

do Umowy na realizację programu "Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku"

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”

Stan bazowy na dzień 28. 11 2025 r.

I. Linie kolejowe/odcinki linii kolejowych zarządzane przez DSDiK od początku obowiązywania Umowy z dnia 16 stycznia 2024 r. na realizację programu "Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku".

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, linia czynna

2. Prędkość max: 50 km/h

3. Nacisk: 196 kN/oś

4. Lokalizacja przystanków:

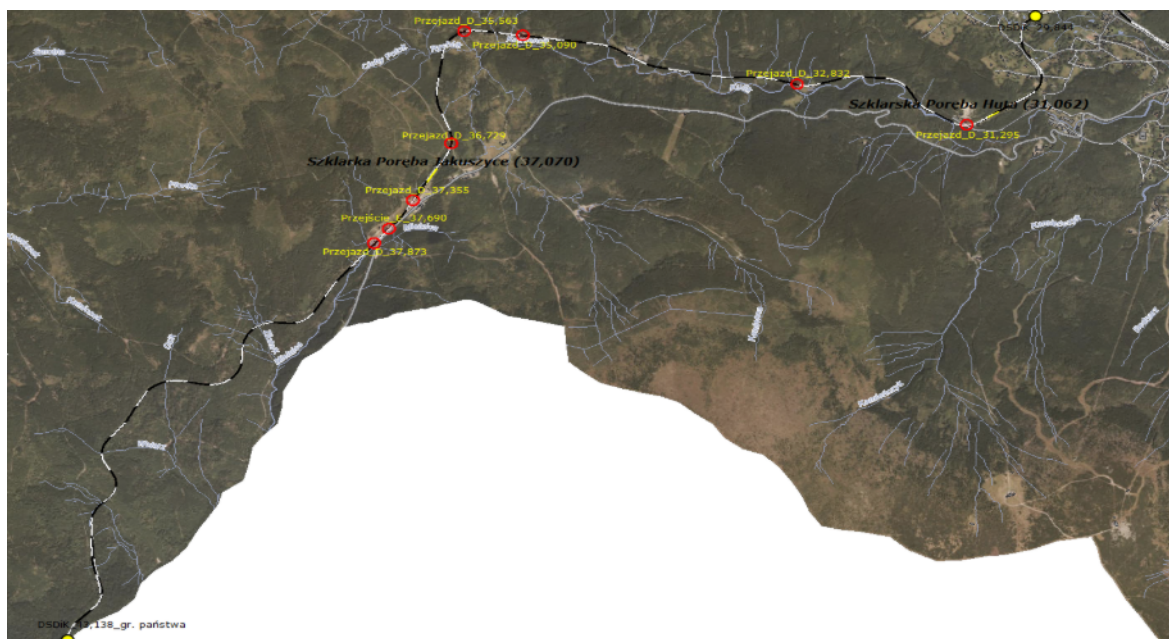
- **Szklarska Poręba Huta:**

- 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, gabłota 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 x 1,70 m, długość 3,6 m
41. km 39,281 przepust płytowy kamienny 0,60 x 0,80 m
42. km 39,425 przepust rurowy stalowy $\varnothing$ 0,80 m
43. km 39,465 przepust rurowy stalowy $\varnothing$ 0,60 m
44. km 39,572 przepust rurowy stalowy $\varnothing$ 1,0 m
45. km 39,919 przepust sklepiony kamienny 1,50 x 1,50 m
46. km 40,313 most sklepiony kamienny 3,0 x 3,0 m, długość 3,65 m
47. km 40,564 przepust rurowy stalowy $\varnothing$ 1,0 m
48. km 41,154 wiadukt ceglany sklepiony 3,0 x 2,5 m, długość 3,65 m
49. km 41,719 most sklepiony kamienny 3,50 x 4,0 m
50. km 42,341 przepust płytowy kamienny 0,75 x 1,30 m
51. km 42,459 przepust płytowy kamienny 1,0 x 1,50 m

9. Lokalizacja ścian oporowych:

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

10. Położenie toru w planie:

km 29,844 – 30,304 łuk lewy R=250m	km 36,883 – 37,460 prosta
km 30,304 – 30,340 prosta	km 37,460 – 37,640 łuk prawy R=670m
km 30,340 – 30,723 łuk prawy R=200m	km 37,640 – 38,310 prosta
km 30,723 – 31,184 prosta	km 38,310 – 38,470 łuk lewy R=620m
km 31,184 – 31,436 łuk prawy R=198m	km 38,670 – 38,850 prosta
km 31,436 – 31,637 prosta	km 38,850 – 38,970 łuk prawy R=230m
km 31,637 – 31,813 łuk prawy R=245m	km 38,970 – 38,980 prosta
km 31,813 – 31,843 prosta	km 38,980 – 39,460 łuk lewy R=250m
km 31,843 – 32,143 łuk lewy R=250m	km 39,460 – 39,510 prosta
km 32,143 – 32,293 prosta	km 39,510 – 40,010 łuk prawy R=250m
km 32,293 – 32,434 łuk lewy R=250m	km 40,010 – 40,110 prosta
km 32,434 – 32,658 prosta	km 40,110 – 40,550 łuk lewy R=300m
km 32,658 – 32,849 łuk prawy R=250m	km 40,550 – 40,720 prosta
km 32,849 – 32,908 prosta	km 40,720 – 40,940 łuk prawy R=600m
km 32,908 – 33,314 łuk lewy R=1000m	km 40,940 – 40,990 prosta
km 32,314 – 33,498 łuk prawy R=555m	km 40,990 – 41,300 łuk lewy R=200m
km 33,498 – 33,898 prosta	km 41,300 – 41,330 prosta
km 33,898 – 34,169 łuk prawy R=500m	km 41,330 – 41,680 łuk prawy R=200m
km 34,169 – 34,330 prosta	km 41,680 – 41,970 łuk lewy R=250m

km 34,330 – 34,533 łuk lewy R=476m
km 34,533 – 35,422 prosta
km 35,422 – 35,870 łuk lewy R=250m
km 35,870 – 36,145 prosta
km 36,145 – 36,418 łuk lewy R=385
km 36,418 – 36,548 prosta
km 36,548 – 36,883 łuk prawy R=295

km 41,970 – 42,240 prosta
km 42,240 – 42,410 łuk lewy R=600m
km 42,410 – 42,490 prosta
km 42,490 – 42,790 łuk prawy R=230m
km 42,790 – 42,900 prosta
km 42,900 – 43,138 łuk lewy R=250m

11. Położenie toru w profilu:

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

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

12. Skrajnia budowli: SM-1

13. Nawierzchnia kolejowa: szyny typu S49, podkłady drewniane sosnowe, na łukach dębowe, podsypka tłuczniowa, na łukach o R<300m wbudowana prowadnica.

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

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

Peron zlokalizowany jest od km 10+307 do km 10+407. Peron wykonany jako wyspowy, jednokrawędziowy, o długości krawędzi 100 m, wysokości 0,55m i szerokości 3,70 m.

Krawędź peronu wykonana 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 pochyłeń (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. D – km 8,657
- 2) Kat. C - km 9,502
- 3) Kat. D - km 9,879
- 4) Kat. D - km 10,229

9. Obiekty inżynieryjne

1. km 7+602 – przepust płytowo kamienny
2. km 8+153 – przepust płytowo kamienny
3. km 8+671 – przepust płytowo żelbetowy,

4. km 9+170 – przepust rurowy stalowy,
5. km 9+637 – przepust płytowo żelbetowy

10. Skrajnia budowli: SM-1

11. Nawierzchnia kolejowa: szyn 49E1 o długości 30 m. Połączenia szyn wykonane są z 6-otworowymi łubek wzmocnionych wiszących, podkłady strunobetonowe PS-83 z przytwierdzeniem sprężystym typu SB, o rozstawie 0,70 m, podsypka tłuczniowa grubości 21 cm.

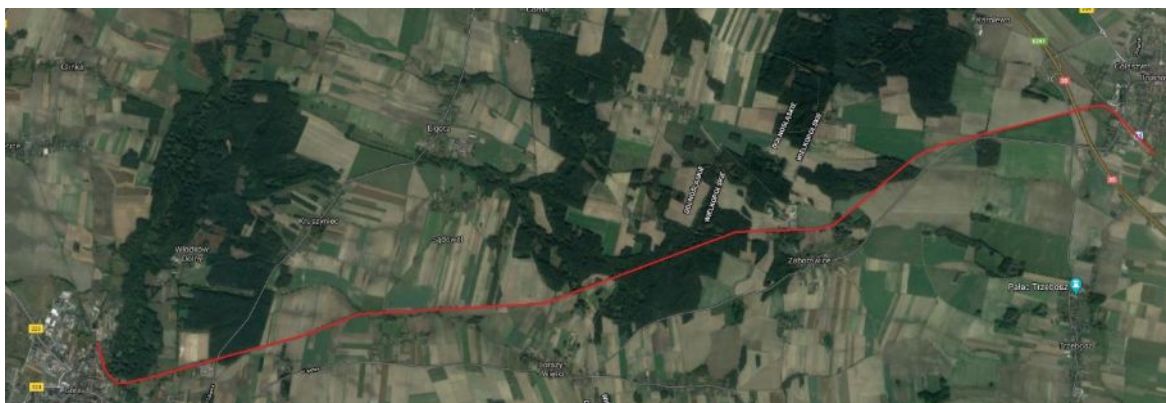
12. Standard utrzymania linii

- 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 49E1
- 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

C. Linia kolejowa nr 372 na odcinku Bojanowo – Góra Śląska od km 0,600 do km 15,305

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.

12. Skrajnia budowli: SM-1

13. Nawierzchnia kolejowa:

Brak danych

14. Standard utrzymania linii

- 1) Maksymalna prędkość – 45 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

D. Linia kolejowa nr 308 na odcinku Szarocin – 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 33,633)** – peron o długości 100, szerokości 3,70 m i wysokości 55 cm
- **Łomnica Dolna (km 35,498)** - peron o długości 100, szerokości 3,70 m i wysokości 55 cm
- **Łomnica Średnia (km 36,621)** - peron o długości 100, szerokości 3,70 m i wysokości 55 cm
- **Mysłakowice (km 30,377)** - peron dwukrawędziowy o długości 100 m, szerokości od 6,2 do 8m i wysokości 55 cm
- **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, krawężń 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 I	DSDiK
308	N	11,277	11,363	298	łuk lewy	DSDiK
308	N	11,363	11,453	0	krzywa przejściowa I	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 I	DSDiK
308	N	11,997	12,302	253	łuk lewy	DSDiK
308	N	12,302	12,377	0	krzywa przejściowa I	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 przejd. p	DSDiK
308	N	12,958	13,035	395	łuk prawy	DSDiK
308	N	13,035	13,080	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	13,080	13,219	0	prosta	DSDiK
308	N	13,219	13,249	0	krzywa przejd. I	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 przejd. I	DSDiK
308	N	13,467	13,497	0	prosta	DSDiK
308	N	13,497	13,542	0	krzywa przejd. 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 przejd. p	DSDiK
308	N	13,921	14,899	0	prosta	DSDiK
308	N	14,899	14,989	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	14,989	15,233	368	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,233	15,293	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,293	15,425	0	prosta	DSDiK
308	N	15,425	15,455	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,455	15,480	557	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,480	15,510	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,510	15,648	0	prosta	DSDiK
308	N	15,648	15,678	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,678	15,727	535	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,727	15,757	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,757	15,827	0	prosta	DSDiK
308	N	15,827	15,872	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,872	15,925	311	łuk prawy	DSDiK
308	N	15,925	15,970	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	15,970	16,249	0	prosta	DSDiK
308	N	16,249	16,309	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	16,309	16,451	1 049	łuk prawy	DSDiK
308	N	16,451	16,511	0	krzywa przejd. p	DSDiK
308	N	16,511	16,562	0	krzywa przejd. I	DSDiK
308	N	16,562	16,642	1 234	łuk lewy	DSDiK
308	N	16,642	16,702	0	krzywa przejd. I	DSDiK
308	N	16,702	16,897	0	prosta	DSDiK
308	N	16,897	16,927	0	krzywa przejd. I	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	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. I	DSDiK
308	N	37,710	37,820	640	łuk lewy	DSDiK
308	N	37,818	37,900	432	łuk lewy	DSDiK

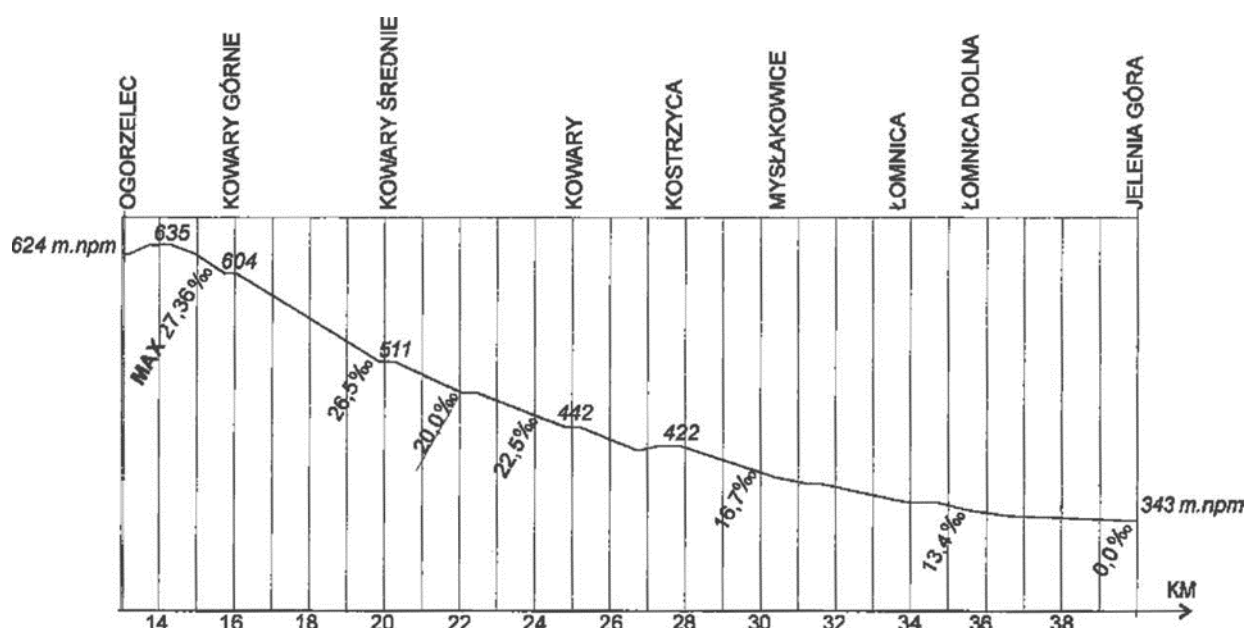
PROFIL TORU

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



1. 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 - Myślakowice

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 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 kn 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 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 1 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 stronie 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 z 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 km 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 szutrowej. Powierzchnia = 18 m²
36. przejazd kat. „F” w km 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

2. 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	

4. 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 odcinku od Kowar do Kamiennej Góry oraz uzupełnienia infrastruktury w miejscach jej braku. Linia na całym odcinku zarośnięta drzewami.

E. Linia kolejowa nr 317 na odcinku Gryfów Śląski – Świeradów Zdrój od km 1,428 do km 16,035- odcinek objęty wsparciem

1. **Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, niezelektryfikowana, linia czynna
2. **Prędkość max:** 80 km/h
3. **Nacisk:** 196 kN/oś
4. **Lokalizacja przystanków:**
 - **Proszówka** - km 3,132 - peron o długości 85 m, szerokości 3,1-3,7m i wysokości 55 cm,
 - **Mirsk** - km 8,772 - peron o długości 100 m, szerokości 3,7 m i wysokości 55 cm.
 - **Mroczkowice** - km 12,034 - peron o długości 100 m, szerokości 3 m i wysokości 55 cm,

- Orłowice - km 13,929 - peron o długości 100 m, szerokości 3 m i wysokości 55 cm

- Świeradów Zdrój – km 16,439 – peron o długości 85 m, szerokości 3,5 i wysokości 55 cm

5. Położenie toru w planie:

Lp.	Od km	Do km	Prosta/łuk	R (m)	V (km/h)
1.	0,695	0,791	Łuk lewy	20 000	80
	0,791	1,031	Prosta	-	80
2.	1,031	1,216	Łuk lewy	625	80
3.	1,216	1,354	Łuk lewy	1 000	80
	1,354	1,445	Prosta	-	80
4.	1,445	1,627	Łuk lewy	1 150	80
	1,627	1,800	Prosta	-	80
5.	1,800	2,014	Łuk prawy	248	70
	2,014	2,095	Prosta	-	80
6.	2,095	2,656	Łuk prawy	498	80
	2,656	2,974	Prosta	-	80
7.	2,974	3,168	Łuk lewy	301	70
	3,168	3,399	Prosta	-	80
8.	3,399	3,519	Łuk lewy	330	80
	3,519	3,999	Prosta	-	80
9.	3,999	4,143	Łuk lewy	820	80
	4,143	4,602	Prosta	-	80
10.	4,602	4,978	Łuk prawy	248	70
	4,978	5,021	Prosta	-	80
11.	5,021	5,357	Łuk lewy	352	80
	5,357	5,456	Prosta	-	80
12.	5,456	5,645	Łuk prawy	245	70
	5,645	5,844	Prosta	-	80
13.	5,844	5,898	Łuk prawy	10 000	80
	5,898	5,950	Prosta	-	80
14.	5,950	6,268	Łuk lewy	198	60
	6,268	6,324	Prosta	-	60
15.	6,324	6,468	Łuk prawy	190	60
	6,468	6,738	Prosta	-	60
16.	6,738	7,017	Łuk lewy	302	60
	7,017	7,132	Prosta	-	60
17.	7,132	7,281	Łuk prawy	200	60

	7,281	7,366	Prosta	-	80
18.	7,366	7,624	Łuk prawy	445	80
	7,624	7,748	Prosta	-	80
19.	7,748	7,916	Łuk lewy	355	80
	7,916	8,081	Prosta	-	80
20.	8,081	8,401	Łuk prawy	500	80
	8,401	8,423	Prosta	-	80
21.	8,423	8,478	Łuk prawy	20 000	80
	8,478	8,616	Prosta	-	80
22.	8,616	8,641	Łuk prawy	10 000	80
	8,641	8,967	Prosta	-	80
23.	8,967	9,052	Łuk lewy	1600	80
	9,052	9,099	prosta	-	80
24.	9,099	9,171	Łuk prawy	1600	80
	9,171	9,214	prosta	-	80
25.	9,214	9,312	Łuk lewy	620	80
	9,312	9,375	prosta	-	80
26.	9,375	9,471	Łuk lewy	542	80
	9,471	9,519	prosta	-	80
27.	9,519	9,788	Łuk lewy	378	80
	9,788	10,605	prosta	-	80
28.	10,605	10,815	Łuk prawy	760	80
	10,815	11,747	prosta		80
29.	11,747	11,883	Łuk prawy	520	80
	11,883	12,041	prosta		80
30.	12,041	12,180	Łuk lewy	400	80
	12,180	12,277	prosta		80
31.	12,277	12,512	Łuk lewy	470	80
	12,512	13,592	prosta		80
32.	13,592	13,716	Łuk lewy	400	80
	13,716	13,990	prosta		80
33.	13,990	14,253	Łuk lewy	395	60
	14,253	14,424	prosta		60
34.	14,424	14,509	Łuk prawy	264	60
35.	14,509	14,871	Łuk prawy	301	60
	14,871	14,915	prosta		70

36.	14,915	15,083	łuk lewy	387	70
	15,083	15,113	prosta		80
37.	15,113	15,280	łuk prawy	400	80
	15,280	15,423	prosta		80
38.	15,423	15,590	łuk prawy	380	80
	15,590	15,768	prosta		80
39.	15,768	16,028	łuk lewy	400	80
	16,028	16,111	prosta		80
40.	16,111	16,166	łuk prawy	1600	80
	16,166	16,191	prosta		40
	16,191	16,218	Rzp 49E1-190-1/9		40
	16,218	16,232	prosta		40
41.	16,232	16,273	łuk lewy	500	40
	16,273	16,311	prosta		40
	16,311	16,353	łuk prawy	1500	40
	16,353	16,362	prosta		40
	16,362	16,389	Rzp 49E1-190-1/9		40
	16,389	16,486	prosta		40
	16,486	16,529	łuk lewy	250	40
	16,529	16,544	Poduszka piaskowa		40
	16,544		Kozioł oporowy		40

6. Położenie toru w profilu:

Km początkowy	Km końcowy	Spadek/ wzniesienie	Pochylenie niwelety
0,668	0,704	wzniesienie	6,20
0,704	0,945	wzniesienie	11,77
0,945	1,375	wzniesienie	10,00
1,375	1,505	wzniesienie	7,43
1,505	1,790	spadek	-1,67
1,790	1,973	spadek	-4,60
1,973	2,220	wzniesienie	7,69
2,220	2,459	wzniesienie	7,48
2,459	2,585	wzniesienie	10,48
2,585	2,857	wzniesienie	6,29
2,857	2,947	wzniesienie	4,74
2,947	3,137	wzniesienie	8,49

3,137	3,450	wzniesienie	0,72
3,450	3,724	wzniesienie	3,29
3,724	3,845	wzniesienie	8,34
3,845	4,090	wzniesienie	0,05
4,090	4,295	wzniesienie	1,13
4,295	4,444	wzniesienie	1,76
4,444	4,884	wzniesienie	0,92
4,884	5,286	wzniesienie	6,04
5,286	5,570	wzniesienie	4,26
5,570	5,837	wzniesienie	4,68
5,837	6,487	poziom	0,00
6,487	6,727	wzniesienie	1,53
6,727	7,107	spadek	-6,00
7,107	7,293	spadek	-7,05
7,293	7,420	spadek	-6,84
7,420	7,639	spadek	-5,36
7,639	7,795	wzniesienie	2,63
7,795	8,070	wzniesienie	15,00
8,070	8,210	wzniesienie	11,37
8,210	8,340	wzniesienie	13,85
8,340	8,440	wzniesienie	11,45
8,440	8,989	poziom	0
8,989	9,051	wzniesienie	0,0
9,051	9,124	R= -10000	-
9,124	9,334	wzniesienie	6,61
9,334	9,435	wzniesienie	7,16
9,435	9,481	R= -10000	-
9,481	9,572	wzniesienie	11,80
9,572	9,597	R= -10000	-
9,597	9,935	wzniesienie	14,35
9,935	9,978	R= 10000	-
9,978	10,356	wzniesienie	9,98
10,356	10,556	wzniesienie	11,22
10,556	10,962	wzniesienie	10,00
10,962	11,072	wzniesienie	10,40
11,072	11,147	R= -10000	-

11,147	11,232	wzniesienie	17,91
11,232	11,279	R= 10000	-
11,279	11,445	wzniesienie	13,17
11,445	11,464	R= 10000	-
11,464	11,686	wzniesienie	11,83
11,686	11,774	R= -10000	-
11,774	11,933	wzniesienie	19,96
11,933	11,977	R= 2500	-
11,977	12,063	wzniesienie	2,40
12,063	12,095	R= -2500	-
12,095	12,954	wzniesienie	15,60
12,954	13,529	wzniesienie	15,28
13,529	13,579	R= -10000	-
13,579	13,772	wzniesienie	20,30
13,772	13,823	R= 2500	-
13,823	14,050	poziom	0,00
14,050	14,102	R= -2000	-
14,102	14,194	wzniesienie	25,80
14,194	14,216	R= 10000	-
14,216	14,294	wzniesienie	23,60
14,294	14,316	R= -10000	-
14,316	14,373	wzniesienie	25,77
14,373	14,408	R= 2500	-
14,408	14,464	wzniesienie	11,86
14,464	14,490	R= -2500	-
14,490	14,549	wzniesienie	15,28
14,549	14,582	R= -5000	-
14,582	14,645	wzniesienie	29,00
14,645	14,665	R= 5000	-
14,665	14,873	wzniesienie	24,98
14,873	14,956	R= 10000	-
14,956	15,090	wzniesienie	16,72
15,090	15,171	R= -10000	-
15,171	15,305	wzniesienie	24,87
15,305	15,405	wzniesienie	26,00
15,405	15,655	wzniesienie	24,40

15,655	15,944	wzniesienie	26,27
15,944	15,967	R= 10000	-
15,967	16,166	wzniesienie	24,00
16,166	16,544	poziom	0,00

7. Wykaz przejazdów kolejowych:

1. km 2,942 kat. D
2. km 3,195 kat. C
3. km 3,718 kat. D
4. km 4,269 kat. F
5. km 4,913 kat. D
6. km 5,467 kat. F
7. km 6,074 kat. F
8. km 6,573 kat. D
9. km 6,817 kat. D
10. km 7,160 kat. D
11. km 7,544 kat. F
12. km 8,410 kat. C
13. km 9,200 kat. C
14. km 9,682 kat. D
15. km 9,883 kat. F
16. km 10,082 kat. D
17. km 10,440 kat. F
18. km 10,646 kat. D
19. km 10,824 kat. D
20. km 11,059 kat. D
21. km 11,165 kat. D
22. km 11,374 kat. D
23. km 11,630 kat. D
24. km 11,911 kat. D
25. km 12,117 kat. D
26. km 12,434 kat. D
27. km 12,904 kat. D
28. km 13,090 kat. D
29. km 13,468 kat. D
30. km 14,859 kat. C
31. km 16,181 kat. D

8. Obiekty inżynieryjne

KM nowy	rodzaj obiektu	konstrukcja	długość całkowita (m)	światło poziome (m)	światło pionowe (m)
1,182	przepust	sklepienie kamienne/łuk żelbetowy	21,80	3,12	3,24
1,220	przepust	rurowa, żeliwna	4,30	0,50	0,50
2,178	przepust	sklepienie ceglane/ łuk żelbetowy	27,47	2,50	1,70
2,834	przepust	sklepienie ceglane	6,40	1,50	11,05
3,080	przepust	otwarta, ściany boczne ceglane	3,80	0,40	0,45
3,189	przepust	otwarta, ściany boczne kamienne	3,30	0,90	0,45
3,221	przepust	rurowa betonowa 2x500mm	43,50	2x0,500	0,50
3,370	przepust	rurowa betonowa 2x500mm	48,00	2x0,500	0,50
3,470	przepust	rurowa betonowa 350mm	51,00	0,35	0,35
3,608	przepust	rurowa betonowa 2x500mm	11,80	2x0,500	0,50
3,719	przepust	rurowa betonowa 350mm	9,90	0,35	0,35
3,822	przepust	rurowa betonowa 350mm	9,90	0,35	0,35
3,889	przepust	rurowa betonowa 500mm	9,90	0,50	0,50
4,010	przepust	rurowa betonowa 500mm	6,20	0,50	0,50
4,223	przepust	rurowa betonowa 2x500mm	7,70	0,50	0,50
4,255	przepust	rurowa betonowa 350mm	8,30	0,35	0,35
4,419	przepust	sklepienie ceglane/ kamienny	7,50	1,50	1,95
4,861	przepust	sklepienie ceglane/ kamienny	4,70	3,50	2,60
5,579	przepust	sklepienie ceglane/ kamienny	10,50	1,50	1,23
6,076	przepust	rurowa betonowa 2x500mm	6,10	2x0,500	0,50
6,385	przepust	sklepienie ceglane/ kamienny	5,00	1,50	1,85
6,771	przepust	rurowa betonowa 500mm	10,30	0,50	0,50
7,226	przepust	sklepienie ceglane/ kamienny	4,20	3,50	2,80
7,729	most	Jednoprzęsłowa nitowana blachownica	33,50	22,87	6,30
9,207	przepust rurowy, żeliwny		19,800	0,550	

9,276	przepust betonowy otwarty	5,700	0,500	0,600
9,311	przepust rurowy, żeliwny		0,400	0,400
9,513	przepust betonowy otwarty	3,800	0,500	0,600
9,683	przepust betonowy otwarty	3,800	0,500	0,600
9,887	przepust rurowy, żeliwny	5,400	0,300	0,300
10,651	przepust rurowy, żeliwny	5,100	0,600	
11,065	przepust rurowy, żeliwny	4,700	0,400	
11,506	przepust rurowy, żeliwny	5,100	0,600	
11,823	przepust rurowy, żeliwny	7,300	0,300	
12,122	przepust betonowy otarty	7,900	0,450	0,950
12,439	przepust rurowy, żeliwny	6,700	0,400	
13,096	przepust rurowy, żeliwny	6,700	0,400	
13,634	przepust betonowy otwarty	4,200	0,500	0,850
14,063	przepust betonowy otwarty	13,000	0,650	0,600
14,449	most stalowy blachownica nitowana	59,300	15,000	
14,675	przepust betonowy rurowy	41,000	0,300	
14,793	przepust betonowy otwarty	6,500	0,450	
14,879	przepust sklepiiony żelbetowy	11,200	4,100	1,400
14,925	przepust sklepiiony żelbetowy	6,600	2,000	1,000
15,019	przepust rurowy, żeliwny	11,000	0,600	
15,244	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
15,302	przepust rurowy		0,400	
15,373	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
15,491	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
15,575	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
15,631	przepust płytowy betonowy	14,600	0,800	0,800
15,759	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
15,822	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500

15,884	przepust rurowy żeliwny	6,000	0,600	
15,944	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
16,012	przepust betonowy otwarty	5,460	0,900	0,500
16,072	przepust rurowy betonowy	5,460	0,700	0,500

9. Standard utrzymania

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

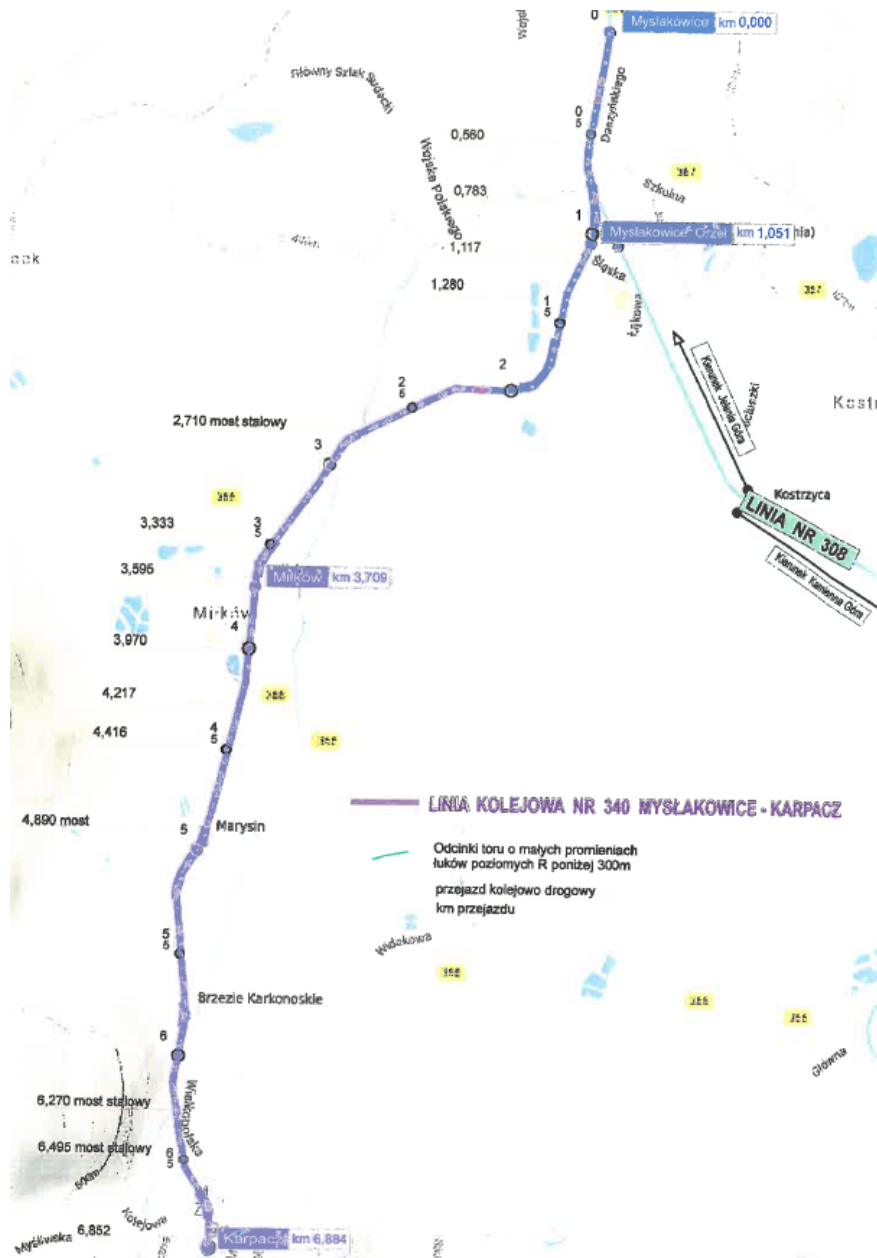
11. Maksymalna prędkość – 80 km/h
12. Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 317 wynosi 196 kN/oś
13. Skrajnia budowli – skrajnia typu SM-1
14. Nawierzchnia z szyn typu 49E1
15. Nawierzchnia klasyczna z podkładów betonowych PS-83 o rozstawie maksymalnie 70cm na podsypce tłuczniowej
16. Minimalny rozstaw osi torów - 3500 mm
17. Minimalna odległość urządzeń - 2200 mm od osi toru
18. Nominalna wysokość peronu - 550 mm, w odległości min, 1725 mm od osi toru
19. Minimalna długość peronów przystanków na linii – 85 metrów
20. Długość drogi hamowania – 500 metrów

F. 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 czynna
2. **Prędkość max:** 80 km/h
3. **Nacisk:** 196 kN/oś

4. Mapa lokalizacyjna



5. Lokalizacja przystanków:

- 1) **Mysłakowice** - km 0,000 - (30,377 lk 308) - peron dwukrawędziowy o długości 100 m, szerokości od 6,2 do 8m i wysokości 55 cm
- 2) **Mysłakowice Orzeł** - km 1,176 - peron o długości 85 m, szerokości 3,70 m i wysokości 55 cm,
- 3) **Miłków** - km 3,621 - peron o długości 100, szerokości 3,70 m i wysokości 55 cm,
- 4) **Karpacz** - km 6,908 - peron o długości 100, szerokości 3,70 m i wysokości 55 cm.

6. Położenie toru w planie:

Tor nr	Km początkowy	Km końcowy	Tor w planie	Długość [m]	Prędkość [km/h]
2	-0,247	-0,075	Prosta	172	40
2	-0,075	-0,012	Łuk prawy R=660	63	40
2	-0,012	0,064	Łuk prawy R=2060	76	40
2	0,064	0,107	Łuk prawy R=660	43	40
2	0,107	0,137	Krzywa przejściowa	30	40
2	0,137	0,146	Prosta	9	40
2	0,146	0,180	Łuk lewy R=300	34	40
2	0,180	0,226	Rozjazd nr 2 - 190	46	40
1	0,226	0,268	Łuk prawy R=1090	42	40
1	0,268	0,290	Prosta	22	40
1	0,290	0,316	Rozjazd nr 1 – 190	46	40
1	0,316	0,325	Prosta	9	40
1	0,325	0,358	Łuk lewy R=300	33	40
1	0,358	0,540	Prosta	188	60
1	0,540	0,570	Krzywa przejściowa	30	60
1	0,570	0,601	Łuk lewy R=335	31	60
1	0,601	0,645	Łuk lewy R=570	44	60
1	0,645	0,758	Łuk lewy R=380	113	60
1	0,758	0,788	Krzywa przejściowa	30	60
1	0,788	0,818	Krzywa przejściowa	30	60
1	0,818	0,955	Łuk prawy R=295	127	60
1	0,955	0,985	Krzywa przejściowa	30	60
1	0,985	1,030	Prosta	45	60
1	1,030	1,060	Krzywa przejściowa	30	60
1	1,060	1,103	Łuk prawy R=295	43	60
1	1,103	1,133	Krzywa przejściowa	30	70
1	1,133	1,235	Prosta	102	70
1	1,235	1,285	Krzywa przejściowa	50	70
1	1,285	1,320	Łuk lewy R=301	35	70
1	1,320	1,370	Krzywa przejściowa	50	70

1	1,370	1,620	Prosta	250	70
1	1,620	1,670	Krzywa przejściowa	50	70
1	1,670	1,908	Łuk prawy R=198	231	50
1	1,908	1,958	Krzywa przejściowa	50	70
1	1,958	2,091	Prosta	133	70
1	2,091	2,141	Krzywa przejściowa	50	70
1	2,141	2,284	Łuk lewy R=345	143	70
1	2,284	2,334	Krzywa przejściowa	50	70
1	2,334	2,729	Prosta	395	70
1	2,729	2,769	Krzywa przejściowa	40	70
1	2,769	2,848	Łuk lewy R=205	79	50
1	2,848	2,888	Krzywa przejściowa	40	80
1	2,888	2,918	Prosta	30	80
1	2,918	2,948	Krzywa przejściowa	30	80
1	2,948	2,981	Łuk prawy R=535	33	80
1	2,981	3,011	Krzywa przejściowa	30	80
1	3,011	3,438	Prosta	427	80
1	3,438	3,488	Krzywa przejściowa	50	80
1	3,488	3,562	Łuk lewy R=205	74	60
1	3,562	3,612	Krzywa przejściowa	50	80
1	3,612	4,040	Prosta	428	80
1	4,040	4,090	Krzywa przejściowa	50	80
1	4,090	4,126	Łuk prawy R=575	36	80
1	4,126	4,176	Krzywa przejściowa	50	80
1	4,176	4,775	Prosta	599	80
1	4,775	4,825	Krzywa przejściowa	50	80
1	4,825	4,902	Łuk prawy R=380	77	80
1	4,902	4,962	Krzywa przejściowa	60	80
1	4,962	4,992	Prosta	30	80
1	4,992	5,022	Krzywa przejściowa	30	80
1	5,022	5,188	Łuk lewy R=300	166	60
1	5,188	5,218	Krzywa przejściowa	30	80

1	5,218	5,696	Prosta	478	80
1	5,696	5,726	Krzywa przejściowa	30	80
1	5,726	5,824	Łuk prawy R=550	98	80
1	5,824	5,854	Krzywa przejściowa	30	80
1	5,854	6,063	Prosta	209	80
1	6,063	6,118	Krzywa przejściowa	55	80
1	6,118	6,189	Łuk lewy R=370	71	80
1	6,189	6,244	Krzywa przejściowa	55	80
1	6,244	6,475	Prosta	231	80
1	6,475	6,515	Krzywa przejściowa	40	80
1	6,515	6,621	Łuk lewy R=300	106	60
1	6,621	6,661	Krzywa przejściowa	40	60
1	6,661	6,701	Prosta	40	60
1	6,701	6,751	Krzywa przejściowa	50	60
1	6,751	6,851	Łuk prawy R=180	100	40
1	6,851	7,052	Prosta	106	40

7. Położenie toru w profilu:

Tor nr	Km początkowy	Km końcowy	Pochylenie [‰]	Rodzaj
2	-0,247	0,238	2,00	Wzniesienie
1	0,238	0,280	15,34	Wzniesienie
1	0,280	0,600	16,94	Wzniesienie
1	0,600	0,820	16,26	Wzniesienie
1	0,820	1,100	15,43	Wzniesienie
1	1,100	1,300	10,91	Wzniesienie
1	1,300	1,700	19,20	Wzniesienie
1	1,700	1,950	9,32	Wzniesienie
1	1,950	2,143	1,10	Spadek
1	2,143	2,538	10,59	Spadek
1	2,538	2,681	9,46	Wzniesienie
1	2,681	2,771	1,70	Wzniesienie

1	2,771	3,061	18,96	Wzniesienie
1	3,061	3,221	13,30	Wzniesienie
1	3,221	3,391	14,93	Wzniesienie
1	3,391	3,521	18,12	Wzniesienie
1	3,521	3,641	33,30	Wzniesienie
1	3,641	3,841	5,09	Wzniesienie
1	3,841	3,971	32,19	Wzniesienie
1	3,971	4,221	29,23	Wzniesienie
1	4,221	4,421	26,96	Wzniesienie
1	4,421	4,841	28,15	Wzniesienie
1	4,841	5,121	33,23	Wzniesienie
1	5,121	5,300	39,62	Wzniesienie
1	5,300	5,655	40,18	Wzniesienie
1	5,655	5,750	10,27	Wzniesienie
1	5,750	6,120	44,09	Wzniesienie
1	6,120	6,240	50,79	Wzniesienie
1	6,240	6,350	43,53	Wzniesienie
1	6,350	6,600	42,65	Wzniesienie
1	6,600	6,850	45,28	Wzniesienie
1	6,850	7,052	2,00	Wzniesienie

8. Wykaz przejazdów kolejowych:

L.p.	Km. Lk 340	Kat. Przej.	Km. Lk 308	Przejazd	Ilość kpl. CBP	Pow. asfaltu	Nazwa drogi
1	0,560	C	29,814	dwutorowy	3+3=6	60 m ²	Szkolna
2	0,783	C	29,603	dwutorowy	5+5=10	50 m ²	Daszyńskiego
3	1,117	C	-----	jednotorowy	3	40 m ²	Śląska
4	1,276	C	-----	jednotorowy	6	72 m ²	Daszyńskiego
5	3,190	F	-----	jednotorowy	2	16 m ²	Wiśniowa
6	3,332	F	-----	jednotorowy	2	16 m ²	Wiśniowa
7	3,593	C	-----	jednotorowy	2	16 m ²	Kolejowa
8	3,969	C	-----	jednotorowy	2	36 m ²	Nowowiejska
9	4,217	D	-----	jednotorowy	2	25 m ²	Szkolna
10	4,416	D	-----	jednotorowy	2	25 m ²	Spacerowa
11	6,849	C	-----	jednotorowy	3	150 m ²	Kolejowa

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
SJ03	Przepust betonowy otwarty	13,00	0,65	0,60	421,90	420,50	rów
5,678	Most stalowy, blachownica nitowana jazda górą	59,30	15,00		420,81	424,13	rzeka Kwisa
5,913	Przepust rurowy betonowy	41,00	0,30		428,71	429,36	rów
6,031	Przepust betonowy otwarty	6,50	0,45		431,58	423,43	rów
6,117	Przepust sklepiony żelbet.	11,20	4,10	1,40	431,41	434,14	strumyk
6,163	Przepust sklepiony żelbet.	6,60	2,00	1,00			rów

6,257	Przepust rurowy żeliwny	11,00	0,60		433,77	437,14	rów
6,482	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	442,55	441,88	rów
6,611	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	444,26	445,09	rów
6,729	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	447,26	448,07	rów
6,813	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	449,35	449,83	rów
6,869	Przepust płytowy betonowy	14,60	0,80	0,80	447,23	451,50	rów
6,997	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	453,92	454,72	rów
7,060	Przepust betonowy otwarty	5,46	0,90	0,50	455,42	457,86	rów
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. Skrajnia budowli: SM-1

11. 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 49E1
- 5) Nawierzchnia klasyczna z podkładów betonowych PS-83 o rozstawie maksymalnie 70 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

G. Linia kolejowa nr 345 Kamienna Góra – Piszczowice ok km 1,780 – 3,040 -odcinek wykazany w programie

1. Charakterystyka eksploatacyjna linii kolejowej

- linia kolejowa jednotorowa,
- nieczynna
- prędkość maksymalna – 80 km/h,
- nacisk osi 196 kN/oś

2. Mapa lokalizacyjna



3. Lokalizacja przystanków osobowych i stacji.

- **P.o. Pisarzowice (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 na linii nr 345 w km 1,780 – 7,900 Kamienna Góra – Pisarzowice-
cały odcinek:

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 sklepienie 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 płyta 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 złączy szynowych, szyn i odbojnic, konserwacji elementów stalowych, nawierzchni chodników służbowych, filarów, przyczółków oraz skrzydeł mostów. Wszystkie przepusty należy udźwignąć, naprawić ściany boczne przepustów otwartych oraz rowy dopływające do przepustów i rowy odpływowe od przepustów. Zbudować 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 m.b.

2/ wiadukt w km 3,034 – 80 m.b.

3/ most w km 5,627 – 80 m.b.

8. Standard utrzymania linii

- Maksymalna prędkość – 80 km/h
 - Dopuszczalny nacisk osi na całej długości linii kolejowej nr 345 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.

H. Linia kolejowa nr 302 Strzegom – Marciszów ok km 44,835 do 56,80 km

1. Charakterystyka eksploatacyjna:

- linia kolejowa nr 302, linia jednotorowa, tor klasyczny, nawierzchnia S49.

- parametry techniczne:

- prędkość pociągów pasażerskich $V = 80 \text{ km/h}$
- 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, przęsta 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 powtórniego 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 zezłomować. Podkłady betonowe i drewniane należy zutylizować nie nadają się do powtórniego użycia. Złączki torowe tylko niewielka ilość nadaje się do wykorzystania jako przytwierdzenie odbojnic, większość skorodowana nie nadaje się do powtórniego użycia, należy zezłomować. 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

l.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 zachwaszczony i zarośnięty 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 inżynieryjne.

Wszystkie obiekty inżynieryjne wymagają przeprowadzenie ekspertyzy technicznej. Na jej podstawie zostanie sporządzony zakres naprawy: wymiany mostownic, wymiany stalowych elementów konstrukcyjnych mostów i wiaduktów, uzupełnienia złączy 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 przęśla jezdnego.

Wykaz obiektów inżynieryjnych

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 płytowy 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 płytowy 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 płytowy żelbet, kamień
8	44,408	przepust	mb	11,25	1899	11,25/1,30x1,50 płytowy 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 płytowy żelbet, kamień
13	46,165	przejście po torami	mb	24,8	1960	24,80/2,38x2,97 płytowy żelbet
14	46,525	przepust	mb	8,53	1895	8,53/1,50x1,00-I- płytowy żelbet 8,53/1,50x1,00-II- płytowy 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 płytowy 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 płytowy kamienny
38	54,196	przepust	mb	12	1889	12,00/0,60x1,00 płytowy kamienny
39	54,379	przepust	mb	25,75	1889	25,75/1,05x0,75 płytowy 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 płytowy kamienny
42	56,055	przepust	mb	13,8	1889	13,80/1,00x0,60 płytowy kamienny
43	56,318	przepust	mb	61,7	1889	59/1,00x0,60 płytowy kamienny
44	56,560	przepust	mb	21,1	1889	24,10/0,60x0,70 płytowy 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	płytowy żelbetowy
51	57,908	przepust	mb	7,15	1889	płytowy żelbetowy
52	58,081	przepust	mb	7,45	1889	płytowy żelbetowy
53	58,214	przepust	mb	15,4	1889	płytowy 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	płytowy 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, dyłina 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 Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie.

DANE PRZEJAZDÓW

I.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/ wojewódzka
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	Nagórniki – 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

I. Linia kolejowa nr 283 Jelenia Góra – Lwówek Śląski od km 2,140 do 33,100 km

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

2. Charakterystyka układu torowego

Układ torów w planie.

Linia kolejowa Nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski położona jest na terenie wyżynnym i podgórskim (Sudety Zachodnie, Pogórze Izerskie), biegnie zarówno w nasypach (niskich i wysokich), w przekopach (zarówno płytkich jak i głębokich – wąwozach skalnych) oraz na półkach skalnych. Linia przebiega zarówno przez tereny rolnicze jak i tereny zurbanizowane (rejon Jeleniej Góry). W lokalizacji od km 10,700 do km 11,500 tor biegnie wzdłuż Jeziora Pilchowickiego, równoległe do toru (w bezpośrednim sąsiedztwie) usytuowana jest droga o nawierzchni asfaltowej i z kostki kamiennej.

Odcinki proste stanowią 47,6% długości linii. Odcinki toru w łukach i krzywych przejściowych stanowią 52,4% długości linii. Promienie łuków poziomych zmieniają się w zakresie od $R=231\text{m}$ do $R=8000\text{m}$. Łuki poziome o promieniach $R \leq 300\text{m}$ wraz z krzywymi przejściowymi występują na długości 5836m.

Na długości stacji Wleń zabudowane są: tor główny dodatkowy nr 2 oraz tor boczny nr 3 wraz z żeberkiem ochronnym wzdłuż którego zlokalizowana jest rampa ładunkowa czołowo - boczna. Na stacji zabudowano 5 szt. rozjazdów zwyczajnych. W torze nr 3 zabudowano wykolejnicę. Na stacji występują 2 perony jednokrawędziowe wyspowe – dojście do peronów przejściami w poziomie szyn.

Lwówek Śląski to dawna czterokierunkowa stacja węzłowa, na której spotykały się lokalne linie kolejowe z Jeleniej Góry, Zebrzydowej, Jerzmanic Zdroju oraz Gryfowa Śląskiego. Obecnie stacja jest nieczynna - wstrzymany ruch na obu liniach kolejowych. Na długości stacji znajdują się cztery tory główne połączone rozjazdami zwyczajnymi i krzyżowymi (6 szt. rozjazdów zwyczajnych, 2 rozjazdy krzyżowe, 1 rozjazd skupiony). Na długości stacji występują dwa perony dwukrawędziowe wyspowe. Dojście do peronów od strony dawnego budynku dworca przejściem podziemnym – obecnie zamkniętym dla ruchu oraz przejściami w poziomie szyn.

Na długości dawnej ładowni Pilchowice Nieleśtno zabudowany jest tor boczny wzdłuż którego zlokalizowano rampę ładunkową. Tor odgałęzia się od toru głównego zasadniczego dwoma rozjazdami zwyczajnymi. W torze bocznym zabudowano dwie wykolejnice. Na długości dawnej ładowni występuje jeden peron wyspowy jednokrawędziowy. Dojście do peronu od strony budynku dworca przejściem w poziomie szyn przez tor boczny.



Układ toru w profilu.

Istniejące pochylenie podłużne niwelety toru linii kolejowej Nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski od km 2,140 do km 33,316 zmienia się w zakresie od $i=0,00\%$ do $i=19,07\%$. Długości jednostajnych pochyłeń niwelety zmieniają się w zakresie od 100m do 1300m. Załomy niwelety w miejscach tego wymagających wyłagodzono łukami pionowymi o promieniach od $R=2500\text{m}$ do $R=14814\text{m}$ – najczęściej zastosowano promienie $R=5000\text{m}$ i $R=10000\text{m}$.

3. Obiekty inżynieryjne.

- Na długości linii kolejowej Nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski od km 2,140 do km 33,316 znajduje się 128 obiektów inżynieryjnych:
- mosty – 7 szt.,
- przepusty - 77 szt.,
- przejścia pod torami – 1 szt.,
- ściany oporowe – 34 szt.,
- tunele – 3 szt.,
- wiadukty – 6 szt.



4. Przejazdy kolejowo – drogowe

Na linii kolejowej Nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski znajdują się 22 przejazdy kolejowo - drogowe. Przejazdy w przeważającej większości kategorii D (16 szt.), zabudowane w ciągu dróg polnych stanowiących dojazdy do pól. Przejazd kategorii C - 1 szt. (Wleń ul. Osiedlowa), przejazd kat. A – 1 szt. (Lwówek Śląski ul. Betleja), przejazdy kategorii B – 3 szt. – bez dróg rogatek (pozostały napędy od rogatek). Przejazdy kategorii A, B i C w ciągu dróg z nawierzchnią asfaltową. W km 25+989 zabudowany jest przejazd kat. F obsługiwany przez Użytkownika. Na profilu urzędowym linii kolejowej Nr 283 brak jest przejazdów w km 9,785 i 12,629 użytkowanych obecnie jako dojazdy do pól i do posesji.

5. Nawierzchnia torowa.

Szyny- Na długości linii kolejowej Nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski od km 2,140 do km 33,316 ułożona jest nawierzchnia torowa wykonania z szyn S49 (49E1). Szyny wyprodukowane w 1975 roku. Szyny na przeważającym odcinku długości 25m, połączone na łuki 4-otworowe podparte na podwójnych podkładach podłączowych drewnianych. Przytwierdzenia typu K na wkrętach i śrubach stopowych. Zużycie główek szyn pionowe i poziome do 4mm – na prostych odcinkach toru, na długości toru w łukach poziomych zużycie toków zewnętrznych przekracza normatywy. W kilku lokalizacjach na długości linii kolejowej nr 283 brak pojedynczych szyn (najprawdopodobniej ukradzione), na łącznej długości około 150m (stan na dzień opracowania). Na długości torów ułożonych w łukach i krzywych przejściowych o promieniu $R \leq 300m$ wzdłuż szyny wewnętrznej zabudowano prowadnice szynowe, tzw. gajcówki. Na długości obiektów inżynierskich tego wymagających zabudowane odbojnice.



Podkłady - na długości linii kolejowej Nr 283 na odcinku Jelenia Góra – Lwówek Śląski od km 2,140 do km 33,316 ułożona jest nawierzchnia torowa wykonania z podkładów:

- drewnianych sosnowych,
- betonowych INBK,

Rozstaw podkładów – co ok.65cm.

Podkłady drewniane sosnowe zabudowane są w torze szlakowym na całej długości odcinka linii kolejowej nr 283 od km 2,140 do km 33,316, w torze bocznym na stacji Wleń oraz we wszystkich torach stacyjnych stacji Lwówek Śląski. Łącznie na długości 33,290 km toru.

Nawierzchnia na podkładach betonowych zabudowana została:

- w torze bocznym dawnej ładowni Pilchowice Nielestno,
- w torze głównym dodatkowym stacji Wleń,

łącznie na długości 0,670 km toru.

Stan podkładów drewnianych kwalifikuje je do natychmiastowej wymiany: podkłady są spróchniałe, występują liczne pęknięcia podłużne i poprzeczne. Przy granicznej trwałości podkładów wynoszącej 21 lat podkłady są w stanie całkowitego zużycia. Istniejące podkłady INBK których rok produkcji nie jest możliwy do ustalenia, (zapewne pochodzą z lat 80-tych XX wieku) - przy granicznej trwałości podkładów wynoszącej 40 lat ich przydatność do użytkowania jest mocno wątpliwa.

6. Obiekty budowlane – perony

- km 3+519,00 – przystanek Jeżów Sudecki – peron niski, jednokrawędziowy, długość peronu 200m, krawędź z bloków kamiennych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok. 2,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą;



- km 7+325,72 – przystanek Siedlęcín – dwa perony jednokrawędziowe:
Peron nr 1 - peron niski, jednokrawędziowy, przy dawnym budynku stacyjnym, długość peronu 180m,



Peron nr 2 - peron niski, jednokrawędziowy, zabudowany na dawnym międzytorzu, długość peronu 180 m, szerokość peronu ok. 2,5m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą; peron na długości toru w odcinku prostym



- km 11+168,50 – przystanek Pilchowice Zaporą – peron niski, jednokrawędziowy, długość peronu 200m, krawęż z bloków kamiennych na fundamencie betonowym, szerokość peronu 1,80 – 3,00m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie na początkowym i końcowym odcinku porośnięty trawą.



- km 14+815,85 – przystanek Pilchowice Nielestno – peron niski, jednokrawędziowy, wyspowy zabudowany na międzytorzu 1-2, długość peronu 200m, krawędź z bloków kamiennych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.2,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą,



- km 18+004,10 – stacja Wleń – dwa perony jednokrawędziowe:

Peron nr 1 - peron niski, jednokrawędziowy, wyspowy, zabudowany na międzytorzu 1-3, długość peronu 230m, krawędź z bloków kamiennych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.2,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą. Peron nr 2 - peron niski, jednokrawędziowy, zabudowany na międzytorzu 1-2, długość peronu 250m, krawędź z bloków kamiennych i betonowych 25/30/100-200-300cm na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.2,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą.



- km 22+931,28 – przystanek Marczów – dwa perony jednokrawędziowe:

Peron nr 1 - peron niski, jednokrawędziowy, przy dawnym budynku stacyjnym, długość peronu 170m, krawędź z bloków kamiennych/betonowych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.3,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą;

Peron nr 2 - peron niski, jednokrawędziowy, zabudowany na dawnym, długość peronu 150m, krawędź z bloków kamiennych/ betonowych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.2,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą



- km 26+633,20 – przystanek Dębowy Gaj – dwa perony jednokrawędziowe.

Peron nr 1 - niski, jednokrawędziowy, wyspowy zabudowany na dawnym międzytorzu, długość peronu 170m, krawędź z bloków kamiennych/ betonowych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.3,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą. Peron nr 2 - niski, jednokrawędziowy, długość peronu 170m, krawędź z bloków kamiennych/ betonowych 200cm na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok.2,0m, nawierzchnia peronu gruntowa – obecnie porośnięty trawą.



km 32+636,40 – stacja Lwówek Śląski

Peron nr 1 - peron niski dwukrawędziowy, wyspowy, długość peronu 235m, krawędź peronu z bloków kamiennych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok. 5,90m, nawierzchnia peronu z płytek betonowych na długości wiaty peronowej oraz gruntowa – obecnie porośnięta trawą na pozostałej długości peronu.

Peron nr 2 - peron niski, dwukrawędziowy, wyspowy, długość peronu 230m, krawędź peronu z bloków kamiennych na fundamencie betonowym, szerokość peronu ok. 6,70m, nawierzchnia peronu z płytek betonowych na długości wiaty peronowej oraz gruntowa – obecnie porośnięta trawą na pozostałej długości peronu



7. Przejazdy kolejowo - drogowe

L.p.	Km przejazdu	Kategoria przejazdu	Rodzaj drogi (szerokość)	Nawierzchnia przejazdu	Oznakowanie przejazdu
1	2+427,20	D	Gruntowa (2,0); tor na długości przejazdu w odcinku prostym	brak płyt przejazdowych	Brak, obecnie ścieżka rowerowa
2	3+352,85	B Jeżów Sudecki ul. Długa	Asfaltowa (6,0); tor na długości przejazdu w odcinku prostym	3 kpl. płyt CBP	Sygnalizacja świetlna (4 szt.) i 2 napędy od rogatek (rogatek brak)

3	3+962,00	D Jeżów Sudecki ul. Malinowa	Gruntowa (3,0); tor na długości przejazdu w krzywej prześciowej łuku R=355m	2 kpl. płyt CBP	Brak
4	4+963,30	D	gruntowa (4,0); tor na długości przejazdu w odcinku prostym	2 kpl. płyt CBP	Brak
5	6+515,40	D Siedlęcin ul. Polna	Asfaltowa (3,0)/ gruntowa (3,0) – dojazd do pastwiska; tor na długości przejazdu w odcinku prostym	2 płyty CBP - wewnętrzne	Brak
6	9+785	D	Gruntowa (5,0) – dojazd do pól; tor na długości	Brak	Brak, przejazd nie uwzględniony na
7	12+629	D	Gruntowa (3,0) – dojazd do posesji; tor na długości przejazdu w krzywej prześciowej łuku R=487m	2 kpl. płyt CBP	1 x znak STOP, przejazd nie uwzględniony na profilu urzędowym
8	15+544,00	D	Gruntowa (3,5); tor na długości przejazdu w odcinku prostym	Brak	Sygnalizacja światlna (4 szt.) i 2 napędy od rogatek (rogatek brak)
9	17+082,20	C Wleń Osiedle Południowe	Asfaltowa (5,0); tor na długości przejazdu w odcinku prostym	2 kpl. płyt CBP	Sygnalizacja światlna (4 szt.)

10	18+268,00	B Wleń ul. Wojska Polskiego	Asfaltowa (6,0); tor na długości przejazdu w łuku poziomym R=3302m	4 kpl. płyt CBP	Sygnalizacja światlna (4 szt.) i 3 napędy od rogatek (rogatek brak), 3 lampy oświetleniowe, kamera
11	19+534,85	D	Grunтова (4,0); tor na długości przejazdu w krzywej przejściowej łuku R=302m	Brak	Przejazd nie użytkowany – do likwidacji

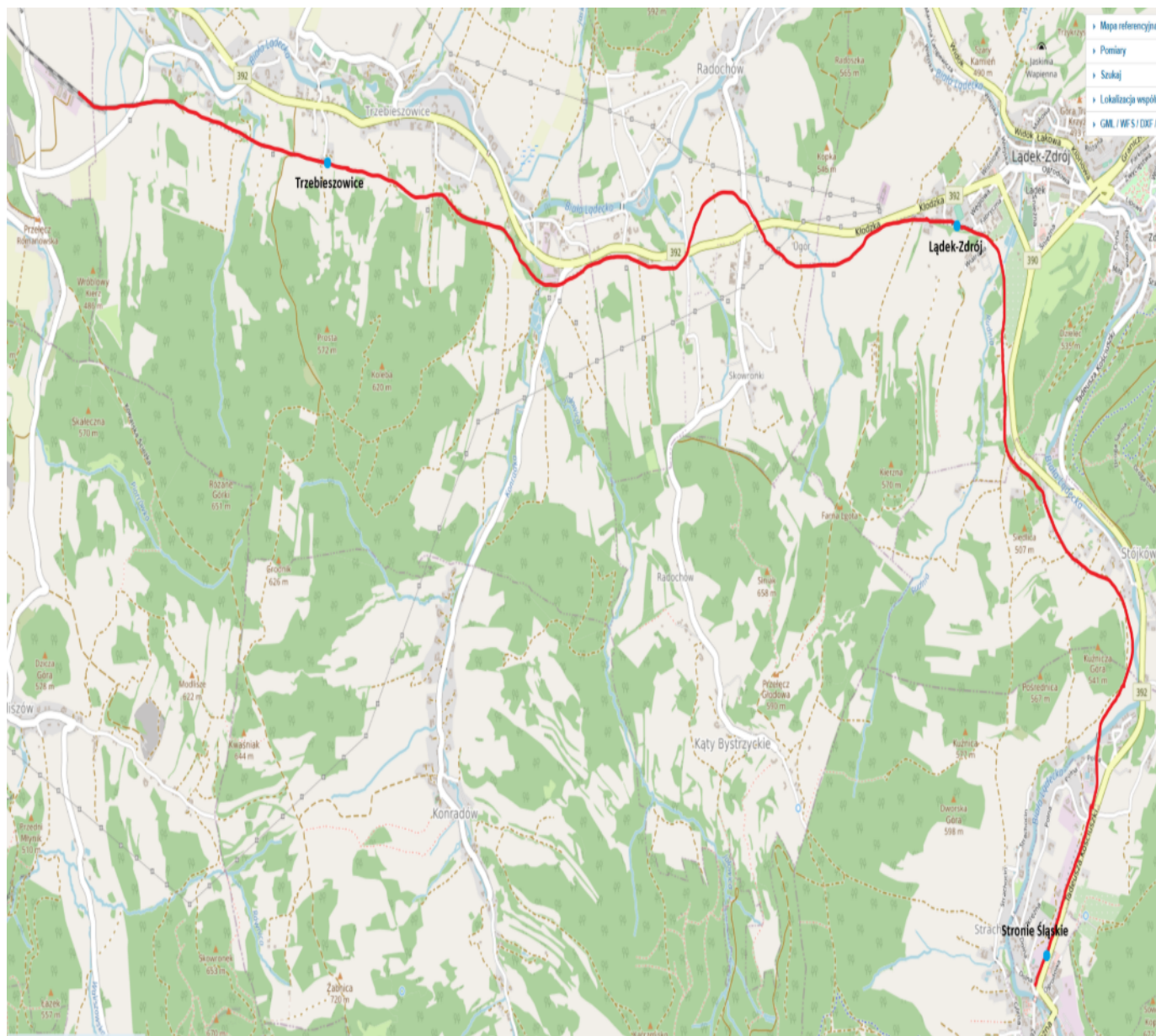
12	22+107,95	D	Grunтова (4,0); tor na długości przejazdu w łuku poziomym R=645m	2 kpl. płyt CBP	Brak
13	22+794,15	D Marczów	Asfaltowa (5,5); tor na długości przejazdu łuku poziomym R=259m	Brak płyt - przejazd z prowadnicami, nawierzchnia asfaltowa	2 x krzyż Św. Andrzeja, 1 lampa oświetleniowa
14	23+517,95 tor na	D Gruntowa długości przejazdu	(4,0); 2 wewnętrzne w odcinku	prostym	
15	25+989,20	F	Grunтова (4,0); tor na długości przejazdu w krzywej przejściowej łuku poziomego R=335m	2 kpl. płyt CBP	Brak; rogatek zamykane przez użytkownika przejazdu
16	26+513,50	D Dębowy Gaj	Asfaltowa (4,0); tor na długości przejazdu w	Dylina drewniana pomiędzy tokami	2 x krzyż Św. Andrzeja, 1 nieczynna lampa
			krzywej przejściowej łuku poziomego R=445m	szynowymi	oświetleniowa żerdź drewniana

17	27+646,90	D	Gruntowa (4,0); tor na długości przejazdu w odcinku prostym	2 kpl. płyt CBP	Brak
18	31+367,00	D Lwówek Śląski ul. Graniczna	Gruntowa utwardzona tłuczniem (3,5); tor na długości przejazdu w łuku poziomym R=590m	2 kpl. płyt CBP	1 x krzyż Św. Andrzeja, 2 x znak STOP
19	31+887,50	D Lwówek Śląski ul. Budowlanych	Asfaltowa	Brak płyt przejazdowych	krzyż Św. Andrzeja,
20	32+343,20	B Lwówek Śląski ul. Kilińskiego	Asfaltowa (5,0 – 6,0); tor na długości przejazdu w łuku poziomym R=4000m	2 kpl. płyt CBP	2 x krzyż Św. Andrzeja, 2 napędy od rogatek (rogatek brak), 2 lampy oświetleniowe; w ciągu tej samej ulicy w odległości około 10m przejazd kolejowo – drogowy w ciągu nieczynnego toru bocznowego

21	32+540,80	A Lwówek Śląski ul. Betleja	Asfaltowa (7,0), przejazd przez 4 tory, obustronne chodniki szerokości 2,0m; tory na długości przejazdu łukach poziomych o różnych promieniach	Brak płyt przejazdowych; nawierzchnia asfaltowa kątownikami stalowymi dla uzyskania normatywnego rowka	4 x krzyż Św. Andrzeja, 4 napędy od rogatek (rogatek brak), 4 sygnalizatory świetlne, 2 lampy oświetleniowe; w bezpośrednim sąsiedztwie przejazdu nastawnia LŚ
22	33+277,60 Lwówek Śląski ul.	D Działkowa	Grunтова 2 utwardzona (5,0); tor na przejazdu w R=4545m; przejazd przez kolejowych	kpl. płyt CBP kruszywem długości łuku poziomym tory dwóch linii	1 krzyż Św. Andrzeja; w ciągu tej samej ulicy w odległości około 10m przejazd kolejowo – drogowy w ciągu nieczynnego toru linii kolejowej nr274 Legnica – Pobiedna do Jerzmanic Zdrój

J. Linia kolejowa nr 322 Kłodzko Nowe– Stronie Śląskie od km 9,700 do 24,622 km

- Rodzaj linii:** linia kolejowa normalnotorowa, jednotorowa, znaczenia miejscowego, niezelektryfikowana, linia nieczynna
Prędkość max: 80 km/h
Nacisk: 196 kN/oś



2. Położenie toru w planie:

Tor w planie					
I.p.	Opis	Km początkowy	Km końcowy	Długość (m)	Promień łuku (m)
1.	prosta	9,700	9,840	140	
2.	krzywa przejściowa	9,840	9,920	120	
3.	łuk lewy	9,920	10,010	90	290
4.	krzywa przejściowa	10,010	10,090	80	
5.	prosta	10,090	10,500	410	
6.	krzywa przejściowa	10,500	10,560	60	
7.	łuk prawy	10,560	10,680	120	490
8.	krzywa przejściowa	10,680	10,740	60	
9.	prosta	10,740	11,470	730	
10.	krzywa przejściowa	11,470	11,510	40	
11.	łuk lewy	11,510	11,550	40	550

12.	krzywa przejściowa	11,550	11,590	40	
13.	prosta	11,590	12,730	1140	
14.	łuk prawy	12,730	12,870	140	260
15.	prosta	12,870	12,940	70	
16.	krzywa przejściowa	12,940	13,020	80	
17.	łuk lewy	13,020	13,130	110	520
18.	krzywa przejściowa	13,130	13,170	40	
19.	prosta	13,170	13,200	30	
20.	łuk prawy	13,200	13,240	40	700
21.	łuk prawy	13,240	13,370	130	290
22.	krzywa przejściowa	13,370	13,450	80	
23.	prosta	13,450	13,500	50	
24.	krzywa przejściowa	13,500	13,560	60	
25.	łuk lewy	13,560	13,600	40	315
26.	krzywa przejściowa	13,600	13,660	60	
27.	prosta	13,660	13,840	180	
28.	krzywa przejściowa	13,840	13,900	60	
29.	łuk prawy	13,900	14,060	160	300
30.	krzywa przejściowa	14,060	14,140	80	
31.	prosta	14,140	14,210	70	
32.	krzywa przejściowa	14,210	14,290	80	
33.	łuk lewy	14,290	14,620	330	300
34.	krzywa przejściowa	14,620	14,700	80	
35.	prosta	14,700	14,870	170	
36.	krzywa przejściowa	14,870	14,910	40	
37.	łuk prawy	14,910	14,960	50	1000
38.	krzywa przejściowa	14,960	15,000	40	
39.	prosta	15,000	15,030	30	
40.	krzywa przejściowa	15,030	15,100	70	
41.	łuk prawy	15,100	15,180	80	300
42.	krzywa przejściowa	15,180	15,240	60	
43.	prosta	15,240	15,540	300	
44.	krzywa przejściowa	15,540	15,620	80	
45.	łuk lewy	15,620	15,950	330	300
46.	krzywa przejściowa	15,950	16,030	80	
47.	prosta	16,030	16,060	30	
48.	krzywa przejściowa	16,060	16,130	70	
49.	łuk prawy	16,130	16,730	600	300
50.	krzywa przejściowa	16,730	16,800	70	
51.	prosta	16,800	16,830	30	
52.	krzywa przejściowa	16,830	16,890	60	
53.	łuk lewy	16,890	17,000	110	310
54.	krzywa przejściowa	17,000	17,060	60	

55.	prosta	17,060	17,120	60	
56.	krzywa przejściowa	17,120	17,190	70	
57.	łuk lewy	17,190	17,290	100	310
58.	krzywa przejściowa	17,290	17,360	70	
59.	prosta	17,360	17,690	330	
60.	krzywa przejściowa	17,690	17,770	80	
61.	łuk lewy	17,770	17,890	120	310
62.	krzywa przejściowa	17,890	17,970	80	
63.	prosta	17,970	18,010	400	
64.	krzywa przejściowa	18,010	18,070	60	
65.	łuk prawy	18,070	18,150	80	310
66.	krzywa przejściowa	18,150	18,220	70	
67.	prosta	18,220	18,350	130	
68.	krzywa przejściowa	18,350	18,410	60	
69.	łuk prawy	18,410	18,480	70	350
70.	krzywa przejściowa	18,480	18,540	60	
71.	prosta	18,540	19,090	550	
72.	łuk prawy	19,090	19,480	390	300
73.	krzywa przejściowa	19,480	19,550	70	
74.	prosta	19,550	20,380	830	
75.	krzywa przejściowa	20,380	20,440	60	
76.	łuk lewy	20,440	20,730	290	300
77.	krzywa przejściowa	20,730	20,790	60	
78.	krzywa przejściowa	20,790	20,860	70	
79.	łuk prawy	20,860	21,010	150	300
80.	krzywa przejściowa	21,010	21,080	70	
81.	prosta	21,080	21,410	330	
82.	krzywa przejściowa	21,410	21,480	70	
83.	łuk lewy	21,480	21,610	130	300
84.	krzywa przejściowa	21,610	21,680	70	
85.	prosta	21,680	21,730	50	
86.	krzywa przejściowa	21,730	21,800	70	
87.	łuk prawy	21,800	21,900	100	300
88.	krzywa przejściowa	21,900	21,950	50	
89.	prosta	21,950	21,980	30	
90.	krzywa przejściowa	21,980	22,040	60	
91.	łuk prawy	22,040	22,090	50	310
92.	krzywa przejściowa	22,090	22,140	50	
93.	prosta	22,140	22,190	50	
94.	krzywa przejściowa	22,190	22,250	60	
95.	łuk prawy	22,250	22,440	190	300
96.	krzywa przejściowa	22,440	22,500	60	
97.	prosta	22,500	22,540	40	

98.	krzywa przejściowa	22,540	22,600	60	
99.	łuk prawy	22,600	22,640	40	270
100.	krzywa przejściowa	22,640	22,700	60	
101.	prosta	22,700	22,770	70	
102.	krzywa przejściowa	22,770	22,850	80	
103.	łuk lewy	22,850	22,990	140	300
104.	krzywa przejściowa	22,990	23,070	80	
105.	prosta	23,070	23,220	150	
106.	krzywa przejściowa	23,220	23,320	100	
107.	łuk prawy	23,320	23,360	40	310
108.	krzywa przejściowa	23,360	23,440	80	
109.	prosta	23,440	24,622	1182	

Pochylenia			
od km	do km		[%]
9,588	9,920	wzniesienie	11,20
9,920	10,160	wzniesienie	3,50
10,160	10,658	wzniesienie	5,50
10,658	10,851	wzniesienie	6,70
10,851	11,042	wzniesienie	12,60
11,042	11,747	poziom	0,00
11,747	12,000	wzniesienie	1,50
12,000	12,212	wzniesienie	0,80
12,212	12,606	poziom	0,00
12,606	13,235	wzniesienie	7,10
13,235	13,768	wzniesienie	14,60
13,768	14,242	wzniesienie	3,50
14,242	14,400	wzniesienie	14,10
14,400	14,733	wzniesienie	15,50
14,733	15,280	wzniesienie	13,70
15,280	15,570	wzniesienie	0,40
15,570	15,700	wzniesienie	12,00
15,700	15,836	wzniesienie	14,50
15,836	16,152	poziom	0,00
16,152	16,967	wzniesienie	14,40
16,967	17,579	wzniesienie	14,10
17,579	17,669	wzniesienie	16,00
17,669	18,000	wzniesienie	14,40
18,000	18,283	wzniesienie	13,80
18,283	18,600	poziom	0,00
18,600	18,800	wzniesienie	0,40
18,800	19,294	spadek	0,20
19,294	19,400	wzniesienie	10,50
19,400	20,100	wzniesienie	16,80
20,100	20,300	wzniesienie	16,00
20,300	20,663	wzniesienie	16,60

20,663	20,900	spadek	0,30
20,900	21,600	poziom	0,00
21,600	21,863	wzniesienie	0,30
21,863	22,272	spadek	0,50
22,272	22,522	wzniesienie	0,90
22,522	22,863	poziom	0,00
22,863	22,939	wzniesienie	14,00
22,939	23,085	poziom	0,00
23,085	23,236	wzniesienie	4,80
23,236	23,633	wzniesienie	10,60
23,633	23,825	wzniesienie	12,10
23,825	24,195	wzniesienie	14,50
24,195	24,348	wzniesienie	2,10
24,348	24,624	poziom	0,00

SZYNY:

km 9,700 – 12,100: szyny typu S49 z 1982 roku o zużyciu pionowym 2mm do 3mm i bocznym 8mm do 12mm,

km 12,100 – 12,400: szyny typu S49 z 1977 roku o zużyciu pionowym 2mm do 3mm i bocznym 1mm do 3mm,

km 12,400 – 14,300: szyny S49 z 1982 roku o zużyciu pionowym do 3mm i zużyciu bocznym do 11mm,

km 14,300 – 15,710: szyny S42 z 1956 roku o zużyciu pionowym 8mm bocznym 2mm,

km 15,710 – 15,865: str. P szyny S49 z roku 1986 o zużyciu pionowym 10mm i bocznym 1mm str. L szyny S42 z roku 1956 o zużyciu pionowym 10mm i bocznym 1 mm,

km 15,865 – 15,895: szyny S49 z 1986 roku o zużyciu pionowym 1mm i bocznym 1mm,

km 15,895 – 16,065: szyny S42 z 1957 roku o zużyciu pionowym 10mm , bocznym 13mm km,

16,065 – 16,420: szyny S42 z 1957 roku o zużyciu pionowym 10mm i bocznym 3mm,

km 16,420 – 16,820: szyny S42 z 1956 roku o zużyciu pionowym 10mm i bocznym 1mm,

km 16,820 – 16,870: szyny S49 z 1969 roku o zużyciu pionowym 2mm i bocznym 1mm,

km 16,870 – 17,030: str. P szyny S49 z 2001 roku o zużyciu pionowym 1mm i bocznym 1mm, str. L szyny S42 z 1956 roku o zużyciu pionowym 10mm i bocznym 3mm,

km 17,030 – 18,586: szyny S42 z 1956 roku o zużyciu pionowym 10mm i bocznym do 13mm,

km 18,586 – 19,100: szyny S49 z 1985 roku o zużyciu pionowym 2mm i bocznym 12mm,

km 19,100 – 20,900: szyny S42 z 1957 roku o zużyciu pionowym 7mm i bocznym 11 mm,

km 20,900 – 24,622: szyny S49 z 1939/50/59/65 roku o zużyciu pionowym od 2mm do 14mm, bocznym od 3mm do 18mm.

PODKŁADY:

Drewniane – Sosnowe typu IIB (0,24x0,15x2,60m) na odcinkach od km 9,840 do km 10,085, od km 12,864 do km 24,622 w torze klasycznym o długości przęseł 25 i 30 m, podkłady wyprodukowane w latach od 1965 do 1981.

Betonowe – typu PB wyprodukowane w 1982 r., zabudowane na odcinkach od km 8,605 do km 9,840, od km 10,085 do km 12,010.

Na odcinku toru od km 12,010 – km 12,864 brak możliwości identyfikacji typu podkładów, typ podkładów – przyjęto podkłady betonowe.

3. Obiekty inżynieryjne

Lokalizacja	Nazwa obiektu	Rok budowy	Wielkość [m]	Dane charakterystyczne obiektu	Rodzaj przeszkody
10,044	przepust	1896	8	przepust 8,00/0,60 rurowy stalowy	rów
10,141	przepust	1896	4,2	przepust 4,20/1,00x0,80 płytowy dźwigary obetonowane	rów
10,225	przepust	1896	9,6	przepust 9,60/1,35x0,80 sklepiony ceglany	rów
10,389	przepust	1896	13,3	przepust 13,30/2,10x1,10 sklepiony ceglany	rów
10,794	przepust	1896	13	przepust 6,40/1,00x1,55 sklepiony ceglany	rów
11,062	przepust	1896	7,1	przepust 7,10/0,50 rurowy stalowy	rów
11,476	przepust	1896	23,6	przepust 15,60/2,00x2,00 żelbetowy ramowy	rów
11,833	przepust	1896	14,8	przepust 14,80/1,50x0,90 sklepiony ceglany	rów
12,009	przepust	1896	13,85	przepust 8,90/0,60 rurowy stalowy	rów
12,845	przepust	1896	11,2	przepust 11,20/2,20x1,13 sklepiony ceglany	rów
13,195	przepust	1896	13,85	przepust 13,85/1,50x1,10 sklepiony ceglany	rów
13,390	przepust	1896	16,5	przepust 16,50/0,60 rurowy stalowy	rów
13,788	przepust	1896	6,9	przepust 6,90/0,30 rurowy stalowy	rów
13,978	przepust	1896	12	przepust 12,00/0,40 rurowy stalowy	rów
14,439	most	1896	8,2	most 8,20/25.50 sklepiony ceglany, przyczółki kamienne	rzeka
14,993	wiadukt	1957	4,7	wiadukt 4,70/4,45 płytowy żelbetowy przyczółki kamienne	droga
15,286	przepust	1896	10,4	przepust 10,40/0,50 rurowy stalowy	rów
15,400	przepust	1896	6,3	przepust 6,30/0,40 rurowy stalowy	rów
15,510	przepust	1896	5,5	przepust 5,50/0,40 rurowy stalowy dwuotworowy	rów
15,700	przepust	1896	7,4	przepust 7,40/1,50x1,50 żelbetowy prefabrykowany ramowy	rów
15,708	przepust	1896	13,8	przepust 13,80/1.45x0,95 sklepiony ceglany	rów
15,901	przepust	1896	4,1	przepust 4,10/0,63x1,00 otwarty betonowy	rów
16,114	przepust	1896	14	przepust 14,00/0,60 rurowy stalowy	rów
16,630	przepust	1896	7,6	przepust 7,60/0,60 rurowy stalowy	rów
16,875	przepust	1896	14,2	przepust 14,20/0,60 rurowy stalowy	rów
17,178	przepust	1896	15,13	przepust 15,13/1,50x1,50 sklepiony ceglany przyczółki kamienne	rów
17,519	przepust	1896	20,54	przepust 20,54/2,00x2,70 sklepiony ceglany przyczółki kamienne	rów
18,375	przepust	1896	13,7	przepust 13,70/0,60 rurowy stalowy	rów
18,578	przepust	1896	15	przepust 15,00/0,60 rurowy stalowy	rów
19,413	most	1896	5	most 5,00/33,70 sklepiony ceglany przyczółki kamienne	rzeka

19,540	most	1896	4,55	most 4,55/10,15 sklepiony ceglany przyczółki kamienne	rzeka
20,750	ściana oporowa	1896	62	ściana oporowa 62,00 kamienna	-
20,960	przepust	1896	6,2	przepust 6,20/0,50 rurowy stalowy	rów
21,292	przepust	1896	18	przepust 18,00/1,40x0,75 sklepiony ceglany	rów
21,465	przepust	1896	14,4	przepust 14,40/1,45x0,80 sklepiony ceglany	rów
22,372	przepust	1896	10,7	przepust 10,70/1,45x0,80 sklepiony ceglany	rów
22,727	przepust	1896	13,5	przepust 13,50/1,45x0,90 sklepiony ceglany	rów
22,952	przepust	1896	11,5	przepust 11,50/0,50 rurowy stalowy	rów
22,984	most	1896	48,52	most 48,52/6,25 kratownica nitowana	rzeka
23,019	przepust	1896	11,5	przepust 11,50/2,10x1,90 sklepiony ceglany	rów

4. Przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia

Lp	Dane przejazdu		Rodzaj drogi	Rodzaj i stan nawierzchni		
	Km	Kat		drogowej	torowej	dojazdy do przejazdów
1	2	3	4	5	6	7
1.	10,319	D	powiatowa	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga asfaltowa, ubytki nawierzchni asfaltowej
2.	10,618	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
3.	10,788	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
4..	11,056	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
5.	11,574	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
6.	11,889	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
7.	12,130	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
8.	12,867	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
9.	13,236	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa

10.	13,532	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
11.	13,773	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
12.	14,628	D	powiatowa	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga asfaltowa ubytki w nawierzchni asfaltowej
13.	14,863	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
14.	15,405	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
15.	15,885	B	wojewódzka	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga asfaltowa
16.	16,342	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
17.	16,820	B	wojewódzka	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga asfaltowa
18.	17,338	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
19.	18,488	D	powiatowa	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
20.	19,148	D	gminna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
21.	19,793	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
22.	21,403	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
23.	21,640	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
24.	21,842	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
25.	21,987	D	wewnętrzna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga gruntowa
26.	23,118	D	gminna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga asfaltowa
27.	23,471	D	gminna	płyty przejazdowe CBP	Szyny S49 podkłady drewniane, podsypka tłuczniowa	droga asfaltowa

5. Budowle i obiekty obsługi podróżnych

Lokalizacja istniejących peronów

Lokalizacja	km	Długość	Liczba krawędzi
Trzebieszowice	12,222	100 m	1
Radochów	15,350	100 m	1
Lądek Zdrój	18,724	100 m	1
Lądek Stojków	21,046	100 m	1
Stronie Śląskie	24,324	200 m	2

Linie kolejowe (odcinki linii kolejowych), których charakterystyka została zamieszczona w pkt. od A do J, 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				
<i>283A czynna</i>	Jelenia Góra – Ławszowa	1,45	2,14	0,69
<i>776A czynna</i>	Marciszów – Wojcieszów Górny	14,98	15,40	0,43
D				
<i>302C czynna</i>	Malczyce - Bolków	40,30	40,70	0,40
<i>302C nieczynna</i>	Malczyce - Bolków	40,70	44,840	4,14
<i>345A nieczynna</i>	Kamienna Góra - Pisarzowice	3,040	5,71	2,67
<i>308 nieczynna</i>	Kamienna Góra - Jelenia Góra	5,71	7,945	2,235

308B czynna/nieczynna	Ogorzelec - Jelenia Góra	13,886	14,876	5,1
		15,382	16,175	
		19,477	19,510	
		19,600	19,613	
		26,413	26,420	
		26,490	26,511	
		28,177	28,185	
		28,607	31,765	
		33,975	34,010	
		37,818	37,860	
869A czynna	Wałbrzych Szczawienko - Wałbrzych Zespół Bocznic	2,40	3,40	1,00

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

W okresie obowiązywania Umowy z dnia 16 stycznia 2024 r. na realizację programu wieloletniego "Rządowy program wsparcia zadań zarządców infrastruktury kolejowej, w tym w zakresie utrzymania i remontów, do 2028 roku" zawartej pomiędzy: Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a Województwem Dolnośląskim – Dolnośląską Służbą Dróg i Kolei we Wrocławiu przewidywane jest nieodpłatne przejmowanie w wieczyste użytkowanie na mocy aktu notarialnego 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 z dn. 16 stycznia 2024r.