

Charakterystyka infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez DSDiK, objętej postanowieniami Programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”, przyjętego uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r. oraz wykaz odcinków linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. przewidzianych do przekazania w ramach realizacji programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”

- I. **Charakterystyka infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez DSDiK, objętej postanowieniami Programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” przyjętego uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r.**

Stan bazowy na dzień 28 lipca 2023 r.

- I. **Linie kolejowe/odcinki linii kolejowych zarządzane przez DSDiK od początku obowiązywania Umowy.**

A. 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:**

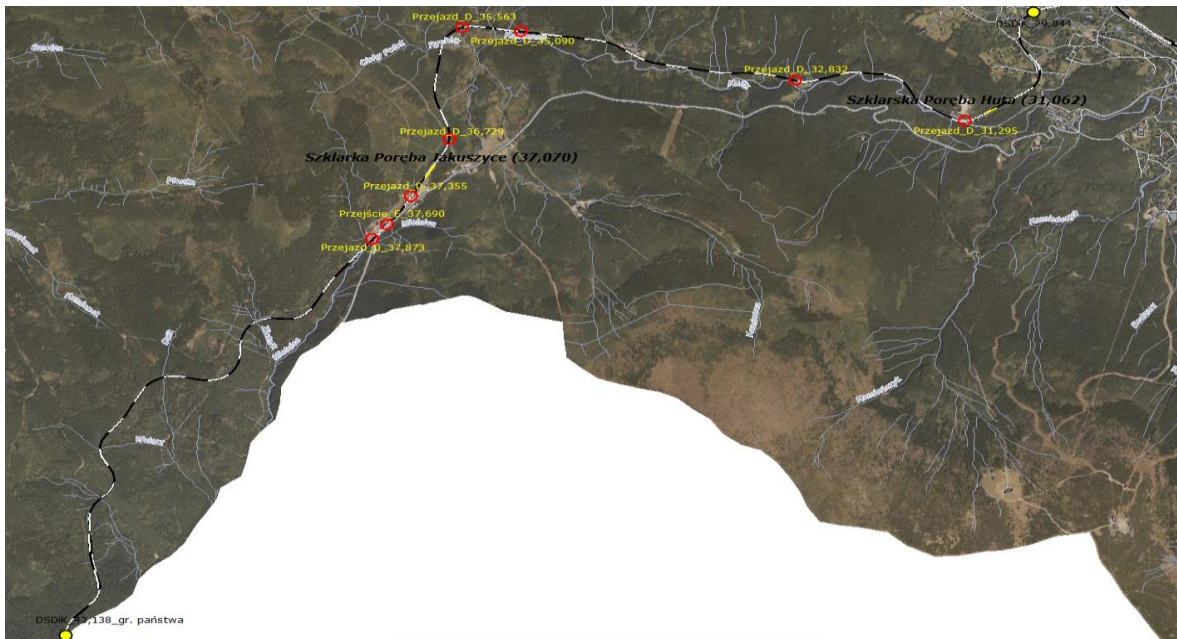
- **Szklarska Poręba Huta:**

- km 31,076 - peron o długości 100 m

- **Polana Jakuszycka:**

- km 37,693 - peron o długości 142 m

Przebieg linii kolejowej będącej w zarządzie DSDiK we Wrocławiu



Wyposażenie przystanków:

Szklarska Poręba Huta	długość 100 m, szerokość 3,7 m, nawierzchnia z płyt prefabrykowanych i kostki brukowej, ogrodzenie, parking, tablica z nazwą przystanku, tablice kierunkowe, gablota na rozkład jazdy, drewniana wiata, ławki, kosze na śmieci, stojaki na rowery,
Polana Jakuszycka	długość 142 m, szerokość 4 m, nawierzchnia z płyt prefabrykowanych i kostki brukowej, peron usytuowany bezpośrednio przy wejściu do centrum biathlonowego

5. Wykaz torów na p.o. Jakuszyce:

- tor nr 3 długość całkowita 400 m.b., dł. użyteczna 330 m.b.
- tor nr 202 długość 254 m.b. – tor wyłączony z eksploatacji (częściowo rozebrany)
- tor nr 202a długość 57 m.b. – 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 przejazd na potrzeby zarządcy
3. km 35,090 przejazd na potrzeby zarządcy
4. km 35,563 przejazd na potrzeby zarządcy
5. km 36,729 przejazd na potrzeby zarządcy
6. km 37,363 kat. D
7. km 37,784 kat. F
8. km 37,873 kat. D

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 $3,0 \times 1,70$ m, długość $3,6$ m
41. km 39,281 przepust płytowy kamienny $0,60 \times 0,80$ 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 $1,50 \times 1,50$ m
46. km 40,313 most sklepiony kamienny $3,0 \times 3,0$ m, długość $3,65$ m
47. km 40,564 przepust rurowy stalowy $\varnothing 1,0$ m
48. km 41,154 wiadukt ceglany sklepiony $3,0 \times 2,5$ m, długość $3,65$ m
49. km 41,719 most sklepiony kamienny $3,50 \times 4,0$ m
50. km 42,341 przepust płytowy kamienny $0,75 \times 1,30$ m
51. km 42,459 przepust płytowy kamienny $1,0 \times 1,50$ 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 $R=250$ m	km 36,883 – 37,460 prosta
km 30,304 – 30,340 prosta	km 37,460 – 37,640 łuk prawy $R=670$ m
km 30,340 – 30,723 łuk prawy $R=200$ m	km 37,640 – 38,310 prosta
km 30,723 – 31,184 prosta	km 38,310 – 38,470 łuk lewy $R=620$ m
km 31,184 – 31,436 łuk prawy $R=198$ m	km 38,670 – 38,850 prosta
km 31,436 – 31,637 prosta	km 38,850 – 38,970 łuk prawy $R=230$ m
km 31,637 – 31,813 łuk prawy $R=245$ m	km 38,970 – 38,980 prosta
km 31,813 – 31,843 prosta	km 38,980 – 39,460 łuk lewy $R=250$ m
km 31,843 – 32,143 łuk lewy $R=250$ m	km 39,460 – 39,510 prosta
km 32,143 – 32,293 prosta	km 39,510 – 40,010 łuk prawy $R=250$ m
km 32,293 – 32,434 łuk lewy $R=250$ m	km 40,010 – 40,110 prosta
km 32,434 – 32,658 prosta	km 40,110 – 40,550 łuk lewy $R=300$ m
km 32,658 – 32,849 łuk prawy $R=250$ m	km 40,550 – 40,720 prosta
km 32,849 – 32,908 prosta	km 40,720 – 40,940 łuk prawy $R=600$ m
km 32,908 – 33,314 łuk lewy $R=1000$ m	km 40,940 – 40,990 prosta
km 32,314 – 33,498 łuk prawy $R=555$ m	km 40,990 – 41,300 łuk lewy $R=200$ m
km 33,498 – 33,898 prosta	km 41,300 – 41,330 prosta
km 33,898 – 34,169 łuk prawy $R=500$ m	km 41,330 – 41,680 łuk prawy $R=200$ m
km 34,169 – 34,330 prosta	km 41,680 – 41,970 łuk lewy $R=250$ m
km 34,330 – 34,533 łuk lewy $R=476$ m	km 41,970 – 42,240 prosta

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 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
3. niehandlowy peron 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 196 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;

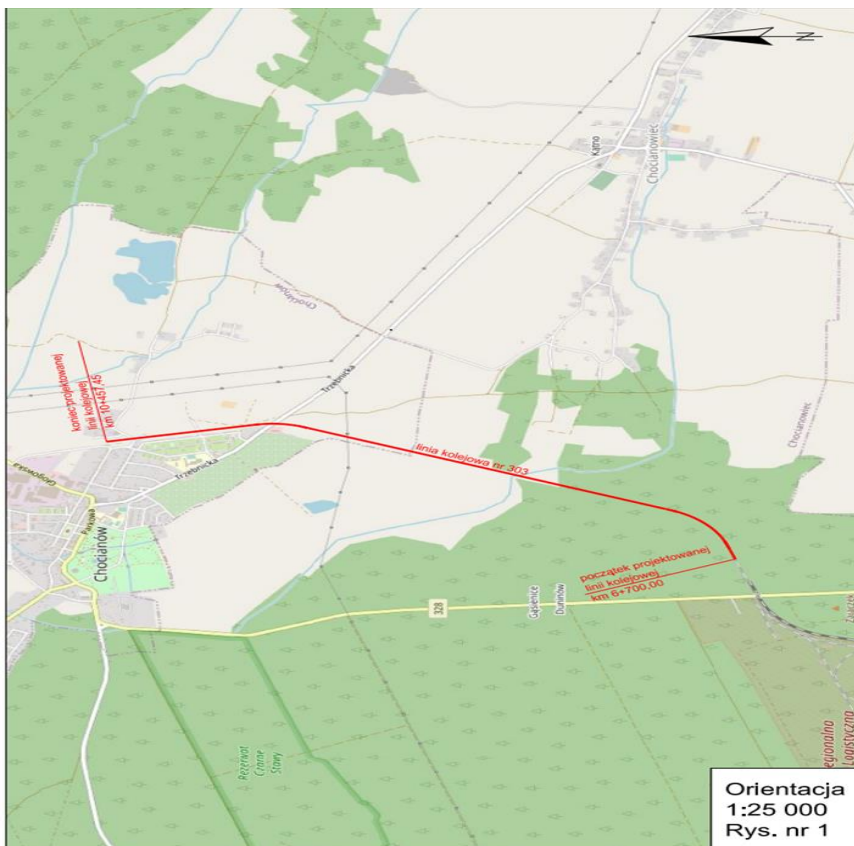
Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

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

B. Linia kolejowa nr 303 na odcinku Duninów – Chocianów od km 6,900 do km 10,970

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia czynna
2. **Prędkość max:** 100 km/h
3. **Nacisk:** 196 kN/oś
4. **Mapa lokalizacyjna**



5. Lokalizacja przystanków:

• Chocianów 10,357

Peron zlokalizowany jest od km 10+307 do km 10+407. Peron wykonany jako wyspowy, jednokrawędziowy,

o długości krawędzi 100m, wysokości 0,55m i szerokości 3,70m. Jako konstrukcję peronu założono system L+P. Peron usytuowany jest na odcinku prostym. Pochylenie podłużne krawędzi peronowej zgodnie z pochyleniem niwelety toru Nr 1 i wyniesie $i=1,23\%$. Konstrukcja peronu Krawędź peronu wykonana zostanie z żelbetowych elementów prefabrykowanych: – wielkogabarytowych płyt peronowych typu P, – ścianek peronowych L2

Przyjęte warunki techniczne:

- wysokość krawędzi peronowej nad główką szyny – 0,55 m,
- odległość krawędzi peronu od osi toru - 1,675 m,
- odległość ścianki peronowej od osi toru – 1,780 m,
- szerokość peronu – 3,70 m,
- szerokość peronu w obrębie dojścia – 4,28 m
- strefa bezpieczeństwa szerokości - 1,00 m,
- linia wyznaczająca strefę bezpieczeństwa szerokości – 0,20 m,
- pas powierzchni użytkowej wolnej od zabudowy szerokości – min. 1,60 m.

Konstrukcja peronu Krawędź peronu wykonana zostanie z żelbetowych elementów prefabrykowanych: wielkogabarytowych płyt peronowych typu P, ścianek peronowych L2.

6. Położenie toru w planie:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia (m)	Długość (m)
303	prosta	1	6,700	6,796		96
303	Krzywa przejściowa	1	6,796	6,866		70
303	Łuk lewy	1	6,866	6,889	449	35
303	Łuk lewy	1	6,889	7,224	498	322
303	Krzywa przejściowa	1	7,224	7,294		70
303	prosta	1	7,294	9,347		2052
303	Krzywa przejściowa	1	9,347	9,384		55
303	Łuk lewy	1	9,384	9,603	495	201
303	Krzywa przejściowa	1	9,603	9,658		55
303	prosta	1	9,658	10,477		809

7. Położenie toru w profilu:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochylenia (promil)	Długość (m)
303	poziom	1	6,700	6,800	0	110
303	spadek	1	6,800	7,100	14,63	290

303	spadek	1	7100	7,540	14,37	440
303	spadek	1	7,540	7,880	6,26	320
303	spadek	1	7,880	8,060	4,15	200
303	spadek	1	8,060	8,300	1,01	240
303	poziom	1	8,300	8,550	0	250
303	wzniesienie	1	8,550	9,100	0,23	550
303	Wzniesienie	1	9,100	9,250	5,01	150
303	wzniesienie	1	9,250	9,400	9,71	150
303	wzniesienie	1	9,400	9,500	6,64	100
303	poziom	1	9,500	9,827	0	327
303	spadek	1	9,827	10,22	9,33	397
303	spadek	1	10,22	10,477	1,23	252

8. Wykaz przejazdów kolejowych:

Na linii kolejowej zostało zlokalizowanych 4 przejazdy kolejowo-drogowe

- 1) Kat. F - km 7,878
- 2) Kat. D – km 8,657
- 3) Kat. D - km 9,502
- 4) Kat. D - km 9,879
- 5) Kat. D - km 10,229

9. Obiekty inżynieryjne

1. km 7+602 – przepust płytowo kamienny

szerokość w świetle pod przęsłem - $l_0 = 0,80$ m, wysokość w świetle pod przęsłem - $h_0 = 0,83$ m, wysokość naziomu nad przepustem - $h_n = 1,98$ m. szerokość całkowita przepustu – $L = 9,80$ m, skos obiektu - $\alpha = 90,0^\circ$

2. km 8+153 – przepust płytowo kamienny

szerokość w świetle pod przęsłem - $l_0 = 2,00$ m, wysokość w świetle pod przęsłem - $h_0 = 1,36$ m, wysokość konstrukcyjna - $h_k = 0,70$ m. • szerokość całkowita przęsła - $b = 4,76$ m, skos obiektu - $\alpha = 90,0^\circ$

3. km 8+671 – przepust płytowo żelbetowy,

szerokość w świetle pod przęsłem - $l_0 = 1,00$ m, wysokość w świetle pod przęsłem - $h_0 = 1,52$ m, szerokość całkowita przepustu – $L = 4,88$ m, skos obiektu - $\alpha = 90,0^\circ$

4. km 9+170 – przepust rurowy stalowy,

światło poziome – $l_0 = 0,50$ m, światło pionowe - $h_0 = 0,50$ m, wysokość naziomu nad przepustem – $h_n = 1,78$ m. długość całkowita przepustu - $L = 9,20$ m, skos obiektu - $\alpha = 90,0^\circ$

5. km 9+637 – przepust płytowo żelbetowy

szerokość w świetle pod przęsłem - $l_0 = 0,75$ m, wysokość w świetle pod przęsłem - $h_0 = 0,52-0,78$ m, wysokość konstrukcyjna - $h_k = 0,92$ m. szerokość całkowita przęsła - $b = 4,82$ m, skos obiektu - $\alpha = 90,0^\circ$

10. Skrajnia budowli: SM-1

11. Nawierzchnia kolejowa:

Tor nr 1 na odcinku od km 6+900.00 do km 10+457.45 linii kolejowej nr 303 posiada nawierzchnię kolejową w postaci toru klasycznego z szyn 49E1 o długości 30 m. Połączenia szyn wykonane są z 6-otworowymi łubek wzmocnionych wiszących. Pozostałe elementy nawierzchni: podkłady strunobetonowe PS-83 z

przytwierdzeniem sprężystym typu SB, o rozstawie 0,70 m, podsypka tłuczniowa grubości 21 cm. Obsypka czoła pokładu 15 cm.

12. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

13. Standard utrzymania linii

- 1) Maksymalna prędkość – 100 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 m
- 10) Długość drogi hamowania – 800 m

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

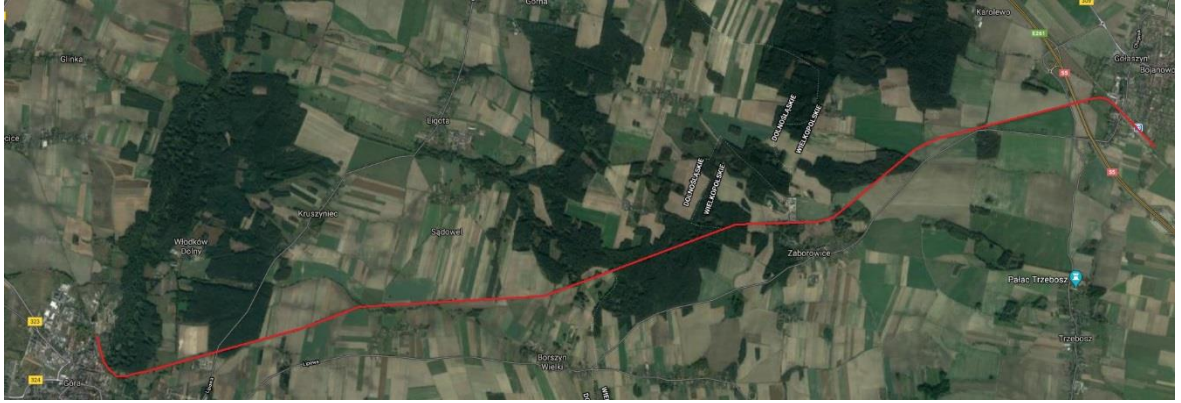
Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

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

C. Linia kolejowa nr 372 na odcinku Bojanowo – Góra Śląska od km 0,600 do km 15,3051

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 45 km/h
3. **Nacisk:** 196 kN/oś
4. **Mapa lokalizacyjna**



5. Lokalizacja przystanków:

- **Bojanowo - km 0,000**



- **Zaborowice - km 5,35**



- **Borszyn Wielki - km 8,570**



- **Borszyn Mały - km 10,850**



- **Góra Śląska - km 15,190**



6. Położenie toru w planie:

Brak danych

7. Położenie toru w profilu:

Brak danych

8. Wykaz przejazdów kolejowych:

Na linii kolejowej zostało zlokalizowanych 19 przejazdów kolejowo-drogowych

9. 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

10. Podtorze

Brak danych

11. 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.

12. Skrajnia budowli: SM-1

13. Nawierzchnia kolejowa:

Brak danych

14. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

15. 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.

D. Linia kolejowa nr 308 na odcinku Pisarzowice – Jelenia Góra od km 7,945 do km 37,818

b) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna

Prędkość max: 80 km/h

Nacisk: 196 kN/oś

2. Mapa lokalizacyjna



3. Lokalizacja przystanków i stacji:

- **Łomnica (km 33,591)** – Peron jednokrawędziowy o dł. 301 m i szerokości 3m, powierzchnia 903 m². Nawierzchnia peronu żwirowa, zadarniona, wymaga remontu. Krawężnik betonowy, zniszczony również należy go wyremontować. Brak oświetlenia i wiaty peronowej.
- **Mysłakowice (km 30,377)** - 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. Brak oświetlenia w obrębie peronów.
- **Kostrzyca (km 27,886)** – jeden tor zasadniczy, 1 peron przy torze nr 1 w km 27,546 do 27,880, długość 334 m, szerokość 4m, pow. 1336 m². Budynek stacyjny po adaptacji na mieszkania. Nawierzchnia peronu żwirowa, zadarniona, wymaga remontu. Krawężnik betonowy, zniszczony również należy go wyremontować. Brak oświetlenia i wiaty peronowej.

- **Kowary (km 25,133)** – stacja z dwoma torami.

Tor 1 główny zasadniczy.

Peron 1 przy torze nr 1 zbudowany przy budynku stacyjnym w km 24,899 do 25,125, długość 226 m, szerokość 6 m, pow. 1356 m². Nawierzchnia asfaltowa do remontu, krawężnik peronu do naprawy głównej (niestabilna, miejscami zajmuje skrajnię toru nr 1).

Tor 2 główny dodatkowy.

Peron 2 wyspowy, dwukrawędziowy w km 24,848 do 25,025, długość 177m, szerokość 3 m , pow. 531 m². Peron całkowicie zniszczony przeznaczony do rozbiórki.

- **Kowary Średnie (w km 20,101)** – Peron jednokrawędziowy od km 19,984 do 20,128, długość 144m, szerokość 4 m, pow. 432 m². Nawierzchnia peronu żwirowa, zadarniona, wymaga remontu. Krawężnik betonowy, zniszczony również należy go wyremontować. Brak oświetlenia i wiaty peronowej.
- **Kowary Górne (w km 15,882)** – Peron jednokrawędziowy w km 15,820 do 15,945, dł. 125m, szer. 3m, 375 m². Nawierzchnia żwirowa, krawężnik peronu betonowy do remontu. Brak wiaty peronowej i oświetlenia.
- **Ogorzelec (w km 13,050)** – Peron jednokrawędziowy w km 12,980 do 13,100, dł. 120m, szer. 3m, pow. 360 m². Nawierzchnia żwirowa, krawężnik peronu betonowy do remontu. Brak oświetlenia, ruiny zabudowań stacyjnych. Występuje jeszcze jeden peron o numerze 2, całkowicie zniszczony, brak możliwości remontu.

ELEMENTY W PLANIE

Nr linii	Tor	Km pocz.	Km konc.	Promień [m]	Rodzaj	Zarządca
1	2	2	3	4	5	6
308	N	7,900	7,983	259	łuk prawy	DSDiK
308	N	7,983	8,073	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	8,073	8,124	0	prosta	DSDiK
308	N	8,124	8,199	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	8,199	8,416	386	łuk lewy	DSDiK
308	N	8,416	8,494	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	8,494	8,565	0	prosta	DSDiK
308	N	8,565	8,640	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	8,640	8,952	309	łuk prawy	DSDiK
308	N	8,952	9,027	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	9,027	9,217	0	prosta	DSDiK
308	N	9,217	9,247	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	9,247	9,317	1321	łuk prawy	DSDiK
308	N	9,317	9,347	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	9,347	9,698	0	prosta	DSDiK
308	N	9,698	9,728	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	9,728	9,828	2150	łuk prawy	DSDiK
308	N	9,828	9,858	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	9,858	9,040	0	prosta	DSDiK
308	N	9,040	10,000	10660	łuk lewy	DSDiK
308	N	10,000	10,046	0	prosta	DSDiK
308	N	10,046	10,106	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	10,106	10,597	257	łuk lewy	DSDiK
308	N	10,597	10,657	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	10,657	10,717	0	prosta	DSDiK

308	N	10,717	10,777	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	10,777	11,012	360	łuk prawy	DSDiK
308	N	11,012	11,132	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	11,132	11,187	0	prosta	DSDiK
308	N	11,187	11,277	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	11,277	11,363	298	łuk lewy	DSDiK
308	N	11,363	11,453	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	11,453	11,555	0	prosta	DSDiK
308	N	11,555	11,625	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	11,625	11,817	258	łuk prawy	DSDiK
308	N	11,817	11,887	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	11,887	11,937	0	prosta	DSDiK
308	N	11,937	11,997	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	11,997	12,302	253	łuk lewy	DSDiK
308	N	12,302	12,377	0	krzywa przejściowa l	DSDiK
308	N	12,377	12,412	0	prosta	DSDiK
308	N	12,412	12,472	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	12,472	12,604	302	łuk prawy	DSDiK
308	N	12,604	12,679	0	krzywa przejściowa p	DSDiK
308	N	12,679	12,801	0	prosta	DSDiK
308	N	7,945	12,800	0	brak danych o planie	DSDiK
308	N	12,800	12,913	0	prosta	DSDiK
308	N	12,913	12,958	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	12,958	13,035	395	łuk prawy	DSDiK
308	N	13,035	13,080	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	13,080	13,219	0	prosta	DSDiK
308	N	13,219	13,249	0	krzywa przejj. l	DSDiK
308	N	13,249	13,309	291	łuk lewy	DSDiK
308	N	13,309	13,407	322	łuk lewy	DSDiK
308	N	13,407	13,467	0	krzywa przejj. l	DSDiK
308	N	13,467	13,497	0	prosta	DSDiK
308	N	13,497	13,542	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	13,542	13,811	259	łuk prawy	DSDiK
308	N	13,811	13,876	252	łuk prawy	DSDiK
308	N	13,876	13,921	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	13,921	14,899	0	prosta	DSDiK
308	N	14,899	14,989	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	14,989	15,233	368	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,233	15,293	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,293	15,425	0	prosta	DSDiK
308	N	15,425	15,455	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,455	15,480	557	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,480	15,510	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,510	15,648	0	prosta	DSDiK
308	N	15,648	15,678	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,678	15,727	535	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,727	15,757	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,757	15,827	0	prosta	DSDiK
308	N	15,827	15,872	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,872	15,925	311	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,925	15,970	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	15,970	16,249	0	prosta	DSDiK
308	N	16,249	16,309	0	krzywa przejj. p	DSDiK
308	N	16,309	16,451	1 049	łuk prawy	DSDiK
308	N	16,451	16,511	0	krzywa przejj. p	DSDiK

308	N	16,511	16,562	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	16,562	16,642	1 234	łuk lewy	DSDiK
308	N	16,642	16,702	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	16,702	16,897	0	prosta	DSDiK
308	N	16,897	16,927	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	16,927	17,011	683	łuk lewy	DSDiK
308	N	17,011	17,071	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	17,071	17,146	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	17,146	17,282	557	łuk prawy	DSDiK
308	N	17,282	17,312	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	17,312	17,550	0	prosta	DSDiK
308	N	17,550	17,595	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	17,595	18,311	208	łuk lewy	DSDiK
308	N	18,311	18,356	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	18,356	18,434	0	prosta	DSDiK
308	N	18,434	18,464	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	18,464	18,794	418	łuk prawy	DSDiK
308	N	18,794	19,039	399	łuk prawy	DSDiK
308	N	19,039	19,084	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	19,084	19,257	0	prosta	DSDiK
308	N	19,257	19,302	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	19,302	19,403	395	łuk prawy	DSDiK
308	N	19,403	19,463	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	19,463	19,521	0	prosta	DSDiK
308	N	19,521	19,581	0	krzywa przej. p	DSDiK

Nr linii	Tor	Km pocz.	Km konc.	Promień [m]	Rodzaj	Zarząd
1	2	2	3	4	5	6
308	N	19,657	19,732	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	19,732	19,926	0	prosta	DSDiK
308	N	19,926	19,956	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	19,956	20,048	344	łuk lewy	DSDiK
308	N	20,048	20,093	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	20,093	20,440	0	prosta	DSDiK
308	N	20,440	20,520	1 850	łuk prawy	DSDiK
308	N	20,520	20,640	0	prosta	DSDiK
308	N	20,640	20,700	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	20,700	20,968	410	łuk lewy	DSDiK
308	N	20,968	21,028	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	21,028	21,086	0	prosta	DSDiK
308	N	21,086	21,146	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	21,146	21,384	308	łuk prawy	DSDiK
308	N	21,384	21,429	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	21,429	21,479	0	prosta	DSDiK
308	N	21,479	21,524	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	21,524	21,668	302	łuk lewy	DSDiK
308	N	21,668	21,728	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	21,728	22,180	0	prosta	DSDiK
308	N	22,180	22,260	1 153	łuk lewy	DSDiK
308	N	22,260	22,466	0	prosta	DSDiK
308	N	22,466	22,511	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	22,511	22,839	204	łuk prawy	DSDiK
308	N	22,839	23,120	209	łuk prawy	DSDiK
308	N	23,120	23,180	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	23,180	23,350	0	prosta	DSDiK
308	N	23,350	23,410	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	23,410	23,633	1 084	łuk lewy	DSDiK
308	N	23,633	23,693	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	23,693	23,801	0	prosta	DSDiK
308	N	23,801	23,861	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	23,861	24,079	417	łuk prawy	DSDiK
308	N	24,079	24,139	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	24,139	24,195	0	prosta	DSDiK
308	N	24,195	24,255	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	24,255	24,736	202	łuk lewy	DSDiK
308	N	24,736	24,796	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	24,796	25,200	0	prosta	DSDiK
308	N	25,200	25,266	2 043	łuk lewy	DSDiK
308	N	25,266	25,720	0	prosta	DSDiK
308	N	25,720	25,770	2 029	łuk prawy	DSDiK
308	N	25,770	26,300	0	prosta	DSDiK
308	N	26,300	26,425	1 676	łuk lewy	DSDiK
308	N	26,425	27,004	0	prosta	DSDiK
308	N	27,004	27,064	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	27,064	27,197	499	łuk lewy	DSDiK
308	N	27,197	27,242	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	27,242	27,769	0	prosta	DSDiK
308	N	27,769	27,814	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	27,814	28,102	517	łuk prawy	DSDiK
308	N	28,102	28,262	0	krzywa przej. l	DSDiK

308	N	30,432	30,470	822	łuk lewy	DSDiK
308	N	30,470	30,520	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	30,520	30,700	0	prosta	DSDiK
308	N	30,700	30,750	1 740	łuk lewy	DSDiK
308	N	30,750	30,798	0	prosta	DSDiK
308	N	30,798	30,898	1 325	łuk prawy	DSDiK
308	N	30,898	31,330	0	prosta	DSDiK
308	N	31,330	31,410	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	31,410	31,670	392	łuk prawy	DSDiK
308	N	31,670	31,740	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	31,740	32,350	0	prosta	DSDiK
308	N	32,350	32,430	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	32,430	32,720	700	łuk lewy	DSDiK
308	N	32,720	32,810	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	32,810	33,390	0	prosta	DSDiK
308	N	33,390	33,430	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	33,430	33,475	265	łuk lewy	DSDiK
308	N	33,475	33,535	416	łuk lewy	DSDiK
308	N	33,535	33,575	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	33,575	33,674	0	prosta	DSDiK
308	N	33,674	33,704	308	łuk lewy	DSDiK
308	N	33,704	33,800	0	prosta	DSDiK
308	N	33,800	33,830	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	33,830	33,870	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	33,870	34,070	0	prosta	DSDiK
308	N	34,070	34,130	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	34,130	34,263	508	łuk prawy	DSDiK
308	N	34,263	34,303	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	34,303	34,710	0	prosta	DSDiK
308	N	34,710	34,770	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	34,770	34,920	482	łuk prawy	DSDiK
308	N	34,920	34,980	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	34,980	35,035	0	prosta	DSDiK
308	N	35,035	35,125	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	35,125	35,400	300	łuk lewy	DSDiK
308	N	35,400	35,460	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	35,460	35,765	0	prosta	DSDiK
308	N	35,765	35,825	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	35,825	35,920	1 050	łuk prawy	DSDiK
308	N	35,920	35,960	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	35,960	36,150	0	prosta	DSDiK
308	N	36,150	36,210	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	36,210	36,295	580	łuk lewy	DSDiK
308	N	36,295	36,365	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	36,365	36,500	0	prosta	DSDiK
308	N	36,500	36,540	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	36,540	36,575	1 050	łuk prawy	DSDiK
308	N	36,575	36,615	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	36,615	36,690	0	prosta	DSDiK

308	N	36,690	36,750	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	36,750	36,845	950	łuk lewy	DSDiK
308	N	36,845	36,905	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	36,905	36,995	0	prosta	DSDiK
308	N	36,995	37,035	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	37,035	37,085	1 250	łuk prawy	DSDiK
308	N	37,085	37,125	0	krzywa przej. p	DSDiK
308	N	37,125	37,650	0	prosta	DSDiK
308	N	37,650	37,710	0	krzywa przej. l	DSDiK
308	N	37,710	37,820	640	łuk lewy	DSDiK
308	N	37,818	37,900	432	łuk lewy	DSDiK

PROFIL TORU

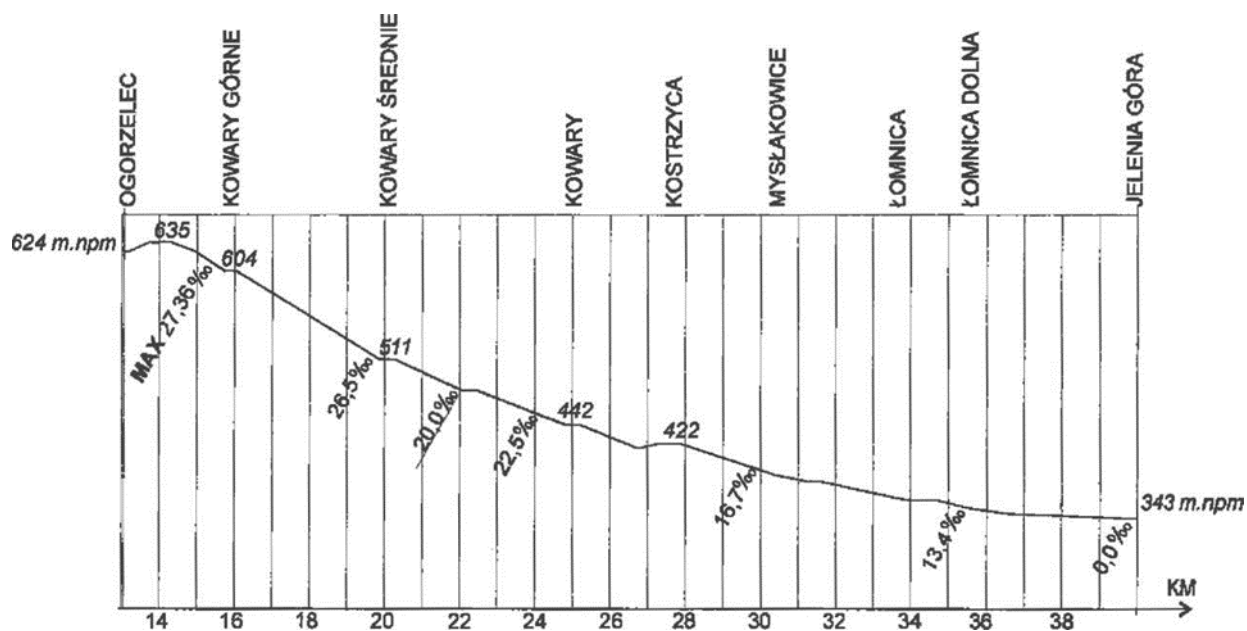
Nr linii	Tor	Km pocz.	Km konc.	Pochylenie [o/oo]	Rodzaj	Zarządca
1	2	2	3	4	5	6
308	N	7,7	7,977	4,8	wzniesienie	DSDiK
308	N	7,977	8,1	17,97	wzniesienie	DSDiK
308	N	8,1	8,3	20	wzniesienie	DSDiK
308	N	8,3	8,46	20,31	poziom	DSDiK
308	N	8,46	8,67	19,48	wzniesienie	DSDiK
308	N	8,67	8,8	21,08	spadek	DSDiK
308	N	8,8	9,041	19,34	spadek	DSDiK
308	N	9,041	9,438	0,5	spadek	DSDiK
308	N	9,438	9,56	15,41	spadek	DSDiK
308	N	9,56	9,7	18,71	spadek	DSDiK
308	N	9,7	9,94	19,79	spadek	DSDiK
308	N	9,94	10,1	20,06	spadek	DSDiK
308	N	10,1	10,34	18,33	spadek	DSDiK
308	N	10,34	10,5	15,75	spadek	DSDiK
308	N	10,5	10,65	19,53	spadek	DSDiK
308	N	10,65	11	17,11	spadek	DSDiK
308	N	11	11,6	18,9	spadek	DSDiK
308	N	11,6	11,877	19,6	spadek	DSDiK
308	N	11,877	12	16,59	spadek	DSDiK
308	N	12	12,29	19	spadek	DSDiK
308	N	12,29	12,4	23	spadek	DSDiK
308	N	12,4	12,771	19,81	spadek	DSDiK
308	N	12,771	12,900	1,71	wzniesienie	DSDiK
308	N	12,900	13,174	0,29	wzniesienie	DSDiK
308	N	13,174	13,500	15,64	wzniesienie	DSDiK
308	N	13,500	13,730	18,74	wzniesienie	DSDiK
308	N	13,730	13,864	0,00	poziom	DSDiK
308	N	13,864	14,274	2,49	wzniesienie	DSDiK
308	N	14,274	14,600	15,10	spadek	DSDiK
308	N	14,600	14,903	15,56	spadek	DSDiK
308	N	14,903	15,200	27,36	spadek	DSDiK
308	N	15,200	15,358	22,02	spadek	DSDiK
308	N	15,358	15,600	26,09	spadek	DSDiK
308	N	15,600	15,738	24,49	spadek	DSDiK
308	N	15,738	16,026	2,78	spadek	DSDiK
308	N	16,026	16,400	25,11	spadek	DSDiK
308	N	16,400	16,700	24,60	spadek	DSDiK

308	N	16,700	17,400	25,00	spadek	DSDiK
308	N	17,400	17,600	24,35	spadek	DSDiK
308	N	17,600	17,900	22,10	spadek	DSDiK
308	N	17,900	18,200	22,40	spadek	DSDiK
308	N	18,200	18,316	21,03	spadek	DSDiK
308	N	18,316	18,700	24,19	spadek	DSDiK
308	N	18,700	18,900	25,10	spadek	DSDiK
308	N	18,900	19,015	26,00	spadek	DSDiK
308	N	19,015	19,300	23,96	spadek	DSDiK
308	N	19,300	19,605	26,49	spadek	DSDiK
308	N	19,605	19,864	22,32	spadek	DSDiK
308	N	19,864	20,000	0,00	poziom	DSDiK
308	N	20,000	20,100	1,10	wzniesienie	DSDiK
308	N	20,100	20,273	0,87	spadek	DSDiK
308	N	20,273	20,360	20,00	spadek	DSDiK
308	N	20,360	20,700	18,62	spadek	DSDiK
308	N	20,700	21,100	18,40	spadek	DSDiK
308	N	21,100	21,200	17,60	spadek	DSDiK
308	N	21,200	21,329	20,39	spadek	DSDiK
308	N	21,329	21,500	17,01	spadek	DSDiK
308	N	21,500	21,600	20,20	spadek	DSDiK
308	N	21,600	21,860	18,58	spadek	DSDiK
308	N	21,860	22,067	16,63	spadek	DSDiK
308	N	22,067	22,470	0,00	poziom	DSDiK
308	N	22,470	22,600	21,38	spadek	DSDiK
308	N	22,600	22,800	22,50	spadek	DSDiK
308	N	22,800	23,015	21,02	spadek	DSDiK
308	N	23,015	23,200	8,16	spadek	DSDiK
308	N	23,200	23,335	10,59	spadek	DSDiK
308	N	23,335	23,580	7,51	spadek	DSDiK
308	N	23,580	23,700	9,67	spadek	DSDiK
308	N	23,700	23,900	7,60	spadek	DSDiK
308	N	23,900	24,127	8,19	spadek	DSDiK
308	N	24,127	24,664	22,20	spadek	DSDiK
308	N	24,664	24,823	16,10	spadek	DSDiK
308	N	24,823	25,222	1,70	spadek	DSDiK
308	N	25,222	25,700	19,16	spadek	DSDiK
308	N	25,700	26,264	17,09	spadek	DSDiK
308	N	26,264	26,478	16,03	spadek	DSDiK
308	N	26,478	26,741	6,01	spadek	DSDiK
308	N	26,741	26,900	0,63	wzniesienie	DSDiK
308	N	26,900	27,038	9,20	wzniesienie	DSDiK
308	N	27,038	27,278	12,12	wzniesienie	DSDiK
308	N	27,278	27,487	2,15	wzniesienie	DSDiK
308	N	27,487	27,878	2,40	spadek	DSDiK

308	N	27,878	28,816	12,30	spadek	DSDiK
308	N	28,816	29,260	7,55	spadek	DSDiK
308	N	29,260	30,269	16,71	spadek	DSDiK
308	N	30,269	30,400	4,20	spadek	DSDiK
308	N	30,400	30,600	2,80	spadek	DSDiK
308	N	30,600	30,819	7,21	spadek	DSDiK
308	N	30,819	31,000	11,99	spadek	DSDiK
308	N	31,000	31,250	11,40	spadek	DSDiK
308	N	31,250	31,622	2,20	spadek	DSDiK

308	N	31,622	31,900	12,94	spadek	DSDiK
308	N	31,900	32,115	11,30	spadek	DSDiK
308	N	32,115	32,646	6,21	spadek	DSDiK
308	N	32,646	33,100	9,10	spadek	DSDiK
308	N	33,100	33,322	10,00	spadek	DSDiK
308	N	33,322	33,500	1,01	spadek	DSDiK
308	N	33,500	33,740	2,49	spadek	DSDiK
308	N	33,740	33,900	10,09	spadek	DSDiK
308	N	33,900	34,031	9,35	spadek	DSDiK
308	N	34,031	34,750	0,00	poziom	DSDiK
308	N	34,750	34,900	11,47	spadek	DSDiK
308	N	34,900	35,100	13,40	spadek	DSDiK
308	N	35,100	35,327	11,81	spadek	DSDiK
308	N	35,327	35,555	7,41	spadek	DSDiK
308	N	35,555	35,700	3,79	spadek	DSDiK
308	N	35,700	36,300	2,70	spadek	DSDiK
308	N	36,300	36,933	8,59	spadek	DSDiK
308	N	36,933	37,533	0,90	spadek	DSDiK
308	N	37,533	37,840	0,29	spadek	DSDiK
308	N	37,840	38,000	0,81	spadek	DSDiK
308	N	38,000	38,665	0,00	poziom	DSDiK
308	N	38,665	38,800	1,63	spadek	DSDiK
308	N	38,800	39,200	3,57	spadek	DSDiK
308	N	39,200	39,500	2,00	spadek	DSDiK
308	N	39,500	39,986	0,00	poziom	DSDiK

4. Profil podłużny



6. Wykaz przejazdów kolejowych:

1) przejazd kat. „D” w km 30,580 - zaasfaltowany o powierzchni = 150,0 m²

Odcinek linii nr 308 w km 12,801 — 30,337 Ogorzelec - Mysłakowice

1. przejazd kat. „D” w km 19,860 — nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

2. przejazd kat. „D” w 20,305 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

3. przejazd kat. „D” w 20,670 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

4. przejazd kat. „D” w 21,234 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

5. przejazd kat. „D” w 21,793 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

6. przejazd kat. „D” w 22,732 — przejazd zaasfaltowany o powierzchni 36 m²

7. przejazd kat. „D” w km 23,829 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

8. przejazd kat. „D” w hn 24,133- nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

9. przejazd kat. „D” w km 25,238 — nawierzchnia przejazdu to 3 kpl płyt przejazdowych typu CBP oraz po 3 kpl płyt na nieczynnych torach nr 2 i 4 o powierzchni 140 m²

10. przejazd kat. „D” w km 25,668- nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

11. przejazd kat. „D” w 26,343 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

12. przejazd kat. „D” w km 26,566- nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 9,36 m²

13. przejazd kat. „D” w km 27,036 — konstrukcja z 2 kpl płyt przejazdowych typu CBP oraz nawierzchni asfaltowej = 36,0 m²

14. przejazd kat. „D” w km 27,899 - konstrukcja z 2 kpl płyt przejazdowych typu CBP oraz nawierzchni asfaltowej = 50,0 m²

15. przejazd kat. „D” w 28,170 – konstrukcja z 2 kpl płyt przejazdowych typu CBP oraz nawierzchni asfaltowej = 24,0 m²

16. przejazd kat. „D” w kn 29,087- nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 50,0 m²

17. przejazd kat. „D” w km 29,603 — zaasfaltowany o powierzchni = 60,0 m²
18. przejazd kat. „D” w la-n 29,814 — zaasfaltowany o powierzchni = 60,0 m²
19. przejazd kat. „D” w km 30,580 — zaasfaltowany o powierzchni = 150,0 m²
20. przejazd kat. „D” w km 31,244 - konstrukcja z 2 kpl płyt przejazdowych typu CBP na drodze szutrowej 26 m²
21. przejazd kat. „D” w km 31,471 - konstrukcja z 5 kpl płyt przejazdowych typu CBP oraz nawierzchni asfaltowej = 90,0 m²
22. przejazd kat. „D” w km 32,284 - pomost z 1 kpl płyt przejazdowych typu CBP na drodze szutrowej o powierzchni = 8,0 m²/ przejazd kat. „D” w km 32,528 - pomost z 2 kpl płyt przejazdowych typu CBP na drodze szutrowej o powierzchni = 24 m²
23. przejazd kat. „D” w km 33,035 - pomost z 2 kpl płyt przejazdowych typu CBP oraz nawierzchni asfaltowej = 36,0 m²
24. przejazd kat. „D” w km 33,292 - pomost z 2 płyt przejazdowych wewnętrznych typu CBP i po I podkładzie na zewnątrz na drodze szutrowej o powierzchni = 36 m²
25. przejazd kat. „D” w km 33,778 — bez pomostu, zasypany szutrem na drodze szutrowej „przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 40 m²
26. przejazd kat. „F” w km 34,494 pomost z 1 kpl płyt przejazdowych typu CBP na drodze szutrowej „przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 8,0 m²
27. przejazd kat. „F” w km 34,660 - pomost z 1 kpl płyt przejazdowych typu CBP i po jednym podkładzie na zewnątrz toru na drodze szutrowej „przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 18 m²
28. przejazd kat. „F” w km 34,827 - pomost z 1 kpl płyt przejazdowych typu CBP i po jednym podkładzie na zewnątrz toru na drodze szutrowej „przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 18 m²
29. przejazd kat. „F” w km 34,983 — bez pomostu na drodze szutrowej „przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 8,0 m²
30. przejazd kat. „D” w km 35,283 - pomost z 2 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze asfaltowej z prawej strony toru i nawierzchni z kostki kamiennej po lewej stronie toru o powierzchni = 40 m²
31. przejazd kat. „D” w km 35,396 — pomost z 2 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze asfaltowej 18 m² „przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 18 m²
32. przejazd kat. „D” w km 35,737 — pomost z 2 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze asfaltowej=30 m²

33. przejazd kat. „D” w km 36,568 — pomost z 2 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze asfaltowej –rozebranie nawierzchni żelbetowej z 2 kpl płyt typu CBP. Powierzchnia = 36 m²

34. przejazd kat. „F” w kn 36,802 - nawierzchnia przejazdu z podkładów drewnianych o powierzchni = 50,0 m²

35. przejazd kat. „D” w km 37,084 — pomost z 1 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze szutrowe. Powierzchnia = 18 m²

36. przejazd kat. „F” w łan 37,330 — bez pomostu na drodze szutrowej przejazd nie widnieje w ewidencji ISE Jeleni Góra. Powierzchnia = 18 m²

37. przejazd kat. „D” w km 35,821 — pomost z 3 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze asfaltowej = 54 m²

7. Obiekty inżynieryjne

Zestawienie obiektów

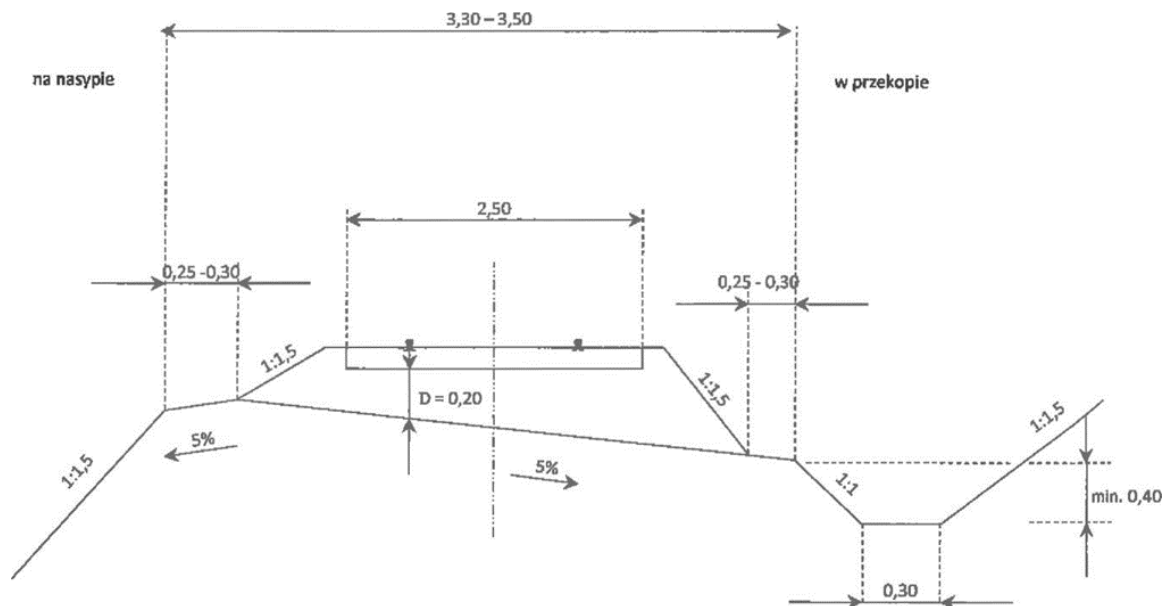
	nr linii				szerokość	Rodzaj przeszkód	Uwagi
1	308	8,239	Przepust sklepiony kam.	7,98	5 x 4,5	rów	
2	308	8,348	Przepust rurowy żelazny	6,70	Φ 300	rów	
3	308	8,448	Przepust otwarty kam	30	1,78 x 1,00	rów	
4	308	8,677	Przepust rurowy żelazny	12,70	Φ 600	rów	
5	308	9,018	Przepust kam. płytowy	8,70	0,8 x 1,20	rów	
6	308	9,500	Przepust r. stal	5,60	Φ 600	rów	
7	308	9,553	Przepust kam. płytowy	6	0,80	rów.	
8	308	9,933	Most stal	3,10	2,00 x 1,00	strumyk	
9	308	10,316	Przepust skl kamienny	19	1,00 x 1,00	strumyk	
10	308	10,360	Przepust kam sklepiony	14,22	8,30		
11	308	10,511	Przepust skl. ceglany	5,28	2,62 x 1,65	strumyk	
12	308	11,396	Przepust rurowy kamionka	11,08	1,00 x 1,60	rów	
13	308	11,520	Przepust sklepiony kamienny	20,30	Φ 600	rów	
14	308	12,024	Przepust rurowy żelazny	13,02	1,96 x 2,25	potok	

15	308	12,170	Przepust kam. płytowy	30,25	Φ 600		
16	308	12,281	Przepust skl. ceglany	17,85	0,80 x 0,80		
17	308	12,740	Przepust kam sklepiony	10,20	0,96 x 1,30	rów	
18	308	13,197	przepust	35	0,50	rów	
19	308	13,302		7,75	5,80	droga i rów	
20	308	13,687	przepust	1,60	0,78	rów	
21	308	14,347		1025			
22	308	15,231		22,40		rów	
23	308	15,385	przepust	1,60	0,80	rów	
24	308	16,229	przepust	8,40	0,99		
25	308	16,777	przepust	5,90		rów	
26	308	17,007	przepust			rów	
27	308	17,115	przepust	1,55	0,7	rów	
28	308	17,390	przepust	1,80		rów	
29	308	17,598	przepust	3,10			
30	308	17,894	przepust	6,15			
31	308	18,135	przepust	55	2,20		
32	308	18,381		10		droga polna	
33	308	18,477	przepust	13	1,40	rów	
34	308	19,020	przepust	2,50	1,45		
35	308	19,148	przepust	11,50	1,27		
36	308	19,498				rzeka	
37	308	19,606		20,10	7,80	potok	
38	308	19,763	przepust	1,80		rów	
39	308	19,963	przepust	49,20	0,6	rów	
40	308	20,140	przepust	75	0,6		
41	308	20,312	przepust	8,70		rów	
42	308	20,367	przepust	1,60	0,6	rów	

43	308	20,446	przepust	15,20	0,6	rów	
44	308	20,684	przepust	1,80	0,99	rów	
45	308	20,787	przepust	11	0,6	rów	
46	308	21,110	przepust	36,80	0,8	rów	
47	308	21,360	przepust	8,90	2,40	rów	
48	308	21,940	przepust		0,9	rów	
49	308	22,144	przepust	6,30		rów	
50	308	22,260	przepust	1425	0,6	rów	
51	308	22,727	przepust	5,60	0,45	rów	
52	308	23,365	przepust	26,70	0,8	rów	
53	308	23,558	wiadukt	13,80	6,70	szosa asfal.	
54	308	23,665	przepust	12,85	0,6	rów	
55	308	23,780	przepust	11,50	1,40	rów	
56	308	23,940	przepust	790	0,6	rów	
57	308	24,090	przepust	6,60		rów	
58	308	25,275	przepust	2,60		rów	
59	308	25,867	przepust	10,60	0,30	rów	
60	308	26,248	przepust	4,02	2,90	potok	
61	308	26,376	ściana oporowa				
62	308	26,377	ściana o oporowa				
63	308	26,425	przepust	3,90	2,70	rów	
64	308	26,505	przepust	3,46	2,40	rów	
65	308	26,750	przepust	9,50		rów	
66	308	26,852	przepust	9,50		rów	
67	308	27,071	przepust	2,90	1,95	rów	
68	308	27,995	przepust	4,20	1,90	potok	
69	308	28,117	przepust	8,70			
70	308	28,616	przepust	12,80	2,50	potok	
71	308	28,850	przepust	8,80			

72	308	29,063	przepust	8,10		rów	
73	308	29,328	przepust	8	0,6		
74	308	29,352	ściana oporowa				
75	308	29,613	przepust	23,15	0,50		
76	308	29,819	przepust	23,15	0,5		
77	308	29,994	przepust	12,10	0,35	rów	
78	308	30,339	przejście od torami	3,67	2,55		
79	308	32,429	przepust	9,55	0,77	rów	
80	308	33,065	przepust	3,60	2,50		
81	308	33,316	przepust	14,05	0,45	rów	
82	308	33,994	most	34		rzeka	
83	308	34,548	przepust	13,50	2,50	rów	
84	308	35,061	przepust	235	1,40	rów	
85	308	35,212	przepust	8,75		rów	
86	308	35,683	przepust	9,90		rów	
87	308	35,915	most	6,98	3,48	rów	
88	308	36,156	przepust	13,55	0,78	rów	
89	308	36,456	przepust	9,50	0,77	rów	
90	308	37,077	przepust	5,20		rów	
91	308	37,554	przepust	8,30		rów	
92	308	37,886	przepust	8,60		rów	

8. Podtorze



Przekrój poprzeczny toru i podtorza linii znaczenia miejscowego nr 308 Kamienna Góra-Jelenia Góra

9. Odwodnienie

Podtorze i odwodnienie w km 7,945 do 12,800 brak danych

WYKAZ BOCZNYCH ROWÓW ODWADNIAJĄCYCH

Lp.	Lokalizacja			Jednostka miary / ilość		Strona prawy/lewy	Uwagi
	nr linii	od km	do km	rowy km	dreny km		
1	2	3	4	5	6	7	8
1	308	7,900	10,210	2,310		P	
2	308	10,520	12,024	1,504		p	
3	308	12,350	12,800	0,450		P	
4	308	7,900	7,990	0,090		L	
5	308	8,360	8,620	0,260		L	
6	308	8,790	8,950	0,160		L	
7	308	9,450	9,890	0,440		L	
8	308	9,933	10,210	0,277		L	
9	308	10,511	11,270	0,759		L	
10	308	11,520	11,910	0,390		L	
11	308	12,350	12,790	0,440		L	

Lp.	Lokalizacja			Jednostka miary / ilość		Strona	Uwagi
	nr linii	od km	do km	rowy	dreny		
				kmb	kmb	prawy/lewy	
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			
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			
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			
14	308	30,600	31,800	1,200			
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			
19	308	16,710	16,777	0,067			
20	308	17,390	19,606	2,216			
21	308	19,606	22,144	2,544			
22	308	22,144	22,740	0,596			
23	308	22,740	24,940	2,200			
24	308	25,860	26,590	0,730			
25	308	26,852	27,071	0,219			
26	308	28,117	29,700	1,583			
27	308	31,630	33,450	1,820			
28	308	34,000	36,560	2,560			

29	308	36,680	37,077	0,397			
30	308	37,554	38,950	1,396			

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

Skrajnia budowli: SM-1

11. Nawierzchnia kolejowa:

Szyny

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 przęstach po 30 m. są w stanie technicznym dobrym i na odcinkach, gdzie występuje na nich zużycie boczne zakwalifikowano do dalszej eksploatacji. Szyny typu S42 z roku 1960 z powodu dużego zużycia zakwalifikowano do wymiany. Szyny te częściowo są do wykorzystania przy modernizacji linii do zabudowy prowadnic w łukach o promieniu $R < 250$ oraz do zabudowy odbojnic na obiektach inżynierskich.

WYKAZ SZYN

Nr linii	Nr toru	km pocz.	km końcowy	typ	rok produkcji	rok zabudowy
1	2	3	4	5	6	7
308	1	12,827	13,012	8a	1907	1907
308	1	13,012	13,220	S-49	1950	1950
308	1	13,220	13,850	8a	1922	1922
308	1	13,850	14,900		1940	1940
308	1	14,900	16,430	s-42	1947/55	1947/55
308	1	16 430	20,600	S-49	1938/1932	1976/1968
308	1	20,600	23 760	s-42	1929	1968/1976
308	1	23 760	24,100		1920	1920
308	1	24 100	24,825	S-49	1939	1977
308	1	24,852	30 159	8	1939	1939
308	1	30,093	30 159	8	1939	1939
308	1	30,189	30 585	S-49	1974	1978
308	1	30 618	30624	8	1939	1939
308	1	30 657	31 950	S-49	1961	1981

308	1	31 950	32 985	s-42	1960	1981
308	1	32,985	38,830	S-49	1966	1981
308	1	38,830	39 180	s-49	1967	1988
308	1	39,180	39,204	s-49	1968	1988
308	1	39,236	39,330	S-49	1968/74	1988
308	1	39,363	39,660	S-49	1968/74	1980
308	1	39,693	39,983	S-49	1968/74	1980

Podkłady

Podkłady drewniane typu II B w km 12,801 — 30,647 są całkowicie wyeksploatowane, nadają się tylko do utylizacji. Podobnie jest z podkładami stalowymi typu 8a i S49 z lat 1914 - 1950 — wiek i stan techniczny nie pozwala na ich dalszą eksploatację. Jedynie podkłady betonowe typu PBS-I na odcinku w łan 30,647 — 39,986 ułożone na odcinkach prostych i w łukach o dużym promieniu pozwalają na dalszą eksploatację. Do wymiany zakwalifikowano również podkłady betonowe S49 typu INBK4 wbudowane w torze stacyjnym w stacji Jelenia Góra.

WYKAZ PODKŁADÓW W km 7,945 do km 12,740 brak nawierzchni

Nr linii	Nr toru	Odcinek		Podkłady		
		Km początkowy	Km końcowy	Rodzaj	Rok produkcji	Rok zabudowy
1	2	3	4	5	6	7
308	1	12,740	13,211	drew	1972	1972
308	1	13,211	14,900	drew	1972	1972
308	1	14,900	17,550	stalowe	1964	1964
308	1	17,550	18,350	buk	1960	1960
308	1	18,350	19,570	sosna	1972	1972
308	1	19,570	19,700	buk	1972	1972
308	1	19,700	20,770	sosna	1972	1972
308	1	20,770	21,010	buk	1972	1972
308	1	21,010	21,100	sosna	1972	1972
308	1	21,100	21,800	buk	1972	1972
308	1	21,800	22,470	sosna	1972	1972
308	1	22,470	23,170	buk	1972	1972
308	1	23,170	23,510	sosna	1972	1972
308	1	23,510	23,660	buk	1972	1972
308	1	23,660	23,760	sosna	1972	1972
308	1	23,760	24,100	stalowe	1914	1914
308	1	24,100	24,945	buk	1962	1962
308	1	24,800	27,230	stalowe	1915	1915
308	1	27,230	27,330	sosna	1975	1975
308	1	27,330	27,870	stalowe	1915	1915

308	1	27,870	27,900	buk	1958	1958
308	1	27,900	28,060	stalowe	1915	1915
308	1	28,060	28,120	buk	1958	1958
308	1	28,120	28,180	sosna	1958	1598
308	1	28,180	29,590	stalowe	1915	1915
308	1	29,590	29,630	sosna	1962	1962
308	1	29,630	30,100		1978	1978
308	1	30,100	33,250	INBK-4	1978	1978
308	1	33,250	33,330	sosna	1975	1975
308	1	33,330	34,020	sosna	1977	1977
308	1	34,020	34,600	INBK-4	1978	1978
308	1	34,600	38,860	INBK4	1978	1978
308	1	37,761	39,180		1974	1974
308	1	38,860	39,025	sosna	1977	1987
308	1	39,025	39,060	sosna	1957	1957
308	1	39,060	39,180	sosna	1972	1972
308	1	39,180	39,621	sosna	1972	1972
308	1	39,180	39,986	INBK-4	1974	1974
308	1	39,621	39,790	buk	1938	1965
308	1	39,790	39,986	sosna	1968	1968
308	1	39,986	39,987	sosna	1968	1968
308	1	39,986	39,986	INBK-4	1974	1974

12. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

13. Standard utrzymania linii

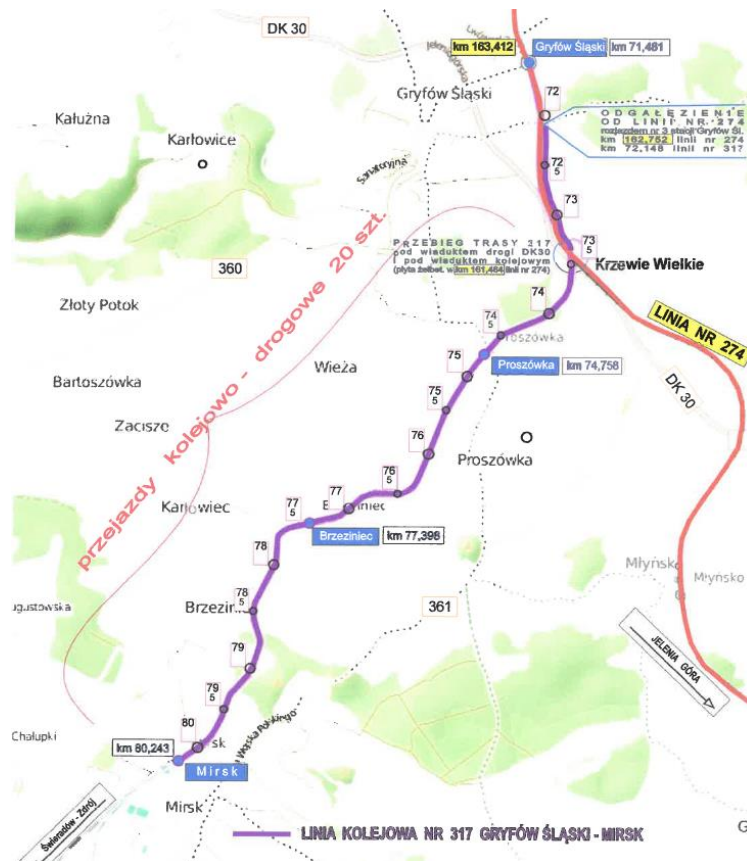
- 1) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 2) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 308 wynosi 196 kN/oś
- 3) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 4) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 6) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 7) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 8) Nominalna wysokość peronu - 550 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 9) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów

Tory wymagają naprawy głównej na całym odcinku oraz uzupełnienia infrastruktury w miejscach jej braku. Linia na całym odcinku zarośnięta drzewami.

E. Linia kolejowa nr 317 na odcinku Gryfów Śląski – Mirsk od km 72.146 do km 80.8502

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 80 km/h
3. **Nacisk:** 196 kN/oś
4. **Mapa lokalizacyjna**



5. Lokalizacja przystanków:

- 1) **Proszówka** - km 74,758 - peron o długości 110 m, szerokości 3 m i wysokości 30 cm,
- 2) **Brzezinec** - km 77,397 - peron o długości 110 m, szerokości 3 m i wysokości 30 cm,
- 3) **Mirsk** - km 77,397 - peron o długości 140, szerokości 3,5 m i wysokości 30 cm

6. Położenie toru w planie:

WARTOŚCI ŁUKÓW POZIOMYCH

Nr linii	Opis	Tor linii	Od km	Do km	Wartość promienia (m]
1	2	3	4	5	6
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 praw y	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	
----	--------	---	-------	-------	--

7. Położenie toru w profilu:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartości pochyleń [%]
1	2	3	4	5	6
1	wzniesienie	N	71,811	72,17	3
2	wzniesienie	N	72,17	72,951	10
3	spadek	N	72,951	73,158	0,6
4	spadek	N	73,158	73,435	4,2
5	wzniesienie	N	73,435	73,6	6,3
6	wzniesienie	N	73,6	73,9	7,5
7	wzniesienie	N	73,9	74,1	8,8
8	wzniesienie	N	74,1	74,3	6,5
9	wzniesienie	N	74,3	74,645	7,5
10	poziom	N	74,645	74,94	0
11	wzniesienie	N	74,94	75,356	4
12	wzniesienie	N	75,356	75,5	1,5
13	wzniesienie	N	75,5	76,378	1
14	wzniesienie	N	76,378	76,837	6
15	wzniesienie	N	76,837	77,358	4,1
16	poziom	N	77,358	77,9	0
17	wzniesienie	N	77,9	78	1,2
18	poziom	N	78	78,253	0
19	spadek	N	78,253	78,5	5,8
20	spadek	N	78,5	79,057	7,2
21	wzniesienie	N	79,057	79,273	2,5
22	wzniesienie	N	79,273	79,4	12,1
23	wzniesienie	N	79,4	79,6	13,55
24	wzniesienie	N	79,6	80,126	12,9
25	wzniesienie	N	80,126	80,623	1
26	wzniesienie	N	80,623	80,85	9,5

8. 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

9. Obiekty inżynierijne

Km	Rodzaj obiektu	Długość [m]	S [m]	H [m]	Rzędna dna	Rzędna toru	Rodzaj przeszkody
1	2	3	4	5	6	7	8
72,663	Przepust sklepiony	23,00	3,75	3,35	320,2	328,05	rów
72,701	Przepust rurowy	4,00	0,50	0,50	320,5	330,02	rów
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	333,4	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 małowagarytowe obiekty, których nie odnaleziono w terenie;
- 2/ przy wszystkich przejazdach kolejowo - drogowych występują stalowe przepusty (®40cm) wzdłuż toru – do odbudowy;

10. Podtorze

L.p.	Km początkowy	Km końcowy	Szerokość	Długość	Razem
1	2	3	4	5	6
1	72,400	72,470	6	70	420
2	72,470	72,500	10	30	300
3	72,500	72,600	13	100	1300
4	72,600	72,700	4	100	400
5	172,700	72,900	8	200	1600
6	72,900	73,500	15	600	9000
7	73,500	74,050	15	550	8250
8	74,050	74,315	10	265	2650
9	74,315	74,450	5	135	675
10	74,800	75,000	6	200	1200
11	76,880	77,360	10	480	4800
12	75,000	75,100	8	100	800
13	75,100	75,405	15	305	4575
14	75,405	75,700	6	295	1770
15	75,700	75,951	15	251	3769
16	75,951	76,350	12	399	4788
17	76,350	76,600	10	250	2500
18	76,500	75,600	8	100	800
19	76,600	76,880	6	280	1680
20	76,880	77,360	10	480	4800
21	77,400	77,600	8	200	1600
22	77,600	77,850	12	250	3000
23	77,850	77,900	15	50	750
24	77,900	78,300	8	400	3200
25	78,300	78,650	13	350	4450
26	78,650	79,650	12	1000	12000
27	79,650	79,900	8	250	2000
28	80,000	80,060	8	61	488
					2,749 ha

11. 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			

12. Skrajnia budowli: SM-1

13. 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. Prześia 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	

14. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

15. 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.

F. Linia kolejowa nr 336 na odcinku Mirsk – Świeradów Zdrój od km -0,182 do km 7,1073

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
 2. **Prędkość max:** 30 km/h
 3. **Nacisk:** 168 kN/oś
-

4. Mapa lokalizacyjna



5. Lokalizacja przystanków:

- 1) **Mirsk** - km 0,000 - peron o długości 221 m, szerokości 3 m i wysokości 30 cm,
- 2) **Mroczkowice** - 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

6. Położenie toru w planie:

L.P.	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia
1	2	3	4	5	6
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	440
12	krzywa przejściowa 1	N	1	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	5,5	0
31	prosta	N	5,5	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	6,3	412
38	krzywa przejściowa 1	N	6,3	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	6,4	6,5	428
42	krzywa przejściowa 1	N	6,5	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
48	krzywa przejściowa 1	N	7,24	7,28	0
49	prosta	N	7,28	7,63	0
50	krzywa przejściowa 1	N	7,63	7,66	0
51	łuk lewy	N	7,66	7,8	405
52	prosta	N	7,8	7,87	0
53	krzywa przejściowa 1	N	7,87	7,9	0
54	łuk lewy	N	7,9	7,94	430

7. Położenie toru w profilu:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochyłeń
1	2	3	4	5	6
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
4	wzniesienie	N	0,7	0,827	11
5	wzniesienie	N	0,827	1,2	14,36
6	wzniesienie	N	1,2	1,6	10
7	wzniesienie	N	1,6	1,8	11
8	wzniesienie	N	1,8	2,2	10
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
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
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
24	wzniesienie	N	5,635	5,721	11,8
25	wzniesienie	N	5,721	5,81	23

26	wzniesienie	N	5,81	5,9	29
27	wzniesienie	N	5,9	6,159	25
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
31	wzniesienie	N	6,65	6,9	24,4
32	wzniesienie	N	6,9	7,2	25,2
33	wzniesienie	N	7,2	7,52	24,7
34	wzniesienie	N	7,52	7,8	4
35	wzniesienie	N	7,8	7,9	20,7

8. 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 0,438 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

9. Obiekty inżynierijne

Km	Rodzaj obiektu	Długość [m]	s [m]	H [m]	Rzędna dna	Rzędna toru	Rodzaj przeszkody
1	2	3	4	5	6	7	i
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	IÓW
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
SI03	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

L. p.	Km początkowy	Km końcowy	Szerokość	Długość	Razem
1	2	3	4	5	6
1	72,400	72,470	6	70	420
2	72,470	72,500	10	30	300
3	72,500	72,600	13	100	1300
4	72,600	72,700	4	100	400
5	172,700	72,900	8	200	1600
6	72,900	73,500	15	600	9000
7	73,500	74,050	15	550	8250

8	74,050	74,315	10	265	2650
9	74,315	74,450	5	135	675
10	74,800	75,000	6	200	1200
11	76,880	77,360	10	480	4800
12	75,000	75,100	8	100	800
13	75,100	75,405	15	305	4575
14	75,405	75,700	6	295	1770
15	75,700	75,951	15	251	3769
16	75,951	76,350	12	399	4788
17	76,350	76,600	10	250	2500
18	76,500	75,600	8	100	800
19	76,600	76,880	6	280	1680
20	76,880	77,360	10	480	4800
21	77,400	77,600	8	200	1600
22	77,600	77,850	12	250	3000
23	77,850	77,900	15	50	750
24	77,900	78,300	8	400	3200
25	78,300	78,650	13	350	4450
26	78,650	79,650	12	1000	12000
27	79,650	79,900	8	250	2000
28	80,000	80,060	8	61	488
					2,749 ha

11. Odwodnienie

WYKAZ BOCZNYCH ROWÓW ODWADNIAJĄCYCH						
Strona kwa			Strona prawa			
L.P.	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
5.				7,200	7,300	0,100
6.				7,400	7,470	0,070
			6,910			5,870
Łącznie			12,780			

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.

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 zbrojonych na typ S49. Prześła 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	2	3	4	5	6
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 317 wynosi 190 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;

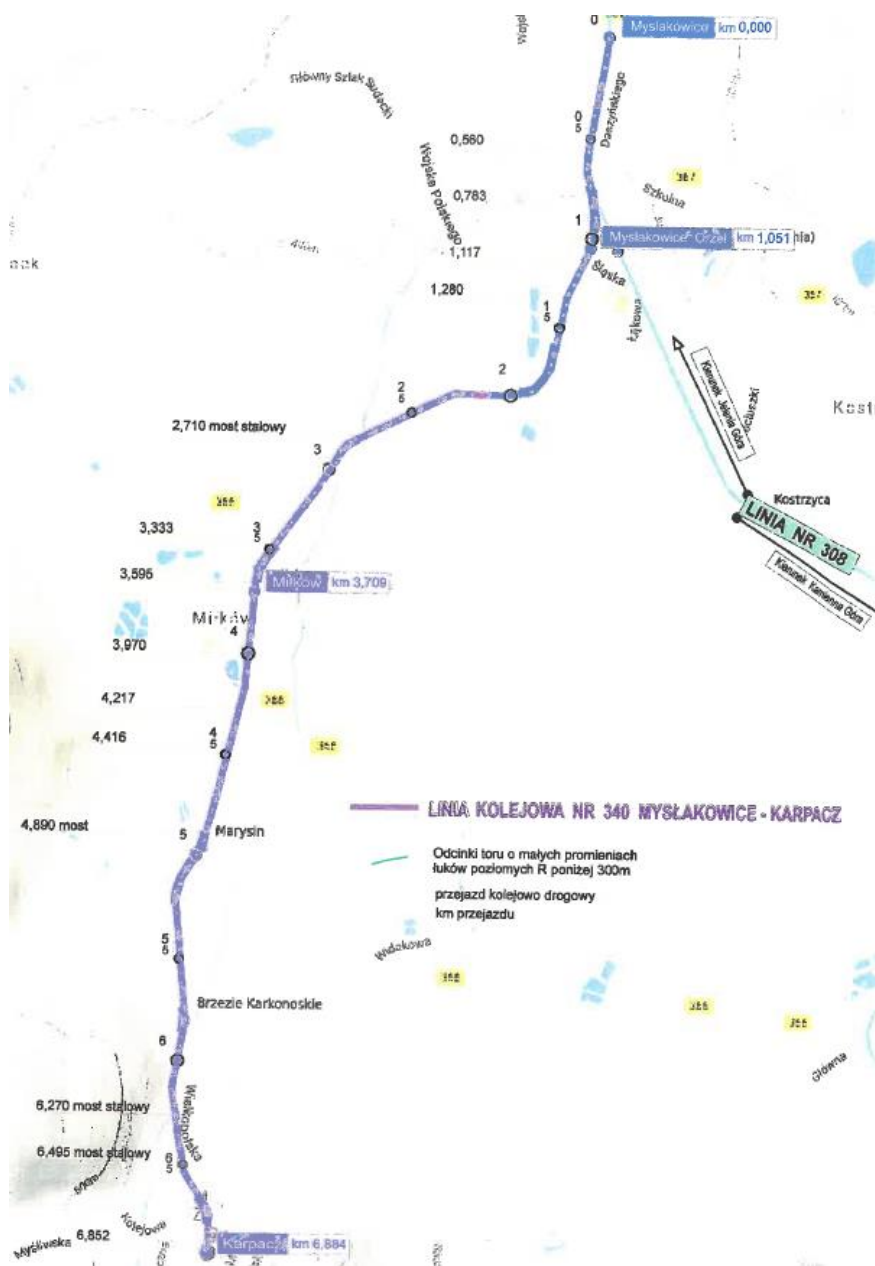
Stan dostateczny – potrzeba wymian elementów nawierzchni do 30%, obniżenie prędkości rozkładowych lub wprowadzenie ograniczeń eksploatacyjnych;

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

G. Linia nr 340 na odcinku Mysłakowice – Karpacz od km –0,197 do km 7,055

a) Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
2. **Prędkość max:** 45 km/h
3. **Nacisk:** 196 kN/oś
4. **Mapa lokalizacyjna**



5. Lokalizacja przystanków:

- 1) **Mysłakowice**- km 0,000 - Peron nr 1 przy torze nr 3 w km 30,364 - 30,650, 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

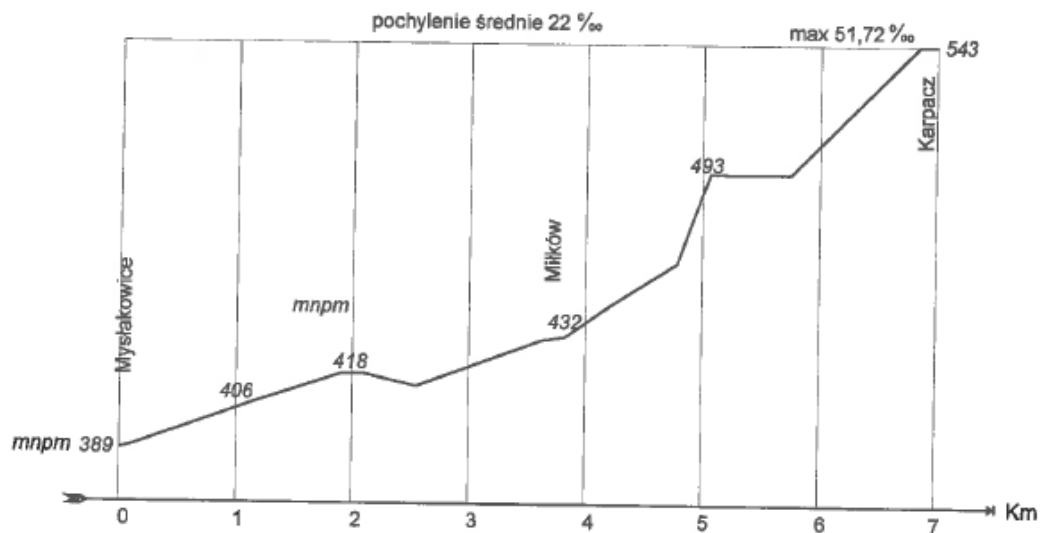
6. Położenie toru w planie:

L.p.	Opis	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia
1	2	4	5	6
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

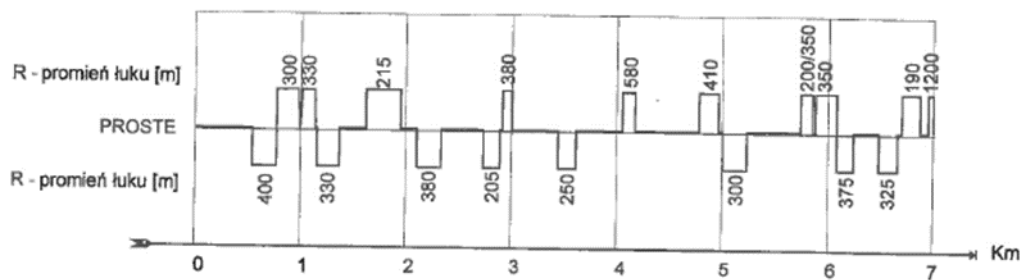
33	krzywa przejściowa p	2,97	3	
34	prosta	3	3,44	
35	krzywa przejściowa l	3,44	3,49	
36	łuk lewy	3,49	3,57	250
37	krzywa przejściowa l	3,57	3,61	0
38	prosta	3,61	4,05	0
39	krzywa przejściowa p	4,05	4,09	0
40	łuk prawy	4,09	4,14	580
41	krzywa przejściowa p	4,14	4,17	0
42	prosta	4,17	4,78	0
43	krzywa przejściowa 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	5,8	0
53	łuk prawy	5,8	5,85	350
54	prosta	5,85	6,08	0
55	krzywa przejściowa l	6,08	6,13	0
56	łuk lewy	6,13	6,2	375
57	krzywa przejściowa l	6,2	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	6,7	0
64	krzywa przejściowa p	6,7	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

7. Położenie toru w profilu:

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochyleń
1	2	3	4	5	6
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)



8. 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

9. Obiekty inżynieryjne

Km	Rodzaj obiektu	Długość [m]	S [m]	H [m]	Rzędna	Rzędna toru	Rodzaj przeszkody
1	2	3	4	5	6	7	8
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

L.p.	Km początkowy	Km końcowy	Szerokość	Długość	Razem
1	2	3	4	5	6
1	72,400	72,470	6	70	420
2	72,470	72,500	10	30	300
3	72,500	72,600	13	100	1300
4	72,600	72,700	4	100	400
5	172,700	72,900	8	200	1600
6	72,900	73,500	15	600	9000
7	73,500	74,050	15	550	8250
8	74,050	74,315	10	265	2650
9	74,315	74,450	5	135	675
10	74,800	75,000	6	200	1200
11	76,880	77,360	10	480	4800
12	75,000	75,100	8	100	800
13	75,100	75,405	15	305	4575
14	75,405	75,700	6	295	1770
15	75,700	75,951	15	251	3769
16	75,951	76,350	12	399	4788
17	76,350	76,600	10	250	2500
18	76,500	75,600	8	100	800
19	76,600	76,880	6	280	1680
20	76,880	77,360	10	480	4800
21	77,400	77,600	8	200	1600
22	77,600	77,850	12	250	3000
23	77,850	77,900	15	50	750
24	77,900	78,300	8	400	3200
25	78,300	78,650	13	350	4450
26	78,650	79,650	12	1000	12000
27	79,650	79,900	8	250	2000
28	80,000	80,060	8	61	488
29					2,749 ha

11. 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			
			5,948			4,683
łącznie			10,631			

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

12. Skrajnia budowli: SM-1

13. 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 zbrojonych 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	2	3	4	5	6
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	2	3	4	5	6
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	

14. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

15. 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;

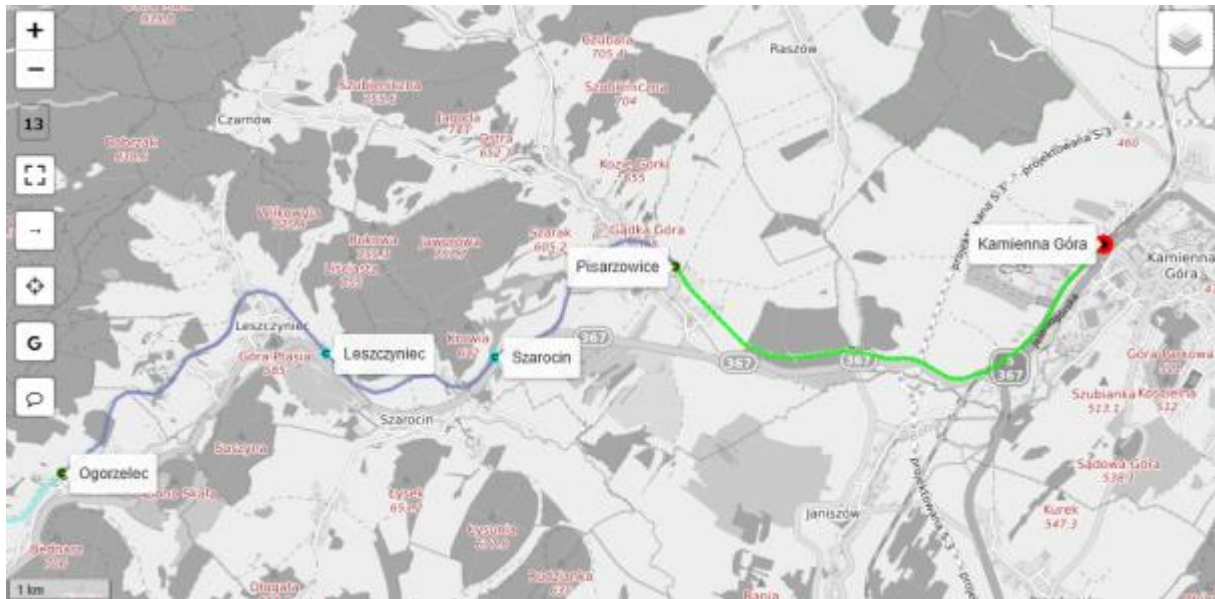
Stan niezadowolający – konieczna kompleksowa wymiana nawierzchni, znaczne obniżenie prędkości rozkładowych oraz duża ilość ograniczeń eksploatacyjnych.

H. Linia kolejowa nr 345 Kamienna Góra – Szarocin ok km 1,780 – 7,945

1. Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

- linia kolejowa jednotorowa,
- długość 6,120 km, nieczynna od km 0,000 do km 12,801 a w km 5,600 – 12,801 na długości 7,201 km tor jest rozebrany,
- prędkość maksymalna – 80 km/h,
- nacisk osi 196 kN/oś

2. Mapa lokalizacyjna



3. Lokalizacja przystanków osobowych i stacji.

- **P.o. Piszczowice (w km 5,162)** peron nr 1 od km 5,110 do 5,210 - jednokrawędziowy, długość 100 m, powierzchnia 360 m². Brak oświetlenia, ruiny zabudowań stacyjnych. Nawierzchnia żwirowa, krawężnik peronu betonowy do remontu.
- **St. Szarocin (w km 7,596)** peron nr 1 w km 7,540 do 7,640, długość 100 m, powierzchnia 360 m². Nawierzchnia żwirowa, krawężnik peronu betonowy do remontu. Budynek stacyjny rozebrany przed 2017 rokiem.

4. Charakterystyka układu torowego

WARTOŚCI ŁUKÓW POZIOMYCH, TOR W PLANIE

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia R	Długość
1	2	3	4	5	6	7
345	prosta	N	1,59	1,792	0	0,202
345	krzywa przejściowa p	N	1,792	1,862	0	0,070
345	łuk prawy	N	1,862	2,146	350	0,284
345	krzywa przejściowa p	N	2,146	2,216	0	0,070
345	prosta	N	2,216	2,267	0	0,051
345	krzywa przejściowa l	N	2,267	2,312	0	0,045
345	łuk lewy	N	2,312	2,507	370	0,195
345	krzywa przejściowa l	N	2,507	2,552	0	0,045
345	prosta	N	2,552	2,594	0	0,042
345	krzywa przejściowa p	N	2,594	2,639	0	0,045
345	łuk prawy	N	2,639	2,715	345	0,076
345	krzywa przejściowa p	N	2,715	2,76	0	0,045
345	prosta	N	2,76	2,821	0	0,061
345	krzywa przejściowa l	N	2,821	2,881	0	0,06
345	łuk lewy	N	2,881	3,043	510	0,162
345	krzywa przejściowa l	N	3,043	3,103	0	0,060

345	prosta	N	3,103	3,522	0	0,419
345	krzywa przejściowa p	N	3,522	3,582	0	0,06
345	łuk prawy	N	3,582	4,251	765	0,669
345	krzywa przejściowa l	N	4,251	4,311	0	0,06
345	prosta	N	4,311	4,463	0	0,152
345	krzywa przejściowa l	N	4,463	4,508	0	0,045
345	łuk lewy	N	4,508	4,602	1094	0,094
345	krzywa przejściowa l	N	4,602	4,647	0	0,045
345	prosta	N	4,647	4,685	0	0,038
345	krzywa przejściowa p	N	4,685	4,73	0	0,045
345	łuk prawy	N	4,73	4,884	643	0,154
345	krzywa przejściowa p	N	4,884	4,929	0	0,045
345	prosta	N	4,929	5,094	0	0,165
345	krzywa przejściowa l	N	5,094	5,139	0	0,045
345	łuk lewy	N	5,139	5,292	355	0,153
345	krzywa przejściowa l	N	5,292	5,337	0	0,045
345	prosta	N	5,337	5,447	0	0,11
345	krzywa przejściowa l	N	5,447	5,507	0	0,06
345	łuk lewy	N	5,507	5,695	307	0,188
345	łuk lewy	N	5,695	5,781	326	0,086
345	krzywa przejściowa	N	5,781	5,841	0	0,060
345	prosta	N	5,841	5,979	0	0,138
345	krzywa przejściowa l	N	5,979	6,039	0	0,060
345	łuk lewy	N	6,039	6,437	515	0,398
345	krzywa przejściowa l	N	6,437	6,497	0	0,060
345	prosta	N	6,497	6,613	0	0,046
345	krzywa przejściowa p	N	6,613	6,437	0	0,060
345	łuk prawy	N	6,673	6,910	315	0,237
345	krzywa przejściowa p	N	6,910	6,970	0	0,060
345	prosta	N	6,970	7,051	0	0,051
345	krzywa przejściowa p	N	7,051	7,081	0	0,030
345	łuk p	N	7,081	7,131	952	0,050
345	krzywa przejściowa p	N	7,131	7,161	0	0,030
345	prosta	N	7,161	7,286	0	0,03
345	krzywa przejściowa l	N	7,286	7,346	0	0,060
345	łuk lewy	N	7,346	7,413	325	0,067
345	krzywa przejściowa l	N	7,413	7,458	0	0,045
345	prosta	N	7,458	7,508	0	0,050
345	krzywa przejściowa l	N	7,508	7,538	0	0,030
345	łuk lewy	N	7,538	7,582	332	0,044
345	krzywa przejściowa l	N	7,582	7,612	0	0,030
345	prosta	N	7,612	7,664	0	0,052
345	krzywa przejściowa p	N	7,664	7,724	0	0,060
345	łuk prawy	N	7,724	7,900	259	0,176

5. WARTOŚCI POCHYLEŃ

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochyłeń
1	2	3	4	5	6
345	wzniesienie	N	1,780	1,9	12,5
345	wzniesienie	N	1,9	2,184	12,01
345	wzniesienie	N	2,184	2,4	7,59
345	wzniesienie	N	2,4	2,553	9,61
345	wzniesienie	N	2,553	2,8	8,1
345	wzniesienie	N	2,8	2,927	9,61
345	wzniesienie	N	2,927	3,2	19,49
345	wzniesienie	N	3,2	3,5	21
345	wzniesienie	N	3,5	3,7	19,9
345	wzniesienie	N	3,7	3,9	19,3
345	wzniesienie	N	3,9	4,2	20,5
345	wzniesienie	N	4,2	4,6	19,7
345	wzniesienie	N	4,6	4,753	20,72
345	wzniesienie	N	4,753	5,017	19,17
345	poziom	N	5,017	5,448	0
345	wzniesienie	N	5,448	5,6	15,53
345	wzniesienie	N	5,6	5,69	23,33
345	wzniesienie	N	5,69	5,8	18,18
345	wzniesienie	N	5,8	5,9	21,6
345	wzniesienie	N	5,9	6,07	19,76
345	wzniesienie	N	6,07	6,252	21,15
345	wzniesienie	N	6,252	6,571	18,81
345	wzniesienie	N	6,571	6,881	21,19
345	wzniesienie	N	6,881	7,55	0,21
345	poziom	N	7,55	7,7	0
345	wzniesienie	N	7,7	7,977	4,8

6. PRZEJAZDY

8 przejazdów kolejowo - drogowych

Linii nr 345 w km 1,780 – 7,900 Kamienna Góra - Pisarzowice

1/ przejazd kat. „D” w km 2,356– obecnie teren budowy wiaduktu na drodze nr 5

Po zakończeniu budowy zostanie określona potrzeba odbudowy przejazdu

2/ „dziki przejazd” w km 2,400 – brak w ewidencji, wybudowany czasowo na czas budowy drogi nr 5, bez pomostu na drodze gruntowej

3/ przejazd kat. „D” w km 4,480 – nawierzchnia 1 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze asfaltowej po obu stronach przejazdu. Powierzchnia = 60 m²

4/ przejazd kat. „D” w km 4,655 - nawierzchnia 1 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze gruntowej, dojazd do pól. Powierzchnia = 60 m²

5/ przejazd kat. „D” w km 5,001 w stacji Pisarzowice - nawierzchnia 2 kpl. płyt przejazdowych typu CBP na drodze utwardzonej, szutrowej. Powierzchnia = 90 m²

6/ przejazd kat., „D” w km 5,480 – bez pomostu, na drodze gruntowej, dojazd do pól. Powierzchnia = 60 m²

7/ przejazd kat., „D” w km 5,876 - bez pomostu na drodze gruntowej, dojazd do pól. Powierzchnia = 60 m²

8/ „dziki przejazd” w km 7,125 – brak w ewidencji, bez pomostu na drodze gruntowej

7. OBIEKTY INŻYNIERYJNE

Zestawienie obiektów

Lp.	nr linii	km	nazwa	długość (m)	szerokość (m)	rodzaj przeszkody	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8
1	345	2,058	przepust	7,10	Ø 500	rów	brak
2	345	2,134	przepust	8,20	Ø 500	rów	brak
3	345	2,385	przepust	12,90	0,80	rów	brak
4	345	2,972	most	10,80	5,00		
5	345	3,034	wiadukt	5,50	5,00	droga gruntowa	
6	345	3,325	przepust	8,30	Ø 500	rów	brak
7	345	3,849	przepust	7,50	Ø 500	rów	brak
8	345	4,105	przepust	5,40	Ø 500	rów	brak
9	345	4,160	przepust	6,90	Ø 500	rów	brak
10	345	4,470	przepust	8,60	Ø 500	rów	rów
11	345	4,520	przepust	10,20	Ø 500	rów	kamionka
12	345	4,616	przepust	6,20	Ø 500	rów	brak
13	345	4,884	przepust	6,60	Ø 500	rów	brak
14	345	5,015	przepust k. płytowy	10,80	0,8x1,20	rów	brak
15	345	5,559	przepust	21,20	Ø 500	rów	
16	345	5,627	most	11	10,20	strumyk	
17	345	5,680	wiadukt	7,75	6,00		
18	345	5,723	przepust skł kamienny	5,70	2 x 2,50	rów	
19	345	5,876	przepust	5,90	Ø 600	rów	
20	345	6,062	przepust	1,77	1,00	strumień	brak
21	345	6,392	przepust rur	14,30	Ø 600	potok	kamionka
22	345	6,435	przepust	12,95	Ø 400	rów	brak

23	345	6,487	przepust	18,50	Ø 800	rów	kamionkowy
24	345	6,626	przepust	9,20	Ø 600	rów	brak
25	345	7,009	przepust	6,10	Ø 600	rów	brak
26	345	7,097	Przepust pł kamienny	5,40	0,30 x 1,0	rów	
27	345	7,330	Przepust otwarty	6	0,45	rów	
28	345	7,513	Przepust k. płytowy	25	0,94	rów	
29	345	7,702	Przepust k. płytowy	7,80	0,6 x 0,84	rów	

Wszystkie obiekty inżynierskie wymagają naprawy. Mosty - wymiany mostownic, uzupełnienia złąbek szynowych, szyn i odbojnic, konserwacji elementów stalowych, nawierzchni chodników służbowych, filarów, przyczółków oraz skrzydeł mostów. Wszystkie przepusty należy udrożnić, naprawić ściany boczne przepustów otwartych oraz rowy dopływające do przepustów i rowy odpływowe od przepustów. Zabudować nowe przepusty w miejsce rozkradzionych przepustów rurowych stalowych.

Na linii wytypowano do naprawy 11 szt. przepustów, 2 mosty, 2 wiadukty oraz do odbudowy 14 szt. (przepusty skradzione).

Na trzech obiektach inżynierskich należy wbudować odbojnice (szyny na odbojnice z odzysku):

1/ most w km 2,972 – 100 mb

2/ wiadukt w km 3,034 – 80 mb

3/ most w km 5,627 – 80 mb

1. Naprawa mostu kamiennego sklepionego w km 2,972

- a. – naprawa izolacji mostu
- b. - naprawa parapetów nad sklepieniem i na skrzydłach mostu
- c. –naprawa ścian nad sklepieniem mostu
- d. oczyszczenie konstrukcji z mchu
- e. oczyszczenie parapetów z ziemi, darniny, drzew i krzewów
- f. uzupełnienie fug na ścianach w sklepieniu mostu i w skrzydłach mostu
- g. montaż barierek ochronnych
- h. montaż odbojnic z szyn staro użytecznych S49 – ok. 100 mb



2. Naprawa wiaduktu kamiennego sklepionego w km 3,034



3. Naprawa mostu kamiennego sklepionego w km 5,627



4. Naprawa wiaduktu stalowego (blachownica) w km 5,680



5. Naprawa przepustów:

- a. przepust rurowy km 2,058 – brak na gruncie, skradziony,



b. przepust rurowy km 2,134 – brak na gruncie, skradziony,



c. przepust rurowy km 2,385 – brak na gruncie, skradziony,



d. przepust rurowy km 3,325 – brak na gruncie, skradziony,



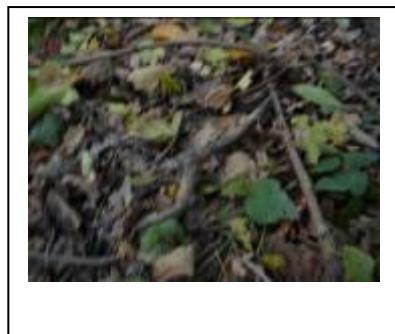
e. przepust rurowy km 3,849 – brak na gruncie, skradziony,



- f. przepust rurowy km 4,105 – brak na gruncie, skradziony,



- g. przepust rurowy km 4,160 – brak na gruncie, skradziony,



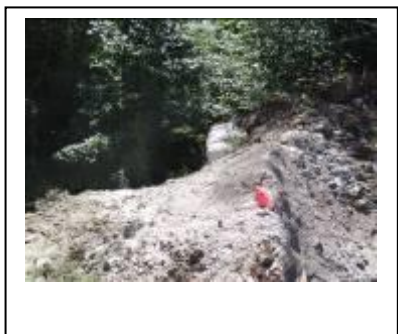
- h. przepust rurowy km 4,470 – wylot całkowicie zarośnięty i zamulony



- i. przepust rurowy km 4,520 – całkowicie zarośnięty i zamulony



- j. przepust rurowy km 4,616 – brak na gruncie, skradziony,
k. przepust rurowy km 4,884 – brak na gruncie, skradziony,
l. przepust rurowy km 5,015 – zasypany pryzmą ziemi,
m. tor zasypany w km 4,950 – 5,015 na wysokość do 10 m,



- n. przepust rurowy km 5,559 – brak na gruncie, skradziony,
- o. przepust sklepiony kamienny km 5,723



- p. przepust rurowy km 5,876 – przepust całkowicie zamulony, zarośnięty i zakrzaczony wlot i wylot przepustu
- q. przepust rurowy km 6,062 – brak na gruncie, skradziony,
- r. przepust rurowy km 7,009 – brak na gruncie, skradziony,
- s. przepust kamienny płytowy km 7,097 – oczyścić parapety z darniny, krzewów





t. przepust kamienny otwarty km 7,330 – częściowo zniszczony i zawalony



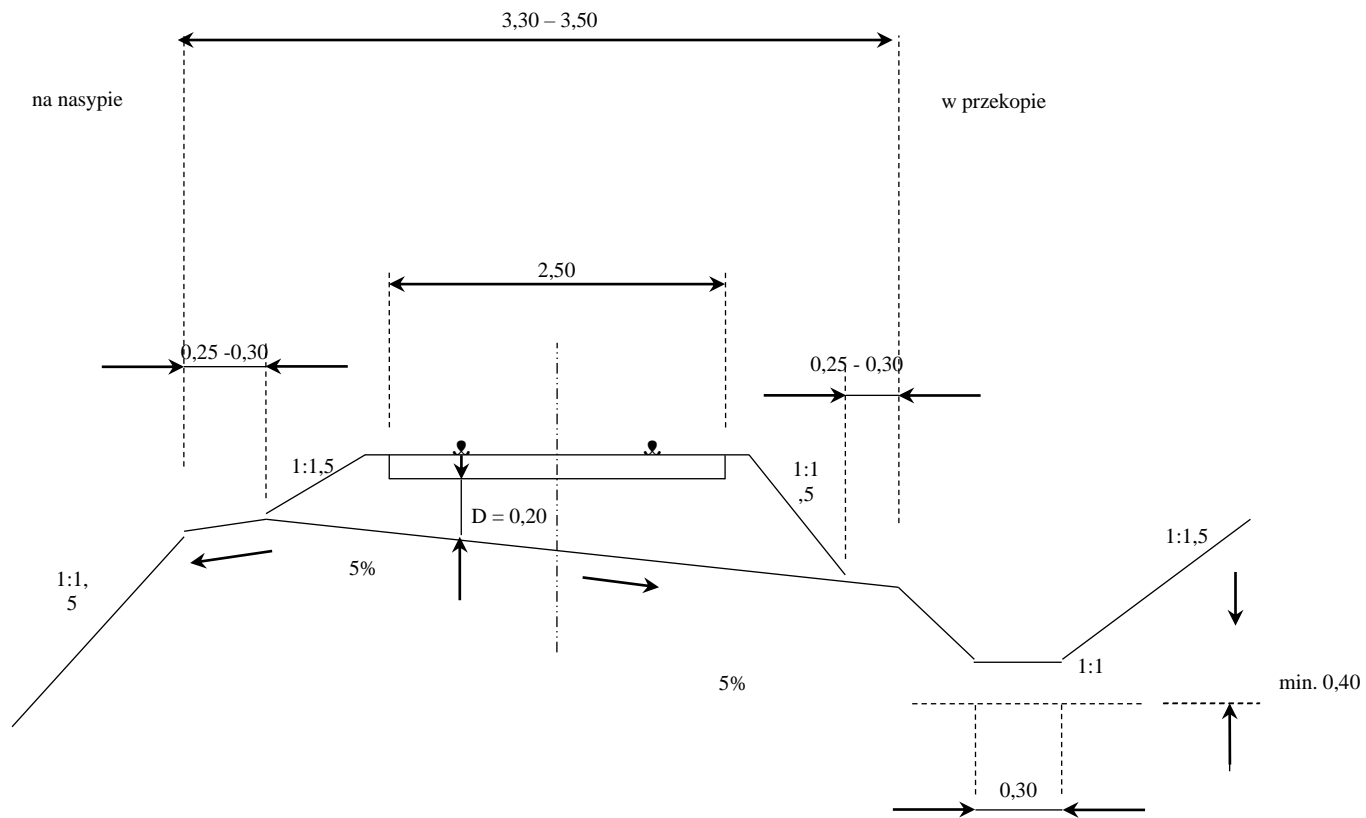
u. przepust kamienny płytowy km 7,513 – częściowo zawalony, na szerokości torowiska rozebrany, zniszczone skrzydła przepustu, do obudowy.



v. przepust kamienny płytowy km 7,702



8. Podtorze i odwodnienie



Przekrój poprzeczny toru i podtorza linii znaczenia miejscowego nr 345 Kamienna Góra – Szarocin

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	345	1,780	5,470	3,690		p	
2	345	5,500	5,620	0,120		P	
3	345	5,720	7,900	2,180		P	
5	345	1,900	2,050	0,150		L	
6	345	2,134	2,972	0,838		L	
7	345	3,400	3,848	0,448		L	
8	345	4,616	4,884	0,268		L	
9	345	5,330	6,382	1,052		L	
10	345	6,626	7,713	1,087		L	
11	345	7,702	7,900	0,198		L	
				10,032			

9. Aktualny stan nawierzchni kolejowej

Linia kolejowa nr 345 Kamienna Góra w km 1,780 – 7,945

Linia częściowo odbudowana w 1988 na odcinku Kamienna Góra w km 1,780 – 5,500. Wybudowano tor nr 1 na podkładach betonowych PBS-1 z 1988 r. oraz z szyn staro użytecznych z lat 1971/1975/1986. Odcinek linii nie eksploatowany, przez dziesiątki lat, dewastowany i rozkradany. Rozkradziono elementy torowe, ale też i obiekty inżynieryjne łącznie z kradzieżą całych długości przepustów stalowych.

Linia istnieje faktycznie do stacji Pisarzowice (km 5,160). Istnieją tory stacyjne nr 1 i 2 do km 5,320 oraz tor nr 3 do km 5,406. Tory nr 2 i 3 zbudowane z podkładów betonowych INBK-4 i szyn 49E1 z 1971 roku.

Tor nr 1, szlakowy od km 5,600 nie istnieje, rozebraną nawierzchnię w roku 1986 już nie odbudowano.

WYKAZ SZYN w km 1,780 – 7,945

Nr linii	Nr toru	Odcinek		Szyny		
		km początkowy	km końcowy	Rodzaj	rok produkcji	rok zabudowy
1	2	3	4	5	6	7
345	1	1,780	2,100	49E1	1986	1988
345	1	2,100	2,300	49E1	1975	1988
345	1	2,300	2,700	49E1	1986	1988
345	1	2,700	4,500	49E1	1975	1988
345	1	4,500	5,500	49E1	1971	1988
345	1	5,500	5,600	Typ 8	1922	1922

Podkłady

Podkłady betonowe typu PBS-1 na niemal całej długości rozkradzione z podkładek i wkretów. Zasypane ziemią, zadarnione nie nadają się do ponownego uzbrojenia.

WYKAZ PODKŁADÓW

Nr linii	Nr toru	Odcinek		Podkłady		
		km początkowy	km końcowy	rodzaj	rok produkcji	rok zabudowy
1	2	3	4	5	6	7
345	1	1,780	4,990	betonowe PBS-1	1988	1988
345	1	4,990	5,145	drewniane typ IIB	1988	1988
345	1	5,145	5,500	betonowe PBS-1	1988	1988
345	1	5,500	5,600	Podkłady drewniane	1922	1922
345	1	5,600	7,900	brak nawierzchni	0	0

10. Informacje dodatkowe:

Linia kolejowa należy do kat. D programu utrzymaniowego.

11. Standard utrzymania linii

- 10) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- 11) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 345 wynosi 196 kN/oś
- 12) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- 13) Nawierzchnia z szyn typu S49
- 14) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- 15) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- 16) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- 17) Nominalna wysokość peronu - 550 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- 18) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów

Tory wymagają naprawy głównej na całym odcinku oraz uzupełnienia infrastruktury w miejscach jej braku. Linia na całym odcinku zarośnięta drzewami.

12. Informacje dodatkowe:

Kradzieże infrastruktury,

Podczas oględzin linii stwierdzono wiele miejsc kradzieży stalowej nawierzchni kolejowych.

Braki szyn i akcesorii kolejowych:

- ✓ Km 1,900-2,000 – brak 60 mb toru, brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 2,000 – 2,100 – brak 70 mb toru, brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 2,100 – 2,500 – brak łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 2,500 – 2,600 – brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 2,600 - 2,800 – brak łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 2,800 – 2,900 – 70 mb toru brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 2,900 – 3,000 - 30 mb toru brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 3,140 – 3,200 – brak 60 mb toru, brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i łubek i 100% śrub łubkowych
- ✓ Km 3,200 – 3,300 – brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 3,300 – 3,400 – brak 30 % śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 3,440 – 3,470 – brak 30 mb toru, brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych
- ✓ 3,470 – 3,500 - brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i 100% łubek i śrub łubkowych

- ✓ Km 3,518 – 4,190 – brak 672 mb toru, brak śrub stopowych, wkrętów, podkładek i łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 4,190 – 5,320 - brak łubek i śrub łubkowych
- ✓ Km 5,320 – 5,600 – brak toru (podkładów, szyn i złączek szynowych)
- ✓ Km 5,600 – 7,900 – całkowity brak nawierzchni kolejowej

I. Linia kolejowa nr 302 Malczyce – Bolków ok km 44,835 do 56,80 km

1. Charakterystyka eksploatacyjna:

- linia kolejowa nr 302 Malczyce – Marciszów odcinek Grabina Śląska –

Marciszów w km 41,600 – 73,070, długość 31,470 km, linia jednotorowa, tor klasyczny, nawierzchnia S49.

- parametry techniczne:

- prędkość pociągów pasażerskich $V = 80\text{km/h}$
- prędkość pociągów towarowych $V = 60\text{km/h}$
- dopuszczalny nacisk na oś $Q = 196\text{kN}$
- linia znaczenia miejscowego
- linia nie zelektryfikowana
- ostatnia naprawa główna 1969/1970
- linia nieczynna
- zamknięta dla ruchu pasażerskiego w 1996 roku

2. Charakterystyka układu torowego:

Tory na prostej – 18,865 km

Tory w łukach $R < 300\text{m}$ – 3,310 km

Tory w łukach $R > 300 < 600$ – 11,295 km

POŁOŻENIE TORU W PLANIE

Nr linii	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość promienia
1.	2.	3.	4.	5.	6.
302	prosta	N	41,600	45,420	0
302	Krzywa przejściowa	N	45,420	45,490	0
302	łuk lewy	N	45,490	45,719	800
302	łuk lewy	N	45,719	45,767	1695
302	rozjazd	N	45,767	45,800	300
302	prosta	N	45,800	46,540	0
302	łuk lewy	N	46,540	46,700	6000
302	łuk prawy	N	46,700	46,830	5625
302	prosta	N	46,830	49,485	0
302	Krzywa przejściowa	N	49,485	49,545	0
302	łuk lewy	N	49,545	49,623	630
302	Krzywa przejściowa	N	49,623	49,683	0
302	prosta	N	49,683	49,840	0
302	łuk prawy	N	49,840	49,900	2500
302	prosta	N	49,900	49,980	0
302	łuk prawy	N	49,980	50,085	3000
302	prosta	N	50,085	50,160	0
302	łuk lewy	N	50,160	50,260	2840
302	prosta	N	50,260	50,568	0
302	Krzywa przejściowa	N	50,568	50,628	0
302	łuk prawy	N	50,628	51,140	488
302	Krzywa przejściowa	N	51,140	51,230	0
302	prosta	N	51,230	51,518	0

302	Krzywa przejściowa	N	51,518	51,578	0
302	Łuk lewy	N	51,578	51,865	490
302	Krzywa przejściowa	N	51,865	51,925	0
302	prosta	N	51,925	52,965	0
302	Krzywa przejściowa	N	52,965	53,035	0
302	Łuk lewy	N	53,035	53,190	488
302	Krzywa przejściowa	N	53,190	53,260	0
302	prosta	N	53,260	53,490	0
302	Krzywa przejściowa	N	53,490	53,560	0
302	Łuk prawy	N	53,560	53,615	508
302	Krzywa przejściowa	N	53,615	53,675	0
302	prosta	N	53,675	53,773	0
302	Krzywa przejściowa	N	53,773	53,833	0
302	Łuk prawy	N	53,833	53,999	741
302	Krzywa przejściowa	N	53,999	54,059	0
302	prosta	N	54,059	54,110	0
302	Krzywa przejściowa	N	54,110	54,160	0
302	Łuk lewy	N	54,160	54,230	550
302	Krzywa przejściowa	N	54,230	54,300	0
302	prosta	N	54,300	54,570	0
302	Krzywa przejściowa	N	54,570	54,630	0
302	Łuk prawy	N	54,630	54,740	480
302	Krzywa przejściowa	N	54,740	54,800	0
302	prosta	N	54,800	55,758	0
302	Krzywa przejściowa	N	55,758	55,828	0
302	Łuk lewy	N	55,828	56,030	300

302	Krzywa przejściowa	N	56,030	56,090	0
302	prosta	N	56,090	56,641	0
302	łuk prawy	N	56,541	56,733	415
302	Krzywa przejściowa	N	56,733	56,773	0
302	prosta	N	56,773	56,975	0
302	Krzywa przejściowa	N	56,975	57,035	0
302	łuk lewy	N	57,035	57,165	600
302	Krzywa przejściowa	N	57,165	57,235	0
302	prosta	N	57,235	57,358	0
302	Krzywa przejściowa	N	57,358	57,418	0
302	łuk prawy	N	57,418	57,670	300
302	Krzywa przejściowa	N	57,670	57,730	0
302	prosta	N	57,730	57,963	0
302	Krzywa przejściowa	N	57,963	58,023	0
302	łuk lewy	N	58,023	58,210	297
302	Krzywa przejściowa	N	58,210	58,260	0
302	prosta	N	58,260	58,310	0
302	Krzywa przejściowa	N	58,310	58,360	0
302	łuk prawy	N	58,360	58,725	302
302	Krzywa przejściowa	N	58,725	58,765	0
302	prosta	N	58,765	58,920	0
302	Krzywa przejściowa	N	58,920	58,990	0
302	łuk prawy	N	58,990	59,183	416
302	Krzywa przejściowa	N	59,183	59,233	0
302	prosta	N	59,233	59,377	0
302	Krzywa przejściowa	N	59,377	59,447	0

302	Łuk lewy	N	59,447	59,664	300
302	Krzywa przejściowa	N	59,664	59,714	0
302	prosta	N	59,714	59,817	0
302	Krzywa przejściowa	N	59,817	59,887	0
302	Łuk lewy	N	59,887	60,477	652
302	Krzywa przejściowa	N	60,477	60,517	0
302	prosta	N	60,517	60,611,5	0
302	Łuk prawy	N	60,611,5	60,695,5	2000
302	prosta	N	60,695,5	60,770,7	0
302	Łuk lewy	N	60,770,7	60,830	1500
302	prosta	N	60,830	61,085	0
302	Łuk lewy	N	61,085	61,115	1500
302	prosta	N	61,115	61,150,5	0
302	Łuk lewy	N	61,150,5	61,185	300
302	prosta	N	61,185	61,225	0
302	Łuk lewy	N	61,225	61,400	294
302	Krzywa przejściowa	N	61,400	61,470	0
302	prosta	N	61,470	61,667	0
302	Krzywa przejściowa	N	61,667	61,737	0
302	Łuk lewy	N	61,737	61,851	1152
302	Łuk lewy	N	61,851	61,902	430
302	Łuk lewy	N	61,902	62,304	695
302	Krzywa przejściowa	N	62,304	62,334	0
302	prosta	N	62,334	62,670	0
302	Krzywa przejściowa	N	62,670	62,730	0
302	Łuk prawy	N	62,730	62,950	448

302	Łuk prawy	N	62,950	63,228	458
302	Krzywa przejściowa	N	63,228	63,298	0
302	prosta	N	63,298	63,304	0
302	Krzywa przejściowa	N	63,304	63,374	0
302	Łuk lewy	N	63,374	63,520	450
302	Krzywa przejściowa	N	63,520	63,590	0
302	prosta	N	63,590	63,870	0
302	Łuk prawy	N	63,870	63,941	813
302	prosta	N	63,941	64,193	0
302	Krzywa przejściowa	N	64,193	64,253	0
302	Łuk lewy	N	64,253	64,392	500
302	Krzywa przejściowa	N	64,392	64,462	0
302	prosta	N	64,462	64,613	0
302	Krzywa przejściowa	N	64,613	64,673	0
302	Łuk prawy	N	64,673	64,784	500
302	Krzywa przejściowa	N	64,784	64,824	0
302	prosta	N	64,824	65,500	0
302	Krzywa przejściowa	N	65,500	65,569	0
302	Łuk prawy	N	65,569	65,667	527
302	Krzywa przejściowa	N	65,667	65,717	0
302	prosta	N	65,717	65,988	0
302	Krzywa przejściowa	N	65,988	66,068	0
302	Łuk lewy	N	66,068	66,193	375
302	Krzywa przejściowa	N	66,193	66,273	0
302	prosta	N	66,273	66,330	0
302	Krzywa przejściowa	N	66,330	66,420	0

302	Łuk prawy	N	66,420	66,625	295
302	Krzywa przejściowa	N	66,625	66,715	0
302	prosta	N	66,715	66,829	0
302	Krzywa przejściowa	N	66,829	66,889	0
302	Łuk lewy	N	66,889	66,950	290
302	Łuk lewy	N	66,950	67,131	309
302	Krzywa przejściowa	N	67,131	67,191	0
302	prosta	N	67,191	67,222	0
302	Krzywa przejściowa	N	67,222	67,292	0
302	Łuk prawy	N	67,292	67,528	301
302	Krzywa przejściowa	N	67,528	67,568	0
302	prosta	N	67,568	67,621	0
302	Krzywa przejściowa	N	67,621	67,661	0
302	Łuk prawy	N	67,661	67,751	300
302	Krzywa przejściowa	N	67,751	67,791	0
302	prosta	N	67,791	68,025	0
302	Krzywa przejściowa	N	68,025	68,085	0
302	Łuk prawy	N	68,085	68,170	581
302	Łuk prawy	N	68,170	68,299	648
302	Krzywa przejściowa	N	68,299	68,349	0
302	prosta	N	68,349	68,530	0
302	Łuk prawy	N	68,530	68,600	3100
302	prosta	N	68,600	68,638	0
302	Krzywa przejściowa	N	68,638	68,698	0
302	Łuk prawy	N	68,698	68,797	615
302	Krzywa przejściowa	N	68,797	68,857	0

302	prosta	N	68,857	69,007	0
302	Krzywa przejściowa	N	69,007	69,047	0
302	Łuk lewy	N	69,047	69,478	590
302	Krzywa przejściowa	N	69,478	69,538	0
302	prosta	N	69,538	69,790	0
302	Krzywa przejściowa	N	69,790	69,830	0
302	Łuk lewy	N	69,830	69,890	665
302	Krzywa przejściowa	N	69,890	69,920	0
302	prosta	N	69,920	70,050	0
302	Krzywa przejściowa	N	70,050	70,130	0
302	Łuk prawy	N	70,130	70,270	530
302	Krzywa przejściowa	N	70,270	70,330	0
302	prosta	N	70,330	70,840	0
302	Krzywa przejściowa	N	70,840	70,920	0
302	Łuk lewy	N	70,920	71,015	300
302	Krzywa przejściowa	N	71,015	71,085	0
302	prosta	N	71,085	71,602	0
302	Krzywa przejściowa	N	71,602	71,682	0
302	Łuk prawy	N	71,682	72,010	300
302	Krzywa przejściowa	N	72,010	72,080	0
302	prosta	N	72,080	72,189	0
302	Krzywa przejściowa	N	72,189	72,279	0
302	Łuk prawy	N	72,279	73,102	300
302	Krzywa przejściowa	N	73,102	73,182	0

WARTOŚCI POCHYLEŃ

I.p.	Opis	Tor linii	Km początkowy	Km końcowy	Wartość pochylenia
1.	wzniesienie	N	41,600	42,782	5,0
2.	wzniesienie	N	42,782	43,482	2,8
3.	poziom	N	43,482	44,400	0
4.	wzniesienie	N	44,400	44,700	0,43
5.	spadek	N	44,700	45,200	0,28
6.	wzniesienie	N	45,200	45,557	0,29
7.	spadek	N	45,557	45,855	4,09
8.	poziom	N	45,855	46,355	0
9.	wzniesienie	N	46,355	46,600	2,7
10.	wzniesienie	N	46,600	47,400	3,45
11.	wzniesienie	N	47,400	47,700	3,2
12.	wzniesienie	N	47,700	48,283	3,4
13.	poziom	N	48,283	48,666	0
14.	wzniesienie	N	48,666	48,841	3,2
15.	wzniesienie	N	48,841	49,670	9,0
16.	wzniesienie	N	49,670	50,060	2,69
17.	wzniesienie	N	50,060	50,300	7,7
18.	wzniesienie	N	50,300	50,646	7,2
19.	wzniesienie	N	50,646	50,966,5	5,7
20.	poziom	N	50,966,5	51,298	0
21.	wzniesienie	N	51,298	51,800	9,0
22.	wzniesienie	N	51,800	52,524	7,9
23.	wzniesienie	N	52,524	52,900	14,1
24.	wzniesienie	N	52,900	53,300	14,32
25.	wzniesienie	N	53,300	53,500	14,85

26.	wzniesienie	N	53,500	53,960	14,0
27.	wzniesienie	N	53,960	54,100	12,5
28.	wzniesienie	N	54,100	54,500	14,4
29.	wzniesienie	N	54,500	54,700	15,0
30.	wzniesienie	N	54,700	54,945	12,6
31.	wzniesienie	N	54,945	55,250	15,5
32.	wzniesienie	N	55,250	55,543	14,1
33.	wzniesienie	N	55,543	55,933	10,4
34.	wzniesienie	N	55,933	56,100	2,83
35.	poziom	N	56,100	56,400	0
36.	wzniesienie	N	56,400	56,552	1,0
37.	wzniesienie	N	56,552	56,700	15,6
38.	wzniesienie	N	56,700	57,027	12,6
39.	wzniesienie	N	57,027	57,371,5	11,1
40.	wzniesienie	N	57,371,5	57,744,5	14,6
41.	wzniesienie	N	57,744,5	57,900	13,7
42.	wzniesienie	N	57,900	58,300	12,65
43.	wzniesienie	N	58,300	58,600	13,3
44.	wzniesienie	N	58,600	59,110	12,8
45.	wzniesienie	N	59,110	59,250	10,9
46.	wzniesienie	N	59,250	59,530	14,3
47.	wzniesienie	N	59,530	59,700	11,6
48.	wzniesienie	N	59,700	59,850	13,8
49.	wzniesienie	N	59,850	60,000	13,46
50.	wzniesienie	N	60,000	60,300	12,7
51.	wzniesienie	N	60,300	60,750	13,24

52.	wzniesienie	N	60,750	61,176,5	2,9
53.	wzniesienie	N	61,176,5	61,658,8	12,3
54.	wzniesienie	N	61,658,8	61,800	16,9
55.	wzniesienie	N	61,800	62,100	14,15
56.	wzniesienie	N	62,100	62,300	12,65
57.	wzniesienie	N	62,300	62,700	14,3
58.	wzniesienie	N	62,700	64,000	13,85
59.	wzniesienie	N	64,000	64,200	14,15
60.	wzniesienie	N	64,200	64,400	13,5
61.	wzniesienie	N	64,400	64,700	14,7
62.	wzniesienie	N	64,700	64,900	13,4
63.	wzniesienie	N	64,900	65,500	14,2
64.	wzniesienie	N	65,500	65,650	14,4
65.	wzniesienie	N	65,650	65,800	13,1
66.	wzniesienie	N	65,800	65,980	15,6
67.	wzniesienie	N	65,980	66,132	15,6
68.	wzniesienie	N	66,132	66,700	14,45
69.	wzniesienie	N	66,700	67,000	13,4
70.	wzniesienie	N	67,000	67,300	14,33
71.	wzniesienie	N	67,300	67,541,7	12,7
72.	wzniesienie	N	67,541,7	67,957	3,1
73.	wzniesienie	N	67,957	68,200	14,5
74.	wzniesienie	N	68,200	68,340	13,0
75.	wzniesienie	N	68,340	68,600	0,5
76.	równia	N	68,600	68,848	0
77.	spadek	N	68,848	69,380	12,2

78.	spadek	N	69,380	69,500	13,5
79.	spadek	N	69,500	69,780	12,96
80.	spadek	N	69,780	69,900	11,0
81.	spadek	N	69,900	70,100	12,46
82.	spadek	N	70,100	70,400	11,93
83.	spadek	N	70,400	70,650	13,35
84.	spadek	N	70,650	70,823	11,79
85.	spadek	N	70,823	71,200	13,4
86.	spadek	N	71,200	71,320	4,16
87.	równia	N	71.320	71,549,2	0
88.	spadek	N	71,549,2	72,100	13,2
89.	spadek	N	72,100	72,900	13,4
90.	spadek	N	72,900	73,020	10,7
91.	spadek	N	73,020	73,300	1,04

3. Aktualny stan nawierzchni:

Linia kolejowa nr 302 Malczyce - Marciszów odcinek Grabina Śląska – Marciszów w km 41,600 – 73,070 zbudowana jest z nawierzchni S49, tor klasyczny, przęsła 25 i 30m na podsypce tłuczniowej, szyny typu S49 z 1969 roku oraz z 1979 roku (przystanek Domanów Jaworski) podkłady betonowe PBS1 z 1969 roku, INBK4 z 1969 roku oraz podkłady drewniane typ IIB z 1969 (głównie na łukach o R< 500. Szyny z odcinków prostych w stanie dostatecznym, zużycie pionowe do 3mm (dotyczy głównie odcinka Roztoka – Bolków) do powtórnego wykorzystania w torach stacyjnych, przystankach oraz na odcinkach o mniejszych prędkościach lub na prowadnice (dotyczy wariantu 1), pozostałe szyny, głównie na łukach posiadają zużycie boczne do 12 mm, pionowe do

5 mm nie nadają się do powtórnej zabudowy należy je zełmować. Podkłady betonowe i drewniane należy zutylizować nie nadają się do powtórnego użycia. Złączki torowe tylko niewielka ilość nadaje się do wykorzystania jako przytwierdzenie odbojnic, większość skorodowana nie nadaje się do powtórnego użycia, należy zełmować. Podsypka tłuczniowa w 50% nadaje się do ponownej zabudowy jako subwarstwa po uprzednim przesianiu, pozostała część do wymiany.

3.1. Szyny.

WYKAZ SZYN

I.p.	Km początkowy	Km końcowy	typ/rok produkcji	przeznaczenie
1.	2.	3.	4.	5.
1	41,600	43,840	S49/1969	staroużyteczne
2	43,840	46,453	S49/1969	brak nawierzchni
3	46,485	49,400	S49/1969	staroużyteczne
4	49,400	52,000	S49/1969	złom
5	52,000	52,900	S49/1969	staroużyteczne
6	52,900	54,800	S49/1969	złom
7	54,800	55,800	S49/1969	staroużyteczne
8	55,800	67,580	S49/1969	złom
9	67,580	68,025	S49/1979	złom
10	68,025	73,070	S49/1969	złom

3.2.Podkłady.

Podkłady betonowe S49 typ PBS1 i INBK4 z 1969 roku całkowicie wyeksploatowane, dyble drewniane zużyte, nadają się tylko do utylizacji. Podkłady drewniane typ IIB z 1969 roku zużyte biologicznie, nadają się tylko do utylizacji.

WYKAZ PODKŁADÓW

I.p.	Km początkowy	Km końcowy	typ/rok produkcji	przeznaczenie
1.	2.	3.	4.	5.
1	41,600	43,860	PBS1/1965	odpad
2	43,860	46,535	drewno/1969	odpad
3	46,535	55,700	PBS1/1965	odpad
4	55,700	59,130	drewno/1969	odpad
5	59,130	59,300	INBK4/1969	odpad
6	59,300	59,480	drewno/1969	odpad
7	59,480	61,533	INBK4/1969	odpad

8	61,533	61,934	drewno/1969	odpad
9	61,934	65,980	INBK4/1969	odpad
10	65,980	68,350	drewno/1969	odpad
11	68,350	70,800	INBK4/1969	odpad
12	70,800	71,100	drewno/1969	odpad
13	71,100	71,600	INBK4/1969	odpad
14	71,600	73,200	drewno/1969	odpad

3.3. Złączki szynowe:

- podkładka żebrowa Pm 49 i Blk,
 - wkręt 135 mm i 180 mm,
 - śruba stopowa: łapka Łp2, śruba M22 x 65 mm, pierścień sprężysty Z2
 - łubek płaski Ł49 4 - ro otworowe, śruby łubkowe 150 mm,
- zużyte i skorodowane, niewielka ilość do wykorzystania do przytwierdzenia odbojnic.

3.4. Podsypka.

Tor położony na tłuczniu grubość warstwy podsypki od 13 cm do 25cm, częściowo nadaje się do oczyszczenia i ponownej zabudowy jako subwarstwa.

4. Podtorze i odwodnienie.

Tor na przeważającej długości odwodniony rowami otwartymi, położony głównie na nasypach bez oznak deformacji, silnie zachwaszczone i zarośnięte roślinnością (głównie

w obszarach leśnych) w pozostałych lokalizacjach odwodnienie wgłębne, brak możliwości oceny stanu technicznego.

WYKAZ BOCZNYCH ROWÓW ODWADNIAJĄCYCH						
Strona lewa				Strona prawa		
Lp.	od km	do km	długość	od km	do km	długość
1.	41,600	45,300	3,700			
2.	45,900	46,420	0,520			
3.	46,480	48,500	2,020			

4.	48,500	50,800	2,300			
5.	51,300	51,500	0,200			
6.	51,500	53,175	1,675			
7.	54,330	55,200	0,870			
8.	56,550	57,000	0,480			
9.	57,800	58,180	0,380			
10.	58,250	59,100	0,850			
11.	59,700	59,900	0,200			
12.	59,950	60,500	0,500			
13.	60,750	61,180	0,430			
14.	61,890	63,500	1,610			
15.	63,950	65,850	1,900			
16.	66,625	66,970	0,345			
17.	68,290	69,890	1,600			
18.	69,970	70,300	0,330			
19.	71,400	71,960	0,560			
łącznie				20470m		

5. Obiekty inżynierijne.

Wszystkie obiekty inżynierijne wymagają przeprowadzenie ekspertyzy technicznej. Na jej podstawie zostanie sporządzony zakres naprawy: wymiany mostownic, wymiany stalowych elementów konstrukcyjnych mostów i wiaduktów, uzupełnienia złąbek szynowych, szyn i odbojnic, konserwacji elementów stalowych, nawierzchni chodników służbowych, przebudowy, spoinowania, filarów, przyczółków oraz skrzydeł mostów, oczyszczenie z roślinności, uzupełnienie braków. Przepusty należy udrożnić, naprawić ścianki czołowe i skrzydłowe, oczyścić wloty i wyloty przepustów oczyścić i udrożnić rowy odpływowe od przepustów, kilka przepustów z uwagi na zły stan techniczny należy przebudować, jeden wiadukt należy odbudować z uwagi na kradzież przęsła jezdni.

Wykaz obiektów inżynierijnych

Lp	km	Nazwa środka trwałego	Wielkość środka trwałego			Typ obiektu/wymiary
			J.m.	Wielkość całkowita	Rok budowy	
	3	4	5	6	7	13
1	41,734	przepust	mb	7,7	1899	7,70/1,10x0,60 żelbet, kamień

2	42,354	przepust	mb	10,7	1899	10,70/1,35x1,00 płytkowy kamienny
3	42,804	przepust	mb	13,4	1899	13,40/0,50x0,50 rurowy, żeliwo, kamionkowy 2-częściowy
4	43,361	przepust	mb	14	1899	14,00/1,50x1,20 płytkowy kamienny
5	43,774	przepust	mb	4,6	1899	4,60/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
6	43,790	przepust	mb	11,4	1899	11,40/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
7	44,067	przepust	mb	4,75	1899	4,75/0,70x0,60 płytkowy żelbet, kamień
8	44,408	przepust	mb	11,25	1899	11,25/1,30x1,50 płytkowy żelbet, kamień
9	45,083	przepust	mb	8	1899	8,00/0,50x0,50-I- rurowy, żeliwo 8,00/0,30x0,30-II-rurowy, kamionkowy
10	45,451	przepust	mb	11,3	1899	11,30/1,60x1,40 sklepiony, kamienny
11	46,015	przepust	mb	67,7		
12	46,125	przepust	mb	68	1895	68,00/1,30x1,20 płytkowy żelbet, kamień
13	46,165	przejście po torami	mb	24,8	1960	24,80/2,38x2,97 płytkowy żelbet
14	46,525	przepust	mb	8,53	1895	8,53/1,50x1,00-I- płytkowy żelbet 8,53/1,50x1,00-II- płytkowy kamień
15	47,037	przepust	mb	11,2	1900	11,20/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
16	47,056	przepust	mb	14	1935	14,00/1,70x1,50 żelbetowy ramowy
17	47,135	przepust	mb	10,9	1900	10,90/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
18	47,686	przepust	mb	12,6	1910	12,60/0,60x0,60 rurowy, żeliwo

19	47,710	przepust	mb	13	1900	13,00/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
20	48,126	przepust	mb	4,6	1935	4,60/0,80x0,60 płytowy żelbet, kamień
21	48,628	przepust	mb	7,2	1889	7,20/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
22	49,715	przepust	mb	8,6	1889	8,60/0,90x0,70 płytowy żelbet, kamień
23	50,065	przepust	mb	11	1889	11,00/0,60x0,60 rurowy, żeliwo
24	50,114	przepust	mb	9,5	1889	9,50/0,50x0,50 rurowy, żeliwo
25	50,259	przepust	mb	5,05	1889	5,05/1,00x1,00 rurowy żelbet
26	50,508	przepust	mb	6	1889	6,00/1,00x1,00 sklepiony cegła
27	50,633	przepust	mb	5,85	1889	5,85/1,00x1,00 płytowy żelbet, cegła
28	50,736	przepust	mb	4,6	1889	4,60/1,00x0,95 płytowy żelbet, kamień
29	51,262	most	mb	33,24	1889	2 przęsła 33,24/5,23 stalowy, kratownica
30	51,712	przepust	mb	4,45	1889	4,45/0,75x1,25 płytowy kamienny
31	52,145	przepust	mb	4,47	1889	4,47/1,55x0,85 płytowy kamienny
32	52,336	przepust	mb	4,6	1889	4,60/0,90x0,85 płytowy żelbet, kamień
33	52,698	przepust	mb	9,6	1889	9,60/1,00x1,50 płytowy kamienny
34	52,819	przepust	mb	14,6	1889	14,60/0,77x0,77-I-rurowy, żeliwo, 14,60/0,80x0,80-II- rurowy, żelbet

35	53,356	przepust	mb	4,6	1889	4,60/0,75x1,00 płyty żelbet, kamień
36	53,711	wiadukt	mb	9,9	1889	9,90/5,05 stal, dźwigary obetonowane
37	53,721	przepust	mb	11,6	1889	11,60/1,20x1,00 płyty kamienny
38	54,196	przepust	mb	12	1889	12,00/0,60x1,00 płyty kamienny
39	54,379	przepust	mb	25,75	1889	25,75/1,05x0,75 płyty kamienny
40	54,877	wiadukt	mb	4,85	1889	4,85/17,80 sklepi, kamienny
41	55,670	przepust	mb	25,55	1889	25,55/1,00x0,60 płyty kamienny
42	56,055	przepust	mb	13,8	1889	13,80/1,00x0,60 płyty kamienny
43	56,318	przepust	mb	61,7	1889	59/1,00x0,60 płyty kamienny
44	56,560	przepust	mb	21,1	1889	24,10/0,60x0,70 płyty kamienny
45	57,059	wiadukt	mb	5,5	1889	sklepiony ceglano - kamienny
46	57,068	przepust	mb	45,5	1899	sklepiony ceglany
47	57,115	wiadukt	mb	4,6	1889	blachownice stal, 1 przęsło
48	57,381	przepust	mb	39,2	1889	sklepiony ceglano - kamienny
49	57,479	wiadukt	mb	5,6	1889	sklepiony ceglany
50	57,757	przepust	mb	12,6	1889	płyty żelbetowy
51	57,908	przepust	mb	7,15	1889	płyty żelbetowy
52	58,081	przepust	mb	7,45	1889	płyty żelbetowy
53	58,214	przepust	mb	15,4	1889	płyty kamienny
54	58,232	wiadukt	mb	5,95	1889	stalowe dźwigary obet. 1 przęsło
55	58,723	przepust	mb	6,3	1889	rurowy żeliwny+żelbet. 2 cz.
56	59,032	przepust	mb	19	1889	płyty kamienny

57	59,084	wiadukt	mb	13,4	1889	blachownice stal, 1 przęsło
58	59,711	przepust	mb	28,9	1889	sklepiony ceglano - kamienny
59	60,160	most	mb	7,56	1889	blachownice stal, 1 przęsło
60	60,391	przepust	mb	6,3	1899	rurowy żeliwny
61	60,530	przepust	mb	5,5	1899	rurowy żeliwny
62	60,742	przepust	mb	17,8	1899	rurowy żeliwny
63	60,762	przepust	mb	23,2	1899	rurowy żeliwny+żelbet. 2 cz.
64	61,363	przepust	mb	32	1899	sklepiony ceglano-kamienny
65	61,532	przepust	mb	31,45	1899	płytowy kamienny
66	61,533	wiadukt	mb	7,52	1899	sklepiony ceglano-kamienny
67	61,610	most	mb	5,5	1899	sklepiony ceglano-kamienny
68	61,811	wiadukt	mb	7,55	1899	stalowe dźwigary obet. 1 przęsło
69	62,015	przepust	mb	4,5	1899	płytowy kamienny
70	62,094	przepust	mb	4,55	1899	płytowy żelbetowy
71	62,257	przepust	mb	6,1	1899	rurowy żeliwny
72	62,631	przepust	mb	6	1899	rurowy żeliwny
73	63,301	przepust	mb	13,55	1899	płytowy kamienny
74	63,415	przepust	mb	16	1899	rurowy żeliwny
75	63,470	przepust	mb	10,9	1899	płytowy kamienny
76	63,504	przepust	mb	11,5	1899	sklepiony ceglano-kamienny
77	63,846	przepust	mb	12,2	1899	rurowy kamionkowy
78	63,950	przepust	mb	12,4	1899	rurowy żeliwny
79	64,056	przepust	mb	6,3	1899	rurowy żeliwny
80	64,281	przepust	mb	12,65	1899	sklepiony ceglano-kamienny
81	64,771	przepust	mb	17,4	1899	rurowy żeliwny
82	64,875	przepust	mb	9,5	1899	rurowy żelbet
83	65,100	przepust	mb	21,1	1899	płytowy kamienny
84	65,306	przepust	mb	9,5	1899	rurowy żeliwny+żelbet. 2 cz.
85	65,503	przepust	mb	5,9	1899	płytowy żelbetowo-kamienny
86	65,641	wiadukt	mb	5,85	1899	belkowy z kształt. walcowanych, 1 przęsło
87	65,666	przepust	mb	34,85	1899	sklepiony ceglano-kamienny

88	65,853	przepust	mb	7	1889	rurowy żeliwny
89	66,161	most	mb	6,5	1898	sklepiony ceglano-kamienny
90	66,389	przepust	mb	26,3	1899	rurowy kamionkowy
91	66,619	przepust	mb	12,1	1899	rurowy żeliwny+żelbet. 2 cz.
92	66,976	wiadukt	mb	6,55	1899	belkowy z kształt. walcowanych, 1 przęsło
93	67,033	przepust	mb	26,6	1899	sklepiony ceglano-kamienny
94	67,456	przepust	mb	32,55	1899	sklepiony ceglano-kamienny
95	67,955	przepust	mb	5,3	1899	płytowy żelbetowo-kamienny
96	69,881	most	mb	7,58	1899	blachownice stal, 1 przęsło
97	69,978	przepust	mb	22	1889	rurowy żeliwny+kamionkowy 2 cz.
98	70,287	przepust	mb	12,5	1889	rurowy żeliwny+kamionkowy 2 cz.
99	70,327	wiadukt	mb	6,1	1889	stalowe dźwigary obet. 1 przęsło
100	70,686	przepust	mb	24,4	1889	płytowy żelbetowo-kamienny
101	71,102	most	mb	4,35	1899	sklepiony betonowy
102	71,560	ściana oporowa	mb	30	1905	kamienna
103	71,959	przepust	mb	9,1	1905	rurowy żeliwny
104	72,437	przepust	mb	15,6	1889	rurowy żeliwny
105	72,604	przepust	mb	17,6	1889	rurowy żeliwny+żelbet. 2 cz.
106	72,662	wiadukt	mb	9,2	1889	stalowe dźwigary obet. 1 przęsło
107	72,952	wiadukt	mb	5,2	1889	stalowe dźwigary obet. 1 przęsło

6. Przejazdy.

Wszystkie kategorii „D” położone na drogach gminnych wewnętrznych (dojazdy do pól) bez numeru, powiatowych oraz jeden na drodze wojewódzkiej (stara S3). Przejazdy sklasyfikowane niezgodnie z obowiązującym Rozporządzeniem o przejazdach, większość położona jest na drogach polnych i w lasach należy je przekwalifikować do kategorii „F”. Dwa przejazdy w Kłaczynie oraz dwa w Bolkowie kwalifikują się do kategorii „B”.

Obecny stan techniczny przejazdów nie nadaje się do ponownego wykorzystania. Nawierzchnia drogowa na przejazdach w większości to płyty CBP, dylina drewniana oraz nawierzchnia szutrowa, wyeksploatowana, częściowo rozkradziona (głównie na drogach leśnych i polnych).

Przed przystąpieniem do napraw linii należy przeprowadzić konsultację społeczną, dokonać analizy aktualnego stanu przejazdów, zasadności ich istnienia, ustalić potrzeby lokalnej społeczności,

zlikwidować zbędne, zaplanować budowę nowych, ponownie sklasyfikować kategorie przejazdów zgodnie z Rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

DANE PRZEJAZDÓW

l.p.	Km przejazdu	kategoria przejazdu	Dł. „m”	Szer. „m”	Kąt skrzyż.	Nawierzchnia drogowa na przejeździe	Nazwa i kategoria drogi
1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.
1	42,802	D	9,50	3,50	50	CBP	polna/gminna
2	43,463	D	9,50	3,50	50	CBP	polna/gminna
3	43,844	D	9,50	3,00	45	CBP	polna/gminna
4	44,233	D	9,50	3,00	75	CBP	polna/gminna
5	44,707	D	9,50	3,00	80	CBP	polna/gminna
6	46,475	D	9,50	6,00	90	CBP	Jawor – Dobromierz nr 2794D/ powiatowa
7	46,841	D	9,50	3,00	60	CBP	polna/gminna
8	47,211	D	9,50	3,00	60	CBP	polna/gminna
9	47,696	D	9,50	3,00	60	CBP	polna/gminna
10	49,283	D	9,50	3,50	80	CBP	polna/gminna
11	49,715	D	9,50	4,50	90	CBP	Kłaczyna – Dobromierz nr 2793D/ powiatowa
12	50,993	D	9,50	2,60	87	CBP	polna/gminna
13	51,235	D	9,50	5,70	70	CBP	Bolków – Jawor nr 2883D/ powiatowa
14	51,456	D	9,50	3,00	55	CBP	polna/gminna
15	51,943	D	9,50	3,00	90	CBP	polna/gminna
16	52,705	D	9,50	3,00	90	CBP	gminna
17	53,064	D	9,50	2,50	80	CBP	gminna

18	55,925	D	9,50	6,80	60	CBP	Bolków nr 323/ województwa
19	56,550	D	30,50	4,00	89	CBP	Bolków ul. Kościuszki/ gminna
20	60,709	D	19,00	9,50	80	CBP	polna/gminna
21	61,188	D	25,00	9,50	95	CBP	gminna
22	63,604	D	10,50	9,50	90	CBP	polna/gminna
23	64,056	D	20,00	9,50	40	CBP	polna/gminna
24	64,229	D	18,00	9,50	40	CBP	gminna
25	65,103	D	10,50	9,50	85	CBP	gminna
26	67,951	D	20,50	15,00	90	CBP	Nagórnik – Pastewnik nr 3470D/ gminna

7. Standard utrzymania linii

- a) Maksymalna prędkość – 80 km/h
- b) Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej wynosi 196 kN/oś
- c) Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
- d) Nawierzchnia z szyn typu S49
- e) Nawierzchnia klasyczna z podkładów drewnianych i betonowych o rozstawie maksymalnie 60cm na podsypce tłuczniowej
- f) Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
- g) Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
- h) Nominalna wysokość peronu - 550 mm, w odległości min, 1650 mm od osi toru
- i) Minimalna długość peronów przystanków na linii – 100 metrów

Linie kolejowe (odcinki linii kolejowych), których charakterystyka została zamieszczona w pkt. od A do I, zostały przejęte przez Dolnośląską służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu w zarządzanie.

II. Linie kolejowe planowane do przekazania na rzecz Województwa Dolnośląskiego – Dolnośląskiej Służby Dróg i Kolei we Wrocławiu, objęte postanowieniami Programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku” przyjętego uchwałą nr 208/2023 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2023 r.

Linie (odcinki linii kolejowych), zarządzane przez PKP PLK S.A., przewidziane do przekazania w ramach realizacji programu wieloletniego „Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku”

Kategoria Nr linii kolejowej	Przewidziane do przekazania			
	Nazwa linii kolejowej/odcinka linii kolejowej	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	44,840	4,14
345A nieczynna	Kamienna Góra - Pisarzowice	3,040	5,71	2,67
308 0 *) nieczynna	Kamienna Góra - Jelenia Góra	5,71	7,945	2,235
308B nieczynna	Ogorzelec - Jelenia Góra	13,886 15,382 19,477 19,600 26,413 26,490 28,177 28,607 33,975 37,818	14,876 16,175 19,510 19,613 26,420 26,511 28,185 31,765 34,010 37,860	5,1
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 o transporcie kolejowym

W okresie obowiązywania *Umowy* 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 *Umowy*.