy v přímé. Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01. kolej zleva	T	žebrové PVC podložky	ŽS4
02. kolej zleva	T	žebrové PVC podložky	ŽS4

Délka konstrukce	48.10 m
Rozpětí konstrukce . . .	47.50 m
Světlost	45.00 m
Šířka mostu na OK . . .	12.33 m
Šířka mostu ve výběhu . . .	14.67 m
Volná výška	6.10 m
Šířka opěr	14.20 m
Vzdálenost vnitřních hran svislic K01 od osy koleje	vlevo 2.50 m, vpravo 2.51 m
Vzdálenost vnitřních hran svislic K02 od osy koleje	vlevo 2.52 m, vpravo 2.50 m



Hodnocení mostu správcem:

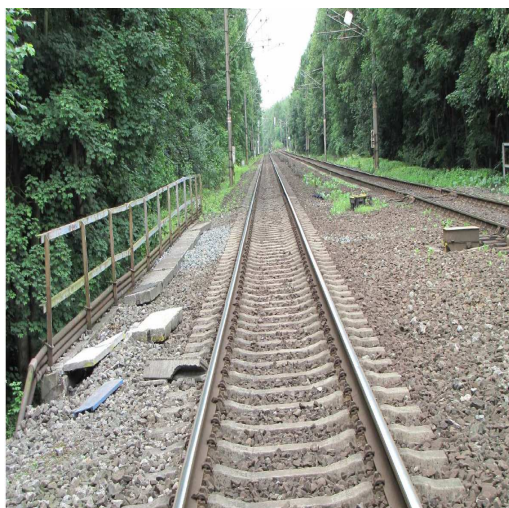
- ⇒ nosná konstrukce: K 3
- ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 37.868 vodní tok (levá část)

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová desková konstrukce, kolmá. Úhel křížení 90°. Uložení na kluzné vrstvě. Opěry OP1, Op2 jsou železobetonové. Úložné prahy jsou taky železobetonové. Křídla jsou rovnoběžná, betonová s římsami, obsypané kuželovými svahy. Počet kolejí 1. Kolej je uložena v přímé. Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
R65	Vossloh	Skl14	bet. pražce B91S
Rozpětí konstrukce		11.30 m	
Kolmá světlost		9.95 m	
Volná výška		4.34-5.08 m	
Šířka opěr		12.35 m	
Vzdálenost zábradlí vlevo od osy levé koleje 2.90 m.			

**Hodnocení mostu správcem:**

- ⇒ nosná konstrukce: K 1
- ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 0.308 vodní tok (pravá část)**Základní technické údaje, rozměrové parametry:**

Železobetonová desková konstrukce, kolmá. Úhel křížení 90°. Uložení na kluzné vrstvě. Opěry OP1, Op2 jsou železobetonové. Úložné prahy jsou taky železobetonové. Křídla jsou rovnoběžná, betonová s římsami, obsypané kuželovými svahy. Počet kolejí 1 a jedna výhybka. Kolej je uložena v přímé. Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
S49	žebrové	ŽS4	dřev. pražce
Rozpětí konstrukce		11.30 m	
Kolmá světlost		9.95 m	

Volná výška 4.34-5.08 m
 Šířka opěr 12.35 m
 Vzdálenost zábradlí vpravo od osy pravé koleje 3.19 m.



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 1
 ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 38.144 vodní tok (levá část)

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová desková konstrukce, šikmá (šikmost levá). Úhel křížení 80°. Uložení na kluzné vrstvě. Opěry OP1, Op2 jsou železobetonové. Úložné prahy jsou taky železobetonové. Křídla jsou rovnoběžná, betonová s římsami, obsypané kuželovými svahy. Počet kolejí 1. Kolej je uložena v přímé. Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
R65	Vossloh	Skl14	bet. pražce B91S
Rozpětí konstrukce		6.90 m	
Délka nosné konstrukce		8.10 m	
Kolmá světlost		5.90 m	
Šikmá světlost		5.93 m	
Volná výška		4.80 m	
Šířka opěr		11.50 m	
Vzdálenost zábradlí vlevo od osy levé koleje 3.04 m.			

**Hodnocení mostu správcem:**

- ⇒ nosná konstrukce: K 2
 ⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 0.587 vodní tok (pravá část)**Základní technické údaje, rozměrové parametry:**

Železobetonová desková konstrukce, šikmá (šikmost levá). Úhel křížení 80°. Uložení na kluzné vrstvě. Opěry OP1, OP2 jsou železobetonové. Úložné prahy jsou taky železobetonové. Křídla jsou rovnoběžná, betonová s římsami, obsypané kuželovými svahy. Počet kolejí 1. Kolej je uložena v přímé. Rok výstavby 1964.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
R65	Vossloh	Skl14	bet. pražce B91S
Rozpětí konstrukce		6.90 m	
Délka nosné konstrukce		8.10 m	
Kolmá světlost		5.90 m	
Šikmá světlost		5.93 m	
Volná výška		4.80 m	
Šířka opěr		11.50 m	
Vzdálenost zábradlí vpravo od osy pravé koleje 2.35 m.			

Propustek v km 0.613**Základní technické údaje, rozměrové parametry:**

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1200, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Levá i pravá kolej R65. Rok výstavby 1963.

Rozpětí konstrukce	1.40 m
Světlost	1.20 m
Volná výška	1.20 m
Šířka opěr	15.75 m
Lože + přesypávka	- m
Vzdálenost čel	- m

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 2

⇒ spodní stavba: S 2

Most v km 1.306 přes trať

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Ocelová konstrukce příhradová s dolní mostovkou, konstrukce kolmá. Úhel křížení 30°. Hlavní nosníky příhradové konstrukce svařované, spoje šroubované. Pozednice jsou mostnice na konci podložené ocelovou podložkou. Uložení ložiskové – ložiska ocelová vahadlová, na začátku pevná stolicová, na konci pohyblivá dvouválcová. Opěry OP1 i OP2 jsou betonové, úložné práhy železobetonové. Křídla jsou betonová. Křídla u OP1, levé rovnoběžné, pravé šikmé. Křídla u OP2, levé šikmé, pravé rovnoběžné. Počet kolejí 1. Koleje uloženy v pravém oblouku. Rok výstavby 2012.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
S49	žebrové	Skl 12, ŽS4	dřev. pražce
Délka konstrukce		48.75 m	
Rozpětí konstrukce		48.00 m	
Kolmá světlost		46.70 m	
Šířka mostu.		7.14 m	
Volná výška		7.25 m	
Šířka opěr		14.20 m	
Vzdálenost vnitřních hran svislic od osy koleje vlevo 2.56 m, vpravo 3.01 m			



Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ nosná konstrukce: K 2
- ⇒ spodní stavba: S 2

Propustek v km 38.170

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1200, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Levá i pravá kolej R65. Rok výstavby 1964.

Rozpětí konstrukce	1.40 m
Světlost	1.20 m
Volná výška	1.20 m
Šířka opěr	15.75 m
Lože + přesypávka	- m
Vzdálenost čel	- m

Hodnocení mostu správcem:

- ⇒ konstrukce: K 01

Trat' č. 323 (žst. Ostrava hl. n. - žst. Ostrava - Kunčice)

Lávka pro chodce v km 0.217 podjezd

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Dvě ocelové mostní konstrukce svařované, plnostěnné nosníky, zapuštěná mostovka. Konstrukce oplechovaná vlnitým plechem. Podpěry ocelové svařované stojky. Na mostovce živичný povrch. Konstrukce šikmá, šikmost levá. Konstrukce zastřešená. Ložiska-ocelová,

tangenciální. Úhel křížení 70°. Stupnice se živičným povrchem, podstupnice z ocelových pásů. Přemostovaná překážka 3 koleje.

Délka konstrukce. K01/K02 20.90/23.40 m
 Rozpětí konstrukce. K01/K02 16.49/23.17 m
 Kolmá světlost. otvor č. 1/č.2 16.10/8.00 m
 Volná výška otvor č. 1/č.2 6.81/6.82 m
 Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vpravo od osy koleje (1. Kolej zleva) 1.69 m
 Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vlevo od osy koleje (2. Kolej zleva) 1.67 m
 Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vpravo od osy koleje (3. Kolej zleva) 1.67 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 1
 ⇒ spodní stavba: S 1

Most v km0.656 podjezd

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 12 dilatovaných železobetonových konstrukcí – zabetonované nosníky Konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Počet kolejí 4. Rok výstavby 1936.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01-04. kolej S49	žebrové	ŽS4	k.č.1 bet. pražce, 2
k.č.2, 3, 4, dřevo			

Kolmá světlost.	O01-P01 3.45 m
Kolmá světlost.	P01-P02 3.83 m
Kolmá světlost.	P02-P03 3.86 m
Kolmá světlost.	P03-O02 2.29 m
Volná výška	1. otvor 2.30 m
Volná výška	2. otvor 3.83 m
Volná výška	3. otvor 3.86 m

Volná výška	4. otvor 2.29 m
Šířka opěr	levá část 10.75 m
Šířka opěr	střední část 10.10 m
Šířka opěr	pravá část 7.91 m
Šířka pilířů	levá část 10.62 m
Šířka pilířů	střední část 10.10 m
Šířka pilířů	pravá část 7.91 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	vlevo 7.63 m vpravo 2.97 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 2
⇒ spodní stavba:	S 2

Most v km 2.329 podchod

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 2 dilatované železobetonových deskové konstrukcí, kolmé. Úhel křížení 90°. Počet kolejí 2. Kolejce uloženy v přímé.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01. kolej zleva	S49 žebrové	Sk114	bet. pražce B91S
02. kolej zleva	S49 žebrové	Sk114	bet. pražce B91S
Rozpětí konstrukce		9.00 m	
Světlost		8.93 m	

Volná výška	3.00 m	
Šířka opěr	24.82 m	
Vzdálenost hrany nástupiště odk od osy koleje		vlevo 1.70 m, vpravo 1.69 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce:	K 1
⇒ spodní stavba:	S 1

Most v km 3.885 pres Ostravici

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Celkem 2 ocelové konstrukce příhradové s dolní mostovkou, konstrukce kolmé. Úhel křížení 90°. Hlavní nosníky příhradové konstrukce nýtované. Podélné ztužení hl. nosníků ze zdvojených ocelových uhlíků 100x100x12 mm. Příčníky plnostěnné, nýtované, výšky 850 mm a šířka pásnic 280 mm. Podélníky plnostěnné, nýtované, vetknuté, výšky 650 mm s osovou vzdáleností 1800 mm. Příčné ztužení podélníků z plnostěnných U profilů 200x80 mm tl. 10 mm. Podélné ztužení podélníků z ocelových uhlíků 85x85x8 mm. Závěry konstrukce kolmé. Pozednice - z mostnice, s protištěpnými sponami. Uložení ložiskové – ložiska ocelová vahadlová, na začátku pevná stolicová, na konci pohyblivá dvouválcová. Počet kolejí 2. Koleje uloženy v přímé. Rok výstavby 1938.

Tvar kolejnic	Tvar podkladnic	Svěrky	Kol. podpory
01. kolej zleva	S49 žebrové	Skl.12	dřev. pražce
02. kolej zleva	S49 žebrové	Skl.12	dřev. pražce
Délka konstrukce	(K01, K02)	68.60 m	
Rozpětí konstrukce	(K01, K02)	67.80 m	
Světlost		62.80 m	
Šířka konstrukce	(K01, K02)	5.66 m	
Volná výška		6.70 m	
Šířka opěr		14.76 m	

Vzdálenost vnitřních hran svislic K01 od osy koleje vlevo 2.24 m, vpravo 2.25 m
 vzdálenost vnitřních hran svislic K02 od osy koleje vlevo 2.12 m, vpravo 2.13 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ nosná konstrukce: K 1
 ⇒ spodní stavba: S 1

Propustek v km 5.792

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1000, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v levé i pravé koleji S49. Rok výstavby 2006.

Délka konstrukce	- m
Rozpětí konstrukce	1.00 m
Světlost	1.00 m
Volná výška	1.00 m
Šířka opěr	12.90 m
Lože + přesypávka	- m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Propustek v km 6.752

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 1000, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v levé i pravé koleji S49. Rok výstavby 2006.

Délka konstrukce	- m
Rozpětí konstrukce	1.00 m
Světlost	1.00 m
Volná výška	1.00 m
Šířka opěr	13.50 m
Lože + přesypávka	1.62 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

Most v km 7.706 podchod

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Železobetonová prostá konstrukce kolmá. Úhel křížení 900. Počet kolejí 25. Rok výstavby 1954.

Železniční svršek

Tvar kolejnic : 1., 3., 4., 6., 11., 12., 13., 14., 15., 16., 17., 18., 19., 20., 21., 22., 23., 24. a 25. kolej zleva- S49, 2., 7., 8., 9. a 10. kolej zleva- R65, 5. kolej zleva- UIC 60

Tvar podkladnice : 5. kolej zleva- pružné upevnění Vossloh, ostatní koleje žebrové.

Svršky : 5. kolej zleva- SKL 14, ostatní koleje ŽS4.

Délka konstrukce	157.00 m
Rozpětí konstrukce	4.48 m
Světlost	4.00 m
Volná výška	2.50 m
Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vpravo od osy 20. koleje zleva	1.76 m
Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vlevo od osy 21. koleje zleva	1.75 m
Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vpravo od osy 22. koleje zleva	1.72 m
Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vlevo od osy 23. koleje zleva	1.80 m
Vzdálenost vnitřní hrany nástupiště vpravo od osy 25. koleje zleva	1.77 m



Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 02

Propustek v km 8.828

Základní technické údaje, rozměrové parametry:

Prefabrikovaný trubní propustek DN 800, konstrukce kolmá. Úhel křížení 90°. Koleje uloženy v přímé, kolejnice v levé i pravé koleji S49. Rok výstavby 1952.

Délka konstrukce	- m
Rozpětí konstrukce	0.90 m
Světlost	0.80 m
Volná výška	0.80 m
Šířka opěr	19.50 m
Lože + přesypávka	1.00 m
Vzdálenost zábradlí od osy koleje	

Hodnocení mostu správcem:

⇒ konstrukce: K 01

V Olomouci, duben 2016

Ing. Peter Božik

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

3. Sdělovací zařízení

Trat' č. 270 Polanka nad Odrou - Ostrava - Svinov - Ostrava hl. n. – Bohumín Vrbice

Výhybna Polanka nad Odrou :

Sdělovací zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 2003 v rámci modernizace trat'ového úseku Studénka - Ostrava. V trat'ových úsecích a na výhybně byl položen nový trat'ový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 12vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36 vláken v rámci stavby GSM-R. Stávající dálkové kabely jsou buď mimo provoz, nebo jsou určeny jako kabelová rezerva. V provozu je rozhlasové zařízení pro cestující, integrované telekomunikační zařízení ITZ, trat'ový radiový systém TRS. Technologická zařízení jsou chráněna systémem elektrické požární signalizace EPS a elektrické zabezpečovací signalizace EZS.

Žst. Ostrava-Svinov :

Železniční stanice Ostrava-Svinov leží v km 261,869 dvoukolejně elektrizované trati Bohumín – Přerov.

Sdělovací zařízení bylo uvedeno do provozu v roce 2003. V rámci modernizace úseku Studénka Ostrava. V rámci sdělovacího zařízení byl položen trat'ový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 12vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36vláken v rámci stavby GSM-R. V žst. Ostrava Svinov je v provozu přenosové zařízení provozované po optických kabelech. V provozu je rozhlasové zařízení pro cestující, informační zařízení, integrované telekomunikační zařízení ITZ, kamerový systém, trat'ový radiový systém TRS a nově systém GSM-R. Technologická zařízení jsou chráněna systémem elektrické požární signalizace EPS a elektrické zabezpečovací signalizace EZS.

Žst. Ostrava hl. n. :

V rámci modernizace úseku Studénka - Ostrava byl položen trat'ový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 12vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36vláken v rámci stavby GSM-R. V žst. Ostrava hl. n. je v provozu přenosové zařízení provozované po optických kabelech. V provozu je rozhlasové zařízení pro cestující, informační zařízení, integrované telekomunikační zařízení ITZ, kamerový systém, trat'ový radiový systém TRS, místní radiový systém MRS a nově systém GSM-R. Technologická zařízení jsou chráněna systémem elektrické požární signalizace EPS a elektrické zabezpečovací signalizace EZS.

Žst. Bohumín, obvod Bohumín Vrbice :

V rámci modernizace trat'ového úseku byl položen trat'ový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 36 vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36 vláken v rámci stavby GSM-R. V tomto úseku je veden i optický kabel ČD-T. V žst. Bohumín Vrbice je v provozu přenosové zařízení provozované po optických kabelech. V provozu je trat'ový radiový systém TRS a místní radiový systém MRS.

Trat' č.321 Ostrava-Kunčice – odb. Odra – Ostrava-Svinov – (Polanka nad Odrou)

Úsek Ostrava-Kunčice-odb. Odra-Polanka nad Odrou :

V traťovém úseku je položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 36 vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36 vláken SM 9/125 v rámci stavby GSM-R. Stávající dálkové kabely jsou buď mimo provoz nebo jsou určeny jako kabelová rezerva. V tomto úseku je i optický kabel ČD-T a je v provozu radiové zařízení TRS a GSM-R.

Úsek Odbočka Odra – Ostrava-Svinov :

V traťovém úseku je položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 36 vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36 vláken SM 9/125 v rámci stavby GSM-R. Stávající dálkové kabely jsou buď mimo provoz nebo jsou určeny jako kabelová rezerva. V tomto úseku je i optický kabel ČD-T a je v provozu radiové zařízení TRS a GSM-R.

Žst. Ostrava-Kunčice :

Ve stanici je položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 36 vláken SM 9/125. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36 vláken v rámci stavby GSM-R. V žst. Ostrava Kunčice je v provozu přenosové zařízení provozované po optických kabelech. V provozu je rozhlasové zařízení pro cestující, traťový radiový systém TRS, místní radiový systém MRS a nově systém GSM-R. Technologická zařízení jsou chráněna systémem elektrické požární signalizace EPS a elektrické zabezpečovací signalizace EZS. V tomto úseku je v provozu i optický kabel ČD-T 72 vláken SM 9/125.

Žst. Ostrava-Vítkovice :

Ve stanici je položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33 v barvě modré a černé. V modré trubce je zafouknut dálkový optický kabel 36 vláken. Dodatečně byl do rezervní černé trubky zafouknut optický kabel 36 vláken SM 9/125 v rámci stavby GSM-R. V žst. Ostrava Kunčice je v provozu přenosové zařízení provozované po optických kabelech. V provozu je rozhlasové zařízení pro cestující, traťový radiový systém TRS, místní radiový systém MRS a nově systém GSM-R. Technologická zařízení jsou chráněna systémem elektrické požární signalizace EPS a elektrické zabezpečovací signalizace EZS. V tomto úseku je v provozu i optický kabel ČD-T 72 vláken SM 9/125.

Trat' č.323 Ostrava hl. n. - Ostrava-Kunčice

Úsek Ostrava uhelné nádraží – Ostrava střed – Kunčice :

V tratovém úseku je položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33. V hlavní trubce je zafouknut dálkový optický kabel 24vláken SM 9/125. Stávající dálkové kabely jsou buď mimo provoz nebo jsou určeny jako kabelová rezerva. V tomto úseku je i optický kabel ČD-T a je v provozu radiové zařízení TRS.

ŽST Ostrava střed :

Ve stanici je položen traťový kabel 15XN0,8 a dvě trubky HDPE 40/33. V hlavní trubce je zafouknut dálkový optický kabel 36vláken SM 9/125. V žst. Ostrava střed je v provozu přenosové zařízení provozované po optických kabelech. V provozu je rozhlasové zařízení pro cestující, traťový radiový systém TRS, místní radiový systém MRS. Technologická zařízení jsou chráněna systémem elektrické požární signalizace EPS a elektrické zabezpečovací signalizace EZS. V tomto úseku je v provozu i optický kabel ČD-T 72vláken SM 9/125.

V Olomouci, duben 2016

Ing. Jan Hubený

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

4. Zabezpečovací zařízení

1. Úvod

Cílem studie proveditelnosti je dle „Zvláštních podmínek pro zpracování studie proveditelnosti s názvem Uzel Ostrava“ :

- a. Detailně zanalyzovat současný stav infrastruktury a provozu*
- b. Definovat požadavky železničního provozu všech segmentů dopravy (dálkové a regionální osobní, nákladní) v jednotlivých časových horizontech (krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý výhled)*
- c. Popsat předpokládaný rozvoj okolní sítě a analyzovat jeho vliv na provoz v uzlu Ostrava*
- d. Stanovit vývoj přepravních proudů s využitím čtyřstupňového modelu*
- e. Dle požadavků b) a c) zpracovat varianty technického řešení*
- f. Sestavit dopravní technologii pro jednotlivé varianty*
- g. Vyhodnotit ekonomickou efektivitu jednotlivých variant*
- h. Stanovit doporučený rozsah technického řešení modernizace uzlu včetně etapizace pro střednědobý horizont*
- i. Stanovit potřeby územní ochrany pro výhledové záměry pro dlouhodobý horizont.*

Z hlediska profese zabezpečovací zařízení je nutné provedení analýzy současného stavu infrastruktury a na základě požadavků stanovených v dopravní technologii zpracovat technické řešení pro jednotlivé navržené varianty, a to s ohledem na požadavky železničního provozu a předpokládaný rozvoj v dané aglomeraci i v širších souvislostech.

2. Analýza současného stavu infrastruktury

2.1 Trať č. 270 Polanka nad Odrou - Ostrava - Svinov - Ostrava hl. n. – Bohumín Vrbice

Základní informace k úseku Polanka nad Odrou - Ostrava hl.n. – Bohumín :

Začátek trati:	Bohumín km 275,908
Konec trati:	Přerov km 180,400
Zábrzdna vzdálenost:	1000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	300 metrů

Největší délka vlaku nákladní dopravy:	690 metrů
Provoz:	pravostranný
Rozchod kolejí:	1435 mm
Trakční soustava:	3 kV ss
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Přerov– Polanka n.O.
Nejvyšší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	Bohumín - Ostrava hl. n. 140 km/h Ostrava hl. n. - Prosenice 160 km/h

Výhybna Polanka nad Odrou :

Výhybna Polanka nad Odrou leží v km 257,913 dvoukolejně elektrizované trati Bohumín - Přerov, která je odbočnou pro trať Český Těšín – Odbočka Odra - Polanka nad Odrou.

Staniční zabezpečovací zařízení :

Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 ovládané z CDP Přerov je zařízení 3. kategorie s možností předání obsluhy na místní ovládání.

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích :

V mezistaničních úsecích Jistebník – Polanka n.O. – Ostrava-Svinov i směr Odbočka Odra je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) trojznakový automatický blok 3. kategorie, typu ABE-1 pro obousměrný provoz.

Žst. Ostrava-Svinov :

Železniční stanice Ostrava-Svinov leží v km 261,869 dvoukolejně elektrizované trati Bohumín – Přerov.

Staniční zabezpečovací zařízení :

V ŽST Ostrava-Svinov je staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie, typ ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) v dopravní kanceláři ústředního stavědla, které ovládá dispoziční výpravčí.

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích :

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov - Ostrava hl. n. je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový obousměrný elektronický automatický blok ABE-1. Odjezdová návěstidla jsou předvěstmi vjezdového návěstidla ŽST Ostrava hl. n.

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov - Odbočka Odra je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový obousměrný elektronický automatický blok ABE-1.

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice je zabezpečovací zařízení 3. kategorie - automatické hradlo AH 83 bez oddílových návěstidel.

Žst. Ostrava hl. n. :

Železniční stanice Ostrava hl. n. - osobní nádraží leží v km 267,249 celostátní dráhy dvoukolejné elektrifikované železniční trati Bohumín - Přerov.

Železniční stanice Ostrava hl. n. se člení po provozní stránce na :

Ostrava hl.n. - osobní nádraží (OH)

Ostrava hl.n. - pravé nádraží (OP)

Ostrava hl.n. - levé nádraží (OL)

Ostrava hl.n. - báňské nádraží (OB)

Ostrava střed (OS)

Staniční zabezpečovací zařízení :

Ostrava hl. n.-osobní nádraží :

Obvod Hrušov je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři na řídícím stavědle ŽST Ostrava hl. n.

Osobní nádraží je mimo obvody stanovišť a stavědel St.II OH, St.3 OH, St.4 OH, St.IX OH vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (RZZ) s číslicovou volbou. Na toto zařízení navazují zabezpečovací zařízení stejné kategorie na pravém a levém nádraží a v hlavních staničních kolejích 101, 101a, 102, 102a. Na zabezpečovací zařízení osobního nádraží navazuje z báňského nádraží staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři výpravčího na St. OB. Pro stavění jízdních cest mezi osobním a báňským nádražím na/z koleji č. 801 – 804 z/do osobního nádraží je zřízeno nezálohované zadávací pracoviště u výpravčího ŘS – jih. Stavědla St.3 OH a St.4 OH jsou mechanická.

Na stanovištích St.II OH a St.IX OH jsou ručně přestavované výhybky kromě výhybek č. 550S a 551S, které jsou přestavovány ústředně.

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích :

V mezistaničním úseku Bohumín - Ostrava hl.n. je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie – elektronický autoblok ABE-1, trojznakový obousměrný automatický blok. V mezistaničním úseku Ostrava hl.n. - Ostrava Svinov je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový obousměrný elektronický blok ABE-1 (odjezdová návěstidla jedné stanice jsou zároveň předvěstí vjezdových návěstidel druhé stanice).

Spádoviště :

Spádoviště levého nádraží je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením „KOMPAS 3“. Výhybky pod svážným pahrbkem jsou obsluhovány automaticky tímto zařízením.

Výhybky jsou vybaveny plynovým ohřevem výhybek. K regulaci rychlosti spouštěných vozidel jsou pod svážným pahrbkem vloženy tři svazky elektropneumatických brzd. Kolejové brzdy jsou ovládány automaticky podle zjištěných parametrů jednotlivých odvěsů nebo ze stavědla St 2 OL signalistou.

Spádoviště pravého nádraží ŽST Ostrava hl.n. je umístěno po pravé straně hlavních kolejí mezi vjezdovým kolejištěm OMH a směrovým kolejištěm pravého nádraží (ve směru od začátku ke konci trati). Má jeden svážný pahrbek s jednou přísunovou kolejí. Výhybky v přísunové cestě na svážný pahrbek jsou stavěny ústředně výpravčím ŘS-OP. Výhybky pod svážným pahrbkem jsou obsluhovány ústředně z ovládacího pultu spádovištního stavědla St 2 OP signalisty St 2 OP. Obsluha výhybek pod svážným pahrbkem je prováděna elektricky pomocí dvupolohových výměnových radičů umístěných na manipulačním pultu se světelným kolejovým reliéfem na stavědle St 2 OP. Výhybky jsou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek. Kolejiště na spádovišti a směrové kolejiště jsou vybaveny světelnými seřadovacími návěstidly. K regulaci rychlosti spouštěných vozidel jsou pod svážným pahrbkem vloženy dva sledy elektropneumatických kolejových brzd. Kolejové brzdy jsou ovládány ze stavědlové věže spádovištního stavědla St 2 OP ze dvou ovládacích pultů signalisty - operátora kolejových brzd.

Žst. Bohumín, obvod Bohumín Vrbice :

ŽST Bohumín leží v km 275,908 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati (Čadca ŽSR) - Státní hranice CZ/SK - Bohumín – Přerov.

Stanice Bohumín tvoří tyto celky:

- odstavné nádraží
- odstavné nádraží DKV
- osobní nádraží
- MEXIKO
- THÚ
- levé přednádraží
- pravé přednádraží
- Bohumín Vrbice

Staniční zabezpečovací zařízení :

ŽST Bohumín je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie elektronické stavědlo (ESA) typ ESA-11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích :

V traťovém úseku Bohumín, obvod Bohumín Vrbice - Ostrava hl.n. je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie, (soustředěný obousměrný elektronický trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz typu ABE-1).

V traťovém úseku (Chalupki PKP) státní hranice CZ/PL - Bohumín Vrbice je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie automatické hradlo AH - 88A bez oddílových návěstidel.

Spádoviště :

Spádoviště Bohumín Vrbice je umístěno po pravé straně (od začátku trati) ostravského zhlaví. Má jeden svážný pahrbek s jednou přisunovou kolejí. Pro jízdu do výtažné koleje 616a mimo svážný pahrbek jsou výhybky stavěny ústředně výpravčím Vrbice. Pro jízdu do výtažné koleje 616a z kolejí 616 – 628 přes svážný pahrbek jsou výhybky stavěny ústředně výpravčím Vrbice, při předání obsluhy na Spádovištní stavědlo jsou výhybky stavěny místně signalistou St 14, které je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením 1. stupně, umožňujícím po předání obsluhy z JOP na St 14 provádění rozřadovacích prací s individuálním ústředním ovládáním výhybek ze St 14.

Ke regulaci rychlosti spouštěných vozidel je spádoviště vybaveno 6-ti článkovou jednokolejnicovou kolejovou brzdou univerzální (dále jen JKB-U). Ovládání kolejové brzdy je elektropneumatické, je prováděno z ovládacího pultu pomocí regulační soupravy s pěti brzdovými stupni, obsluhu provádí signalista St XII.

V současné době je posun spouštěním ze svážného pahrbu zakázán, vzhledem k tomu, že kolejová brzda je vypnutá z činnosti.

2.2 Trať č.321 Ostrava-Kunčice – odb. Odra – Ostrava-Svinov – (Polanka nad Odrou)

Úsek Ostrava-Kunčice-odb. Odra-Polanka nad Odrou :

Začátek trati:	Český Těšín km 319,020
Konec trati:	Polanka nad Odrou km 258,633
Zábrzdna vzdálenost:	1000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	350 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	700 metrů
Provoz:	obousměrný
Rozchod kolejí:	1435 mm
Trakční soustava:	3 kV ss
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Odbočka Odra – Polanka nad Odrou
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	80 km/h

Úsek Odbočka Odra – Ostrava-Svinov :

Začátek trati:	Odbočka Odra km 37,560
Konec trati:	Ostrava - Svinov km 262,246

Zábrzdna vzdálenost:	1000 m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	350 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	700 metrů
Provoz:	obousměrný
Rozchod kolejí:	1435 mm
Trakční soustava:	3 kV ss
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1, odbočka Odra řízena z CDP Přerov
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	80 km.h.

Žst. Ostrava-Kunčice :

ŽST Ostrava-Kunčice leží v km 7,805 dvoukolejné trati Ostrava hl.n., uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, která je v úseku Vratimov – Valašské Meziříčí jednokolejná, v úseku Ostrava hl.n. - Ostrava-Kunčice elektrifikovaná a dále v km 30,485 dvoukolejné elektrifikované trati Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou.

Traťové úseky Odbočka Odra – Výhybna Polanka nad Odrou a Odbočka Odra – Ostrava-Svinov jsou jednokolejné.

Staniční zabezpečovací zařízení :

ŽST je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie elektronické stavědlo (ESA) typ ETB s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích :

V přilehlém dvoukolejném mezistaničním úseku mezi stanicemi Ostrava-Kunčice – Ostrava- Vítkovice je jednosměrný automatický blok 3. kategorie, který je integrován do SZZ ETB.

Dvoukolejné traťové úseky Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice a Ostrava hl.n., Obvod Ostrava střed – Ostrava-Kunčice jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie - trojznakovým automatickým blokem pro obousměrný provoz, které jsou integrovány do SZZ ETB.

Dvoukolejný traťový úsek mezi stanicemi Ostrava-Kunčice - Vratimov je vybaven TZZ 3. kategorie - obousměrný automatický blok bez oddílových návěstidel, který je integrován také do SZZ ETB.

Spádoviště :

V ŽST Ostrava-Kunčice se nachází jeden svážný pahrbek, který je situován na jižní (bartovické) straně ŽST.

K usměrnění rychlosti jednotlivých vozů a skupin vozů ze svážného pahrbku slouží ve stanici dvě šestičláňkové jednopásové kolejové brzdy (JKB-DV). Brzdy mají elektropneumatický pohon.

Žst. Ostrava-Vítkovice :

Železniční stanice Ostrava-Vítkovice leží v km 34,048 dvoukolejné trati Český Těšín – Odbočka Odry. Traťové úseky Odbočka Odry – Výhybna Polanka nad Odrou a Odbočka Odry – Ostrava Svinov jsou jednokolejné.

Staniční zabezpečovací zařízení :

Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie s cestovou volbou jízdních cest typu RZZ.

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích :

Ve směru Ostrava-Kunčice i Odbočka Odry je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový jednosměrný automatický blok.

2.3 Trať č.323 Ostrava hl. n. - Ostrava-Kunčice

Úsek Ostrava uhelné nádraží – Ostrava – Kunčice :

Začátek trati:	Ostrava uhelné nádraží km 0,000
Konec trati:	Ostrava - Kunčice km 7,805
Zábrzdna vzdálenost:	pro úsek Ostrava uhelné – Ostrava střed 700 m pro úsek Ostrava střed – Ostrava - Kunčice 1000m
Největší délka vlaku osobní dopravy:	200 metrů
Největší délka vlaku nákladní dopravy:	600 metrů
Provoz:	obousměrný
Rozchod kolejí:	1435 mm
Trakční soustava:	3 kV ss
Organizování a provozování drážní dopravy podle:	SŽDC D1.
Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:	100 km.h.

Žst. Ostrava střed :

Železniční stanice Ostrava střed leží v km 2,972 trati Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice elektrifikována.

Staniční zabezpečovací zařízení

ŽST Ostrava střed je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři na řídicím stavědle ŽST Ostrava hl. n. Je dálkově řízena.

Traťové zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Ostrava střed – Ostrava-Kunčice je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie – elektronický trojznakový obousměrný automatický blok ABE-1.

3. Technické řešení

ŽST začleněné do předmětné studie proveditelnosti budou vybaveny staničními zabezpečovacími zařízeními (SZZ) 3. kategorie, které umožní dálkové ovládání nebo budou stávající SZZ upravena tak, aby umožňovala začlenění do systému dálkového ovládání. SZZ budou vybavena dálkovou diagnostikou ZZ a technologií vedení elektronické dopravní dokumentace s využitím přenosu čísla vlaku. Rozsah zabezpečovaných prvků v kolejišti bude dán potřebami dopravní technologie v jednotlivých stanicích a navrženým kolejovým řešením. Zvláštní pozornost je třeba věnovat technologii spádovištních zabezpečovacích zařízení, zejména jejich počtu a rozsahu dle potřeb vlakovtorby v dané oblasti.

Obdobně budou řešena i traťová zabezpečovací zařízení (TZZ) příslušných mezistaničních úseků s využitím TZZ 3. kategorie případně bude po úpravě využita stávající technologie TZZ.

V případě ponechání úrovnových křížení silničních komunikací s tělesem železniční trati, budou tato vybavena přejezdovými zařízeními světelnými (PZS) se začleněním do systému dálkového ovládání a diagnostiky ZZ.

Propojení jednotlivých technologií ZZ bude provedeno metalickými a optickými kabely. Výstavbu kabelových tras je nutno koordinovat společně pro sdělovací a zabezpečovací zařízení, v ŽST vedených s využitím nově budovaných kabelovodů.

Umístění ZZ bude řešeno dle požadavků jednotlivých technologií na prostředí buď v nově vybudovaných nebo ve stavebně upravených stavědlových ústřednách, případně technologických domcích.

Napájení ZZ bude řešeno ve spolupráci se zpracovateli částí silnoproudá technologie nebo trakční vedení (TV).

V Olomouci, duben 2016

Ing. Petr Pavlík

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

5. Silnoproudá zařízení a rozvody

Trat' č. 270 (Polanka nad Odrou - Ostrava - Svinov - Ostrava hl. n. – Bohumín Vrbice)

Kabelové rozvody nn

Žst. Polanka nad Odrou

Silnoproudé rozvody pro napájení nn, transformovna a rozvodna nn uvedeny do provozu v roce 2003. V rámci modernizace úseku Studénka Ostrava.

Žst. Ostrava - Svinov

Silnoproudé rozvody pro napájení nn, transformovna a rozvodna nn uvedeny do provozu v roce 2003. V rámci modernizace úseku Studénka Ostrava.

Žst. Ostrava hl.n.

Silnoproudé rozvody pro napájení nn, transformovny a rozvodny nn uvedeny do provozu v roce 1997. Transformovny rekonstruovány v roce 2003(T121), postavena T129 v roce 2008.

EOV

Žst. Polanka nad Odrou

Zařízení uvedeno do provozu v roce 2003. Napájení z TS, ovládání Farcom, z DK a z dispečinku.

Svinovské zhlaví – Rozvaděč 2ks, 12 výhybek, 81,4kW.

Jistebnické zhlaví – rozvaděč 1ks, 9výhybek 61kW.

Žst. Ostrava - Svinov

Zařízení uvedeno do provozu v roce 2003. Napájení z TS, ovládání Farcom, z ÚS a z dispečinku.

Ostravské zhlaví – Rozvaděč 2ks, 15 výhybek, 86,8kW.

Polanecké zhlaví – Rozvaděč 2ks, 11 výhybek 71kW.

Žst. Ostrava hl.n.

Ostrava ONV- napájení z TS T129, ovládání Farcom, St.2OP, ŘS, z dispečinku, 3ks rozvaděčů(REOV9,10,11) 21ks výhybek 136,8W,ařízení uvedeno do provozu od roku 2008.

Ostrava OMH – napájení z T128, ovládání Farcom,St.2OL,ŘS,z dispečinku 1ks rozvaděče(REOV8),6ks výhybek 40,7kW.

Ostrava OL napájení z T127, ovládání Farcom,St.2OL,ŘS,z dispečinku 1ks rozvaděče(REOV7),6ks výhybek 44,2kW.

Ostrava OP – napájení z TS 126, ovládání Farcom,ŘS, z dispečinku,7ks rozvaděčů (REOV1.3,1.4,2,3,4,5,6) 58 výhybek 207,4kW.

Ostrava ŘS – Napájení z TČD1006, ovládání Farcom, St.OB1,dispečink,2ksrozděče (REOV1.1,1.2), 11ks výhybek, 86kW (2008).

Ostrava KO – napájení z TČD 1006, ovládání Farcom,DK Střed, dispečink, 2ks rozvaděče (REOV2,3), 11ks výhybek 65,4kW(2007.)

Ostrava OBS – napájení z TČD1005, ovládání Farcom 1ks rozvaděč (REOV4), 12ks výhybek 37,8kW (2005).

OSVĚTLENÍ

Žst. Polanka nad Odrou

Venkovní osvětlení uvedeno do provozu v roce 2003. Venkovní osvětlení na TP 96ks 24,5kW. Ovládání Farcom, z DK, Ostrava Svinov ÚS, Dispečink.

Žst. Ostrava - Svinov

Venkovní osvětlení uvedeno do provozu v roce 2003, rozvaděče OV rekonstruovány v roce 2011-13.

osvětlovací věže 20ks 38kW, 17ks JŽ 5,45kW. Ovládání Farcom, ÚS, dispečink.

Osvětlení nástupišť a podchodů do provozu 2003, výkon 38kW.

Žst. Ostrava hl.n.

Ostrava ONV

Zařízení uvedeno do provozu v roce 1997.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 11ks,4ks JŽ. Ovládání z St.4OL,St.2OL výkon 35.6kW.

Ostrava OL

Zařízení uvedeno do provozu v roce 1997.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 13ks,. Ovládání z St.2OL,dispečink výkon 48.1kW.

Ostrava OMH

Zařízení uvedeno do provozu v roce 1997.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 7ks,4JŽ. Ovládání ze stanoviště OMH.

Osvětlení nástupiště, 18ks JŽ+2ks PS, ovládání, St.2OL, Farcom, ŘS, rekonstrukce 2011, 20kW.

Ostrava OP

Zařízení uvedeno do provozu v roce 1997.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 11ks. Ovládání St.2OP, dispečink výkon 48.1kW.

Ostrava ŘS

Zařízení uvedeno do provozu v roce 1997. Dálkové ovládání a výzbroj rozvaděčů rekonstrukce v roce 2011.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 31ks. Ovládání Farcom, ŘS, dispečink

Ostrava OS

Zařízení uvedeno do provozu 2008, venkovní osvětlení svítidla na TP 25ks, JŽ12 22ks. 9,25kW napájené z ROV, ovládání Farcom, z ŘS, dispečink.

Osvětlení nástupiště 1.,2. do provozu 2002, rekonstruována 2011, ovládání Farcom, ŘS, dispečink, 9,6kW. Nástupiště 4.,5., rekonstrukce 2007, ovládání Farcom, ŘS, dispečink, 10kW.

Ostrava KO

Zařízení uvedeno do provozu v roce 2007.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 21ks,. Ovládání Farcom z St.1OB, dispečink 50.9kW

Ostrava OBS

Zařízení uvedeno do provozu v roce 2007.

Venkovní osvětlení řešeno osvětlovacími věžemi 12ks,. Ovládání Farcom z St.1OB.

Trat' č. 321 (Ostrava - Kunčice - odb. Odra- Ostrava-Svinov)

Kabelové rozvody nn

Žst. Ostrava - Vítkovice

Stav silnoproudých rozvodů odpovídá době zřízení - uvedeny do provozu v roce 1968. Transformovna 22/0,4kV a rozvodna nn pro napájení silnoproudého rozvodu byla nově rekonstruována v roce 2011.

EOV

Žst. Ostrava - Vítkovice

Zařízení uvedeno do provozu v roce 1974 a technický stav odpovídá době zřízení. Napájení EOV z trafostanice, ovládání z DK.

Svinovské zhlaví 11 výhybek 28 topných tyčí, výkon 38,8kW.

Kunčické zhlaví 11 výhybek 28 topných tyčí, výkon 52,8kW.

OSVĚTLENÍ

Žst. Ostrava - Vítkovice

Venkovní osvětlení uvedeno do provozu v roce 1965 jedná se o 30ks JŽ 12. Ovládané z DK,7,5kW.

Osvětlení nástupiště, zařízení v provozu od 2000, Napájení z TS, 1ks rozvaděč, 13.1kW.

Trat' č. 323 (Ostrava hl. n. - Ostrava – Kunčice)

Kabelové rozvody nn

Žst. Ostrava - střed

Silnoproudé rozvody pro napájení nn, transformovny a rozvodny nn uvedeny do provozu v roce 2007.

Žst. Ostrava - Kunčice

Stav silnoproudých rozvodů odpovídá Silnoproudé době zřízení - uvedeny do provozu v roce 1968.. Částečná rekonstrukce hlavních napájecích kabelů nn (hlavní větev) proběhla v roce 2000. Ostatní kabelový rozvod kabelových skříní napájecí zařízení a stávající objekty zachován bez úprav. Transformovna 22/0,4kV a rozvodna nn pro napájení silnoproudého rozvodu rekonstruována v roce 2006.

EOV

Žst. Ostrava - Kunčice

Zařízení uvedeno do provozu v roce 2000. Napájení z TS, ovládání z DK.
Zhlaví Ostrava Bártovice – 19 výhybek, 76 topných tyčí, výkon 86,4kW.
Zhlaví Ostravské – 38 výhybek 192 topných tyčí, výkon 157,2kW.
Nákladiště+spádoviště – 15 výhybek 44 topných tyčí, výkon 54kW.

Žst. Ostrava - střed

Ostravské zhlaví – napájení TČD Centrum, ovládání Farcom, z DK, z dispečinku 1ks rozvaděče(REOV1), 6ks výhybek 40kW(2007).
Kunčické zhlaví – napájení z TS Střed, ovládání Farcom, z DK, z dispečinku, 1ks rozvaděče(REOV2), 6ks výhybek 37,3kW(2007).

OSVĚTLENÍ

Žst. Ostrava - Kunčice

Venkovní osvětlení uvedeno do provozu 2000, 17ks JŽ12, 22ks osvětlovací věže, ovládání z DK 63,25kW.
Osvětlení nástupiště uvedeno do provozu 2001, rekonstrukce 2009, ovládání z DK, 25,9kW.

Zast. Ostrava - Stodolní

Osvětlení nástupiště a podchodu do provozu 2007, ovládání Farcom,ŘS,dispečink, 34 kW.

Žst .Ostrava - střed

Zařízení uvedeno do provozu v roce 2007.
Venkovní osvětlení řešeno osvětlením na TP 49ks 12,75kW. Ovládání z DK, dispečink.
Osvětlení nástupiště provedeno 24ks peronních stožárků(PS), výkon 1,8 Kw.

V Olomouci, duben 2016

Ing. Martin Množil
MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.

6. Trakční vedení

Trat' č. 270 (žst. Ostrava - Svinov a žst. Ostrava hl. n.)

Dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo vybudováno v roce 1962. Během provozu bylo trakční vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci sanací poklesových kotlin, při rekonstrukcích, při dotrolejování kolejí a při úpravách v rámci stavby silničních nadjezdů.

Trakční podpěry jsou převážně původní (mimo žst. Svinov a severního zhlaví žst. Ostrava, kde proběhla rekonstrukce ve stavbě Modernizace Studénka – Ostrava) a frýdeckého nástupiště, které bylo elektrizováno ve stavbě Elektrizace Ostrava – Kunčice). Stožáry jsou ocelové trubkové typu T a ocelové příhradové typu BP, u hlavních kolejí je kompenzované vedení - trolej 150mm²Cu, nosné lano 120mm²Cu, tah v troleji i nosném lanu 15kN. Zesilovací vedení 1x 120 mm²Cu je v úseku Polanka – O. Svinov, v úseku od TM Svinov po SpS Ostrava je 2x 240 mm²AlFe (připravuje se akce na výměnu ZV za Cu), od SpS Ostrava směr Bohumín je 1x 120 mm²Cu. Vedlejší koleje žst Ostrava hl. n., zejména v části Ostrava Mariánské Hory, Ostrava Nová Ves, Ostrava levé a pravé přednádraží mají polokompenzované vedení - trolej 100mm²Cu, nosné lano 50mm²Bz, tah v troleji 10kN, nosné lano kotveno pevně.

Celkový stav TV odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Trakční vedení tratě Ostrava Svinov – Ostrava hl.n. a žst. Ostrava hl. n. je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Napájecí body trakčního vedení jsou:

- SpS Polanka nad Odrou, která má 6 vývodů pro připojení na trakční vedení kol. č. 1 a 2 žst. Polanka nad Odrou, kol. č. 1 a 2 tratě Polanka – Svinov a kol. č. 1 a 2 tratě Polanka (Svinov) – odb. Odra. Budova je stávající z roku 1963, technologie SpS je po rekonstrukci.
- TM Ostrava Svinov, která má 6 napájecích vývodů, připojení do kol. č. 1 a 2 žst. Ostrava Svinov, kol. č. 1 a 2 tratě Ostrava Svinov – Ostrava hl. n., a do kol. č. 6 žst. Ostrava Svinov (směr odb. Odra) a do tratě Ostrava Svinov – Ostrava Třebovice (směr Opava). Budova je stávající z roku 1963, technologie TM je po rekonstrukci z roku 2005.
- SpS Ostrava, která byla vybudována v rámci akce „Elektrizace trať. úseku včetně PEÚ žst. Ostrava hl. n. - žst. Ostrava Kunčice“ v roce 2008, má 6 vývodů pro připojení kolejí č. 1 a 2 žst. Ostrava hl. n., kolejí č. 601, 602 (směr O. Kunčice) a 2 vývody pro napájení EPZ.

Rozsah zatrolejování:

- Žst. Ostrava Svinov – kol. č. 1, 2, 3-7, 9-11, 4, 6, 8-10, 12
- Žst. Ostrava hl. n. – kol. č. 1, 2, 3, 5-7, 4, 6-10, 204, 206-214, 216-222, 224-238, 240-250, 252-262, 304, 306-312 (OMH), 301-331 (depo), 403-411, 413-425, 427-441, 443-457, 459-461, 509-515, 517-521, 523-525, 601-603, 602-604, 801-802, 803-804, 814, 822-825.

Trat' č. 321 (žst. Ostrava Kunčice - odb. Odra)

Dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Původní trakční vedení bylo vybudováno v roce 1965. Během provozu bylo trakční vedení částečně rekonstruováno a upravováno při obnovách kolejí a výhybek, v rámci sanací poklesových kotlin.

Trakční podpěry jsou převážně původní (mimo žst. Ostrava Kunčice, kde proběhla částečná rekonstrukce ve stavbě Sanace v roce 2001). Stožáry jsou ocelové trubkové typu T a ocelové příhradové typu BP, u hlavních kolejí je kompenzované vedení - trolej 150mm²Cu, nosné lano 120mm²Cu, tah v troleji i nosném lanu 15kN, bez zesilovacího vedení. Vedlejší koleje žst. Ostrava Kunčice a žst. Ostrava Vítkovice mají kompenzované vedení - trolej 100mm²Cu, nosné lano 50mm²Bz, tah v troleji i nosném lanu 10kN.

Celkový stav TV odpovídá době provozu a tehdy platným normám a předpisům. Vedení tratě Ostrava Kunčice – Ostrava Vítkovice – odb. Odra – Svinov (Polanka) je morálně a technicky zastaralé, nesplňuje provozní a bezpečnostní požadavky, kladené na zařízení moderních železničních tratí s parametry pro vyšší rychlosti.

Napájecí body trakčního vedení jsou:

- TM Vratimov, která má 8 napájecích vývodů, připojení do kol. č. 1 a 2 žst. O. Kunčice (směr O. Střed), kol. č. 3 a 5 žst. O. Kunčice (směr O. Vítkovice), kol. č. 1 a 2 trati O. Kunčice – O. Bártovice, a rezervu pro kol. č. 1 a 2 trati O. Kunčice – Vratimov (směr F. Místek). Budova je stávající z roku 1965, technologie je po rekonstrukci z roku 2008.
- SpS Polanka nad Odrou – viz. popis u trati č. 270

Rozsah zatrolejování:

- Žst. Ostrava Kunčice – kol. č. 1, 2-6, 3, 5-9, 11-15, 19-25, 27-35, 37-45
- Žst. Ostrava Vítkovice – kol. č. 1-3, 2-4

Trat' č. 323 (žst. Ostrava hl. n. - žst. Ostrava - Kunčice)

Dotčený úsek je elektrizován stejnosměrnou trakční soustavou DC 3kV. Trakční vedení bylo vybudováno v roce 2008 v rámci akce „Elektrizace tratí. úseku včetně PEÚ žst. Ostrava hl. n. - žst. Ostrava Kunčice“. Stožáry jsou ocelové trubkové typu TS a ocelové příhradové typu DS a BP, u hlavních kolejí je kompenzované vedení - trolej 150mm²Cu, nosné lano 120mm²Cu, tah v troleji i nosném lanu 15kN a zesilovací vedení 120 mm²Cu. Na stožárech je zavěšen závěsný kabel 22kV pro napájení silnoproudých zařízení.

Napájecí body trakčního vedení jsou:

- SpS Ostrava, viz. popis u trati č. 270
- TM Vratimov, viz. popis u trati č. 321

Rozsah zatrolejování:

- Žst. Ostrava Střed – kol. č. 701, 70-704

V Brně, duben 2016

Ing. Pavel Odehnal

SUDOP BRNO, spol. s r.o

7. Dopravní technologie

1. Úvod

Cílem zpracování studie proveditelnosti „Uzel Ostrava“ je vytvoření komplexního koncepčního materiálu jako podkladu pro stanovení přesného zadání přípravy konkrétních staveb Modernizace uzlu Ostrava, který bude zároveň sloužit jako podklad pro financování těchto staveb z fondů EU. Předpokládá to detailně zanalýzovat současný stav infrastruktury a provozu, definovat požadavky železničního provozu všech segmentů dopravy (dálkové a regionální osobní, nákladní) v jednotlivých časových horizontech (krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý výhled). Na tyto požadavky navrhnout dopravní technologii a potřebnou železniční infrastrukturu v jednotlivých časových variantách s nezbytným ekonomickým vyhodnocením.

2. Rozsah řešené oblasti:

Po potřeby zpracování studie proveditelnosti je uzel Ostrava vymezen těmito hraničními dopravami:

- Na trati č. 270 ze směru Přerov výhybnou Polanka nad Odrou
- Na trati č. 321 ze směru Opava železniční stanicí Ostrava – Třebovice
- Na trati č. 270 ze směru Bohumín ŽST Ostrava hl.n., obvodem Ostrava – Hrušov
- Na trati č. 323 na směru Ostrava hl.n., Ostrava střed železniční stanicí Ostrava – Kunčice
- Na trati č. 321 na směru Český Těšín železniční stanicí Ostrava – Bártovice

Železniční uzel Ostrava je jedním z nejvýznamnějších železničních uzlů v železniční síti ČR. Reprezentuje jej především ŽST Ostrava hl.n., která je svým rozsahem infrastruktury největší železniční stanicí na síti SŽDC. Je součástí Ostravské aglomerace, kterou můžeme v železniční dopravě vymezit stanicemi Český Těšín – Karviná hl.n. – Bohumín na severu, stanicemi Bohumín – Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov- Studénka na ose sever – jih. Směr západ – východ drží tratě Opava východ - Ostrava-Svinov – Ostrava Kunčice – Český Těšín. Kruh jmenovaných tratí kolem Ostravské aglomerace jak vidíme se uzavírá opět ve stanici Český Těšín. Tento okruh protíná spojení do Beskyd Ostrava hl.n.- Ostrava střed – Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek. Srdcem takto popsané železniční aglomerace zůstává ŽST Ostrava hl.n. i když v osobní dopravě za ní svým významem nezaostává ŽST Ostrava- Svinov.

V Ostravské aglomeraci již prošly optimalizací nebo modernizací stanice Studénka, Jistebník, výhybna Polanka nad Odrou, Ostrava-Svinov, Bohumín, Dětmárovice, probíhá optimalizace stanice Český Těšín a projekčně je připravena optimalizace stanic Louky nad Olší, Karviná hl.n. Realizována byla i elektrizace trati Ostrava-Svinov – Opava východ. Stranou stavební pozornosti zůstává traťový úsek Ostrava-Svinov/Polanka nad Odrou – Český Těšín a úsek Ostrava Kunčice – Frýdek-Místek. Zbývajícimu úseku Ostrava hl.n. – Ostrava střed – Ostrava Kunčice můžeme k dobru započítat nedávno dokončenou elektrizaci, která umožnila zavedení nových linek regionální železniční osobní dopravy a využíván je tento úsek i pro dálkovou osobní dopravu.

Železniční uzel Ostrava je součástí sítě TEN-T, konkrétně prioritního projektu Balticko – Adriatického koridoru s významem jak pro nákladní, tak i pro osobní železniční dopravu. V současně dokončované revizi politiky TEN-T je uzlu Ostrava přiřazen status tzv.primárního uzlu TEN-T, z čehož plynou požadavky na zajištění požadovaných parametrů dle příslušných nařízení

o evropské železniční síti. Z tohoto pohledu tak uzel Ostrava musí být schopen plnit požadavky mezinárodní dálkové osobní železniční dopravy, tranzitní nákladní železniční dopravy a kombinované nákladní dopravy v podobě napojení na terminály kombinované dopravy a logistická centra. Z pohledu celostátního je význam uzlu Ostrava odvozen primárně z jeho polohy na trasách II. a III. tranzitního železničního koridoru. Požadavky na uzel Ostrava jsou v tomto ohledu poplatné požadavkům vyplývajících z koncepce modernizace tranzitních koridorů, zejména vnitrostátní dálkové dopravy. Význam uzlu Ostrava pro regionální dopravu je přímo úměrný velikosti a hustotě celé aglomerace ostravského regionu, čítajícího cca 1 mil. obyvatel. Požadavky regionální dopravy zejména na počty vlakových linek a jejich četnost doplňují již dost vysoké nároky na jeho výkonnost. Při hodnocení potřeb rozvoje železniční sítě a jejich prioritizace v Dopravních sektorových strategiích, byla zejména z výše uvedených důvodů vyhodnocena Modernizace železničního uzlu Ostrava jako jedna z hlavních priorit pro střednědobý horizont (2014 –2023).

3. Základní informace ke stanicím

Počínaje výhybnou Polanka nad Odrou jsou dále uvedeny stanice Ostrava-Svinov, Ostrava hl.n., Ostrava střed, Ostrava-Kunčice, Ostrava-Vítkovice a dále stanice ležící mimo uzel Ostrava a to vlaková a seřadovací Český Těšín a stanice Bohumín obvod Vrbice. I tento obvod se svázným pahrbkem byl v minulosti využíván pro vlakové a řadící práce. Účelem je upozornit, že na severní Moravě je v současnosti pět vlakové nevyužitých seřadovacích obvodů se svázným pahrbkem a to Ostrava hl.n., pravé nádraží a levé nádraží, Ostrava-Kunčice, Český Těšín, Bohumín Vrbice, což bude zohledněno při navrhování výhledové železniční infrastruktury Ostravského uzlu.

Pro celoroční údržbu a čištění osobních vozů je ve stanici Bohumín v provozu pracoviště technické a hygienické údržby (THÚ) pro celou severní Moravu vybavené fekální kolejí, halovou myčkou a halou provozního ošetření souprav. Vozy od vlaků končících mimo stanici Bohumín jsou na THÚ naváženy soupravnými vlaky a to především ve večerních hodinách. U souprav vlaků dálkové osobní dopravy končících v průběhu dne mimo THÚ (Ostrava hl.n., Havířov) a obracející zpět na výchozí vlaky dálkové dopravy si zajišťují dopravci vratné čištění svými pracovníky bez doplňování vody (dobírá se v Praze).

Na pokyn zadavatele je dále uzel Ostrava rozdělen podle zaústěných tratí na tři části:

1. trať č. 270 (Polanka nad Odrou - Ostrava - Svinov - Ostrava hl. n. – Bohumín Vrbice)
2. trať č. 321 (Ostrava - Kunčice - odb. Odra- Ostrava-Svinov)
3. trať č. 323 (Ostrava hl. n. - Ostrava – Kunčice)
4. Navíc je přidán traťový úsek Ostrava-Svinov –Opava východ

Pro každou část :

je zanalyzován současný rozsah infrastruktury z pohledu dopravní technologie

je analýza současného stavu provozu a problematika místa z hlediska kapacity

jsou definovány požadavky železničního provozu všech segmentů dopravy (dálkové a regionální osobní, nákladní) v jednotlivých časových horizontech (krátkodobý, střednědobý a dlouhodobý výhled) – samostatně popsáno v části „Definování požadavků železničního provozu všech segmentů dopravy v jednotlivých časových horizontech“

trať č. 270 Polanka nad Odrou - Ostrava - Svinov - Ostrava hl. n. – Bohumín Vrbice

Jedná se o páteřní traťový úsek celého uzlu a proto jsou zde v některých částech uváděny i údaje za jiné traťové úseky aglomerace tak, aby tato byla podchycena i jako celek.

a) Zanalyzování současného rozsah infrastruktury z pohledu dopravní technologie

1.1. Základní informace k úseku Polanka nad Odrou - Ostrava hl.n. – Bohumín

Začátek trati: Bohumín - km 275,908, konec trati: Přerov km 180,400

Zábrzdňá vzdálenost: 1000 m

Největší délka vlaku osobní dopravy: 300 metrů

Největší délka vlaku nákladní dopravy: 690 metrů

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 4 ‰ Od konce k začátku trati 4 ‰

Provoz: pravostranný

Rozchod kolejí: 1435 mm

Trakční soustava: 3 kV ss

Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Přerov – Polanka n.O.

Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích:

Bohumín - Ostrava hl. n. 140 km/h

Ostrava hl. n. - Prosenice 160 km/h

1.2. Stanice

1.2.1. Výhybna Polanka nad Odrou

Důvodem podání základních informací k výhybně je zásah do její infrastruktury v navrhovaném stavu.

Výhybna Polanka nad Odrou leží v km 257,913 dvoukolejné elektrizované trati Bohumín - Přerov, která je odbočnou pro trať Český Těšín – Odbočka Odra - Polanka nad Odrou.

Vlečky

Vlečka „Českomoravský štěrk, a.s., vlečka překladiště Polanka“ je zaústěna do celostátní dráhy ve výhybně Polanka nad Odrou výhybkou č. 22 do koleje č. 8, v km 257,479 (na jistebnickém). Vlečka se stýká s dráhou vlečkou „Vlečka TSR Polanka“ je zaústěna do celostátní dráhy ve

výhybně Polanka nad Odrou na svinovském zhlaví, výhybkou číslo 7 do koleje číslo 8 v km 258,536, dále se stýká s vlečkou Českomoravské šterkovny, a.s. vlečka překladiště Polanka výhybkou číslo 117 (místo styku je v km 0,970), výhybkou číslo 118 (místo styku je v km 0,938) a výhybkou číslo 133, (místo styku je v km 0,131).

Vlečky navazující na kolejiště „Vlečky TSR Polanka“:

„Polanecká obchodní společnost a.s.“ - zaústěna výhybkou číslo 113, v km 0,073.

„STRABAG ČR, a.s. Ostrava Svinov“ – „úřední povolení“ bylo zrušeno v r.2007

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
1	849	S1 – L1	hlavní staniční, TV
2	817	S2 – L2	hlavní staniční, TV
3	816	S3 – L3	dopravní kolej, TV
3a	57	Se5 – Se10	spojková kolej, TV
4	763	S4 – L4	dopravní kolej, TV
5	764	S5 – L5	dopravní kolej, TV
6	697	S6 – L6	dopravní kolej, TV
7	669	S7 – L7	dopravní kolej, TV
8	830	S8 – L8	omezený dopravní program, TV
9	689	S9 – L9	dopravní kolej, bez TV
112	704	S112 – L112	vlečková kolej, TV
114	666	S114 – L114	vlečková kolej, TV
116	590	S116 – L116	vlečková kolej, bez TV

118	543	S118 – L118	vlečková kolej, bez TV
120	528	S120 – L120	vlečková kolej, bez TV

Staniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení ESA 11 ovládané z CDP Přerov je zařízení 3. kategorie s možností předání obsluhy na místní ovládání.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničních úsecích Jistebník – Polanka n.O. – Ostrava-Svinov i směr Odbočka Odra je traťové zabezpečovací zařízení (TZZ) trojznakový automatický blok 3. kategorie, typu ABE-1 pro obousměrný provoz.

1.2.2. Železniční stanice Ostrava-Svinov

Železniční stanice Ostrava-Svinov leží v km 261,869 dvoukolejné elektrizované trati Bohumín – Přerov. Je stanicí:

odbočnou - v km 261,869 pro jednokolejnou trať Ostrava-Svinov – Opava východ.

- v km 3,871=261,869 pro jednokolejnou trať Odbočka Odra – Ostrava-Svinov. Z Odbočky Odra pokračuje dvoukolejná trať směr Český Těšín.

Nástupiště

Ve stanici jsou 4 úrovně, otevřená, ostrovní, nástupiště:

číslo 1 mezi kolejí číslo 14 a 12. Nástupištní hrana v délce 160 m, zastřešení v délce 120 m.

číslo 2 mezi kolejí číslo 8 + 8a a 6. Nástupištní hrana u koleje číslo 8 v délce 152 m, u koleje číslo 8a v délce 134 m, u koleje číslo 6 v délce 310 m, zastřešení v délce 190 m.

číslo 3 mezi kolejí číslo 4, 4a a 2. Nástupištní hrana u kolejí číslo 4 + 4a v délce 450m, u koleje číslo 2 v délce 450 m. Nástupištní hrana u koleje číslo 4 v délce 176 m, u koleje číslo 4a v délce 251 m, zastřešení v délce 190 m.

číslo 4 mezi kolejí číslo 1 a 3. Nástupištní hrana u koleje číslo 1 v délce 430 m, u koleje číslo 3 v délce 430 m, zastřešení v délce 190 m.

Přístupy na nástupiště jsou z městské komunikace bezbariérové pomocí samoobslužných výtahů u „severního podchodu“.

Podchody - navazují na vstupy / výstupy z nádražní odbavovací haly:

- severním podchodem - v km 261,941 (délka 72 m / šířka 6 m) propojuje nástupiště číslo 1, 2, 3, 4 s přednádražními prostory prostřednictvím pevných schodišť a výtahů.

- jižní podchod - v km 261,798 (délka 65 m / šířka 5 m), propojuje nástupiště číslo 1, 2, 3, 4 s přednádražními prostory prostřednictvím pevných a pohyblivých schodišť

Vlečky

Vlečka „Dalkia Česká republika – Třebovice“ je zaústěna do celostátní dráhy SŽDC v ŽST Ostrava-Svinov, do koleje číslo 1, koncovým stykem výhybky číslo 1 v km 262,426, do vlečky je zaústěna účelová kolej SŽDC, s.o. koncovým stykem výhybky číslo E1.

Vlečka „RAVEN SVINOV“ je napojena na celostátní dráhu SŽDC, v ŽST Ostrava-Svinov, v km 261,329, koncovým stykem výhybky číslo 26 z koleje číslo 20.

Vlečka „Účelové kolejíště SŽDC – OŘ PS Ostrava-Svinov“ odbočující v ŽST Ostrava-Svinov jsou koleje číslo:

- 16a - od konce výhybky číslo 6 po zarážedlo, 108m;
- 24a - od konce výhybky číslo G1 po konec výhybky číslo E1, 38m;
- 24 - od začátku výhybky číslo G1 po zarážedlo 38m;
- 26 - od konce výhybky číslo G1 po vrata garáže, 80m.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
1	741	S1 – L1	hlavní staniční, TV
2	782	S2 – L2	hlavní staniční, TV
3	694	S3 – L3	dopravní kolej, TV
4	228	S4 – Lc4	dopravní kolej, TV
4a	523	Sc4a – L4a	dopravní kolej, TV
5	651	S5 – L5	dopravní kolej, TV
6	587	S6 – L6	dopravní kolej, TV
7	651	S7 – L7	dopravní kolej, TV
8	174	S8 – Lc8	dopravní kolej, TV
8a	372	Sc8a – L8a	dopravní kolej, TV

9	640	S9 – L9	dopravní kolej, TV
10	789	S10-L10	dopravní kolej, TV
11	591	S11- L11	dopravní kolej, TV
12	175	S12 – Lc12	Kol.směr Ostrava-Třebovice,TV
13	602	zarážedlo - L13	Odjezdová kolej do Polanky n.O. a na Odbočku Odry, bez TV
14	218	S14 – Lc14	Vjezdová a odjezdová kolej směr Ostrava-Třebovice, kolej bez TV
15	457	zarážedlo – L5	L15 Odjezdová kolej do Polanky nad Odrou a na Odbočku Odry, bez TV

Staniční zabezpečovací zařízení

V ŽST Ostrava-Svinov je staniční zabezpečovací zařízení (SZZ) 3. kategorie, typ ESA 11

s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) v dopravní kanceláři ústředního stavědla, které ovládá dispoziční výpravčí.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov - Ostrava hlavní nádraží je traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový obousměrný elektronický automatický blok ABE-1. Odjezdová návěstidla jsou předvěstmi vjezdového návěstidla ŽST Ostrava hlavní nádraží.

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov - Odbočka Odry je traťové zabezpečovací zařízení

3. kategorie - trojznakový obousměrný elektronický automatický blok ABE-1

V mezistaničním úseku Ostrava-Svinov – Ostrava-Třebovice je zabezpečovací zařízení 3.

kategorie - automatické hradlo AH 83 bez oddílových návěstidel.

Dopravní technologie

Ve stanici na směně pracují tři výpravčí a operátor, společné stanoviště mají v 1. patře ústředního stavědla. Zajišťují dopravu ve vlastní stanici a dálkově řídí mezilehlé stanice na

odbočné trati Opava východ – Ostrava–Svinov. Odbočka Odra je řízena z CDP Přerov. Koleje č.1,3 a nástupiště č.4 jsou určeny pro vlaky na směr jízdy Přerov – Bohumín, koleje č.2 a 4+4a u nástupiště č.3 využívají vlaky na směr Bohumín – Přerov. U nástupiště č.2 a kolejí č.6, 8,8a jsou odbavovány regionální vlaky osobní dopravy na odbočné tratě, především směr Ostrava-Vítkovice a tranzitní osobní vlaky Opava východ – Ostrava-Vítkovice - Český Těšín. Nástupiště č.1 a koleje č.12,14 jsou určeny pro končící a výchozí vlaky osobní dopravy směr Opava východ. Nákladní vlaky jsou odbavovány na kolejích č.5,7,9,10,11. Většinou se jedná o tranzitní nákladní vlaky hlavní trati a úvratňové jízdy nákladních vlaků na rameni Ostrava hl.n. – Opava východ – Krnov a na vlečku elektrárny zapojenou do opavského zhlaví. Proti minulosti, kdy byly ve stanici až 3 posunující lokomotivy, jsou posunovací práce s nákladním vozem zcela minimalizovány. Vlakovou zajišťuje stanice Ostrava hl.n.

1.2.3. Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží

Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží - osobní nádraží leží v km 267,249 celostátní dráhy dvoukolejné elektrifikované železniční trati Bohumín - Přerov, je stanicí odbočnou pro trať Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, odbočuje v km 0,000 = km 267,029 tratě Bohumín – Přerov.

Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží - báňské nádraží (ÚS OB) leží v km 0,550 trati Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice elektrifikována.

Ostrava hlavní nádraží - báňské nádraží je stanicí odbočnou pro trať Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, odbočuje v km 0,000 = km 267,029 tratě Bohumín – Přerov.

Železniční stanice Ostrava hlavní nádraží se člení po provozní stránce na:

Ostrava hl. n. - osobní nádraží (OH),

Ostrava hl.n. - pravé nádraží (OP)

Ostrava hl.n. - levé nádraží (OL)

Ostrava hl.n. - báňské nádraží (OB)

Ostrava střed (OS)

Ostrava hl. n. - osobní nádraží (OH) tvoří :

hlavní staniční koleje číslo 1, 2, 101, 102, 101a, 102a, 101b, 102b, dopravní koleje číslo 2b, 3, 3c, 4, 5, 6, 7, 7b, 8, 10, 10a, manipulační koleje číslo 9, 9a, 21, 3h, 5h, 7h, seřadovací koleje číslo 12 - 26 (Balkán), kolejiště nákladového nádraží – komerčního obvodu (dále jen komerčního obvodu) a příslušné spojovací a kusé koleje.

Ostrava hl. n. - pravé nádraží (OP) tvoří:

skupina vjezdových a odjezdových kolejí číslo 204 - 222, skupina směrových kolejí číslo 224 - 262, koleje číslo 264 – 276, skupina vjezdových kolejí OMH číslo 304 – 312 a příslušné spojovací a kusé koleje.

Ostrava hl. n. - levé nádraží (OL) tvoří:

vjezdová a odjezdová kolej číslo 403, skupina odjezdových kolejí číslo 405 - 411, odjezdové koleje číslo 523 a 525, skupina vjezdových a odjezdových kolejí ONV číslo 509- 521, skupina manipulačních kolejí číslo 413 až 417, skupina směrových kolejí číslo 419 - 457, objížděcí koleje číslo 459 a 461 a příslušné spojovací a kusé koleje.

Ostrava hl. n. - báňské nádraží (OB) tvoří obvody:

uhelné nádraží (Uhn) se skupinou dopravních kolejí číslo 801 – 804 (s nástupišti č. 4 a 5), skupinou manipulačních kolejí číslo 814 – 831 a kolejovými spojkami vjezdové a odjezdové koleje (dále jen VOK) č. 601, 603, 602, 604, 606, 608, manipulační koleje číslo 610, 612, 616, 621 – 632, koleje TO Báňská č. 618, 620, spojovací koleje č. 92, 95, příslušné kolejové spojky a kusé koleje.

Ostrava střed (OS) tvoří :

dopravní koleje číslo 701, 702, 702a, 704, spojovací koleje číslo 91, 1H a příslušné kolejové spojky.

Vlečky

Na osobním nádraží odbočují tyto vlečky:

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka ODRA, část základní závod, odbočuje z mateční koleje kolejiště Balkán výhybkou číslo 40, druhé napojení je pokračováním výtažné koleje číslo 4v

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka ODRA, část uhelná služba, odbočuje výhybkou číslo 013 z koleje č. 101b a výhybkou č. 21 z výtažné koleje č. 9v

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka ODRA - Hrušov, odbočuje v místní části Hrušov výhybkou číslo 012 z pokračování koleje č. 102b

Vlečková síť OKD, Doprava a.s., Vlečka Báňská (mk Heřmanice) odbočuje v místní části Hrušov z koleje číslo 3hb výhybkou číslo 001

„Pošta Ostrava 02“ odbočuje z koleje číslo 21 výhybkami číslo 51 a 56

„SOKV Ostrava“ (SOKV = Středisko oprav kolejových vozidel) odbočuje na severním zhlaví z mateční koleje kolejiště Balkán výhybkou číslo 55 a na jižním zhlaví z koleje číslo 4a výhybkami číslo 110 a 112.

Na osobním nádraží odbočují dále tyto vlečky (nejsou provozovány)

„DEKTRADE – Ostrava Hrušov“ odbočuje v místní části Hrušov výhybkou číslo 005 –

„H-Zone, s.r.o. – Hrušov“ odbočuje v místní části Hrušov ze spojovací koleje mezi kolejemi číslo 3h a 3hb výhybkou číslo 002

„TSR Ostrava – Přívoz“ odbočuje ze spojovací koleje mezi kolejemi číslo 9a a 9v výhybkami číslo 23 a 26

Na levém nádraží odbočují tyto vlečky:

„Manipulační kolej 2b, Ostrava – levé nádraží, odbočuje výhybkou číslo 484XA z koleje 461b.

„TROJEK - Ostrava hl.n. – levé“ odbočuje z koleje číslo 461 výhybkou číslo 482.

Na pravém nádraží odbočují tyto vlečky:

„Ostravské opravny a strojírny, s.r.o.“ Ostrava odbočuje výhybkou číslo 205n severního zhlaví OP z 1. výtažné koleje.

„Ridera Bohemia“ odbočuje z koleje číslo 274 výhybkou číslo 247;

„OKV Ostrava (dále jen OKV)“ – zaústěná výhybkami č.: 333, 331, 279N, 271.

„Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. manipulační kolejiště Šverma“ odbočuje z koleje číslo 274 výhybkou číslo 241.

„LIBROS“ odbočuje z účelového kolejiště SŽDC výhybkou číslo U1.

„Vlečka SOKV“ odbočuje z vlečky OOS.

Koleje celostátní dráhy ve vlastnictví Českých drah a.s.:

Ve stanici Ostrava hl.n. - osobní nádraží se jedná o:

„RSM Olomouc - Manipulační koleje č.1T, 2T“ jsou zaústěny do dráhy celostátní Bohumín - Přerov v ŽST Ostrava hl.n. výhybkou č.25 v km 268,322 a jsou ukončeny zaráždlem kusé koleje v km 268,220. Stavební délka dráhy je 352 m.

„RSM Olomouc - Manipulační kolej č.2NM“ je zaústěna do dráhy celostátní Bohumín - Přerov v ŽST Ostrava hl.n. výhybkou č.26 v km 268,303 a je ukončena zaráždlem kusé koleje v km 268,580. Stavební délka dráhy je 268 m.

Koleje celostátní dráhy „DKV Olomouc – celostátní dráha“:

Ve stanici Ostrava hl.n. v obvodu - osobní a báňského nádraží se jedná o:

Kolejiště DKV Olomouc, PP Ostrava (THÚ - koleje č. 805, 806, 807), které je zaústěno do celostátní dráhy Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice v ŽST Ostrava hl. n.

koncem výhybky č. 548 v km 0,690 a zaústěno do celostátní dráhy Bohumín – Přerov koncem výhybky č. 97 v km 266,884. Stavební délka kolejí činí 1 412 m. Koleje č. 805 a 806 jsou ukončeny zaráždly.

Kolej č.805a - DKV Olomouc, PP Ostrava (THÚ) je zaústěna do celostátní dráhy Bohumín - Přerov v ŽST Ostrava hl. n. koncem výhybky č. 95 v km 266,921 a končí zaráždlem kusé koleje č. 805a v km 0,045. Stavební délka koleje činí 129 m.

Na báňském nádraží odbočují tyto vlečky:

„SLEZSKOMORAVSKÁ DRÁHA a.s.“ odbočuje výhybkou č. 901 ze spojovací koleje č. 605 – vlečka není provozována

„BUDOUCNOST“ odbočuje výhybkou č. 642 z koleje č. 606a.

Koleje celostátní dráhy ve vlastnictví Českých drah a.s.:

Ve stanici Ostrava hl.n. v obvodu báňského nádraží se jedná o:

„Manipulační koleje č. 631 a 632“ zaústěny výh. č. 614 v km 0,881 v ŽST Ostrava báňské n. do dráhy celostátní Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí a jsou ukončeny zaráždlem v km 1,182. Stavební délka dráhy je 552 m.

„RSM Olomouc - Technologická kolej č. 608v“ je zaústěna do dráhy celostátní Ostrava

hl.n. - Valašské Meziříčí v ŽST Ostrava hl.n. - báňské nádraží výhybkou č. 646 v km 1,788. Technologická kolej č. 608v začíná koncem výhybky č. 646 v km 1,821 a je ukončena zaráždlem kusé koleje v km 1,960. Stavební délka dráhy je 131 m.

„Účelové kolejiště (UK) SŽDC“ – nachází se v obvodu levého, pravého a báňského nádraží

Nástupiště

V obvodu osobního nádraží jsou vybudována tato nástupiště:

1. nástupiště, zpravidla pro směr Bohumín, situované mezi 1. a 3. kolejí
2. nástupiště, zpravidla pro směr Ostrava-Svinov, situované mezi 2. a 4. kolejí

Obě nástupiště jsou ostrovní, v celé délce zastřešená, délka nástupiště mezi 1. a 3. je 353 m a délka nástupiště mezi 2. a 4. kolejí je 350 m.

Pro příchod a odchod cestujících k vlakům a od vlaků slouží nadchodová lávka mezi výpravní budovou a oběma nástupišti s oboustrannými schodišti ke každému nástupišti. Schodiště ze strany od Bohumína mají zabudované eskalátory.

Na uhelném nádraží jsou vybudována krytá ostrovní nástupiště č. 4 a 5:

-nástupiště č. 4 je situováno mezi kolejemi č. 801 a 802, délka nástupiště je 302 m. Je zastřešeno v délce 240m.

- nástupiště č. 5 je situováno mezi kolejemi č. 803 a 804, délka nástupiště je 305 m. Je zastřešeno v délce 240m.

Příchod na obě nástupiště je z výpravní budovy nadchodovou lávkou, která ústí k oběma nástupištním schodištím, přičemž obě schodiště ze strany od Ostravy střed mají zabudovány eskalátory.

Charakteristika kolejí ŽST Ostrava hl. n.

Kolej číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou (námezníků, výh. č., návěstidel, výkolejek, zarážedla a pod.)	Účel, použití a jiné poznámky (trakční vedení, snížená rychlost, správce zařízení není-li jím SDC, a pod.)
OSOBNÍ NÁDRAŽÍ			
Dopravní			
101b	295	Lc 101b – S 101b	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102b	358	Lc 102b – S 102b	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101	739	Sc 101 – Lc 101	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102	760	Sc 102 – Lc 102	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
101a	778	Sc 101a – L 101a	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
102a	822	Sc 102a – L 102a	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1	839	Lc 1 – Sc 1	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná, TV v celé délce
1a	59	Se 31 – Se 35	Průjezdná kolej mezi kolejemi 1 a 101b, TV v celé délce
1c	50	Se 93 – Se 98	Průjezdná kolej mezi kolejemi 1 a 101, TV v celé délce
2	882	Lc 2 – Sc 2	Hlavní staniční kolej, vjezdová, odjezdová a průjezdná,

			TV v celé délce
2a	134	Se 32 – Se 38	Průjezdová kolej mezi kolejemi 2 a 102b, TV v celé délce
2b	206	Zarážedlo – Sc 2b	Odjezdová kolej směr Bohumín, kusá, TV v celé délce
3	613	Lc 3 – Sc 3	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
3c	80	Se 74 – Lc 3c	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
4	773	Lc 4 – Sc 4	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
5	745	Lc 5 – Sc 5	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
5a	194	Se 89 – Se 100	Průjezdová kolej mezi obvody OH - OL, TV v celé délce
6	715	Lc 6 – Sc 6	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
6a	39	Se 81 – Se 82	Průjezdová kolej mezi kolejemi 2 a 4-10a, TV v celé délce
7	360	Sc 7 – Se 58	Vjezdová a odjezdová směr Bohumín, vjezdová kolej od O.Svinova, TV v celé délce
7b	197	Se 60 – Lc 7b	Vjezdová a odjezdová směr O.Svinov, vjezdová kolej od Bohumína, TV v celé délce
8	703	Lc 8 – Sc 8	Vjezdová a odjezdová kolej, TV v celé délce
10	601	nám.výh. 88 – Sc 10	Odjezdová kolej směr Bohumín, TV v celé délce
10a	55	nám.výh. 88 – Lc 10a	Odjezdová kolej směr O.Svinov, spojovací mezi skupinou kolejí č. 10 – 26 a kolejí č. 10b, TV v celé délce
L E V É N Á D R A Ž Í			
D o p r a v n í			
403	797	Lc 403 – Sc 403	vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova i Bohumína, TV v celé délce

403b	107	Se 459 – Se 468	Průjezdová kolej z kolejí 403 – 411 na kolej 101a, TV v celé délce
405	824	Lc 405 – Se 405	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
407	809	Lc 407 – Se 406	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
409	791	Lc 409 – Se 408	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
411	759	Lc 411– Se 411	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
509	688	L 509 – Sc 509	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
511	688	L 511 – Sc 511	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
513	745	L 513 – Sc 513	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
515	718	L 515 – Sc 515	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
517	657	L 517 – Sc 517	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
519	620	L 519 – Sc 519	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
521	572	L 521 – Sc 521	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
523	561	L 523 – Se 476	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
525	749	L 525 – Se 475	Odjezdová do O.Svinova, TV v celé délce
P R A V É N Á D R A Ž Í			
D o p r a v n í			
304	699	Se 323 – Se 304	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
306	690	Se 321 – Se 306	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
308	773	Se 322 – Se 308	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce

310	841	Se 324 – Se 310	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
312	843	Se 325 – Se 312	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
204	881	Lc 204 – Sc 204	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova a osobního nádraží, TV v celé délce
204e	102	Se309 – Se256	Průjezdná kolej, TV v celé délce, zákaz odstavování vozidel
204f	6	-	Kolejová spojka, TV v celé délce, zákaz odstavování vozidel
206	724	Lc 206 – Sc 206	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
208	666	Lc 208 – Sc 208	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
210	696	Lc 210 – Sc 210	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
212	718	Lc 212 – Sc 212	Vjezdová a odjezdová od/do O.Svinova, TV v celé délce
212e	93	Se308 – Se255	Průjezdná a odstavná kolej, TV v celé délce
212d	131	Se251 – Se253	Průjezdná a odstavná kolej, TV v celé délce
214	999	Se 303 – Sc 214	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
216	974	Se 304 – Sc 216	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
218	907	Se 302 – Sc 218	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
220	905	Se 301 – Sc 220	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
222	796	Se 254 – Sc 222	Vjezdová od O.Svinova, TV v celé délce
222d	49	Se 305 – Se259	TV v celé délce, zákaz odstavování vozidel
B Á Ň S K É N Á D R A Ž Í,			
D o p r a v n í			

601	448	Sc 601 – Lc 601	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
602	620	Sc 602 – Lc 602	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
603	448	Sc 603 – Lc603	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
604	614	Sc 604 – Lc 604	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
606	538	Sc 606 – Lc 606	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky
608	510	Sc 608 – Lc 608	Vjezdová pro všechny vlaky
801	340	Lc 801 – Sc 801	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
802	340	Lc 802 – Sc 802	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
803	341	Lc 803 – Sc 803	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
804	342	Lc 804 – Sc 804	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce

Staniční zabezpečovací zařízení

Ostrava hl. n.-osobní nádraží:

Obvod Hrušov je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři na řídicím stavědle ŽST Ostrava hl. n.

Osobní nádraží je mimo obvody stanovišť a stavědel St.II OH, St.3 OH, St.4 OH, St.IX OH vybaveno reléovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie (RZZ) s číslicovou volbou stavění jízdní cesty. Na toto zařízení navazují zabezpečovací zařízení stejné kategorie na pravém a levém nádraží a v hlavních staničních kolejích 101, 101a, 102, 102a. Na zabezpečovací zařízení osobního nádraží navazuje z báňského nádraží staniční zabezpečovací zařízení 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři výpravčího na St. OB. Pro stavění jízdních cest mezi osobním a báňským nádražím na/z kolejí č. 801 – 804

z/do osobního nádraží je zřízeno nezálohované zadávací pracoviště u výpravčího ŘS – jih. Stavědla St.3 OH a St.4 OH jsou mechanická.

Na stanovištích St.II OH a St.IX OH jsou ručně přestavované výhybky kromě výhybek č. 550S a 551S, které jsou přestavovány ústředně.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Bohumín - Ostrava hl.n. je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie – elektronický autoblok ABE – 1; trojznakový obousměrný automatický blok V mezistaničním úseku Ostrava hl.n. - Ostrava Svinov je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie – trojznakový obousměrný elektronický blok ABE-1(odjezdová návěstidla jedné stanice jsou zároveň předvěstí vjezdových návěstidel druhé stanice).

Vlakotvorba

Stanice má dva seřadovací obvody pravé a levé nádraží. Každý obvod má svůj vlastní svážný pahrbek. Pravé nádraží má 15 vjezdových a odjezdových kolejí č.304 až 312 a 204 až 222. K odjezdovým kolejím patří i koleje č.6,8,10 na osobním nádraží. Dále 20 směrových kolejí č.224 až 262.

Levé nádraží disponuje 12 vjezdovými a odjezdovými kolejemi č.509 až 521 a 403 až 411. Směrových kolejí je 23 - č.413 až 457.

V GVD 2014 je vlakotvorba soustředěna jen do levého nádraží. Do posunu je plánováno 28 končících vlaků/24 hod, výchozích nákladních vlaků je 32/24 hod. V končících a výchozích vlacích jsou započítány i tranzitní vlaky s výměnou zátěže. Řazeno je 22 relací + dalších 7 skupin. Pravé nádraží je v GVD 2014 určeno pro práci s prázdným nákladním vozem ve vazbě na místní opravnu vozů situovanou hned vedle směrových kolejí – koleje č.264 až 276. Podle plánu vlakotvorby zde končí pouze 3 vlaky do posunu za 24 hod, Výchozí vlaky jsou jen podle potřeby.

Podle studie „Průjezd uzlem Ostrava hl.n. , která vychází z provozní a dopravní technologie, dosahovaných výkonů stanice v osobní i nákladní dopravě má stanice nadbytečných 10 kolejí v osobním nádraží, 11 kolejí na komerčním obvodu, 24 kolejí na báňském nádraží, 14 kolejí na pravém a 8 kolejí na levém nádraží. Toto posouzení bylo provedeno v roce 2012, kdy byly v provozu pro vlakotvorné práce oba seřadovací obvody se závěrem, že do budoucna postačí jeden seřadovací obvod a to pravé nádraží posílené o část kolejiště na úkor levého nádraží. Jak již bylo uvedeno jsou nyní (2014) vlakotvorné práce opravdu provozovány v jednom seřadovacím obvodu a to na levém nádraží, které je v současnosti lépe technicky vybaveno. Na levém nádraží tak v současnosti nejsou postradatelné žádné koleje, ale o to více je postradatelných kolejí na pravém nádraží. Postradatelné koleje nejsou potřebné pro jízdy vlaků a vlakotvorné práce a jsou buď volné nebo užívané jako skladiště nákladních vozů.

Ostrava levé přednádraží

Třídící tabulka, určení směrových kolejí

419	Wien ZVbf ÖBB, Břeclav
421	Ostrava Svinov, Polanka nad Odrou
423	BIOCEL Paskov
425	Ostrava pravé
427	Ostrava Bartovice
429	Bohumín Vrbice
431	Chalupku, Tarnowskie G., Rybník Tow.
433	Česká Třebová
435	Brno Maloměřice
437	Přerov přednádraží
439	záložní kolej
441	Žilina (ŽSR)
443	Instradované zásilky pro Nex 50600, Studénka
445	Vítkovice
447	Třinec – TŽ
449	Komerční obvod, Vlečky OL, Zárubek
451	Zabrzeg (PKP)
453	Ostrava Kunčice
455	Ostrava pravé
457	V.Meziříčí, Vratimov – důl Paskov

KONČÍCÍ vlaky do posunu		
	Výchozí stanice	Celkem vlaků z výchozí stanice
45774	Žilina	Žilina – 2
61021	Hranice na Mor.	Třinec TŽ – 2
60010	Třinec - TŽ	Brno - Maloměřice – 2
52031	Brno - Maloměřice	Přerov přednádraží - 2
61011	Přerov přednádraží	Polanka nad Odrou – 2
90621	Polanka nad Odr.	BIOCEL Paskov – 2
90660	Bohumín Vrbice	Česká Třebová – 2
90081	BIOCEL	Ostrava Kunčice – 2
53031	Česká Třebová	Frýdek Místek – 1
90003	Ostrava - Kunčice	Bohumín Vrbice – 1
45221	Zabrzeg Czarnolesie	Hranice na Moravě - 1
80051	Frýdek Místek	PKP - 3
45205	Tarnowskie Gory	
49247	Slawiecice PKP	
90623	Polanka nad Odr.	
90083	BIOCEL	
52033	Brno - Maloměřice	
45772	Žilina	
61013	Přerov přednádraží	
90007	Ostrava - Kunčice	

53035	Česká Třebová	
60012	Třinec - TŽ	
	Celkem končících	22 vlaků

TRANZITNÍ vlaky s manipulací		
	Z	DO
44008	Wien ZVhf	Zabrzeg Czarnolesie
55001	Praha-Libeň	Bohumín Vrbice
55003	Praha-Libeň	Vratimov
44002	Wien ZVhf	Zabrzeg Czarnolesie
80226	Petrovice u Karviné	Ostrava – Kunčice

Relace tranzitních vlaků:

Wien ZVhf – Zabrzeg Czarnolesie 2x

Praha-Libeň – Bohumín Vrbice 1x

Praha-Libeň - Vratimov 1x

Petrovice u Karviné – Ostrava – Kunčice 1x

VÝCHOZÍ vlaky		
	DO	Počet odlivů
50330	Česká Třebová	Česká Třebová – 3
60013	Třinec - TŽ	Třinec – 2
60120	Valašské Meziříčí	BIOCEL Paskov – 2

45200	Tarnowskie Gory	Brno – Maloměřice 2
90000	Vratimov	Žilina – 2
90620	Polanka nad Odr.	Ostrava Bartovice – 2
90080	BIOCEL	Přerov – 2
50332	Česká Třebová	Wien ZVhf – 2
50230	Brno - Maloměřice	Opava východ – 1
45771	Žilina	Krnov - 1
90070	Ostrava - Bartovice	Valašské Meziříčí – 1
60011	Třinec - TŽ	Vratimov – 1
60110	Přerov přednádraží	Polanka nad Odrou - 1
45043	Wien ZVhf	Petrovice u Karviné – 1
60042	Opava východ	PKP - 3
45202	Rybnik Towarowy	
90082	BIOCEL	
50334	Česká Třebová	
80225	Petroviče u Karv.	
90072	Ostrava - Bartovice	
45047	Wien ZVhf	
45204	Chalupki	
45773	Žilina	
50232	Brno - Maloměřice	
60112	Přerov přednádraží	

60040	Krnov	
	Celkem výchozích	26 vlaků

Spádoviště

Spádoviště levého nádraží je umístěno v ŽST Ostrava hl.n. po levé straně hlavních kolejí mezi vjezdovým a odjezdovým kolejištěm levého nádraží (ve směru od začátku ke konci trati). Má jeden svážný pahrbek s jednou přísunovou kolejí. Přísun vozů na svážný pahrbek je možný z kolejí číslo 509 - 523 vjezdového nádraží ONV. Výhybky v přísunové cestě na svážný pahrbek jsou stavěny ústředně výpravčím ŘS - OL. Posun ze svážného pahrbku lze uskutečňovat na směrové koleje č. 419 – 457.

Spádoviště levého nádraží je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením „KOMPAS 3“. Výhybky pod svážným pahrbkem jsou obsluhovány automaticky zařízením „KOMPAS 3“.

Výhybky jsou vybaveny plynovým ohřevem výhybek. Ke zmírnění rychlosti spouštěných vozidel jsou pod svážným pahrbkem vloženy tři svazky elektropneumatických brzd

první svazek šestičlanková číslo 1 a čtyřčlanková číslo 2 mezi výhybkami číslo 481 a 466;

druhý svazek šestičlanková číslo 3 a čtyřčlanková číslo 4 mezi výhybkami číslo 479 a 472;

třetí svazek šestičlanková číslo 5 a čtyřčlanková číslo 6 mezi výhybkami číslo 479 a 473.

Kolejové brzdy jsou ovládány automaticky podle zjištěných parametrů jednotlivých odvěsů

nebo ze stavědla St 2 OL signalistou stavědla St 2 OL. Obsluha brzd a nastavení příslušného stupně brzdění se provádí podle:

- tříděnký;
- rychlosti vozidel před najetím na kolejovou brzdu;
- hmotnosti spouštěných vozidel.

Vozy spouštěné ze svážného pahrbku jsou brzděny a zastavovány na směrových kolejích zaměstnanci dopravce dvoupřírubovými zarážkami.

Ostrava pravé přednádraží

Třídící tabulka a určení směrových kolejí

224	Rijeka
226	Karviná doly
228	Karviná doly
230	Karviná doly

232	Karviná doly
234	Karviná doly
236	Karviná doly
238	Karviná doly
240	Třinec TŽ
242	záložní kolej
244	záložní kolej
246	Ostrava levé
248	místní zátěž
250	Odra zákl.z.
252	záložní kolej
254	záložní kolej
256	záložní kolej
258	ostatní vlečky (JŠ + Ridera + OOS US, Hrušov)
260	BorsodChem
262	správky OKV

KONČÍCÍ vlaky		
	Z	Σ
90001	Ostrava Kunčice	Ostrava Kunčice – 2
48234	Zebrzydowice	Česká Třebová – 1
53033	Česká Třebová	Zebrzydowice - 1

90005	Ostrava Kunčice	
-------	-----------------	--

VÝCHOZÍ vlaky		
	DO	Σ
50091	Karviná - Doly	Karviná - Doly – 3
50097	Karviná - Doly	
50099	Karviná - Doly	

Spádoviště

Spádoviště pravého nádraží ŽST Ostrava hl.n. je umístěno po pravé straně hlavních kolejí mezi vjezdovým kolejištěm OMH a směrovým kolejištěm pravého nádraží (ve směru od začátku ke konci trati). Má jeden svážný pahrbek s jednou přísunovou kolejí. Přisun vozů na svážný pahrbek je možný z kolejí číslo 304 - 312 vjezdového nádraží OMH. Zátěž z dopravních kolejí číslo 204 - 222, která je určena k rozřadování přes svážný pahrbek, musí být předem vytažena na některou volnou kolej vjezdového kolejiště OMH a odtud sunuta na svážný pahrbek. Výhybky v přísunové cestě na svážný pahrbek jsou stavěny ústředně výpravčím RS - OP. Posun ze svážného pahrbku lze uskutečňovat na směrové koleje č. 224 – 262. Výhybky pod svážným pahrbkem jsou obsluhovány ústředně z ovládacího pultu spádovištního stavědla St 2 OP signalisty St 2 OP. Obsluha výhybek pod svážným pahrbkem je prováděna elektricky pomocí dvupolohových výměnových řadičů umístěných na manipulačním pultu se světelným kolejovým reliéfem na stavědle St 2 OP. Výhybky jsou vybaveny elektrickým ohřevem výhybek. Kolejiště na spádovišti a směrové kolejiště jsou vybaveny světelnými seřadovacími návěstidly. Ke zmírnění rychlosti spouštěných vozidel jsou pod svážným pahrbkem vloženy dva sledy elektropneumatických kolejových brzd:

první sled před výhybkou číslo 326, kolejová brzda vrcholová (rázová) KB 1;

druhý sled na kolejovém rozvětvení jednotlivých kolejových svazků je tvořen:

dvěma kolejovými brzdami druhého sledu (údolními) KB 2 a KB 3 směřujícími na koleje číslo 224 - 238;

dvěma kolejovými brzdami druhého sledu (údolními) KB 4 a KB 5 směřujícími na koleje číslo 240 - 250;

dvěma kolejovými brzdami druhého sledu (údolními) KB 6 a KB 7 směřujícími na koleje číslo 252 - 262;

Kolejové brzdy jsou ovládány ze stavědlové věže spádovištního stavědla St 2 OP ze dvou ovládacích pultů signalisty - operátora kolejových brzd. Obsluha brzd a nastavení příslušného stupně brzdění se provádí podle:

- tříděny,
- rychlosti vozidel před najetím na kolejovou brzdou,
- hmotnosti spouštěných vozidel.

Vozy spouštěné ze svážného pahrbku jsou brzděny a zastavovány na směrových kolejích zaměstnanci dopravce dvoupřírubovými zarážkami.

Dopravní technologie

Dopravní službu ve stanici konají:

1x dozorcí provozu – vedoucí směny

7x výpravčí – 5 x ŘS (řídící stavědlo výpravčí ŘS – dispozice, výpravčí ŘS sever, výpravčí ŘS jih, výpravčí ŘS – OP, výpravčí ŘS – OL), výpravčí OB, pohotovostní výpravčí Ostrava střed

9x signalista (stavědlo 2 OL spádoviště, pomocné stavědlo 5 OL, 2x brzdař stavědlo 2 OP spádoviště, 2x signalista stavědlo 2 OP spádoviště, signalista St IX, signalista Oh, signalista 3 Oh).

2x dozorce výhybek (DV OB, DV St II)

1x operátor(ka) železniční dopravy – na řídícím stavědle (OH) – hlášení

Vlaky osobní dopravy na směr Přerov – Bohumín jsou odbavovány na kolejích č.1,3 u nástupiště č.1, vlaky opačného směru na kolejích č.2,4 u nástupiště č.2. Tyto koleje jsou využívány i pro tranzitní nákladní vlaky. Nákladní vlaky do levého nádraží jedou v osobním nádraží po kolejích č.5,7. Vlaky osobní dopravy na směr Ostrava střed využívají nástupiště č.3 a 4 (Frýdlantská nástupiště) a koleje č.801 až 804. Nákladní vlaky do posunu jsou odbavovány na levém nádraží, kde koleje č.509 až 521 jsou přednostně využívány jako vjezdové a jako odjezdové směr Ostrava-Svinov jsou určeny koleje č.403 až 411. Na sever a východ odjíždějí vlaky přímo ze směrových kolejí. Vlaky jsou rozřazovány přes svážný pahrbek. Stanice obsluhuje velké množství vleček, pro veřejnost slouží koleje komerčního obvodu č.KO8 až KO16.

Pravé nádraží slouží jako zásobník prázdných vozů, které jsou zde tříděny a shromažďovány podle druhu pro obchodní využití a také podle konstrukčních prvků pro opravu vozů.

1.2.4. Železniční stanice Bohumín, obvod Bohumín Vrbice

Obvod je vybaven svážným pahrbkem a proto jsou zde uváděny základní informace pro přehled o seřadovacích a vlakových možnostech na severní Moravě, neboť v navrhovaném stavu s sleduje zrušení jednoho seřadovacího obvodu Ostrava hl.n., levé nádraží.

Železniční stanice Bohumín leží v km 275,908 celostátní dráhy dvoukolejné elektrizované trati (Čadca ŽSR) - Státní hranice CZ/SK - Bohumín – Přerov.

Je stanicí:

- odbočnou pohraniční na PKP:
- trati Bohumín os. nádraží - Státní hranice CZ/PL - (Chałupki PKP)
- trati Bohumín Vrbice - Státní hranice CZ/PL - (Chałupki PKP)

- odbočnou na dráhu-vlečku Vlečková síť OKD, Doprava, a.s. Vlečka Báňská

Stanici Bohumín tvoří tyto celky:

- odstavné nádraží
- odstavné nádraží DKV
- osobní nádraží
- MEXIKO
- THÚ
- levé přednádraží
- pravé přednádraží
- Bohumín Vrbice

Vlečky

Vlečka „RSM Bohumín“ odbočuje:

1.část vlečky – je zaústěna do celostátní dráhy Bohumín - Přerov v ŽST Bohumín obvod Vrbice koncem výhybky č. MZ1 v km 272,728, koncem výhybky č. MZ2 v km 272,772 a koncem výhybky č. 615 v km 272,981.

2.část vlečky – je zaústěna do celostátní dráhy Bohumín - Přerov v ŽST Bohumín koncem výhybky č. 835 v km 274,538 koncem výhybky č. 807 v km 275,145.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje – osobní nádraží			
601	988	Sc601 – L601	dopravní kolej, TV
602	989	Sc602 – L602	dopravní kolej, TV
604	747	Sc604 – L604	dopravní kolej, TV
606	716	Sc606 – L606	dopravní kolej, TV
608	727	Sc608 – L608	dopravní kolej, TV
610	706	Sc610 – L610	dopravní kolej, TV

612	687	Sc612 – L612	dopravní kolej, TV
614	659	Sc614 – L614	dopravní kolej, TV
616	610	Sc616 – L616	dopravní kolej, TV
618	602	Sc618 – L618	dopravní kolej, TV
620	663	Sc620 – L620	dopravní kolej, TV
622	647	Sc622 – L666	dopravní kolej, TV
624	656	Se614 – L624	dopravní kolej, TV
626	595	Se615 – L626	dopravní kolej, TV
628	614	Se616 – L628	dopravní kolej, TV

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie elektronické stavědlo (ESA) typ ESA-11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP)

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V traťovém úseku Bohumín, obvod Bohumín Vrbice - Ostrava hl.n. je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3.kategorie, (soustředěný obousměrný elektronický trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz typu ABE-1).

V traťovém úseku (Chalupki PKP) státní hranice CZ/PL - Bohumín Vrbice je jízda vlaků zabezpečována traťovým zabezpečovacím zařízením 3. kategorie automatické hradlo AH - 88A bez oddílových návěstidel.

Spádoviště

Spádoviště Bohumín Vrbice je umístěno po pravé straně (od začátku trati) ostravského zhlaví. Má jeden svážný pahrbek s jednou přísunovou kolejí. Uspořádání vjezdových kolejí a směrových kolejí je vedle sebe. Přes pahrbek vede pahrbková kolej (616a). Zakružovací oblouk pahrbku má poloměr 300 m v délce 20 m. Vzdálenost vrcholu spádoviště od první rozdělovací výhybky č. 638 je 119 m. První rozdělovací výhybka č. 638 rozděluje směrové koleje do dvou skupin kolejí 616 - 620 a 622 - 628. Vlaky určené ke zpracování vjíždějí nebo formou posunového dílu jsou vedeny na vjezdovou kolejovou skupinu, kterou tvoří koleje 604 – 614. Směrové kolejiště tvoří koleje 616 – 628, které jsou zároveň odjezdové koleje do Ostravy hl.n. Směrové koleje číslo 616 - 622 jsou zároveň odjezdové koleje do Chalupek PKP a Bohumína. Přísun vozů na svážný

pahrbek je možný z vjezdových kolejí číslo 604 – 614, případně ze směrových kolejí 616 – 628 obvodu Bohumín Vrbice. Pro jízdu do výtažné koleje 616a mimo svážný pahrbek jsou výhybky stavěny ústředně výpravčím Vrbice. Pro jízdu do výtažné koleje 616a z kolejí 616 – 628 přes svážný pahrbek jsou výhybky stavěny ústředně výpravčím Vrbice, při předání obsluhy na Spádovištní stavědlo jsou výhybky stavěny místně signalistou St 14. St 14 je vybaveno spádovištním zabezpečovacím zařízením 1. stupně, umožňujícím popředání obsluhy z JOP na St 14 provádění rozřadovacích prací s individuálním ústředním ovládáním výhybek ze St 14.

Ke zmírnění rychlosti spouštěných vozidel je spádoviště vybaveno 6-ti článkovou jednokolejnicovou kolejovou brzdou univerzální (dále jen JKB-U). Ovládání kolejové brzdy je elektropneumatické, je prováděno z ovládacího pultu pomocí regulační soupravy s pěti brzdovými stupni, obsluhu provádí signalista St XII. Maximální brzdící účinek musí zajistit, aby rychlost odvěsů na začátku relačních kolejí nepřekročila 1,5 m/s (5,5 km/h).

V současné době je posun spouštěním ze svážného pahrbu zakázán, vzhledem že kolejová brzda je vypnutá z činnosti. Posun na směrové koleje se provádí sunutím nebo odrazem.

Dopravní technologie

Obvod Vrbice je součástí stanice Bohumín. V obvodu pracuje výpravčí, který je podřízen dispozičnímu výpravčímu. V jeho obvodu se nachází St XII (signalista St XII), St 14 (signalista St 14).

V obvodu Vrbice dochází k přeprahům vlaků. Ostatní vlaky zde projíždějí nebo zastavují z dopravních důvodů.

1.2.5. Železniční stanice Český Těšín

Obvod je obdobně jako Bohumín Vrbice vybaven svážným pahrbkem a proto jsou zde uváděny základní informace pro přehled o seřadovacích a vlakových možnostech na severní Moravě, neboť v navrhovaném stavu s sleduje zrušení jednoho seřadovacího obvodu Ostrava hl.n., levé nádraží. Ve stanici probíhá v současnosti (2014) stavba optimalizace.

Železniční stanice Český Těšín leží na dráze celostátní v km 319,262 dvoukolejné elektrizované trati Čadca (ŽSR) – ST HR CZ/SK - Bohumín.

Je stanicí odbočnou:

- v km 0,000 pro dvoukolejnou elektrizovanou trať Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou;
- v km 138,091 pro jednokolejnou trať Český Těšín - Frýdek-Místek;
- v km 138,091 (= 319,262) pro jednokolejnou elektrizovanou trať Český Těšín – STHR CZ/PL (- Cieszyn PKP-PLK /- Zebrzydowice PKP-PLK/).

Stanice je přechodovou pohraniční na PKP-PLK.

ŽST je rozdělena na tři obvody:

osobní nádraží

od vjezdových návěstidel 1S a 2S od Chotěbuze, vjezdového návěstidla 4S od Albrechtic u ČT a vjezdového návěstidla PS ze směru Cieszyn PKP- PLK, včetně kolejí č. 7 - 8, 10, po cestová návěstidla Sc 7 - Sc 8.

nákladní nádraží

od vjezdových návěstidel 1L a 2L od Třince / včetně kolejí č. 107 – 130 a kolejí č. 132a, 134a / po cestová návěstidla Sc 7 - Sc 8,

frýdecké přednádraží

od vjezdového návěstidla FL od ŽST Hnojník / včetně kolejí č. 132 – 146 a kusých kolejí č. 126a, 126b, 138a, 146a, 146b / od Se18, Se19 a námezíku výhybky č. 137 po námezíku výhybky č. 13b.

Vlečky

V obvodu stanice nachází vlečky „Areál měnárny SŽDC – SEE“, „Areál dílny a montážní základny SŽDC“ a „Odstavné kolejiště SŽDC“.

Nástupiště

Stanice je vybavena pěti vyvýšenými nástupišti:

1. nástupiště – nachází se u koleje č. 8, je vnější, přístupné z vestibulu, z Nádražní ulice a z podchodu, je 269 m dlouhé, z toho je kryto 140m.

2. nástupiště – umístěno mezi kolejemi č. 2 a 6, je ostrovní, přístupné z podchodu, délka nástupištní hrany u koleje č. 2 je 398 m (užitečná délka po návěstidlo Sc2 je 374m), z toho je kryto 203 m. Délka nástupištní hrany u koleje č. 6 - po návěstidlo Sc 6 je 285 m, za návěstidlem Sc 6 je 113 m.

3. nástupiště – umístěno mezi kolejemi č. 1 a 5, je ostrovní, přístupné z podchodu, délka nástupištní hrany u koleje č. 5 je 446 m, z toho je kryto 203 m.

Délka nástupištní hrany u koleje č. 1 - po návěstidlo Sc 1 je 355 m, za návěstidlem Sc 1 je 91 m.

4. nástupiště – nachází se u koleje č. 7, je vnější, přístupné z podchodu, je 320 m dlouhé, z toho je kryto 43 m.

5. nástupiště – „frýdecké“ - nachází se u koleje č.138a, je vnější, je přístupné po veřejném chodníku Nádražní ulice průchodem za budovou pošty, je 60 m dlouhé, není kryto. Používá se pouze v nezbytných případech (mimořádnosti, výluky).

Pod kolejištěm a pod Nádražní ulicí a Jablunkovskou ulicí je veden podchod v km 319,193

(propojeno 1. až 4. nástupiště), ze kterého jsou výstupy:

- na 1. nástupiště – výtah, schodiště
- na 2., 3. a 4. nástupiště – schodiště
- směr Nádražní ulice a Jablunkovská ulice - schodiště, nájezdová rampa

Bezbariérový přístup je na všechna nástupiště.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje – osobní nádraží			
0	363	Sc0 – L0	hlavní staniční, TV
1	395	Sc1 – L1	hlavní staniční, TV
2	387	Sc2 – L2	hlavní staniční, TV
5	318	Sc5 – L5	dopravní kolej, TV
6	298	Sc6 – L6	dopravní kolej, TV
7	282	Sc7 – L7	dopravní kolej, TV
8	271	Sc8 – L8	dopravní kolej, TV
dopravní koleje – nákladní nádraží			
100	700	S100 – Lc100	omezený dopravní program, TV
101	698	S101 – Lc101	dopravní kolej, bez TV
102	707	S102 – Lc102	vlečková kolej, TV
103	672	S103 – Lc103	vlečková kolej, TV
104	833	S104 – Lc104	vlečková kolej, bez TV
105	704	S105 – Lc105	vlečková kolej, bez TV
106	889	S106 – Lc106	vlečková kolej, bez TV
107	699	S107 – Lc107	dopravní kolej, TV
108	783	S108 – Lc108	dopravní kolej, TV

110	576	S110 – Lc110	dopravní kolej, TV
112	596	S112 – Lc112	dopravní kolej, TV
114	619	S114 – Lc114	dopravní kolej, TV
116	597	S116 – Lc116	dopravní kolej, TV
118	625	nám.výh.č.126 Lc118	– dopravní kolej, TV
120	634	nám.výh.č.126 Lc120	– dopravní kolej, TV
122	670	nám.výh.č.128 Lc122	– dopravní kolej, TV
124	679	nám.výh.č.128 Lc124	– dopravní kolej, TV
dopravní koleje – frýdecké přednádraží			
134	186	S134 – Lc134	dopravní kolej, TV
136	325	S136 – Lc136	hlavní staniční, TV
138	435	S138 – Lc138	dopravní kolej, TV
138a	133	Sc138a – Lc138	dopravní kolej, TV
140	408	S140 – Lc140	dopravní kolej, TV

Staniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie s cestovou volbou jízdních cest typu RZZ.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích:

Mezistaniční úsek Český Těšín – Třinec:

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz

Mezistaniční úsek Český Těšín – Louky nad Olší:

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - v 1. traťové koleji v úseku Louky nad Olší -

odbočka Chotěbuz a ve 2. traťové koleji Český Těšín - Louky nad Olší je trojznakový automatický blok pro jednosměrný provoz. V 1. traťové koleji v úseku odbočka Chotěbuz - Český Těšín je trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

Mezistaniční úsek Český Těšín – Albrechtice u Českého Těšína:

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový automatický blok pro obousměrný provoz.

Mezistaniční úsek Český Těšín – Hnojník:

Jízda vlaku je zabezpečována telefonickým dorozumíváním - traťové zabezpečovací zařízení 1. kategorie.

Mezistaniční úsek Český Těšín – Cieszyn (PKP):

Traťové zabezpečovací zařízení „Eap“ - jízda vlaků je současně zabezpečována telefonickým dorozumíváním. Při poruše traťového zabezpečovacího zařízení „Eap“ se provádí zabezpečování jízd vlaků pouze telefonickým dorozumíváním.

Spádoviště

V ŽST Český Těšín je jeden svážný pahrbek umístěný na třineckém zhlaví v km 317,970 mezi výhybkami č. 102 a 111. Přes svážný pahrbek vede jedna kolej, která je pokračováním výtažné koleje č. 110a. Výtažná kolej č. 110a má pro lokomotivy nezávislé trakce délku 718m, pro lokomotivy závislé trakce délku 656m (zkrácena délka po návěstidlo pro elektrický provoz s návěstí „Kolej v přímém směru bez trakčního vedení“ v km 317,148). Do výtažné koleje je možno táhnout vozy z kolejí č. 107 až 146, z toho z kolejí:

č. 107 až 116 - přes kolejové spojky mimo svážný pahrbek

č. 118 až 146 - přímo přes svážný pahrbek.

Rozvětvení směrových kolejí na spádovišti začíná výhybkou č. 111, která rozděluje směrové koleje na dva svazky:

1.svazek (levý) – koleje č. 110 až 116

- 2.svazek (pravý) – koleje č. 118 až 146, tento svazek je dále rozdělen výhybkou

č. 116 na další dvě podvětvě:

- koleje č. 118 až 124

- koleje č. 126 až 146.

Vjezdové a odjezdové koleje č. 107 až 108, směrové a odjezdové koleje č. 110 až 124 a směrové manipulační koleje 126 až 134a jsou uspořádány vedle sebe pod svážným pahrbkem.

K úpravě rychlosti jednotlivých odvěsů slouží dvě jednopásové kolejové brzdy JKB-DV, které jsou uloženy v obou větvích pod svážným pahrbkem. Brzdy obsluhuje signalista brzdař St. 1.

-Brzda č. 1 - umístěna mezi výhybkami č. 111 a 117 - usměrňuje rychlost odvěsů spouštěných na koleje č. 110 až 116.

-Brzda č. 2 - umístěna mezi výhybkami č. 111 a 116 - usměrňuje rychlost odvěsům spouštěných na koleje č. 118 až 134a.

Spouštěné odvěsy se na směrových kolejích č. 110 až 120 (ze směru od svážného pahrbku do km 318,350), 122, 124, 132a, 134a zachycují dvěma dvoupřírubovými zarážkami.

Dopravní technologie

Dopravní službu ve stanici konají:

3x výpravčí (výpravčí I – dipoziční, výpravčí II – RZZ, venkovní výpravčí)

2x signalista (stavědlo 1 – signalista, signalista – brzdař)

1x dozorce výhybek (St II)

1x operátor(ka) železniční dopravy – na řídicím stavědle (OH) – hlášení

Železniční stanice Český Těšín tvoří tři posunovací obvody. Obsluhu výhybek pro posun provádí:

1. posunovací - obvod výpravčího II v obvodu celé stanice mimo 2. a 3. posunovací obvod

2. posunovací obvod- obvod signalisty St. 1 pro posun pod svážným pahrbkem –po udělení až 5 souhlasů výpravčím II přestavované výhybky č.111, 116, 117, 120, 121, 125, 126, 127, 128, 130, 133, 134

Stanoviště dozorčího provozu ČD Cargo , vedoucího směny provozního pracoviště Český Těšín je na stavědle č. 1.

Rozřazování, sestavu vlaků na svážném pahrbku, přestavování zátěže, obsluhu všeobecně nákladkových a vykládkových kolejí provádí posunovací lokomotiva řady 731 s posunující četou 1+2, nebo 1+3.

b) Analýza současného stavu provozu a problematická místa z hlediska kapacity

Současný rozsah pravidelné vlakové dopravy – GVD 2014

Dálková osobní doprava

linka/hodiny 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

SC Praha - Ostrava					1	1	1	1		1		1		1		1
EC Praha - Ostrava - Žilina					1		1		1		1		1		1	
RJ, LE					1	1	2	1	1	1	1	1	2		2	
EC (PKP -) Bohumín - Břeclav/OBB/ŽSR								1				1				1

R Brno - Ostrava					1	1	1	1	1		1		1	1	1	1
Noční vlaky			1	2		1										

linka/hodiny 16 17 18 19 20 21 22 23 celkem

SC Praha - Ostrava		1		1					10
EC Praha - Ostrava - Žilina	1		1		1				9
RJ, LE	2		2		1				18
EC (PKP -) Bohumín - BřeclavOBB/ŽSR		1		1					5
R Brno - Ostrava	1	1	1	1	1				15
Noční vlaky								1	5

CELKEM 62 párů/24 hod

Regionální osobní doprava

traťový úsek 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

S2, R1, R10, V3	OS Svinov - OS hlavní					3	3	3	1	2	1	2	2
	OS hlavní - OS Svinov					3	1	3	3	1	2	1	2
	SUMA	0	0	0	0	3	4	6	6	2	4	2	4
S2, V3	OS Svinov - Polanka					2	2	1	1	1	1	1	1
	Polanka - OS Svinov					1	1	2	1	1	1	1	1
	SUMA	0	0	0	0	3	3	3	2	2	2	2	2
S2	OS Hlavní - Bohumín						2	2	2	1	1	1	1
	Bohumín - OS Hlavní					1	2	1	3	1	1	1	2

	SUMA	0	0	0	1	2	3	5	3	2	2	2	2	3
traťový úsek		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	CELKEM	
S2, R1, R10, V3	OS Svinov - OS hlavní	2	2	3	2	3	1	2	1	1	2	1		
	OS hlavní - OS Svinov	3	2	3	2	3	1	2	1	1	1			
	SUMA	5	4	6	4	6	2	4	2	2	3	1	74	
S2, V3	OS Svinov - Polanka	1	1	1	1	1	1		1		1			
	Polanka - OS Svinov	1	1	1	1	1	1			1	1			
	SUMA	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	0	38	
S2	OS Hlavní - Bohumín	1	1	2	1	2	1	1	1	1	1	2		
	Bohumín - OS Hlavní	1	2	1	2	1	1	1	1	1	1			
	SUMA	2	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	51	

Rozsah dopravy podle jednotlivých tratí

Traťový úsek Bohumín Vrbice – Ostrava hl.n. 2014

směr Bohumín – Ostrava hl.n.

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
29		17	0	22	14	9	41	2	0	134	vlaků

směr Ostrava hl.n. - Bohumín

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
27		17	0	21	12	10	36	1	0	124	vlaků

Traťový úsek Ostrava hl.n. - Ostrava-Svinov 2014

směr Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
43		20	8	23	6	12	49	1	0	162	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Ostrava hl.n.

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
41		20	9	21	7	14	43	2	0	157	vlaků

Traťový úsek Ostrava-Svinov – Polanka nad Odrou 2014

směr Ostrava-Svinov – Polanka nad Odrou

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
43		17	0	19	2	12	42	1	0	136	vlaků

směr Polanka nad Odrou - Ostrava-Svinov

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
41		17	0	19	2	14	35	2	0	130	vlaků

Traťový úsek Polanka nad Odrou - Studénka 2014

směr Polanka nad Odrou – Studénka

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
43		17	0	19	2	20	47	0	0	148	vlaků

směr Studénka - Polanka nad Odrou

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
41		17	0	19	2	21	41	0	0	141	vlaků

Porovnání plánovaného rozsahu vlakové dopravy v GVD 2014, 2013 se skutečným rozsahem dopravy v roce 2013 dle statistiky.

Legenda:

2014 pravidelné vlaky dle GVD 2014 za 24 hod bez Lv

2013 pravidelné vlaky dle GVD 2013 za 24 hod bez Lv

2013 skutečný počet vlaků dle statistiky 2013 za 24 hod bez Lv

Český Těšín – Bohumín - Studénka

Traťový úsek		2014	2013	2013
Český Těšín	Louky nad Olší	101	101	97
Louky nad Olší	Karviná hl.n.	119	126	93
Karviná hl.n.	Dětmárovice	135	128	99

Dětmárovice	Bohumín os.n.	168	170	140
Bohumín přednádraží	Bohumín-Vrbice	222	227	190
Bohumín-Vrbice	Ostrava hl.n.	258	271	210
Ostrava hl.n.	Ostrava-Svinov	319	337	278
Ostrava-Svinov	Výh Polanka n.Odrou	266	279	205
Výh Polanka n.Odrou	Studénka	289	297	221

Z hlediska kapacity byly v předchozí tabulce posouzeny železniční tratě od Českého Těšína přes Bohumín, Ostravu hl.n. po Studénku. Zjišťován byl pro porovnání rozsah pravidelné vlakové dopravy v GVD 2014, 2013 a skutečný rozsah dopravy dle statistiky za rok 2013. Údaje jsou uvedeny bez lokomotivních vlaků, kterých ve skutečném provozu jede velký počet. Např. v úseku Bohumín – Ostrava 37 Lv/den v průměru.

Z porovnání rozsahu dopravy v GVD 2013 a skutečnosti v roce 2013 vidíme, že ve všech mezistanicích úsecích je skutečný rozsah dopravy menší než plánovaný v GVD. Vždy se jedná o součty vlaků v obou směrech jízdy. Obecně můžeme u dvoukolejných tratí počítat s propustností do 140-150 párů vlaků, tj. 280 až 300 vlaků/den (kromě poddolovaných úseků). Této hodnotě se nejvíce blíží úsek Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov, kde jelo v denním průměru 278 vlaků i když podle GVD to mělo být 337 vlaků. GVD byl naplněn z 83% . Připomínáme, že údaje jsou bez Lv vlaků, kterých bylo ve skutečnosti cca 14/den. Je zřejmé, že tento úsek se nejvíce blíží limitům výkonnosti pro dvoukolejnou trať. Ostatní dvoukolejné traťové úseky z hlediska kapacity vyhovují současnému provozu. Největší počet vlaků vykazuje úsek Bohumín – Studénka.

Dílní závěr k tratím: nejbližší k vyčerpání své kapacity je traťový úsek Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov.

Seřadovací stanice – k dispozici má projektant technické zprávy ke stanicím Český Těšín, Ostrava Kunčice, Ostrava hl.n., levé nádraží, Bohumín Vrbice není k dispozici. Všechny seřadovací obvody jedou na jednu pahrbkovou lokomotivu s těmito základními údaji:

přivěšené vozy v roce 2013, vozy k rozřazení 2014, záloha seř.výk.2014

Ostrava levé	518	670	51%
Ostrava Kunčice	324	343	36%
Český Těšín	318	322	72%

Seřadovací výkonnost v roce 2014,

Ostrava levé	1370 vozů/24 hod
--------------	------------------

Ostrava Kunčice	539
Český Těšín	1190
Ostrava pravé	1196 rok 2012

Údaje naznačují, že seřadovací obvody jsou značně nevyužité. Seřadovací výkonnosti odpovídají potřebám vlakovorby v roce 2014 mohou být však značně vyšší při nasazení dvou pahrbkových lokomotiv v cyklu + další lokomotiva na stlačování nedojetých vozů na směrových kolejích. V osmdesátých letech minulého století s největším rozsahem nákladní dopravy byla seřadovací výkonnost ve stanici Ostrava hl.n. přes 2000 vozů za 24 hod na levém i na pravém nádraží, Bohumín Vrbice měla cca 1000 vozů/24 hod, stanice Ostrava Kunčice více jak 1000 vozů/24 hod. Uvedené naznačuje, že v případě potřeby (ponechání v navrhovaném stavu v ŽST Ostrava hl.n. jen jednoho seřadovacího obvodu) je na severní Moravě k dispozici značná seřadovací výkonnost.

Dopravní koleje, GVD 2014

Ostrava-Svinov- koleje č.3,1,2,4,6,8 zatížení na $So=0,53$ v době 5-22 hod

Ostrava hl.n.- koleje č.6,8,10 zatížení na $So=0,27$ v době 0-24 hod

Ostrava hl.n.- koleje č.1,3,2,4 zatížení na $So=0,46$ v době 5-22 hod

Ostrava hl.n.- koleje č.5,7 zatížení na $So=0,38$ v době 0-24 hod

Ostrava hl.n.- koleje č.801 až 804 zatížení na $So=0,55$ v době 4-22 hod

Dopravní koleje vyhovují současnému provozu

Zhlaví

Ostrava hl.n., zhlaví u ústředního stavědla zatíženo na $So=0,90$ v době dopr.špičky. Zhlaví značně přetíženo a to jen v případě, že jedou v plném rozsahu přestavné jízdy z pravého do uhelného nádraží.

Dílčí závěr:

Z analýzy současného stavu provozu vychází z hlediska kapacity jako problematická místa trat'ový úsek Ostrava hl.n. – Ostrava-Svinov a zhlaví u ústředního stavědla ŽST Ostrava hl.n.

2. trať č. 321 Ostrava-Kunčice - odb. Odra- Ostrava-Svinov-(Polanka n.O.)

a) Zanalýzování současného rozsahu infrastruktury z pohledu dopravní technologie

1.1. Základní informace k úseku Ostrava-Kunčice-odb. Odra- Polanka n.O.

Začátek trati: Český Těšín - km 319,020, konec trati: Polanka nad Odrou - km 258,633

Zábrzdňá vzdálenost: 1000 m

Největší délka vlaku osobní dopravy: 350 metrů

Největší délka vlaku nákladní dopravy: 700 metrů

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 8 ‰ Od konce k začátku trati 12 ‰

Provoz: obousměrný

Rozchod kolejí: 1435 mm

Trakční soustava: 3 kV ss

Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1 s dálkovým řízením z CDP Přerov úseku Odbočka Odry – Polanka nad Odrou

Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích: 80 km/h

1.2. Základní informace k úseku Odbočka Odry – Ostrava - Svinov

Začátek trati: Odbočka Odry - km 37,560, konec trati: Ostrava - Svinov - km 262,246

Zábrzdňá vzdálenost: 1000 m

Největší délka vlaku osobní dopravy: 350 metrů

Největší délka vlaku nákladní dopravy: 700 metrů

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 10 ‰ Od konce k začátku trati 6 ‰

Provoz: obousměrný

Rozchod kolejí: 1435 mm

Trakční soustava: 3 kV ss

Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1, odbočka Odry řízena z CDP Přerov

Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích: 80 km.h.

1.2. Stanice

1.2.1. Železniční stanice Ostrava - Kunčice

Železniční stanice Ostrava - Kunčice leží v km 7,805 dvoukolejné trati Ostrava hl.n., uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, která je v úseku Vratimov – Valašské Meziříčí jednokolejná, v úseku Ostrava hl.n. - Ostrava-Kunčice elektrifikovaná a dále v km 30,485 dvoukolejné elektrifikované trati Český Těšín – Výhybna Polanka nad Odrou.

Taťové úseky Odbočka Odry – Výhybna Polanka nad Odrou a Odbočka Odry – Ostrava – Svinov jsou jednokolejné.

Vlečky:

„ArcelorMittal Ostrava a.s.“ (dále jen AMO) odbočuje ze stanice:

- výhybkou č. 3 ze severní výtažné koleje na severním (ostravském) zhlaví
- výhybkou č. 27 z matečné koleje na severním (ostravském) zhlaví
- výhybkou č. 85 z matečné koleje na jižním (bartovickém) zhlaví

„Linde Gas a.s., výrobní centrum SC6 Ostrava-Kunčice“ (dále jen Linde – Gas)

odbočuje ze stanice výhybkou č. T1 ze spojovací koleje č. 90

„BE Group Logistics CZ“ odbočuje ze stanice výhybkou č. C1 ze spojovací koleje č. 90

V obvodu stanice nachází vlečky „Účelové kolejiště (UK) ST PJ Ostrava Svinov“ a „SEE měnárna Ostrava – Kunčice“.

Nástupiště

Stanice je vybavena třemi nástupišti s bezbariérovým přístupem cestujících:

1. nástupiště – úrovně vnější u koleje číslo 6. Je 255 m dlouhé, z toho je 200 m zastřešeno. Příchod/odchod na/z nástupiště je z vestibulu výpravní budovy.
2. nástupiště – ostrovní, je umístěno mezi kolejemi 1 a 2. Je 348 m dlouhé, z toho je 200 m zastřešeno.
3. nástupiště - ostrovní, umístěné mezi kolejemi 3 a 5. Nástupiště je dlouhé 348 m, z toho je 200 m zastřešeno.

Přístup na nástupiště č.2 a 3 je z nádražní haly přechodovou lávkou.

Pro cestující a osoby s omezenou schopností pohybu jsou vybudovány samoobslužné výtahy z nádražní haly na/z přechodových lávek na jednotlivá nástupiště.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
1	833	S 1 – L 1	hlavní staniční, TV
1a	148	Se 5 – Se 11	průjezdna, TV

2	721	S 2 – L 2	hlavní staniční, TV
2a	319	Se 6 – Se 15	průjezdová, TV
2b	312	Se 31 – Se 38	průjezdová, TV
3	831	S 3 – L 3	hlavní staniční, TV
4	660	S 4 – L 4	vjezdová a odjezdová, TV
5	838	S 5 – L 5	hlavní staniční, TV
6	647	S 6 – L 6	vjezdová a odjezdová, TV
7	682	S 7 – L 7	vjezdová a odjezdová, TV
9	671	S 9 – L 9	vjezdová a odjezdová, TV
9a	30	Se 25 – Se 28	průjezdová, TV
11	736	S 11 – L 11	vjezdová a odjezdová, TV
13	661	S 13 – L 13	vjezdová a odjezdová, TV
15	621	S 15 – L 15	vjezdová a odjezdová, TV
19	677	S 19 – L 19	vjezdová a odjezdová, TV
21	667	S 21 – L 21	vjezdová a odjezdová, TV
23	685	S 23 – L 23	vjezdová a odjezdová, TV
25	688	S 25 – L 25	vjezdová a odjezdová, TV
27	698	S 27 – Lc 27	vjezdová a odjezdová, TV
29	618	S 29 – Lc 29	vjezdová a odjezdová, TV
31	622	S 31 – Lc 31	vjezdová a odjezdová, TV
33	647	S 33 – Lc 33	vjezdová a odjezdová, TV

37	584	S 37 – L 37	vjezdová a odjezdová, TV
39	627	S 39 – L 39	vjezdová a odjezdová, TV
41	559	S 41 – L 41	vjezdová a odjezdová, TV
43	626	S 43 – L 43	vjezdová a odjezdová, TV
45	618	S 45 – L 45	vjezdová a odjezdová, TV

Staniční zabezpečovací zařízení

Stanice je vybavena staničním zabezpečovacím zařízením (SZZ) 3. kategorie elektronické stavědlo (ESA) typ ETB s jednotným obslužným pracovištěm (JOP).

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V přilehlém dvukolejném mezistaničním úseku mezi stanicemi Ostrava-Kunčice – Ostrava Vítkovice je jednosměrný pravostranný automatický blok 3. kategorie, který je

integrován do SZZ ETB.

Dvukolejné traťové úseky Ostrava-Bartovice – Ostrava-Kunčice a Ostrava hl.n., Obvod

Ostrava střed – Ostrava-Kunčice jsou vybaveny traťovým zabezpečovacím zařízením

3. kategorie - trojznakovým automatickým blokem pro obousměrný provoz, které jsou

integrovány do SZZ ETB.

Dvukolejný traťový úsek mezi stanicemi Ostrava-Kunčice - Vratimov je vybaven TZZ

3. kategorie - obousměrný automatický blok bez oddílových návěstidel, který je integrován

Taktéž do SZZ ETB.

Spádoviště

V ŽST Ostrava-Kunčice se nachází jeden svážný pahrbek, který je situován na jižní (bartovické) straně stanice mezi výhybkami č. 80ab - 86. Přes svážný pahrbek vede jedna kolej. Přísun na svážný pahrbek je možný ze dvou jižních výtažných kolejí:

jižní výtažná kolej č. 1 přes výhybky č. 93 – 86, trakční vedení v celé délce, délka koleje 580 metrů (pražcové zarážedlo – Se 37)

jižní výtažná kolej č. 2 přes výhybky č. 94 - 86, trakční vedení v celé délce, délka koleje 630 metrů (pražcové zarážedlo – Se 34)

Posun ze svážného pahrbku lze uskutečňovat na směrové koleje č. 11 - 37.

K usměrnění rychlosti jednotlivých vozů a skupin vozů ze svážného pahrbku slouží ve stanici dvě šestičlankové jednopásové kolejové brzdy (JKB-DV). Brzdy mají elektropneumatický pohon. JKB 1 umožňuje brzdění vozů na směrové koleje č. 27 - 37, JKB 2 umožňuje brzdění

vozů na směrové koleje č. 11 – 25, kde se zastavují zarážkami nebo ručními brzdami.

Dopravní technologie

Ve stanici ve směně pracují dva výpravčí (dispoziční výpravčí, výpravčí JOP) a operátor dispozičního výpravčího. Dále ve stanici pracuje signalista St1, signalista – brzdař se sídlem na St1 a dozorce výhybek, který sídlí v dopravní kanceláři. Práce stanice spočívá ve vlakovotvorbě nákladních vlaků na/z vleček, zajišťuje také obsluhu zde zaústěných vleček.. Osobní vlaky zde projíždějí, případně mají pouze krátké pobyty.

Určení směrových kolejí

11	Havířov, Ostrava Bartovice	
13	Karviná – Doly	
15	Vratimov, Vratimov – důl Paskov	
19	Lískovec u Frýdku, Frýdek – Místek	
21	Žilina – Teplička	
23	Zabrzeg Czarnolesie	
25	Čišena nad Tisou	
27	Ostrava levé nádraží	
29	Opava východ, Krnov	
31	Instradované zásilky Olomouc hl.n.	
33	Ostrava pravé	
35	vozy zpět na vlečku AMO	
37	prázdné vozy ČDC	
Vlaky KONČÍCÍ		
	Z	Celkem vlaků z výchozí stanice
60041	Opava východ	Havířov – 2
60043	Krnov	Vratimov – 2

80051	Frýdek Místek	Frýdek Místek – 1
80053	Frenštát pod R.	Petroviče u Karv. – 1
80226	Petroviče u Karv.	Frenštát pod R. – 1
90041	Vratimov	Opava východ – 1
90045	Vratimov	Krnov – 1
90240	Havířov	
90242	Havířov	
	Celkem končících	9 vlaků

Vlaky TRANZITNÍ s manipulací		
	Z	DO
43400	Koper Tovarna	Dobrá u FM
43401	Dobrá u FM	Koper Tovarna
43410	Koper Tovarna	Dobrá u FM
43411	Dobrá u FM	Koper Tovarna
49400	Koper Tovarna	Dobrá u FM
50001	Hranice na Mor.	Dobrá u FM
50608	Dobrá u FM	Děčín
50620	Vratimov	Mělník
60042	Ostrava báňské	Opava východ
61071	Zábřeh na M.	Třinec - TŽ
90081	BIOCEL	Ostrava báňské

90083	BIOCEL	Ostrava báňské
-------	--------	----------------

Relace tranzitních vlaků:

Koper Tovorna – Dobrá u FM a zpět 5x

Ostrava báňské – BIOCEL a zpět 2x

Hranice na Mor. – Dobrá u FM, Dobrá u FM – Děčín, Vratimov – Mělník, Zábřeh na Mor. – Třinec TŽ, Ostrava báňské – Opava východ vždy 1x

Vlaky VÝCHOZÍ		
	DO	Σ
48226	Zebrzydowice	Ostrava báňské – 4
48260	Zabrzeg Czarnolesie	Čierna nad Tisou - 3
49224	Bohumín Vrbice	Haviřov - 2
49248	Bohumín Vrbice	Bohumín Vrbice – 2
49701	Čierna nad Tisou	Zebrzydowice – 1
49705	Čierna nad Tisou	Zabrzeg Czarnolesie- 1
49707	Čierna nad Tisou	Vel'ké Kapušany- 1
49735	Vel'ké Kapušany	Žilina- 1
49779	Žilina	Frenštát pod R. - 1
80050	Frenštát pod R.	Frýdek Místek- 1
80054	Frýdek Místek	Vratimov- 1
90001	Ostrava báňské	Dobrá u FM- 1
90003	Ostrava báňské	
90005	Ostrava báňské	

90007	Ostrava báňské	
90040	Vratimov	
90054	Dobrá u FM	
90241	Havířov	
90243	Havířov	
	Celkem výchozích	19 vlaků

1.2.2. Železniční stanice Ostrava - Vítkovice

Železniční stanice Ostrava - Vítkovice leží v km 34,048 dvoukolejné trati Český Těšín – Odbočka Odra.

Trat'ové úseky Odbočka Odra – Výhybna Polanka nad Odrou a Odbočka Odra – Ostrava Svinov jsou jednokolejné.

Vlečky

Vlečka „VÍTKOVICE Doprava“ odbočuje:

- na kunčickém zhlaví koncovým stykem výhybky č. 105ab směrem k výhybce č. 43 a koncovým stykem výhybky č. 105ab směrem k výhybce č. 108
- na svinovském zhlaví koncovým stykem výhybky 116 směrem do koleje č. 112, koncovým stykem výhybky 118 směrem k výhybce č. 115, koncovým stykem výhybky 119ab směrem na výtažnou kolej č. 106a

Vlečka „ArcelorMittal Ostrava a.s.“ (dále jen AMO) odbočuje na kunčickém zhlaví výhybkou číslo 2.

Nástupiště

Stanice je vybavena dvěma nástupišti:

1. nástupiště – úrovně vnější u koleje číslo 3. Je 294 m dlouhé, z toho je 200 m zastřešeno. Příchod/odchod na/z nástupiště je z vestibulu výpravní budovy.
2. nástupiště – ostrovní, je umístěno mezi kolejemi 1 a 2. Je 419 m dlouhé, z toho je 200 m zastřešeno.

Přístup na nástupiště č.2 je z nádražní haly přechodovou lávkou.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
1	827	S 1 – L 1	hlavní staniční, TV
2	876	S 2 – L 2	hlavní staniční, TV
3	803	S 3 – L 3	průjezdová, TV
4	876	S 4 – L 4	průjezdová, TV
108	773	S 108 – L 108	vjezdová a odjezdová, TV *
110	735	S 110 – L 110	vjezdová a odjezdová, TV *
112	747	S 112 – L 112	vjezdová a odjezdová, TV *
114	729	S 114 – L 114	vjezdová a odjezdová, TV *
116	729	S 116 – L 116	vjezdová a odjezdová, TV *
* Vydáno rozhodnutí o omezení provozování dráhy č.j. 1-2475/99-DÚ/O-Se a o postradatelnosti zařízení č.j. 55727/02-DDC KVR/SOP-ORI.			

Staniční zabezpečovací zařízení

Staniční zabezpečovací zařízení je 3. kategorie s cestovou volbou jízdních cest typu RZZ.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

Traťové zabezpečovací zařízení 3. kategorie - trojznakový jednosměrný automatický blok směr Ostrava Kunčice i odbočka Odra.

Dopravní technologie

Ve stanici ve směně pracuje pouze výpravčí. Jelikož ve stanici není žádná vlečková činnost, všechny vlaky jsou projíždějící, osobní vlaky zastavující s krátkým pobytem.

b) Analýza současného stavu provozu a problematická místa z hlediska kapacity

Analýza vychází ze současného rozsahu dopravy

Traťové úseky

Traťový úsek Ostrava Kunčice – Ostrava Vítkovice – Odb.Odra 2014

směr Ostrava Kunčice – Ostrava Vítkovice – Odb.Odra

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	0	0	36	0	8	10	0	0	54	vlaků

směr Odb.Odra – Ostrava Vítkovice - Ostrava Kunčice

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	0	1	35	0	8	11	0	0	55	vlaků

Traťový úsek Odb.Odra – Ostrava-Svinov 2014

směr Odb.Odra – Ostrava-Svinov

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	0	0	36	0	0	7	0	0	43	vlaků

směr Ostrava-Svinov - Odb.Odra

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	0	1	35	0	0	6	0	0	42	vlaků

Traťový úsek Odb.Odra – Polanka nad Odrou 2014

směr Odb.Odra – Polanka nad Odrou

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	0	0	0	0	8	4	0	0	12	vlaků

směr Polanka nad Odrou - Odb.Odra

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	0	0	0	0	8	6	0	0	14	vlaků

Dvukolejný traťový úsek Ostrava-Kunčice – Odbočka Odra s 55 páry vlaků/24 hod je zcela nevyužitý. To platí i o jednokolejnému úseku Odbočka Odra – Polanka nad Odrou pro 26 vlaků/24 hod. Nejvíce je zatížen traťový jednokolejný úsek Odbočka Odra – Ostrava-Svinov, kde z 85

vlaků/24 hod, tvoří osobní vlaky 85% jejichž provoz je soustředěn do denní doby, tedy do kratšího časového intervalu než je 24 hod. O to více je pak trať zatížena. Ukazatele propustnosti nejsou zatím překročeny.

Stanice

Ostrava-Kunčice

Seřadovací výkonnost byla již popsána při hodnocení stanice Ostrava hl.n. Jednalo se o:

přivěšené vozy 2013, vozy k rozřazení 2014, záloha seř.výk.2014 seř. výkonnost 2014

324

343

36%

539 vozů

Jedná se o výkony za 24 hod. Stanice má 13 směrových kolejí, které jsou při 324 přivěšených vozech využity na 31%. Rovněž seřadovací výkonnost při dvou výtažných kolejích na svážném pahrbku a dvou posunujících pahrbkových lokomotivách byla v minulosti větší jak 1500 vozů/24 hod. V seřadovací práci není stanice využita.

Koleje č.2,1,3,5 u nástupištích hran jsou v době 5-24 hod zatíženy na stupeň obsazení $So=0,26$. Koleje nejsou využity. Jedná se ale současně o hlavní koleje v pokračování traťových kolejí obou zaústěných tratí. Další koleje č.6,4,7,9 určené pro nákladní vlaky vykazují podle plánu obsazení kolejí zatížení na stupeň obsazení $So=0,67$. Koleje jsou na hranici doporučených hodnot. Způsobeno je to také neúměrnými pobyty kdy kolej č.4 je nepřetržitě obsazena 9 hodin. Koleje č.7,9 jsou přednostně pro končící nákladní vlaky do posunu. Koleje č.6,4 jsou využívány pro vlaky tranzitní s pobytem (např. přepřahy Dobrá u F.M.) přednostně směr Vratimov. Výchozí nákladní vlaky odjíždějí přímo ze směrových kolejí.

Dílčí závěr: Úzkým místem stanice jsou koleje pro končící a tranzitní nákladní vlaky s pobytem. Ke kolejím č.7,9 bude potřebné přidat i kolej č.11, případně i 13 a vyvázat je ze svazku směrových kolejí.

Ostrava-Vítkovice

Na stanici je v současnosti (2014) zpracováván projekt na rekonstrukci kunčického zhlaví, při které je stanice redukována na čtyři dopravní koleje. Napojení vleček zůstává v nové podobě. Stanice i tak z 90% plní funkci běžné mezilehlé stanice.

3. trať č. 323 (Ostrava hl. n. - Ostrava – Kunčice)

Základní informace k úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava - Kunčice

Začátek trati: Ostrava uhelné nádraží - km 0,000, konec trati: Ostrava - Kunčice - km 7,805

Zábrzdňá vzdálenost: pro úsek Ostrava uhelné – Ostrava střed 700 m, pro úsek Ostrava střed – Ostrava - Kunčice 1000m

Největší délka vlaku osobní dopravy: 200 metrů

Největší délka vlaku nákladní dopravy: 600 metrů

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 0 ‰ Od konce k začátku trati 6 ‰

Provoz: obousměrný

Rozchod kolejí: 1435 mm

Trakční soustava: 3 kV ss

Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1.

Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích: 100 km.h.

a) Zanalyzování současného rozsah infrastruktury z pohledu dopravní technologie

Úsek obsahuje pouze stanici Ostrava střed. Stanice Ostrava-Kunčice i Ostrava hl.n. jsou již popsány v předchozí části.

3.1. Stanice

2.4 Ostrava střed

Železniční stanice Ostrava střed leží v km 2,972 trati Ostrava uhelné nádraží - Valašské Meziříčí, která je v úseku Ostrava uhelné nádraží – Ostrava-Kunčice elektrifikována.

Vlečky

„VÍTKOVICE a.s., Ostrava-Vítkovice“ odbočuje na kunčickém zhlaví výhybkou č. 708.

„VLEČKA BÁŇSKÁ OKD, Doprava a.s.“ odbočuje na ostravském zhlaví výhybkou č. 706.

Zastávky

Zastávka Ostrava-Stodolní leží v km 2,311 mezi báňským nádražím a nádražím Ostrava střed v obvodu ŽST Ostrava hl.n. Zastávka je obsazena s časovým omezením. Zastávka je vybavena ostrovním nástupištěm s podchodem a výtahem. Ostrovní nástupiště délky 200 metrů je umístěno podél spojovacích kolejí č.91,92.

Zastávka Ostrava-Kunčičky leží v km 5,636 mezi nádražím Ostrava střed a Ostrava-Kunčice. Zastávka je neobsazena. U každé koleje je jednostranné nástupiště délky 200 metrů.

Nástupiště

Ve stanici jsou vybudována úrovněová nástupiště:

- nástupiště č. 1 je situováno u koleje č. 704, délka nástupiště je 200 m.
- nástupiště č. 2 je situováno mezi kolejemi č. 701 a 702, délka nástupiště je 200 m.

Pro příchod na nástupiště slouží úrovněové přechody.

Koleje

Kolej Číslo	Užitečná délka v m	Omezená polohou	Účel použití
dopravní koleje			
701	779	Sc 701 – L 701	Hlavní staniční kolej: vjezdová, odjezdová a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
702	269	Lc 702 – Sc 702	Hlavní staniční kolej: vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce
702a	432	Sc 702a – L 702a	Hlavní staniční kolej: vjezdová, odjezdová do OKu a průjezdná pro všechny vlaky, TV v celé délce
704	270	Lc 704 – Sc 704	Vjezdová a odjezdová pro všechny vlaky, TV v celé délce

Staniční zabezpečovací zařízení

Obvod Ostrava střed je vybaven zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu ESA 11 s jednotným obslužným pracovištěm (JOP) umístěným v dopravní kanceláři na řídicím stavědle ŽST Ostrava hl. n. Je dálkově řízena.

Zabezpečovací zařízení v přilehlých mezistaničních úsecích

V mezistaničním úseku Ostrava střed - Ostrava Kunčice je vybudováno traťové zabezpečovací zařízení 3.kategorie – elektronický autoblok ABE – 1; trojznakový obousměrný automatický blok.

Dopravní technologie

Obvod Střed je součástí stanice Ostrava hl.n.. V obvodu pracuje pohotovostní výpravčí, který je podřízen dispozičnímu výpravčímu ŘS. V obvodu vleček dochází k významné nakládce a vykládce, zátěž je poté pomocí posunu přemístěna do Ostravy levého přednádraží, kde dochází k další dopravě.

V osobní dopravě jsou ve stanici končící a výchozí motorové rychlíky do Olomouce přes Krnov. Souprava řazena s řídicím vozem, k objetí soupravy zpravidla nedochází. Ostatní vlaky osobní dopravy jsou zastavující s krátkým pobytem, případně projíždějící.

b) Analýza současného stavu provozu a problematická místa z hlediska kapacity

Staniční úsek Ostrava hl.n. – Ostrava střed 2014

směr Ostrava hl.n. – Ostrava střed

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
10	0	3	9	31	2	1	14	8	0	78	vlaků

směr Ostrava střed – Ostrava hl.n.

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
9	0	3	7	32	1	0	10	10	0	72	vlaků

Traťový úsek Ostrava střed – Ostrava Kunčice 2014

směr Ostrava střed – Ostrava Kunčice

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
10	0	0	7	31	2	1	10	8	0	69	vlaků

směr Ostrava Kunčice - Ostrava střed

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
9	0	0	7	31	1	0	4	10	0	62	vlaků

Pro dvokolejnou trať není 78 párů vlaků/den žádný problém. Pozornost si spíše zaslouží sama stanice Ostrava střed, dálkově řízená, bez podchodu, jen se třemi dopravními kolejemi na dvoukolejně trati a se dvěma zapojenými vlečkami. Z přehledu je patrné, že zde končí 3 páry R vlaků, 2 Sp vlaky, 1 Os vlak je výchozí. Při větším počtu takových vlaků není vyloučena potřeba odstavné koleje.

4. trať č. 321 (Ostrava-Svinov – Opava východ)

Základní informace k úseku Ostrava-Svinov – Opava východ

Začátek trati: Ostrava Svinov - km 261,928, konec trati: Opava východ - km 290,135

Zábrzdňá vzdálenost: 700m

Největší délka vlaku osobní dopravy: 130 metrů

Největší délka vlaku nákladní dopravy: 480 metrů

Údaje o sklonových poměrech rozhodných pro bezpečné brždění vlaků (v ‰):

Od začátku ke konci trati 2 ‰ Od konce k začátku trati 5 ‰

Provoz: obousměrný

Rozchod kolejí: 1435 mm

Trakční soustava: 3 kV ss

Organizování a provozování drážní dopravy podle: SŽDC D1.

Největší traťová rychlost na jednotlivých úsecích: 100 km.h.

Rozsah dopravy v GVD 2014

Traťový úsek Ostrava-Svinov – Opava východ 2014

směr Ostrava-Svinov – Opava východ

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	7	8	22	0	0	3	1	0	41	vlaků

směr Opava východ - Ostrava-Svinov

EC,IC	EN	R	Sp	Os	Sv	Nex	Pn	Mn	Lv	celkem	
0	0	7	9	21	1	0	3	1	0	42	vlaků

V Olomouci, duben 2016

Ing. Josef Zapletal

MORAVIA CONSULT Olomouc a.s.