

Załącznik nr 3 do Umowy z dnia 21 sierpnia 2019 r. na realizację programu "Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku"

Charakterystyka infrastruktury kolejowej zarządzanej przez DSDiK, objętej postanowieniami Programu wieloletniego „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, który stanowi załącznik do Uchwały Nr 1/2021 Rady Ministrów z dnia 5 stycznia 2021 r., zmieniającej Uchwałę Nr 7/2018 Rady Ministrów z dnia 16 stycznia 2018 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”.

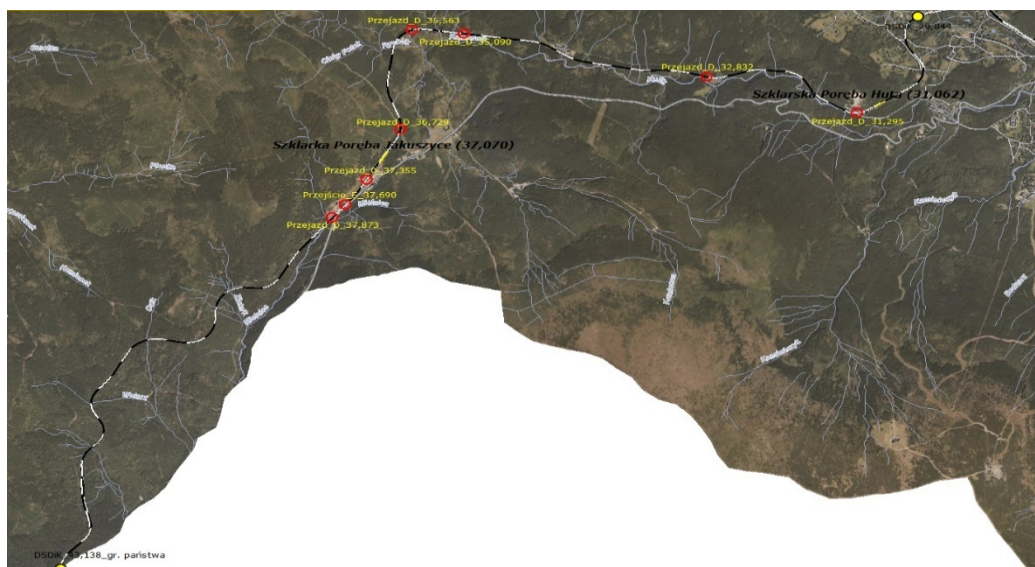
I. Linia kolejowa zarządzana przez DSDiK od początku obowiązywania Umowy z dnia 21 sierpnia 2019 r. na realizację programu "Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku".

Linia kolejowa nr 311 na odcinku Szklarska Poręba Górna – Granica Państwa od km 29,844 do km 43,138

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana
2. **Prędkość max:** 50 km/h
3. **Nacisk:** 180 kN/oś
4. **Lokalizacja przystanków:**
 - **Szklarska Poręba Huta:** km 31,076 - peron o długości 100 m
 - **Szklarska Poręba Jakuszyce:** km 37,070 - peron o długości 140 m

Przebieg linii kolejowej będącej w zarządzie DSDiK we Wrocławiu



Wyposażenie przystanków:

Szklarska Poręba Huta	długość 100m, szerokość 3,7 m, nawierzchnia z płyt prefabrykowanych i kostki brukowej, ogrodzenie, parking, tablica z nazwą przystanku, tablice kierunkowe, gabłota na rozkład jazdy, drewniana wiata, ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery,
Szklarska Poręba Jakuszyce	długość 140 m, szerokość 4 m, nawierzchnia nie sort kamienny, wiata drewniana z gabłotą na rozkład jazdy, ławką i koszem na śmieci, stojak na rowery, ławka, tablica kierunkowa, tablica z nazwą przystanku,

5. Wykaz torów na p.o. Jakuszyce:

- tor nr 3 długość całkowita 400 mb, dł. użyteczna 330 mb
- tor nr 202 długość 254 mb – tor wyłączony z eksploatacji (częściowo rozebrany)
- tor nr 202a długość 57 mb – tor wyłączony z eksploatacji (częściowo rozebrany)

6. Wykaz rozjazdów na p.o. Jakuszyce:

- km 36,936 – nr 1 zwyczajny prawy S49-1:9-190,
- km 37,332 – nr 2 zwyczajny lewy S49-1:9-190

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

1. km 31,295 kat. D
2. km 32,832 kat. D
3. km 35,090 kat. D
4. km 35,563 kat. D
5. km 36,729 kat. D
6. km 37,363 kat. F
7. km 37,873 kat. F

8. Lokalizacja obiektów inżynierskich:

1. km 29,891 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
2. km 29,929 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,40 m
3. km 29,954 most sklepiony kamienny, L= 21,5 m
4. km 30,050 przepust rurowy kamionkowy \varnothing 0,30 m
5. km 30,322 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,40 m
6. km 30,630 przepust sklepiony kamienny 1,5 x 2,0 m
7. km 31,305 przepust rurowy kamionkowy \varnothing 0,60 m
8. km 31,476 przepust otwarty z konstrukcją stalową L=3,05 m
9. km 31,710 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
10. km 31,937 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
11. km 32,193 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,10 m
12. km 32,641 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,20 m
13. km 32,745 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,30 m
14. km 32,836 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
15. km 32,879 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
16. km 32,946 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,50 m

17. km 33,294 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
18. km 33,365 przepust sklepiony kamienny 1,90 x 1,50 m
19. km 33,677 przepust otwarty z konstrukcją stalową L = 3,0 m
20. km 34,168 most sklepiony kamienny 5,10 x 2,65 m
21. km 34,389 przepust sklepiony kamienny 2,10 x 1,50 m
22. km 34,544 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,50 m
23. km 34,819 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,40 m
24. km 35,009 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,50 m
25. km 35,089 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
26. km 35,314 most sklepiony ceglano - kamienny 6,0 x 5,50 m
27. km 35,573 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
28. km 35,590 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
29. km 35,818 most sklepiony ceglano kamienny 6,0 x 5,10 m
30. km 36,420 przepust płytowy kamienny 1,0 x 0,80 m
31. km 36,648 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,80 m
32. km 36,915 przepust sklepiony kamienny 3,0 x 3,20 m
33. km 37,921 przepust sklepiony kamienny 2,5 x 1,80 m
34. km 38,035 przepust sklepiony kamienny 1,0 x 1,50 m
35. km 38,134 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,50 m
36. km 38,335 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
37. km 38,514 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,65 m
38. km 38,685 przepust otwarty z konstrukcją stalową L= 1,70 m
39. km 38,743 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,50 m
40. km 39,175 most sklepiony kamienny 3,0 x 1,70 m, długość 3,6 m
41. km 39,281 przepust płytowy kamienny 0,60 x 0,80 m
42. km 39,425 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,80 m
43. km 39,465 przepust rurowy stalowy \varnothing 0,60 m
44. km 39,572 przepust rurowy stalowy \varnothing 1,0 m
45. km 39,919 przepust sklepiony kamienny 1,50 x 1,50 m
46. km 40,313 most sklepiony kamienny 3,0 x 3,0 m, długość 3,65 m
47. km 40,564 przepust rurowy stalowy \varnothing 1,0 m
48. km 41,154 wiadukt ceglany sklepiony 3,0 x 2,5 m, długość 3,65 m
49. km 41,719 most sklepiony kamienny 3,50 x 4,0 m
50. km 42,341 przepust płytowy kamienny 0,75 x 1,30 m
51. km 42,459 przepust płytowy kamienny 1,0 x 1,50 m

9. Lokalizacja ścian oporowych:

1. km 31,114 – 26 m
2. km 32,493 – 107 m
3. km 33,668 – 30 m
4. km 36,374 – 40 m
5. km 36,632 – 7,5 m
6. km 37,422 – 44 m

10. Położenie toru w planie:

- | | |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| km 29,844 – 30,304 łuk lewy R=250m | km 36,883 – 37,460 prosta |
| km 30,304 – 30,340 prosta | km 37,460 – 37,640 łuk prawy R=670m |
| km 30,340 – 30,723 łuk prawy R=200m | km 37,640 – 38,310 prosta |
| km 30,723 – 31,184 prosta | km 38,310 – 38,470 łuk lewy R=620m |
| km 31,184 – 31,436 łuk prawy R=198m | km 38,670 – 38,850 prosta |
| km 31,436 – 31,637 prosta | km 38,850 – 38,970 łuk prawy R=230m |

km 31,637 – 31,813 łuk prawy R=245m
km 31,813 – 31,843 prosta
km 31,843 – 32,143 łuk lewy R=250m
km 32,143 – 32,293 prosta
km 32,293 – 32,434 łuk lewy R=250m
km 32,434 – 32,658 prosta
km 32,658 – 32,849 łuk prawy R=250m
km 32,849 – 32,908 prosta
km 32,908 – 33,314 łuk lewy R=1000m
km 32,314 – 33,498 łuk prawy R=555m
km 33,498 – 33,898 prosta
km 33,898 – 34,169 łuk prawy R=500m
km 34,169 – 34,330 prosta
km 34,330 – 34,533 łuk lewy R=476m
km 34,533 – 35,422 prosta
km 35,422 – 35,870 łuk lewy R=250m
km 35,870 – 36,145 prosta
km 36,145 – 36,418 łuk lewy R=385
km 36,418 – 36,548 prosta
km 36,548 – 36,883 łuk prawy R=295

km 38,970 – 38,980 prosta
km 38,980 – 39,460 łuk lewy R=250m
km 39,460 – 39,510 prosta
km 39,510 – 40,010 łuk prawy R=250m
km 40,010 – 40,110 prosta
km 40,110 – 40,550 łuk lewy R=300m
km 40,550 – 40,720 prosta
km 40,720 – 40,940 łuk prawy R=600m
km 40,940 – 40,990 prosta
km 40,990 – 41,300 łuk lewy R=200m
km 41,300 – 41,330 prosta
km 41,330 – 41,680 łuk prawy R=200m
km 41,680 – 41,970 łuk lewy R=250m
km 41,970 – 42,240 prosta
km 42,240 – 42,410 łuk lewy R=600m
km 42,410 – 42,490 prosta
km 42,490 – 42,790 łuk prawy R=230m
km 42,790 – 42,900 prosta
km 42,900 – 43,138 łuk lewy R=250m

11. Położenie toru w profilu:

km 29,844 – 30,198 wzniesienie 24,60 ‰
km 30,198 – 30,337 wzniesienie 26,16 ‰
km 30,337 – 30,518 wzniesienie 22,94 ‰
km 30,518 – 30,701 wzniesienie 20,00 ‰
km 30,701 – 31,000 wzniesienie 1,31 ‰
km 31,000 – 31,174 wzniesienie 1,61 ‰
km 31,174 – 31,488 wzniesienie 19,62 ‰
km 31,488 – 31,818 wzniesienie 24,91 ‰
km 31,818 – 32,393 wzniesienie 25,06 ‰
km 32,393 – 32,500 wzniesienie 25,70 ‰
km 32,500 – 32,604 wzniesienie 24,42 ‰
km 32,604 – 32,830 wzniesienie 21,59 ‰
km 32,830 – 33,518 wzniesienie 24,90 ‰
km 33,518 – 34,103 wzniesienie 25,04 ‰
km 34,103 – 34,333 wzniesienie 21,59 ‰
km 34,333 – 35,118 wzniesienie 25,01 ‰
km 35,118 – 35,268 wzniesienie 24,27 ‰
km 35,268 – 35,506 wzniesienie 25,38 ‰
km 35,506 – 35,794 wzniesienie 21,94 ‰

km 35,794 – 36,076 wzniesienie 23,70 ‰
km 36,076 – 36,809 wzniesienie 24,90 ‰
km 36,809 – 37,118 wzniesienie 0,88 ‰
km 37,118 – 37,362 wzniesienie 2,90 ‰
km 37,362 – 38,000 spadek 25,00 ‰
km 38,000 – 38,550 spadek 24,80 ‰
km 38,550 – 38,700 spadek 21,50 ‰
km 38,700 – 39,336 spadek 15,60 ‰
km 39,336 – 40,100 spadek 25,00 ‰
km 40,100 – 40,400 spadek 25,20 ‰
km 40,400 – 41,065 spadek 24,90 ‰
km 41,065 – 41,300 spadek 21,20 ‰
km 41,300 – 41,600 spadek 22,30 ‰
km 41,600 – 41,175 spadek 23,60 ‰
km 41,175 – 42,025 spadek 18,30 ‰
km 42,025 – 42,476 spadek 2,95 ‰
km 42,476 – 42,760 spadek 22,30 ‰
km 42,760 – 43,138 spadek 24,80 ‰

12. Skrajnia budowli: SM-1

13. **Nawierzchnia kolejowa:** szyny typu S49, podkłady drewniane sosnowe, na łukach dębowe, podsypka tłuczniowa, na łukach o R<300m wbudowana prowadnica, Remont toru wykonany w latach 2009 – 2010;

14. Wyposażenie dodatkowe:

1. urządzenie do smarowania szyn w km 41,150
2. ogrodzenie (barierki) przy Stowarzyszeniu Bieg Piastów oraz przy drodze dojścia do przystanku Szklarska Poręba Jakuszyce

15. Standard utrzymania

Standard utrzymania sieci kolejowej zarządzanej przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu uważa się spełnienie następujących parametrów:

1. Maksymalna prędkość – 50 km/h
2. Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 311 wynosi 180 kN/oś
3. Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
4. Nawierzchnia z szyn typu S49
5. Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych o rozstawie maksymalnie 65cm na podsypce tłuczniowej
6. Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
7. Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
8. Nominalna wysokość peronu - 550 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
9. Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
10. Długość drogi hamowania – 500 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowalający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

II. Linie kolejowe (odcinki linii kolejowych), objęte postanowieniami Programu wieloletniego „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku”, które zostały przejęte przez Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu w zarządzanie od PKP S.A. w 2020 oraz 2021 r.

A. Linia kolejowa nr 303 na odcinku Duninów – Chocianów od km 7,880 do km 10,970¹

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 0 km/h
3. **Mapa lokalizacyjna:**

¹ stan na dzień 16.12.2020r.



4. Lokalizacja przystanków - Chocianów - km 10,372

5. Położenie toru w planie:

Brak danych

6. Położenie toru w profilu:

Brak danych

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

Na linii kolejowej zostało zlokalizowanych 4 przejazdy kolejowo-drogowe

- 1) Kat. D - km 7,878
- 2) Kat. D - km 9,504
- 3) Kat. D - km 9,678
- 4) Kat. D - km 10,212

8. Obiekty inżynieryjne

Lp.	Km obiektu	Charakterystyka obiektu	Parametry obiektu
1	8,153	przepust płytowo kamienny	L=10,00m, H=0,80m, S=0,75m
2	8,671	przepust płytowy żelbetowy	L=4,40m, H=1,20m, S=2,00m
3	9,170	przepust rurowy stalowy	L=9,45m, $\phi=0,50m$
4	9,637	przepust płytowy żelbetowy	L=6,95m, $\phi=0,50m$

9. Podtorze

Brak danych

10. Odwodnienie

Przy linii po obu stronach usytuowane są boczne rowy odwadniające - obecnie całkowicie zarośnięte wieloletnią roślinnością, niedrożne i poważnie zamulone.

Na całej linii należy przeprowadzić odtworzenie rowów bocznych wraz z odpływami oraz odmulenie i udrożnienie przepustów na ich trasie

11. Skrajnia budowli: SM-1

12. Nawierzchnia kolejowa:

Brak danych

13. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

14. Standard utrzymania linii

- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 303 wynosi 196 kN/oś
- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
- 10) Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

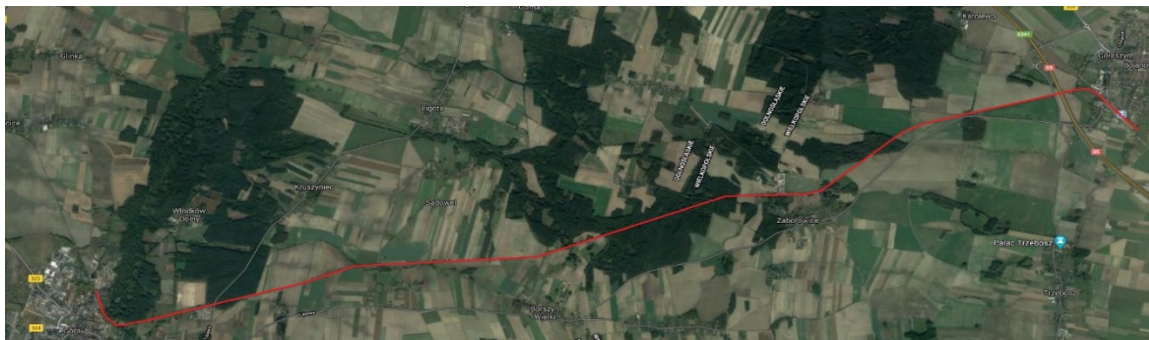
Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

B. Linia kolejowa nr 372 na odcinku Bojanowo – Góra Śląska od km 0,600 do km 15,305²

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 0 km/h
3. **Mapa lokalizacyjna**



4. Lokalizacja przystanków:

- Zaborowice - km 5,35
- Borszyn Wielki - km 8,570
- Borszyn Mały - km 10,850
- Góra Śląska - km 15,190

5. Położenie toru w planie:

Brak danych

6. Położenie toru w profilu:

Brak danych

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

Na linii kolejowej zostało zlokalizowanych 19 przejazdów kolejowo-drogowych

8. Obiekty inżynieryjne

- 1) Przepust - km 0,802
- 2) Przepust - km 0,919
- 3) Przepust - km 2,341
- 4) Przepust - km 3,092
- 5) Przepust - km 3,403
- 6) Przepust - km 4,939
- 7) Przepust - km 5,585
- 8) Przepust - km 6,011
- 9) Przepust - km 6,278
- 10) Przepust - km 7,673
- 11) Przepust - km 7,790

² stan na dzień 09.12.2020r.

9. Podtorze

Brak danych

10. Odwodnienie

Przy linii po obu stronach usytuowane są boczne rowy odwadniające - obecnie kompletnie zarośnięte wieloletnią roślinnością, niedrożne i poważnie zamulone.

Na całej linii należy przeprowadzić odtworzenie rowów bocznych wraz z odpływami oraz odmulenie i udrożnienie przepustów na ich trasie.

11. Skrajnia budowli: SM-1

12. Nawierzchnia kolejowa:

Brak danych

13. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

14. Standard utrzymania linii

- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 372 wynosi 196 kN/oś
- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
- 10) Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

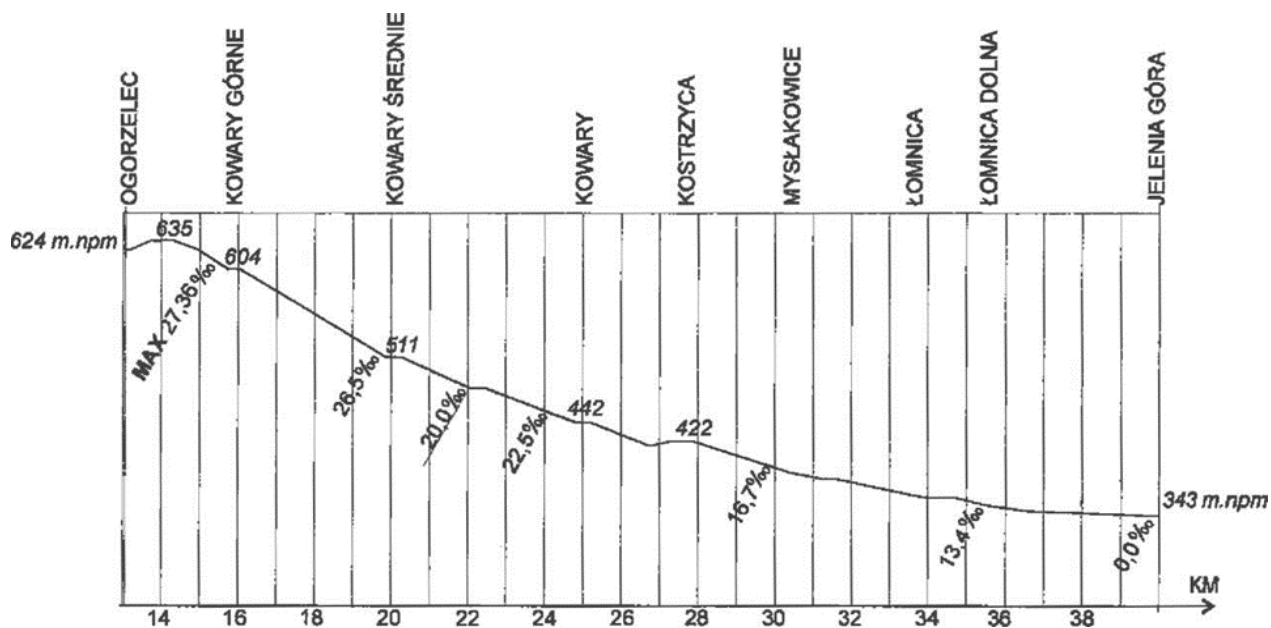
Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

4. Lokalizacja przystanków:

- **Ogorzelec** - Peron nr 1 w km 12,980 - 13,100, długość 120 m, 1-krawędziowy o nawierzchni żwirowej. Krawężnik betonowy, zniszczony, stan zły. Peron zadarniony, częściowo zarośnięty krzewami i drzewkami. Szerokość peronu 3 m, wysokość 30 cm. Powierzchnia 360 m²
- **Kowary Górne** - Peron nr 1, w km 15,820 - 15,945, długość 125 m, szerokość 3 m, powierzchnia 375 m².
- **Kowary Średnie** - Peron nr 1 jedno krawędziowy w km 19,984 - 20,128, długość 144 mb, szer. 3,0 m, powierzchnia 432 m². Peron o nawierzchni żwirowej
- **Kowary** – Peron nr 1 przy torze nr 1 od budynku stacyjnego w km 24,899 - 25,125, długość 226 mb i szerokość 6,0 m o powierzchni ok. 1356 m². Nawierzchnia peronu asfaltowa w stanie dostatecznym, liczne spękania i punktowe ubytki. Nawierzchnia nadaje się do naprawy. Krawędź peronu z bloków betonowych punktowo podpartych w złym stanie technicznym. Z powodu korozji ławy bloki leżą nie stabilnie a miejscami całkowicie uległy zniszczeniu i wypadły do toru. Krawędź peronu nadaje się do naprawy. Peron nr 2, wyspowy, 2-krawędziowy w km 24,848 - 25,025 o długości 177 mb, szerokość 3,0 m o powierzchni ok. 531 m². Peron całkowicie zniszczony, zarówno asfaltowa nawierzchnia jak i krawędzie peronu. Z powodu całkowitej korozji ławy fundamentowej większość betonowych bloków peronu osunęła się do torów.
- **Mysłakowice** - Peron nr 1 przy torze nr 3 w km 30,364 - 30,650, długość 286 mb i szerokość 5,0 m o powierzchni ok. 1430 m². Nawierzchnia peronu żwirowa, zadarniona, wymaga remontu. Krawężnik betonowy, zniszczony również należy go wyremontować.

5. Położenie toru w profilu:



6. Położenie toru w planie:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia R	Długość
308	prosta	N	12,801	12,913	0	0,112
308	krzywa przejściowa p	N	12,913	12,958	0	0,045
308	łuk prawy	N	12,958	13,035	395	0,077
308	krzywa przejściowa p	N	13,035	13,08	0	0,045
308	prosta	N	13,08	13,219	0	0,139
308	krzywa przejściowa 1	N	13,219	13,249	0	0,03
308	łuk lewy	N	13,249	13,309	291	0,06
308	łuk lewy	N	13,309	13,407	322	0,098
308	krzywa przejściowa 1	N	13,407	13,467	0	0,06
308	prosta	N	13,467	13,497	0	0,03
308	krzywa przejściowa p	N	13,497	13,542	0	0,045
308	łuk prawy	N	13,542	13,811	259	0,269
308	łuk prawy	N	13,811	13,876	252	0,065
308	krzywa przejściowa p	N	13,876	13,921	0	0,045
308	prosta	N	13,921	14,899	0	0,978
308	krzywa przejściowa p	N	14,899	14,989	0	0,09
308	łuk prawy	N	14,989	15,233	368	0,244
308	krzywa przejściowa p	N	15,233	15,293	0	0,06
308	prosta	N	15,293	15,425	0	0,132
308	krzywa przejściowa p	N	15,425	15,455	0	0,03
308	łuk prawy	N	15,455	15,48	557	0,025
308	krzywa przejściowa p	N	15,48	15,51	0	0,03
308	prosta	N	15,51	15,648	0	0,138
308	krzywa przejściowa p	N	15,648	15,678	0	0,03
308	łuk prawy	N	15,678	15,727	535	0,049
308	krzywa przejściowa p	N	15,727	15,757	0	0,03
308	prosta	N	15,757	15,827	0	0,07
308	krzywa przejściowa p	N	15,827	15,872	0	0,045
308	łuk prawy	N	15,872	15,925	311	0,053
308	krzywa przejściowa p	N	15,925	15,97	0	0,045
308	prosta	N	15,97	16,249	0	0,279
308	krzywa przejściowa p	N	16,249	16,309	0	0,06
308	łuk prawy	N	16,309	16,451	1049	0,142
308	krzywa przejściowa p	N	16,451	16,511	0	0,06
308	krzywa przejściowa 1	N	16,511	16,562	0	0,051

308	łuk lewy	N	16,562	16,642	1234	0,08
308	krzywa przejściowa 1	N	16,642	16,702	0	0,06
308	prosta	N	16,702	16,897	0	0,195
308	krzywa przejściowa 1	N	16,897	16,927	0	0,03
308	łuk lewy	N	16,927	17,011	683	0,084
308	krzywa przejściowa 1	N	17,011	17,071	0	0,06
308	krzywa przejściowa p	N	17,071	17,146	0	0,075
308	łuk prawy	N	17,146	17,282	557	0,136
308	krzywa przejściowa p	N	17,282	17,312	0	0,03
308	prosta	N	17,312	17,55	0	0,238
308	krzywa przejściowa 1	N	17,55	17,595	0	0,045
308	łuk lewy	N	17,595	18,311	208	0,716
308	krzywa przejściowa 1	N	18,311	18,356	0	0,045
308	prosta	N	18,356	18,434	0	0,078
308	krzywa przejściowa p	N	18,434	18,464	0	0,03
308	łuk prawy	N	18,464	18,794	418	0,33
308	łuk prawy	N	18,794	19,039	399	0,245
308	krzywa przejściowa p	N	19,039	19,084	0	0,045
308	prosta	N	19,084	19,257	0	0,173
308	krzywa przejściowa p	N	19,257	19,302	0	0,045
308	łuk prawy	N	19,302	19,403	395	0,101
308	krzywa przejściowa p	N	19,403	19,463	0	0,06
308	prosta	N	19,463	19,521	0	0,058
308	krzywa przejściowa p	N	19,521	19,581	0	0,06
308	łuk prawy	N	19,581	19,657	258	0,076
308	krzywa przejściowa p	N	19,657	19,732	0	0,075
308	prosta	N	19,732	19,926	0	0,194
308	krzywa przejściowa 1	N	19,926	19,956	0	0,03
308	łuk lewy	N	19,956	20,048	344	0,092
308	krzywa przejściowa 1	N	20,048	20,093	0	0,045
308	prosta	N	20,093	20,44	0	0,347
308	łuk prawy	N	20,44	20,52	1850	0,08
308	prosta	N	20,52	20,64	0	0,12
308	krzywa przejściowa 1	N	20,64	20,7	0	0,06
308	łuk lewy	N	20,7	20,968	410	0,268
308	krzywa przejściowa 1	N	20,968	21,028	0	0,06
308	prosta	N	21,028	21,086	0	0,058
308	krzywa przejściowa p	N	21,086	21,146	0	0,06
308	łuk prawy	N	21,146	21,384	308	0,238
308	krzywa przejściowa p	N	21,384	21,429	0	0,045
308	prosta	N	21,429	21,479	0	0,05
308	krzywa przejściowa 1	N	21,479	21,524	0	0,045
308	łuk lewy	N	21,524	21,668	302	0,144
308	krzywa przejściowa 1	N	21,668	21,728	0	0,06
308	prosta	N	21,728	22,18	0	0,452

308	łuk lewy	N	22,18	22,26	1153	0,08
308	prosta	N	22,26	22,466	0	0,206
308	krzywa przejściowa p	N	22,466	22,511	0	0,045
308	łuk prawy	N	22,511	22,839	204	0,328
308	łuk prawy	N	22,839	23,12	209	0,281
308	krzywa przejściowa p	N	23,12	23,18	0	0,06
308	prosta	N	23,18	23,35	0	0,17
308	krzywa przejściowa i	N	23,35	23,41	0	0,06
308	łuk lewy	N	23,41	23,633	1084	0,223
308	krzywa przejściowa 1	N	23,633	23,693	0	0,06
308	prosta	N	23,693	23,801	0	0,108
308	krzywa przejściowa p	N	23,801	23,861	0	0,06
308	łuk prawy	N	23,861	24,079	417	0,218
308	krzywa przejściowa p	N	24,079	24,139	0	0,06
308	prosta	N	24,139	24,195	0	0,056
308	krzywa przejściowa 1	N	24,195	24,255	0	0,06
308	łuk lewy	N	24,255	24,736	202	0,481
308	krzywa przejściowa 1	N	24,736	24,796	0	0,06
308	prosta	N	24,796	25,2	0	0,404
308	łuk lewy	N	25,2	25,266	2043	0,066
308	prosta	N	25,266	25,72	0	0,454
308	łuk prawy	N	25,72	25,77	2029	0,05
308	prosta	N	25,77	26,3	0	0,53
308	łuk lewy	N	26,3	26,425	1676	0,125
308	prosta	N	26,425	27,004	0	0,579
308	krzywa przejściowa 1	N	27,004	27,064	0	0,06
308	łuk lewy	N	27,064	27,197	499	0,133
308	krzywa przejściowa 1	N	27,197	27,242	0	0,045
308	prosta	N	27,242	27,769	0	0,527
308	krzywa przejściowa p	N	27,769	27,814	0	0,045
308	łuk prawy	N	27,814	28,102	517	0,288
308	krzywa przejściowa 1	N	28,102	28,262	0	0,16
308	prosta	N	28,262	29,551	0	1,289
308	krzywa przejściowa p	N	29,551	29,611	0	0,06
308	łuk prawy	IM	29,611	29,787	386	0,176
308	krzywa przejściowa p	N	29,787	29,847	0	0,06
308	prosta	N	29,847	30,118	0	0,271
308	łuk lewy	N	30,118	30,148	750	0,03
308	prosta	N	30,148	30,23	0	0,082
308	łuk prawy	N	30,23	30,26	833	0,03
308	krzywa przejściowa 1	N	30,26	30,28	0	0,02
308	łuk lewy	N	30,28	30,31	570	0,03
308	łuk lewy	N	30,31	30,36	1334	0,05
308	łuk lewy	N	30,36	30,432	440	0,072
308	łuk lewy	N	30,432	30,47	822	0,038

308	krzywa przejściowa 1	N	30,47	30,52	0	0,05
308	prosta	N	30,52	30,7	0	0,18
308	łuk lewy	N	30,7	30,75	1740	0,05
308	prosta	N	30,75	30,798	0	0,048
308	łuk prawy	N	30,798	30,898	1325	0,1
308	prosta	N	30,898	31,33	0	0,432
308	krzywa przejściowa p	N	31,33	31,41	0	0,08
308	łuk prawy	N	31,41	31,67	392	0,26
308	krzywa przejściowa p	N	31,67	31,74	0	0,07
308	prosta	N	31,74	32,35	0	0,61
308	krzywa przejściowa 1	N	32,35	32,43	0	0,08
308	łuk lewy	N	32,43	32,72	700	0,29
308	krzywa przejściowa 1	N	32,72	32,81	0	0,09
308	prosta	N	32,81	33,39	0	0,58
308	krzywa przejściowa 1	N	33,39	33,43	0	0,04
308	łuk lewy	N	33,43	33,475	265	0,045
308	łuk lewy	N	33,475	33,535	416	0,06
308	krzywa przejściowa 1	N	33,535	33,575	0	0,04
308	prosta	N	33,575	33,674	0	0,099
308	łuk lewy	N	33,674	33,704	308	0,03
308	prosta	N	33,704	33,8	0	0,096
308	krzywa przejściowa p	N	33,8	33,83	0	0,03
308	krzywa przejściowa p	N	33,83	33,87	0	0,04
308	prosta	N	33,87	34,07	0	0,2
308	krzywa przejściowa p	N	34,07	34,13	0	0,06
308	łuk prawy	N	34,13	34,263	508	0,133
308	krzywa przejściowa p	N	34,263	34,303	0	0,04
308	prosta	N	34,303	34,71	0	0,407
308	krzywa przejściowa p	N	34,71	34,77	0	0,06
308	łuk prawy	N	34,77	34,92	482	0,15
308	krzywa przejściowa p	N	34,92	34,98	0	0,06
308	prosta	N	34,98	35,035	0	0,055
308	krzywa przejściowa 1	N	35,035	35,125	0	0,09
308	łuk lewy	N	35,125	35,4	300	0,275
308	krzywa przejściowa 1	N	35,4	35,46	0	0,06
308	prosta	N	35,46	35,765	0	0,305
308	krzywa przejściowa p	N	35,765	35,825	0	0,06
308	łuk prawy	N	35,825	35,92	1050	0,095
308	krzywa przejściowa p	N	35,92	35,96	0	0,04
308	prosta	N	35,96	36,15	0	0,19
308	krzywa przejściowa 1	N	36,15	36,21	0	0,06
308	łuk lewy	N	36,21	36,295	580	0,085
308	krzywa przejściowa 1	N	36,295	36,365	0	0,07
308	prosta	N	36,365	36,5	0	0,135
308	krzywa przejściowa p	N	36,5	36,54	0	0,04

308	łuk prawy	N	36,54	36,575	1050	0,035
308	krzywa przejściowa p	N	36,575	36,615	0	0,04
308	prosta	N	36,615	36,69	0	0,075
308	krzywa przejściowa 1	N	36,69	36,75	0	0,06
308	łuk lewy	N	36,75	36,845	950	0,095
308	krzywa przejściowa 1	N	36,845	36,905	0	0,06
308	prosta	N	36,905	36,995	0	0,09
308	krzywa przejściowa p	N	36,995	37,035	0	0,04
308	łuk prawy	N	37,035	37,085	1250	0,05
308	krzywa przejściowa p	N	37,085	37,125	0	0,04

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

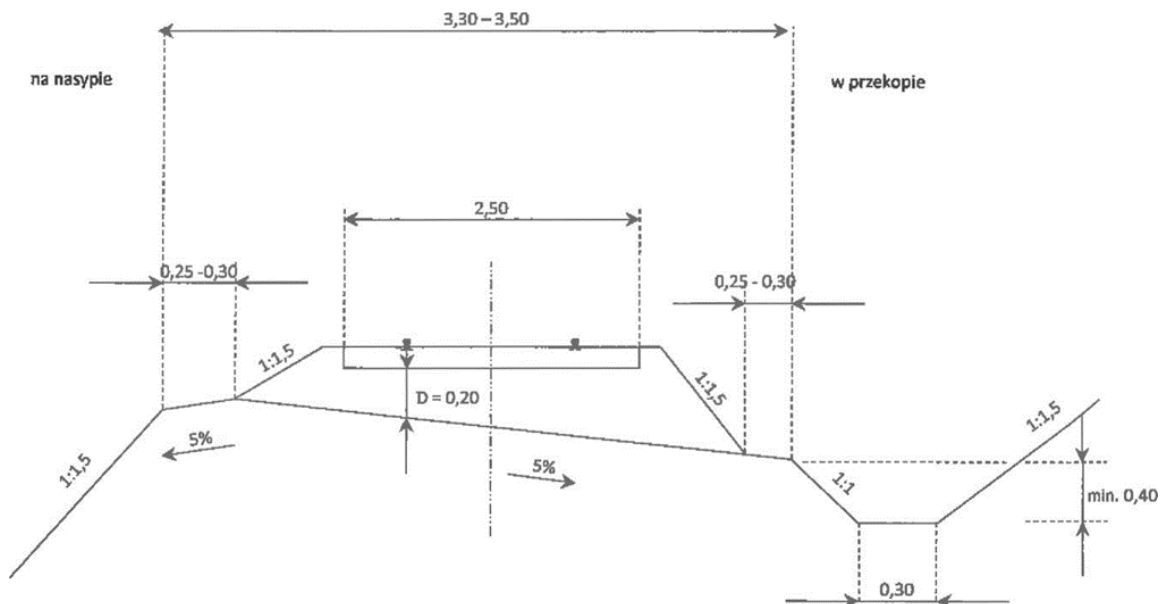
- przejazd kat. „D” w km 19,860 - pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 20,305 pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 20,670 - pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 21,234 - pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 21,793 - pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 22,732 - przejazd zaasfaltowany
- przejazd kat. „D” w km 23,829 - pomost
- przejazd kat. „D” w km 24,133- pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 25,238 - nawierzchnia przejazdu to 3 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 25,668- pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 26,343 - pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 26,566- pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 27,036 - pomost z 2 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 27,899 - pomost z 2 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 28,170 - pomost z 2 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 29,087- pomost drewniany
- przejazd kat. „D” w km 29,603 - zaasfaltowany o powierzchni
- przejazd kat. „D” w km 30,580 - zaasfaltowany o powierzchni
- przejazd kat. „D” w km 31,244 - pomost z 2 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 31,471 - pomost z 5 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 32,284 - pomost z 1 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 32,528 - pomost z 2 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 33,035 - pomost z 2 kpi płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 33,292 - pomost z 2 płyt przejazdowych wewnętrznych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 33,778 - bez pomostu, zasypany szutrem na drodze szutrowej
- przejazd kat. „D” w km 35,283 - pomost z 2 kpi. płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 35,396 - pomost z 2 kpi. płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 35,737 - pomost z 2 kpi. płyt przejazdowych typu CBP
- przejazd kat. „D” w km 37,084 - pomost z 1 kpi. płyt przejazdowych typu CBP

8. Obiekty inżynierijne

Lp.	nr linii	km	nazwa	długość	szerokość	rodzaj przeszkody	Uwagi
1	308	13,197	przepust	35	0,50	rów	
2	308	13,302	wiadukt	7,75	5,80	droga i rów	
3	308	13,687	przepust	1,60	0,78	rów	
4	308	14,347	tunel liniowy	1025			
5	308	15,231	przepust	22,40	4	rów	
6	308	15,385	przepust	1,60	0,80	rów	
7	308	16,229	przepust	8,40	0,99	rów	
8	308	16,777	przepust	5,90	0,5	rów	
9	308	17,007	przepust	8,40	0,8	rów	
10	308	17,115	przepust	1,55	0,7	rów	
11	308	17,390	przepust	1,80	1	rów	
12	308	17,598	przepust	3,10	2	rów	
13	308	17,894	przepust	6,15	0,5	rów	
14	308	18,135	przepust	55	2,20	rów	
15	308	18,381	wiadukt	10	5	droga polna	
16	308	18,477	przepust	13	1,40	rów	
17	308	19,020	przepust	2,50	1,45	rów	
18	308	19,148	przepust	11,50	1,27	rów	
19	308	19,498	most	69		szosa, rzeka	
20	308	19,606	most	20,10	7,80	potok	
21	308	19,763	przepust	1,80	1	rów	
22	308	19,963	przepust	49,20	0,6	rów	
23	308	20,140	przepust	75	0,6	rów	
24	308	20,312	przepust	8,70	0,5	rów	
25	308	20,367	przepust	1,60	0,6	rów	
26	308	20,446	przepust	15,20	0,6	rów	
27	308	20,684	przepust	1,80	0,99	rów	
28	308	20,787	przepust	U	0,6	rów	
29	308	21,110	przepust	36,80	0,8	rów	
30	308	21,360	przepust	8,90	2,40	rów	
31	308	21,940	przepust	830	0,9	rów	
32	308	22,144	przepust	6,30	0,5	rów	
33	308	22,260	przepust	14,25	0,6	rów	
34	308	22,727	przepust	5,60	0,45	rów	
35	308	23,365	przepust	26,70	0,8	rów	
36	308	23,558	wiadukt	13,80	6,70	szosa as fal.	
37	308	23,665	przepust	12,85	0,6	rów	
38	308	23,780	przepust	11,50	1,40	rów	
39	308	23,940	przepust	7,90	0,6	rów	
40	308	24,090	przepust	6,60	0,8	rów	
42	308	25,275	przepust	2,60	2,0	rów	
43	308	25,867	przepust	10,60	0,30	rów	
44	308	26,248	przepust	4,02	2,90	potok	
45	308	26,376	ściana oporowa				
46	308	26,377	ściana oporowa				
47	308	26,425	przepust	3,90	2,70	rów	
48	308	26,505	przepust	3,46	2,40	rów	
49	308	26,750	przepust	9,50	1,0	rów	
50	308	26,852	przepust	9,50	1,0	rów	
51	308	27,071	przepust	2,90	1,95	rów	
52	308	27,995	przepust	4,20	1,90	potok	
53	308	28,117	przepust	8,70	0,5	rów	
54	308	28,616	przepust	12,80	2,50	potok	
55	308	28,850	przepust	8,80	0,4	rów	
56	308	29,063	przepust	8,10	0,4	rów	
57	308	29,328	przepust	8	0,6	rów	
58	308	29,352	ściana				

			oporowa				
59	308	29,613	przepust	23,15	0,50	rów	
60	308	29,819	przepust	23,15	0,5	rów	
61	308	29,994	przepust	12,10	0,35	rów	
62	308	30,339	przejście pod torami	3,67	2,55		
63	308	32,429	przepust	9,55	0,77	rów	
64	308	33,065	przepust	3,60	2,50	rów	
65	308	33,316	przepust	14,05	0,45	rów	
66	308	33,994	most	34		rzeka	
67	308	34,548	przepust	13,50	2,50	rów	
68	308	35,061	przepust	2,35	1,40	rów	
69	308	35,212	przepust	8,75	0,5	rów	
70	308	35,683	przepust	9,90	0,4	rów	
71	308	35,915	most	6,98	3,48	rów	
72	308	36,156	przepust	13,55	0,78	rów	
73	308	36,456	przepust	9,50	0,77	rów	
74	308	37,077	przepust	5,20	0,6	łów	
75	308	37,554	przepust	8,30	1	rów	
76	308	37,886	przepust	8,60	0,6	rów	

9. Podtorze



Przekrój poprzeczny toru i podtorza linii znaczenia miejscowego nr 308

10. Odwodnienie

WYKAZ BOCZNYCH ROWÓW ODWADNIAJĄCYCH

Lp.	Lokalizacja			Jednostka miary/ ilość		Strona prawy/lewy	Uwagi
	nr linii	od km	do km	rowy kmb	dreny kmb		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	308	12,800	13,894	1,094		P	
2	308	15,070	15,280	0,210		P	
3	308	16,030	17,007	0,977		P	
4	308	17,390	17,560	0,170		P	

5	308	17,598	18,135	0,537		P	
6	308	18,400	19,480	1,080		P	
7	308	20,550	21,600	1,050		P	
8	308	22,110	22,740	0,630		P	
9	308	22,780	25,030	2,250		P	
10	308	25,860	26,265	0,405		P	
11	308	26,852	29,080	2,228		P	
12	308	29,320	29,597	0,277		P	
13	308	29,650	30,280	0,630		P	
14	308	30,600	31,800	1,200		P	

15	308	33,316	34,510	1,194		P	
16	308	34,750	35,050	0,300		P	
17	308	36,570	37,890	1,320		P	
18	308	13,685	13,810	0,125		L	
19	308	16,710	16,777	0,067		L	
20	308	17,390	19,606	2,216		L	
21	308	19,606	22,144	2,544		L	
22	308	22,144	22,740	0,596		L	
23	308	22,740	24,940	2,200		L	
24	308	25,860	26,590	0,730		L	
25	308	26,852	27,071	0,219		L	
26	308	28,117	29,700	1,583		L	
27	308	31,630	33,450	1,820			
28	308	34,000	36,560	2,560		L	
29	308	36,680	37,077	0,397		L	

Przy linii po obu stronach usytuowane są boczne rowy odwadniające - obecnie kompletnie zarośnięte wieloletnią roślinnością, niedrożne i poważnie zamulone.

Na całej linii należy przeprowadzić odtworzenie rowów bocznych wraz z odpływami oraz odmulenie i udrożnienie przepustów na ich trasie

11. Skrajnia budowli: SM-1

12. Nawierzchnia kolejowa:

SZYNY - w km 12,801 - 30,647 Ogorzelec - Mysłakowice , w torze nr 1 stanowi tor klasyczny z szyn kilku typów: typ 8a z 1907 - 1920 i 1922 ; z szyn S42 z lat 1956 - 1947/1955 -1929 oraz szyn S49 z lat 1932/38 -1953. Zużycia szyn, typ szyn, których już nie eksploatuje się na PKP. Szyny należy wymienić.

Szyny w km 30,647 - 39,986 - S49 EI z lat 1961 - 1974 o zużyciu pionowym od 4 do 6 mm, w przęsłach po 30 m. są w stanie technicznym dobrym i na odcinkach gdzie występuje na nich zużycie boczne zakwalifikowano do dalszej eksploatacji.

Podkłady drewniane całkowicie wyeksploatowane

13. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

14. Standard utrzymania linii

- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 308 wynosi 196 kN/oś
- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
- 10) Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

D. Linia kolejowa nr 317 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk od km 72.905 do km 80.850⁴

⁴ stan na dzień 08.06.2020r.

Nr linii	Opis	Tor linii	Od km	Do km	Wartość promienia (m)
1	łuk lewy	N	72,13	72,19	10000
2	prosta	N	72,19	72,51	
3	krzywa przejściowa 1	N	72,51	72,55	
4	łuk lewy	N	72,55	72,74	640
5	łuk lewy	N	72,74	72,8	1100
6	krzywa przejściowa 1	N	72,8	72,85	
7	prosta	N	72,85	72,94	
8	krzywa przejściowa 1	N	72,94	72,96	
9	łuk lewy	N	72,96	73,08	1100
10	krzywa przejściowa 1	N	73,08	73,1	
11	prosta	N	73,1	73,29	
12	krzywa przejściowa p	N	73,29	73,33	
13	łuk prawy	N	73,33	73,43	255
14	krzywa przejściowa p	N	73,43	73,48	
15	prosta	N	73,48	73,57	
16	krzywa przejściowa p	N	73,57	73,61	
17	łuk prawy	N	73,61	74,1	500
18	krzywa przejściowa p	N	74,1	74,13	
19	prosta	N	74,13	74,47	
20	krzywa przejściowa 1	N	74,47	74,51	
21	łuk lewy	N	74,51	74,6	300
22	krzywa przejściowa 1	N	74,6	74,64	
23	prosta	N	74,64	74,9	
24	krzywa przejściowa 1	N	74,9	74,93	
25	łuk lewy	N	74,93	74,96	300
26	krzywa przejściowa 1	N	74,96	74,99	
27	prosta	N	74,99	75,48	
28	krzywa przejściowa 1	N	75,48	75,51	
29	łuk lewy	N	75,51	75,59	940
30	krzywa przejściowa 1	N	75,59	75,62	
31	prosta	N	75,62	76,09	
32	krzywa przejściowa p	N	76,09	76,14	
33	łuk prawy	N	76,14	76,41	250
34	krzywa przejściowa p	N	76,41	76,46	
35	prosta	N	76,46	76,51	
36	krzywa przejściowa 1	N	76,51	76,54	
37	łuk lewy	N	76,54	76,8	350
38	krzywa przejściowa 1	N	76,8	76,83	
39	prosta	N	76,83	76,94	
40	krzywa przejściowa p	N	76,94	76,99	
41	łuk prawy	N	76,99	77,08	260
42	krzywa przejściowa p	N	77,08	77,13	
43	prosta	N	77,13	77,44	
44	krzywa przejściowa 1	N	77,44	77,47	
45	łuk lewy	N	77,47	77,71	200
46	krzywa przejściowa 1	N	77,71	77,74	
47	prosta	N	77,74	77,81	
48	krzywa przejściowa p	N	77,81	77,85	
49	łuk prawy	N	77,85	77,91	185
50	krzywa przejściowa p	N	77,91	77,95	
51	prosta	N	77,95	78,23	
52	krzywa przejściowa 1	N	78,23	78,26	
53	łuk lewy	N	78,26	78,46	310
54	krzywa przejściowa 1	N	78,46	78,49	
55	prosta	N	78,49	78,62	
56	krzywa przejściowa p	N	78,62	78,66	
57	łuk prawy	N	78,66	78,72	200
58	krzywa przejściowa p	N	78,72	78,76	
59	prosta	N	78,76	78,85	
60	krzywa przejściowa p	N	78,85	78,89	
61	łuk prawy	N	78,89	79,07	450
62	krzywa przejściowa p	N	79,07	79,11	
63	prosta	N	79,11	79,23	
64	krzywa przejściowa 1	N	79,23	79,27	
65	łuk lewy	N	79,27	79,36	365
66	krzywa przejściowa 1	N	79,36	79,39	
67	prosta	N	79,39	79,57	
68	krzywa przejściowa p	N	79,57	79,6	
69	łuk prawy	N	79,6	79,85	485
70	krzywa przejściowa p	N	79,85	79,88	
71	prosta	N	79,88	80,02	
72	krzywa przejściowa p	N	80,02	80,04	
73	łuk prawy	N	80,04	80,06	720
74	krzywa przejściowa p	N	80,06	80,09	
75	prosta	N	80,09	80,2	
76	krzywa przejściowa 1	N	80,2	80,22	
77	łuk lewy	N	80,22	80,23	680
78	krzywa przejściowa 1	N	80,23	80,25	
79	prosta	N	80,23	80,25	

6. Położenie toru w profilu:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartości pochyłości [%]
1	wzniesienie	N	72,170	72,951	10
2	spadek	N	72,951	73,158	0,6
3	spadek	N	73,158	73,435	4,2
4	wzniesienie	N	73,435	73,600	6,3
5	wzniesienie	N	73,600	73,900	7,5
6	wzniesienie	N	73,900	74,100	8,8
7	wzniesienie	N	74,100	74,300	6,5
8	wzniesienie	N	74,300	74,645	7,5
9	poziom	N	74,645	74,940	0,0
10	wzniesienie	N	74,940	75,356	4,0
11	wzniesienie	N	75,356	75,500	1,5
12	wzniesienie	N	75,500	76,378	1,0
13	wzniesienie	N	76,378	76,837	6,0
14	wzniesienie	N	76,837	77,358	4,1
15	poziom	N	77,358	77,900	0,0
16	wzniesienie	N	77,900	78,000	1,2
17	poziom	N	78,000	78,253	0,0
18	spadek	N	78,253	78,500	5,8
19	spadek	N	78,500	79,057	7,2
20	wzniesienie	N	79,057	79,273	2,5
21	wzniesienie	N	79,273	79,400	12,1
22	wzniesienie	N	79,400	79,600	13,5
23	wzniesienie	N	79,600	80,126	12,9
24	wzniesienie	N	80,126	80,623	1,0

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

Opisano 19 szt. przejazdów kolejowo - drogowych. Kategorie wg stanu linii przed zamknięciem dla ruchu. Wstępnie ustalono potrzebę odbudowy 16 szt. przejazdów oraz likwidację 3 szt. przejazdów

- 1) km 74,426 kat. D
- 2) km 74,670 kat. D
- 3) km 75,196 kat. D
- 4) km 75,405 kat. D
- 5) km 75,491 kat. D
- 6) km 75,608 kat. D
- 7) km 75,732 kat. D
- 8) km 75,951 kat. D
- 9) km 76,395 kat. D
- 10) km 76,806 kat. D
- 11) km 76,945 kat. D
- 12) km 77,360 kat. D

- 13) km 77,554 kat. D
- 14) km 77,842 kat. D
- 15) km 78,086 kat. D
- 16) km 78,329 kat. D
- 17) km 78,642 kat. D
- 18) km 79,027 kat. D
- 19) km 79,892 kat. D

8. Obiekty inżynieryjne

Km	Rodzaj obiektu	Długość [m]	S [m]	H [m]	Rzędna dna	Rzędna toru	Rodzaj przeszkody
73,659	Przepust sklepiony	23,00	2,50	2,10	326,06	331,71	rów
74,315	Przepust sklepiony	5,00	1,50	1,50	333,40	336,58	rów
74,561	Przepust otwarty	3,70	0,45	0,45	337,85	338,54	rów
74,670	Przepust otwarty	3,50	0,45	0,45	337,85	339,17	rów
74,792	Przepust rurowy	51,00	0,50	0,50	337,52	339,17	rów
74,951	Przepust rurowy	51,00	0,50	0,50	337,54	339,17	rów
75,089	Przepust rurowy	21,60	0,70	0,70	337,60	339,84	rów
75,309	Przepust rurowy	9,70	0,30	0,30	338,65	340,62	rów
75,370	Przepust rurowy	5,10	0,38	0,38	339,64	340,90	rów
75,491	Przepust rurowy	8,20	0,50	0,50	339,14	341,05	rów
75,602	Przepust rurowy	8,40	0,50	0,50	338,77	341,15	rzeka Kwisa
75,704	Przepust rurowy bliźniak	22,80	0,60	0,60	339,31	341,25	rów
75,900	Przepust sklepiony	7,40	1,50	1,75	337,32	341,45	rów
76,342	Przepust sklepiony	4,70	3,50	2,30	337,84	341,85	strumyk
77,060	Przepust sklepiony	9,50	1,50	1,30	341,43	345,60	rów
77,557	Przepust rurowy bliźniak	15,20	0,50	0,50	344,90	345,70	rów
77,866	Przepust sklepiony	4,70	1,50	2,00	343,62	346,82	rów
78,252	Przepust rurowy	7,50	0,40	0,40	343,52	346,96	rów
78,707	Przepust sklepiony	9,30	3,50	3,10	339,33	343,07	rów
79,210	Most stalowy	24,75			334,24	341,92	rzeka

* uwaga:

- 1/ poza w/w obiektami mogą występować inne małogabarytowe obiekty, których nie odnaleziono w terenie;
- 2/ przy wszystkich przejazdach kolejowo - drogowych występują stalowe przepusty (®40cm) wzdłuż toru – do odbudowy;

9. Podtorze

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Szerokość	Długość	Razem
1	72,900	73,500	15	600	9000
2	73,500	74,050	15	550	8250
3	74,050	74,315	10	265	2650
4	74,315	74,450	5	135	675
5	74,800	75,000	6	200	1200
6	76,880	77,360	10	480	4800
7	75,000	75,100	8	100	800
8	75,100	75,405	15	305	4575
9	75,405	75,700	6	295	1770
10	75,700	75,951	15	251	3769
11	75,951	76,350	12	399	4788
12	76,350	76,600	10	250	2500
13	76,500	75,600	8	100	800
14	76,600	76,880	6	280	1680
15	76,880	77,360	10	480	4800
16	77,400	77,600	8	200	1600
17	77,600	77,850	12	250	3000
18	77,850	77,900	15	50	750
19	77,900	78,300	8	400	3200
20	78,300	78,650	13	350	4450
21	78,650	79,650	12	1000	12000
22	79,650	79,900	8	250	2000
23	80,000	80,060	8	61	488

10. Odwodnienie

WYKAZ BOCZNYCH ROWOW ODWADNIAJĄCYCH						
Strona lewa			Strona prawa			
Lp.	od km	do km	długość	od km	do km	długość
1.	72,100	72,610	0,510	72,900	74,670	1,770
2.	72,800	74,700	1,900	75,740	75,900	0,160
3.	74,951	79,035	4,084	76,040	77,300	1,260
4.	79,300	80,061	0,761	77,560	77,835	0,275
5.				78,490	78,980	0,490
6.				79,350	80,061	0,711
			7,255			4,666
łącznie			11,921 km			

11. Skrajnia budowli: SM-1

12. Nawierzchnia kolejowa:

Istniejącą nawierzchnię w torze nr 1 (km 72,178 - 80,061) stanowi tor klasyczny z szyn typu S49 z lat 1961 - 1974 - 1986 i podkładów drewnianych typu II B typ S49 z lat 1960 - 1962 - 1974 wbudowanych w tor po regeneracji w latach 1980 - 1990 oraz na 0,824 km (km 79,237 - 80,061) z

podkładów betonowych PBS-1, INBK4 i BL-3 z lat 1964 - 1969. Przęsła długości 30 m i 25 m o zużyciu pionowym od 6 do 8 mm.

Podkłady drewniane typu II B w km 72,178 - 80,061 z lat 1960 - 1962 - 1974 - wbudowane w latach 1980 - 1990 jako podkłady staroużyteczne po regeneracji. Całkowicie wyeksploatowane, nadają się tylko do utylizacji. Na długości 0,824 w km 79,237 - 80,061 z podkładów betonowych PBS-1, INBK4 i BL-3 z lat 1964 - 1969. Podkłady do wymiany.

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Rodzaj podkładów	Rok produkcji	Uwagi
1	2	3	4	5	6
1	72,178	73,290	drewniane sosnowe	1986/87	
2	73,290	73,480	bukowe	1960/77	
3	73,480	74,470	drewniane sosnowe	1986/87	
4	74,470	76,102	sosna/buk	1986/87	
5	76,102	76,460	drewniane bukowe	1926	
6	76,460	76,950	drewniane sosnowe	1986/87	
7	76,950	77,120	bukowe	1962	
8	77,120	77,460	drewniane sosnowe	1974	
9	77,460	77,520	bukowe	1962	
10	77,520	77,740	bukowe	1960	
11	77,740	77,805	drewniane sosnowe	1974	
12	77,805	77,940	bukowe	1974	
13	77,940	78,620	drewniane sosnowe	1974	
14	78,620	78,760	drewniane bukowe	1926	
15	78,760	79,187	drewniane sosnowe	1974	
16	79,187	79,232	mostownice	1974	
17	79,232	79,330	INBK4	1969	
18	79,330	79,380	PBS-1	1969	
19	79,380	80,061	BL-3	1969	

13. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

14. Standard utrzymania linii nr 317 zarządzanej przez DSDiK

- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 317 wynosi 196 kN/oś
- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
- 10) Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

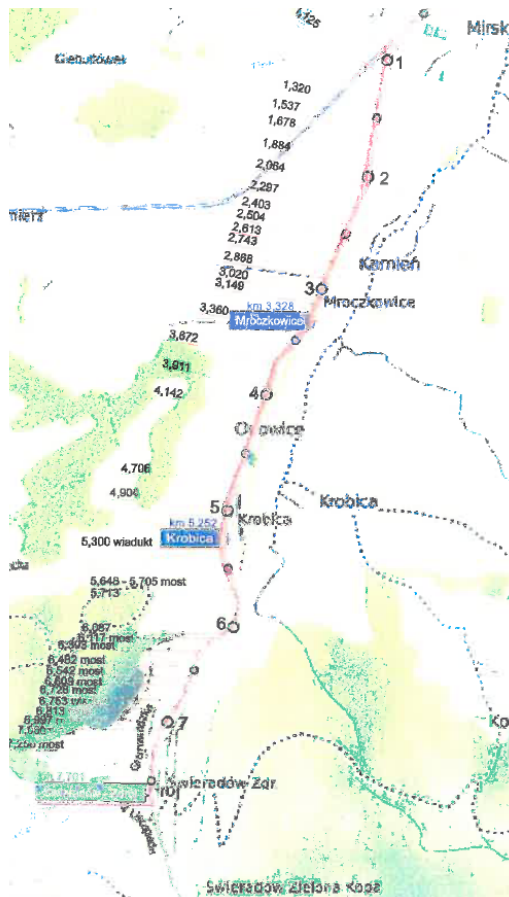
Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

E. Linia kolejowa nr 336 na odcinku Mirsk – Świeradów Zdrój od km -0,182 do km 7,110⁵

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 0 km/h
3. **Mapa lokalizacyjna**



4. Lokalizacja przystanków:

- 1) **Mirsk**- km 0,000 - peron o długości 221 m, szerokości 3 m i wysokości 30 cm,
- 2) **Mroczkowitz** - km 3,328 - peron o długości 100 m, szerokości 3 m i wysokości 30 cm,
- 3) **Krobica** - km 5,251 - peron o długości 98, szerokości 4 m i wysokości 30 cm
- 4) **Świeradów Zdrój** - km 5,251 - peron o długości 98, szerokości 4 m i wysokości 30 cm

⁵ stan na dzień 08.06.2020r.

5. Położenie toru w planie:

L.P.	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia
1	prosta	N	-0,182	0,07	0
2	łuk lewy	N	0,07	0,12	6000
3	prosta	N	0,12	0,48	0
4	łuk lewy	N	0,48	0,52	620
5	łuk lewy	N	0,52	0,55	1500
6	prosta	N	0,55	0,62	0
7	łuk lewy	N	0,62	0,67	485
8	krzywa przejściowa 1	N	0,67	0,71	0
9	prosta	N	0,71	0,77	0
10	krzywa przejściowa 1	N	0,77	0,82	0
11	łuk lewy	N	0,82	1,00	440
12	krzywa przejściowa 1	N	1,00	1,04	0
13	prosta	N	1,04	1,889	0
14	łuk prawy	N	1,889	2,01	760
15	krzywa przejściowa p	N	2,01	2,07	0
16	prosta	N	2,07	3,02	0
17	łuk prawy	N	3,02	3,08	540
18	krzywa przejściowa p	N	3,08	3,13	0
19	prosta	N	3,13	3,31	0
20	łuk prawy	N	3,31	3,38	425
21	krzywa przejściowa p	N	3,38	3,44	0
22	prosta	N	3,44	3,55	0
23	łuk lewy	N	3,55	3,73	545
24	prosta	N	3,73	4,85	0
25	krzywa przejściowa l	N	4,85	4,905	275
26	krzywa przejściowa 1	N	4,905	4,96	275
27	prosta	N	4,96	5,25	0
28	krzywa przejściowa 1	N	5,25	5,31	0
29	łuk lewy	N	5,31	5,45	398
30	krzywa przejściowa 1	N	5,45	5,50	0
31	prosta	N	5,50	5,67	0
32	krzywa przejściowa p	N	5,67	5,71	0
33	łuk prawy	N	5,71	6,07	295
34	krzywa przejściowa p	N	6,07	6,12	0
35	prosta	N	6,12	6,16	0
36	krzywa przejściowa 1	N	6,16	6,19	0
37	łuk lewy	N	6,19	6,30	412
38	krzywa przejściowa 1	N	6,30	6,34	0
39	prosta	N	6,34	6,37	0
40	krzywa przejściowa 1	N	6,37	6,4	0
41	łuk lewy	N	6,40	6,50	428
42	krzywa przejściowa 1	N	6,50	6,53	0

43	prosta	N	6,53	6,69	0
44	łuk prawy	N	6,69	6,83	445
45	prosta	N	6,83	7,03	0
46	krzywa przejściowa 1	N	7,03	7,06	0
47	łuk lewy	N	7,06	7,24	425

6. Położenie toru w profilu:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochyłeń
1	wzniesienie	N	-0,182	0,339	0,8
2	wzniesienie	N	0,339	0,575	6,6
3	wzniesienie	N	0,575	0,7	9,0
4	wzniesienie	N	0,7	0,827	11,0
5	wzniesienie	N	0,827	1,2	14,36
6	wzniesienie	N	1,2	1,6	10,0
7	wzniesienie	N	1,6	1,8	11,0
8	wzniesienie	N	1,8	2,2	10,0
9	wzniesienie	N	2,2	2,353	11,6
10	wzniesienie	N	2,353	2,5	16,1
11	wzniesienie	N	2,5	2,7	14,5
12	wzniesienie	N	2,7	2,975	10,6
13	wzniesienie	N	2,975	3,1	20,9
14	wzniesienie	N	3,1	3,2	18,0
15	wzniesienie	N	3,2	3,324	2,4
16	wzniesienie	N	3,324	4,2	10,72
17	wzniesienie	N	4,2	4,8	15,36
18	wzniesienie	N	4,8	4,912	19,5
19	wzniesienie	N	4,912	5,043	21,6
20	poziom	N	5,043	5,321	0,0
21	wzniesienie	N	5,321	5,45	25,8
22	wzniesienie	N	5,45	5,55	23,6
23	wzniesienie	N	5,55	5,635	25,0
24	wzniesienie	N	5,635	5,721	11,8
25	wzniesienie	N	5,721	5,81	23,0
26	wzniesienie	N	5,81	5,9	29,0
27	wzniesienie	N	5,9	6,159	25,0
28	wzniesienie	N	6,159	6,375	16,7
29	wzniesienie	N	6,375	6,55	24,85
30	wzniesienie	N	6,55	6,65	26,0
31	wzniesienie	N	6,65	6,9	24,4
32	wzniesienie	N	6,9	7,2	25,2

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

- 1) km 0,438 kat. B
- 2) km 0,718 kat. D - do likwidacji
- 3) km 1,121 kat. D
- 4) km 1,320 kat. D
- 5) km 1,537 kat. D - do likwidacji
- 6) km 1,678 kat. D - do likwidacji
- 7) km 1,884 kat. D
- 8) km 2,164 kat. D
- 9) km 2,297 kat. D
- 10) km 2,403 kat. D
- 11) km 2,503 kat. D - do likwidacji
- 12) km 2,612 kat. D
- 13) km 2,740 kat. D
- 14) km 2,868 kat. D
- 15) km 3,019 kat. D - do likwidacji
- 16) km 3,149 kat. D
- 17) km 3,355 kat. D
- 18) km 3,672 kat. D
- 19) km 3,911 kat. D - do likwidacji
- 20) km 4,142 kat. D
- 21) km 4,328 kat. D
- 22) km 4,706 kat. D
- 23) km 5,913 kat. D
- 24) km 7,427 kat. D

8. Obiekty inżynierijne

Km	Rodzaj obiektu	Długość [m]	s [m]	H [m]	Rzędna dna	Rzędna toru	Rodzaj przeszkody
0,445	Przepust rurowy żeliwny	19,80	0,55		353,13	354,66	rów
0,513	Przepust betonowy otwarty	5,70	0,50	0,60	353,41	354,52	rów
0,750	Przepust betonowy otwarty	3,80	0,50	0,60	355,69	356,60	rów
0,921	Przepust betonowy otwarty	3,80	0,50	0,60	357,94	358,75	rów
1,125	Przepust rurowy żeliwny	5,40	0,30		360,24	361,67	rów
1,889	Przepust rurowy żeliwny	5,10	0,60		868,54	369,89	rów
2,303	Przepust rurowy żeliwny	4,70	0,40		372,96	374,16	rów
2,744	Przepust rurowy żeliwny	5,10	0,60		379,39	380,50	rów
3,061	Przepust rurowy żeliwny	7,30	0,30			385,56	rów
3,360	Przepust betonowy otwarty	7,90	0,45	0,95	387,36	388,22	rów
3,677	Przepust rurowy żeliwny	6,70	0,40		391,70	393,20	rów
4,334	Przepust rurowy żeliwny	5,70	0,60		402,53	403,48	rów
4,872	Przepust betonowy otwarty	4,20	0,50	0,85	411,12	412,05	rów
SJ03	Przepust betonowy otwarty	13,00	0,65	0,60	421,90	420,50	rów
5,678	Most stalowy, blachownica nitowana jazda górą	59,30	15,00		420,81	424,13	rzeka Kwisa
5,913	Przepust rurowy betonowy	41,00	0,30		428,71	429,36	rów
6,031	Przepust betonowy otwarty	6,50	0,45		431,58	423,43	rów
6,117	Przepust sklepiony żelbet.	11,20	4,10	1,40	431,41	434,14	strumyk
6,163	Przepust sklepiony żelbet.	6,60	2,00	1,00			rów
6,257	Przepust rurowy żeliwny	11,00	0,60		433,77	437,14	rów
6,482	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	442,55	441,88	rów
6,611	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	444,26	445,09	rów
6,729	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	447,26	448,07	rów
6,813	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	449,35	449,83	rów
6,869	Przepust płytowy betonowy	14,60	0,80	0,80	447,23	451,50	rów
6,997	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	453,92	454,72	rów
7,060	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	455,42	457,86	rów

9. Podtorze

Brak danych

10. Odwodnienie

WYKAZ BOCZNYCH ROWÓW ODWADNIAJĄCYCH						
L.P.	Strona kwa			Strona prawa		
	od km	do km	długość	od km	do km	długość
1.	0,440	0,740	0,300	0,420	0,740	0,320
2.	0,740	5,000	4,260	0,740	5,500	4,760
3.	5,200	5,500	0,300	5,910	6,450	0,540
4.	5,920	7,970	2,050	6,920	7,000	0,080
Łącznie			12,780			

Przy linii po obu stronach usytuowane są boczne rowy odwadniające - obecnie kompletnie zarośnięte wieloletnią roślinnością, niedrożne i poważnie zamulone.

Na całej linii należy przeprowadzić odtworzenie rowów bocznych wraz z odpływami oraz odmulenie i udrożnienie przepustów na ich trasie

11. Skrajnia budowli: SM-1**12. Nawierzchnia kolejowa:**

Linia kolejowa nr 336 Mirsk - Świeradów Zdrój - istniejąca nawierzchnia w torze nr 1 stanowi tor klasyczny z szyn typu S49 z lat 1974 - 1984 i podkładów drewnianych typu II B zbrojnych na typ S49. Przęsła długości 30 m o zużyciu pionowym od 5 do 8 mm. Szyny na łukach ze zużyciem bocznym. Pozostałe szyny należy zezłomować.

Podkłady drewniane z lat 50 całkowicie wyeksploatowane

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Rodzaj podkładów	Rok produkcji	Uwagi
1	-0,033	0,073	drewn, sosna	1985	
2	0,073	0,185	beton INBK4	1972	
3	0,185	2,900	drewn. sosna	1985/86	
4	2,900	3,820	drewn. sosna	1964	
5	3,820	4,000	drewn. sosna	1984	
6	4,000	5,300	drewn. sosna	1964	
7	5,300	6,600	drewn. sosna	1974	
8	6,600	6,700	stalowe	1930	m. szlakowania parowozów
9	6,700	7,107	drewn. sosna	1974	

13. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

14. Standard utrzymania linii nr 336 zarządzanej przez DSDiK

- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 336 wynosi 196 kN/oś
- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
- 10) Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowalający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

F. Linia nr 340 na odcinku Mysłakowice – Karpacz od km –0,197 do km 7,055⁶

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

- 1. Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
- 2. Prędkość max:** 0 km/h
- 3. Mapa lokalizacyjna**



4. Lokalizacja przystanków:

⁶ stan na dzień 04.02.2021r.

- 1) **Mysłakowice**- km 0,000 - Peron nr 1, długość 286 m.b. i szerokość 5,0 m,
- 2) **Mysłakowice Orzeł** - km 1,052 - peron o długości 135 m, szerokości 3 m i wysokości 30 cm,
- 3) **Miłków**- km 3,380 - peron o długości 101, szerokości 4 m i wysokości 30 cm
- 4) **Karpacz** - km 6,975 - peron o długości 150, szerokości 3 m i wysokości 30 cm

5. Położenie toru w planie:

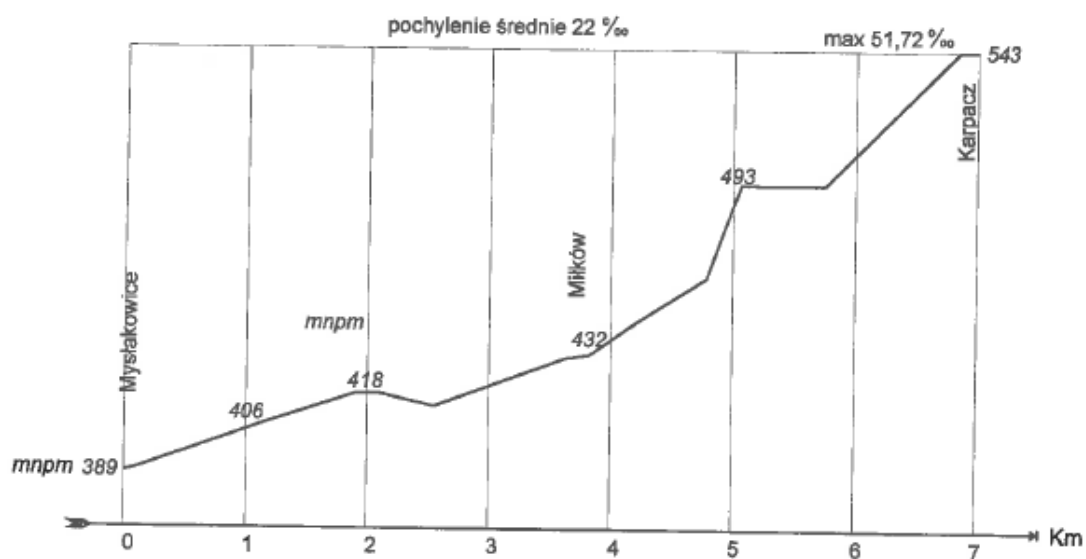
L.p.	Opis	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia
1	prosta	-0,247	0,24	
2	łuk prawy	0,24	0,28	1400
3	prosta	0,28	0,54	
4	krzywa przejściowa l	0,54	0,57	
5	łuk lewy	0,57	0,77	400
6	prosta	0,77	0,78	
7	krzywa przejściowa p	0,78	0,82	
8	łuk prawy	0,82	0,95	300
9	krzywa przejściowa p	0,95	0,99	
10	prosta	0,99	1,03	
11	krzywa przejściowa p	1,03	1,07	
12	łuk prawy	1,07	1,1	330
13	krzywa przejściowa p	1,1	1,14	
14	prosta	1,14	1,25	
15	krzywa przejściowa l	1,25	1,28	
16	łuk lewy	1,28	1,33	330
17	krzywa przejściowa l	1,33	1,36	
18	prosta	1,36	1,62	
19	krzywa przejściowa p	1,62	1,67	
20	łuk prawy	1,67	1,92	215
21	krzywa przejściowa p	1,92	1,95	
22	prosta	1,95	2,1	
23	krzywa przejściowa l	2,1	2,14	
24	łuk lewy	2,14	2,29	380
25	krzywa przejściowa l	2,29	2,33	
26	prosta	2,33	2,73	
27	krzywa przejściowa l	2,73	2,77	
28	łuk lewy	2,77	2,85	205
29	krzywa przejściowa l	2,85	2,89	
30	prosta	2,89	2,92	
31	krzywa przejściowa p	2,92	2,95	
32	łuk prawy	2,95	2,97	380
33	krzywa przejściowa p	2,97	3,00	
34	prosta	3,00	3,44	
35	krzywa przejściowa l	3,44	3,49	
36	łuk lewy	3,49	3,57	250

37	krzywa przejściowa l	3,57	3,61	0
38	prosta	3,61	4,05	0
39	krzywa przejściowa p	4,05	4,09	0
40	łuk prawy	4,09	4,14	580
41	krzywa przejściowa p	4,14	4,17	0
42	prosta	4,17	4,78	0
43	krzywa przejściowa p	4,78	4,82	0
44	łuk prawy	4,82	4,92	410
45	krzywa przejściowa p	4,92	4,96	0
46	prosta	4,96	4,99	0
47	krzywa przejściowa l	4,99	5,03	0
48	łuk lewy	5,03	5,18	300
49	krzywa przejściowa l	5,18	5,23	0
50	prosta	5,23	5,73	0
51	łuk prawy	5,73	5,77	200
52	prosta	5,77	5,80	0
53	łuk prawy	5,80	5,85	350
54	prosta	5,85	6,08	0
55	krzywa przejściowa l	6,08	6,13	0
56	łuk lewy	6,13	6,20	375
57	krzywa przejściowa l	6,20	6,23	0
58	prosta	6,23	6,48	0
59	krzywa przejściowa l	6,48	6,53	0
60	krzywa przejściowa l	6,48	6,53	0
61	łuk lewy	6,53	6,61	325
62	krzywa przejściowa l	6,61	6,66	0
63	prosta	6,66	6,70	0
64	krzywa przejściowa p	6,70	6,74	0
65	łuk prawy	6,74	6,83	190
66	krzywa przejściowa p	6,83	6,87	0
67	prosta	6,87	6,95	0
68	łuk prawy	6,95	6,99	1200
69	prosta	6,99	7,055	0

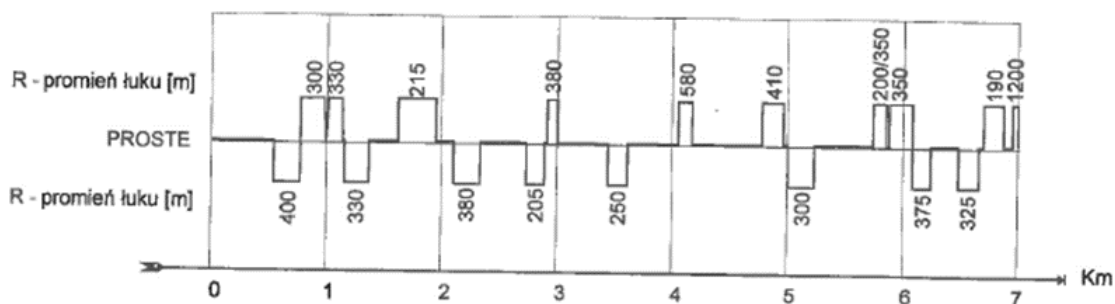
6. Położenie toru w profilu:

Lp.	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochyleń
1	wzniesienie	N	0,247	0,097	6
2	wzniesienie	N	0,097	0,3	15,22
3	wzniesienie	N	0,3	0,6	17,03
4	wzniesienie	N	0,6	0,8	16,6
5	wzniesienie	N	0,8	1,1	15,4
6	wzniesienie	N	1,1	1,263	9,6

7	wzniesienie	N	1,263	1,69	19,1
8	wzniesienie	N	1,69	1,916	9,87
9	poziom	N	1,916	2,077	0
10	spadek	N	2,077	2,4	10,8
11	spadek	N	2,4	2,543	8,5
12	wzniesienie	N	2,543	2,656	13,04
13	wzniesienie	N	2,656	2,741	1,72
14	wzniesienie	N	2,741	2,983	18,68
15	wzniesienie	N	2,983	3,2	14,52
16	wzniesienie	N	3,2	3,371	14,3
17	wzniesienie	N	3,371	3,5	18,76
18	wzniesienie	N	3,5	3,619	32,02
19	wzniesienie	N	3,619	3,819	3,8
20	wzniesienie	N	3,819	3,95	34,2
21	wzniesienie	N	3,95	4,2	29,8
22	wzniesienie	N	4,2	4,4	27
23	wzniesienie	N	4,4	4,781	27,61
24	wzniesienie	N	4,781	4,9	34,79
25	wzniesienie	N	4,9	5,108	32,5
26	wzniesienie	N	5,108	5,66	39,8
27	wzniesienie	N	5,66	5,752	9,24



PROSTE I ŁUKI POZIOME (SCHEMAT)



7. Wykaz przejazdów kolejowych:

Wstępnie ustalono potrzebę odbudowy 19 szt. przejazdów (w tym 1 przejazd na linii nr 317 w st. Mirsk) oraz likwidację 6 szt. przejazdów.

- 1) km 0,560 kat. D
- 2) km 0,783 kat. D
- 3) km 1,117 kat. D
- 4) km 1,280 kat. D
- 5) km 1,630 kat. D
- 6) km 3,333 kat. D
- 7) km 3,595 kat. D
- 8) km 3,970 kat. D
- 9) km 4,217 kat. D
- 10) km 4,416 kat. D
- 11) km 6,852 kat. D

8. Odwodnienie

WYKAZ BOCZNYCH ROWÓW ODWADNIAJĄCYCH						
Strona prawa				Strona lewa		
Lp.	od km	do km	długość	od km	do km	długość
1.	0,000	0,980	0,980	1,125	2,678	1,553
2.	1,125	2,610	1,485	3,009	3,580	0,571
3.	2,830	3,580	0,750	3,740	4,742	1,002
4.	3,960	4,740	0,780	4,893	5,600	0,707
5.	4,893	6,252	1,359	5,800	6,220	0,420
6.	6,380	6,860	0,480	6,400	6,830	0,430
7.	6,940	7,054	0,114			
Łącznie			10,631			

Przy linii po obu stronach usytuowane są boczne rowy odwadniające - obecnie całkowicie zarośnięte wieloletnią roślinnością, niedrożne i poważnie zamulone.

Na całej linii należy przeprowadzić odtworzenie rowów bocznych wraz z odpływami oraz odmulenie i udrożnienie przepustów na ich trasie

9. Obiekty inżynierijne

Km	Rodzaj obiektu	Długość [m]	S [m]	H [m]	Rzędna	Rzędna toru	Rodzaj przeszkody
0,445	Przepust rurowy żeliwny	19,80	0,55		353,13	354,66	rów
0,513	Przepust betonowy otwarty	5,70	0,50	0,60	353,41	354,52	rów
0,750	Przepust betonowy otwarty	3,80	0,50	0,60	355,69	356,60	rów
0,921	Przepust betonowy otwarty	3,80	0,50	0,60	357,94	358,75	rów
1,125	Przepust rurowy żeliwny	5,40	0,30		360,24	361,67	rów
1,889	Przepust rurowy żeliwny	5,10	0,60		868,54	369,89	rów
2,303	Przepust rurowy żeliwny	4,70	0,40		372,96	374,16	rów
2,744	Przepust rurowy żeliwny	5,10	0,60		379,39	380,50	rów
3,061	Przepust rurowy żeliwny	7,30	0,30			385,56	rów
3,360	Przepust betonowy otwarty	7,90	0,45	0,95	387,36	388,22	rów
3,677	Przepust rurowy żeliwny	6,70	0,40		391,70	393,20	rów
4,334	Przepust rurowy żeliwny	5,70	0,60		402,53	403,48	rów
4,872	Przepust betonowy otwarty	4,20	0,50	0,85	411,12	412,05	rów
	Przepust betonowy otwarty	13,00	0,65	0,60	421,90	420,50	rów
5,678	Most stalowy, blachownica nitowana jazda górą	59,30	15,00		420,81	424,13	rzeka Kwisa
5,913	Przepust rurowy betonowy	41,00	0,30		428,71	429,36	rów
6,031	Przepust betonowy otwarty	6,50	0,45		431,58	423,43	rów
6,117	Przepust sklepiony żelbet.	11,20	4,10	1,40	431,41	434,14	strumyk
6,163	Przepust sklepiony żelbet.	6,60	2,00	1,00			rów
6,257	Przepust rurowy żeliwny	11,00	0,60		433,77	437,14	rów
6,482	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	442,55	441,88	rów
6,611	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	444,26	445,09	rów
6,729	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	447,26	448,07	rów
6,813	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	449,35	449,83	rów
6,869	Przepust płytowy betonowy	14,60	0,80	0,80	447,23	451,50	rów
6,997	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	453,92	454,72	rów
7,060	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	455,42	457,86	rów
7,122	Przepust rurowy żeliwny	6,00	0,60		455,75		rów
7,182	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	458,55	459,40	rów
7,250	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	460,27	462,30	rów
7,310	Przepust rurowy betonowy	5,46	0,70	0,50			rów
7,366	Przepust rurowy żeliwny	17,60	0,60		459,52	463,55	rów
7,523	Przepust rurowy żeliwny	42,00	0,60		464,89	467,74	rów
7,558	Przepust rurowy żeliwny	60,00	0,40				
7,653	Przepust rurowy żeliwny	60,00	0,40				

10. Podtorze

Brak danych

11. Skrajnia budowli: SM-1

12. Nawierzchnia kolejowa:

Linia kolejowa nr 340 Mysłakowice - Karpacz - istniejąca nawierzchnia w torze nr 1 stanowi tor klasyczny z szyn typu S49 z lat 1956- 1980 i z szyn S 42 z lat 1929 - 1956 i podkładów drewnianych typu IIB zbrojnych na typ S49 w km 0,345 - 0,765, podkłady betonowe typu PBS 1 oraz w km 1,345 - 1,620 i w km 2,315 - 2,615 podkłady betonowe INBK 4. Przęsła długości 25 m o zużyciu pionowym od 5 do 8 mm. Szyny na łukach ze zużyciem bocznym.

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Rodzaj szyn	Rok produkcji	Uwagi
1	-0,247	0,340	S49	1968	Tor nr 2
2	0,340	3,630	S49	1970 - 80	
3	3,630	4,710	S42	1929	
4	4,710	5,830	S49	1970	
5	5,830	6,800	S49	1956	
6	6,800	7,055	S49	1956	

Podkłady drewniane typu IIB z lat 1959 -1972 -1978. Podkłady całkowicie wyeksploatowane, nadają się tylko do utylizacji. Podobnie jest ze stanem technicznym podkładów betonowych S49 typu INBK4 i PBS1.

Lp.	Km początkowy	Km końcowy	Rodzaj podkładów	Rok produkcji	Uwagi
1	-0,247	0,340	drewniane	1978	
2	0,340	0,765	beton PBS 1	1978	
3	0,765	1,345	drewniane	1978	
4	1,345	1,620	beton INBK 4	1978	
5	1,620	2,315	drewniane	1978	
6	2,315	2,615	beton INBK 4	1978	
7	2,615	3,000	drewniane	1978	
8	3,000	3,100	beton INBK 4	1978	
9	3,100	4,000	drewniane	1978	
10	4,000	5,300	drewniane	1972	
11	5,300	7,055	drewniane	1959/72	

13. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

14. Standard utrzymania linii kolejowej nr 340 zarządzanej przez DSDiK

- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 340 wynosi 196 kN/oś

- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60 cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
- 10) Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

G. Linia kolejowa nr 345 na odcinku Kamienna Góra - Pisarzowice od km 1,780 do km 3,040⁷

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 0 km/h
3. **Mapa lokalizacyjna**



⁷ stan na dzień 21.06.2020r.

4. Podsypka

Nr toru		Odcinek		Podsypka		
wynikający z kilometracji linii (N lub P)	wynikający z RTS (stracji lub posterunku)	km pocz.	km końc	grubość warstwy podzypki [cm]	Rodzaj kruszywa	Procent [%] zanieczyszczenia
N	1	0,269	0,410	20	tłuczeń	100
N	1	0,410	4,990	20	tłuczeń	100

5. Plan toru

Brak danych

6. Podtorze

Brak danych

7. Przejazdy kolejowo-drogowe

Brak danych

8. Skrajnia budowli: SM-1

9. Standard utrzymania linii kolejowej nr 340 zarządzanej przez DSDiK

1. Maksymalna prędkość – 80 km/h
2. Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 340 wynosi 196 kN/oś
3. Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
4. Nawierzchnia z szyn typu S49
5. Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60 cm na podsypce tłuczniowej
6. Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
7. Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
8. Nominalna wysokość peronu - 300 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
9. Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów
10. Długość drogi hamowania – 800 metrów

Stan dobry – wymagana tylko konserwacja, niezbędne pojedyncze wymiany elementów nawierzchni, brak ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

III. Linie kolejowe (odcinki linii kolejowych) zarządzane przez PKP PLK S.A., przewidziane do przekazania w ramach realizacji programu wieloletniego „Wsparcie zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2023 roku” Samorządowi Województwa Dolnośląskiego, a w konsekwencji w zarządzanie przez DSDiK.

Kategoria Nr linii kolejowej	Przewidziane do przekazania			
	Nazwa linii kolejowej/odcinka	Od km	Do km	Długość linii kolejowych /odcinków linii kolejowych [km]
C				
283A czynna	Jelenia Góra – Ławszowa	1,45	33,10	31,64
776A czynna	Marciszów – Wojcieszów Górny	14,98	15,40	0,43
D				
302C czynna	Malczyce - Bolków	40,30	40,70	0,40
302C nieczynna	Malczyce - Bolków	40,70	56,80	16,10
303B nieczynna	Duninów – Chocianów	6,90	7,880	0,98
345A nieczynna	Kamienna Góra - Pisarzowice	3,040	5,71	2,67
308 0 *) nieczynna	Piszczowice - Ogorzelec	5,71	7,945	2,235
317A nieczynna	Gryfów Śląski – Mirsk	72,18	72,905	0,725
322A nieczynna	Kłodzko Nowe – Stronie Śląskie	9,70	24,62	14,92
869A czynna	Wałbrzych Szczawienko - Wałbrzych Zespół Bocznic	2,40	3,40	1,00

*) brak kodu odcinka – odcinek nieczynny, decyzja PKP PLK S.A. o likwidacji, uchwała Zarządu PKP PLK S.A. nr 60 z dnia 19.03.2003 r.

Opis linii kolejowych (odcinków linii kolejowych) przewidzianych do przekazania spełnia wymogi zawarte w pkt 2 Załącznika nr 3 do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.)

W okresie obowiązywania *Umowy z dnia 21 sierpnia 2019 r. nr DSDiK:NI.275.4.2019 na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”* zawartej pomiędzy: Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a Województwem Dolnośląskim – Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu przewidywane jest nieodpłatne przejmowanie w wieczyste użytkowanie na mocy aktu notarialnego, zawartego pomiędzy PKP S.A. a Zarządem Województwa Dolnośląskiego, nieruchomości wraz z środkami trwałymi linii kolejowych, które stanowią elementy linii kolejowych.

Podpisanie aktu notarialnego jest równoznaczne z rozpoczęciem zarządzania linią kolejową przez Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu. Informacje o stanie przejmowania w zarządzanie linii kolejowych, będą zamieszczone w Kwartalnych raportach o przebiegu zarządzania, opracowanych na podstawie pkt 8.2.1 Umowy z dnia 21 sierpnia 2019 r.