

# SPECYFIKACJA TECHNICZNA

dotycząca stanu technicznego poszczególnych elementów  
drogi kolejowej WBK 811/ Świnoujście Ognica

## Zakres prac

### I. TORY Z PODTORZEM

1. Tory nr 1, 4 i 5 połączone w jeden odcinek (po likwidacji torów nr i 3 i rozjazdów nr 2, 3, 4 i 5 mijankowych), odcinku wbk wyłączony z użytkowania (zbędny, planowany do rozbiórki). Odcinek torowy rozpoczyna się kozłem oporowym szynowym (szyny typu bardzo lekkiego o wysokości 80 mm, szerokości stopki 65 mm i szerokości główki 32 mm) z zasypką piaskową długości 6,8 m. Odcinek torowy kończy się rozjazdem nr 8 (włączenie do toru nr 6). Tor zbudowany z szyn typu 6d, L, 34 i 8a klasycznych na podkładach żelbetowych typu 2Wż, podsypka z mieszaniny kruszyw naturalnych, przymocowania szyn do podkładów wkrętami, połączenia szyn łubkami typowymi dla zastosowanych szyn, niepodparte podkładami podzłączowymi. Od km 0,962 do km 1,085 skradzione szyny ze złączkami. W torze braki łubek ze śrubami łubkowymi (skradzione). W km 0,986 w miejscu przejazdu kolejowo-drogowego na skrzyżowaniu z drogą leśną pozostaje torowisko kolejowe na długości 3 m, które w celu dojazdu do terenów leśnych pojazdów ratowniczych należy utrzymywać w stanie przejezdności.
2. Tor nr 6: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.  
We wszystkich torach i rozjazdach na wbk nr 881 podsypka z mieszaniny kruszyw naturalnych piasku i żwiru o grubości warstwy pod podkładem lub podrozjazdnicą 0,15-0,25 m. We wszystkich torach na wbk nr 881 przymocowania szyn do podkładów wkrętami, wszystkie szyny klasyczne otworowane, połączenia szyn łubkami typowymi dla zastosowanych szyn, niepodparte podkładami podzłączowymi.  
Zalecenia:
  - w km 1, 123 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 20 mm na łuku,
  - w km 0,803 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 15 mm na prostej,
  - w km 1,188-1,196 uzupełnić podsypkę od prawych czoł podkładów betonowych.
3. Tor nr 7: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.  
Zalecenia:
  - w km 0,330-0,350 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 17 mm na prostej i 19 mm (odwrotna na początku łuku),
  - w km 0,845-0,855 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 16 mm na prostej.
4. Tor nr 9: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż i drewnianych.  
Zalecenia:
  - na odcinku między rozjazdami nr 9 i 13 uzupełnić brakujące śruby łubkowe,
  - w km 0,190 w obu tokach krótkie wstawki szynowe (w toku prawym 0,27 m, w toku lewym 0,18 m). W celu usunięcia nieprawidłowości docelowo zaplanować wymianę szyn w tokach. Do czasu wykonania robót wymiany szyn prowadzić szczególną obserwację wstawek szynowych pod względem wykrycia ewentualnych pęknięć;
  - w km 1,010-1,079 (w ciągu odcinka wymienionych podkładów betonowych na drewniane) wykonać naprawę stabilizacyjną toru, zapobiegającą odkształcaniu się toru w planie (pod wpływem temperatur). Należy uzupełnić podsypkę, najlepiej wykorzystując staroużyteczną podsypkę tłuczniową (odzyskaną z rozbiórki wbk nr 812), tor podbić i wyregulować w planie i profilu, ewentualnie wyregulować wielkości luzów w złączkach szyn,
  - w km 0,900-0,910 uzupełnić podsypkę od prawych czoł podkładów drewnianych.

5. Tor nr 10: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż i drewnianych.

Zalecenia:

- w km 0,142-0,152 oraz w km 0,190-0,330 uzupełnić podsypkę od czół podkładów betonowych,
- w km 0,411-0,694 (odcinek wymienionych podkładów betonowych na drewniane) wykonać naprawę stabilizacyjną toru, zapobiegającą odkształcaniu się toru w planie (pod wpływem temperatur). Należy uzupełnić podsypkę, najlepiej wykorzystując staroużyteczną podsypkę tłuczniową (odzyskaną z rozbiórki wbk nr 812), tor podbić i wyregulować w planie i w profilu, ewentualnie wyregulować wielkości luzów w złączach szyn,
- w km 0,430 skrzywiona szyna w toku lewym, wymagane wyprostowanie szyny,
- w km 0,621 skrzywiona szyna w toku lewym, wymagane wyprostowanie szyny,
- w km 0,772 skrzywiona szyna w toku lewym, skrzywienie szyny do wewnątrz toru powoduje zwężenie toru do -15 mm, wymagane wyprostowanie szyny,
- w km 0,750-0,760 uzupełnić podsypkę pod podkładami betonowymi,
- w km 0,875-0,890 wykonać regulację toru na łuku w planie (zlikwidować nieregularną krzywiznę łuku).

6. Tor nr 11: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w km 0,350 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 20 mm,
- w km 0,510 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 15 mm,
- w km 0,569 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 12 mm (odwrotna na łuku),
- w km 0,590 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 40 mm,
- w km 0,708-0,712 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 12-15 mm,
- w km 0,840-0,940 usunąć grunt z gruzem z obrębu toru na szerokość torowiska do poziomu górnych powierzchni podkładów,
- w km 1,124 naprawić uszkodzony koniec szyny w złączu (zagrożenie wyłupaniem).

7. Tor nr 13: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w km 1,076-1,080 wykonać regulację toru na prostej w planie i w profilu oraz zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 25 mm,
- w km 0,938 naprawić licowanie główek szyn w prawym złączu szyn (nierówność 7 mm) oraz naprawić zdeformowane złącza szyn w planie,
- w km 0,881 naprawić licowanie główek szyn w lewym złączu szyn (nierówność pionowa 10 mm, nierówność boczna 8 mm),
- w km 0,868 naprawić zdeformowane złącza szyn w planie,
- w km 0,797 naprawić licowanie główek szyn w lewym złączu szyn (nierówność boczna 9 mm),
- w km 0,735 naprawić licowanie główek szyn w lewym złączu szyn (nierówność pionowa 10 mm),
- w km 0,630 naprawić licowanie główek szyn w prawym złączu szyn (nierówność boczna 8 mm),
- w km 0,600 wymienić złamany podkład betonowy,
- w km 0,111 uzupełnić po 1 śrubie łukowej w złączach szyn,
- w km 0,077 wymienić uszkodzony podkład betonowy,
- w km 0,017 naprawić zdeformowane złącza szyn w planie oraz dokręcić śruby łukowe w złączu.
- 

8. Tor nr 14: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w lewym złączu toru z końcem rozjazdu nr 18 naprawić licowanie główek szyn (nierówność boczna 9 mm),
- w km 0,052 zlikwidować przechyłkę toru wynoszącą 15 mm (odwrotna na łuku).

9. Tor nr 15: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w km 1,130 zlikwidować przechytkę toru wynoszącą 55 mm,
- w km 0,570 zlikwidować przechytkę toru wynoszącą 19 mm,
- w km 0,250 zlikwidować przechytkę toru wynoszącą 19 mm.
- w km 1,334 naprawić zdeformowane złącza szyn w planie z likwidacją występującego tu nadmiernego luzu wynoszącego 35 mm w toku prawym,
- w km 1,267 w toku lewym zlikwidować krótki odcinek szyny (20 cm) poprzez wymianę szyny w przęśle.

10. Tor nr 17: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w km 0,054 wymienić złamany podkład betonowy,
- w km 0,069 naprawić licowanie główek szyn w lewym złączu szyn,
- w km 0,089-0,119 wykonać regulację toru na łuku w planie (zlikwidować deformacje złącza szyn w planie),
- w km 0,189-0,220 wykonać regulację toru na łuku i na prostej w planie i w profilu,
- w km 0,315 i w km 0,400 naprawić zdeformowane złącza szyn w planie,
- w km 0,324-0,349 wykonać regulację toru na łuku i na prostej w planie i w profilu.

11. Tor nr 18: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w km 0,383-0,403 (na długości 20 m) zlikwidować osiadanie torowiska na długości 7 m, uzupełnić podsypkę pod podkładami i od czół podkładów, wykorzystując staroużyteczną podsypkę tłuczniową (odzyskaną z rozbiórki wbk nr 812), podbić tor z wyregulowaniem toru w profilu (szczególnie zdeformowanego w miejscu przejścia rurociągu pod torem), naprawić przymocowania szyn wkrętami do podkładów betonowych (10 przymocowań),
- w km 0,530-0,590 podbić tor z wyregulowaniem toru w planie (tor na łuku) i w profilu oraz uzupełnić podsypkę, wykorzystując staroużyteczną podsypkę tłuczniową (odzyskaną z rozbiórki wbk nr 812),
- w km 0,531 wyregulować zapadnięte złącza szynowe,
- w km 0,548 wymienić złamany podkład betonowy,
- w km 0,610-0,645 podbić tor z wyregulowaniem toru w planie (tor na prostej) i w profilu oraz uzupełnić podsypkę.

12. Tor nr 19: tor zbudowany z szyny typu 6d na odkładach żelbetowych typu 2Wż.

Zalecenia:

- w km 0,181-0,201 (na długości 20 m) zlikwidować osiadanie torowiska na długości 7 m, uzupełnić podsypkę pod podkładami i od czół podkładów, wykorzystując staroużyteczną podsypkę tłuczniową (odzyskaną z rozbiórki wbk nr 812), podbić tor z wyregulowaniem toru w profilu,
- dokręcić śruby łukowe w złączach szyn w połączeniu toru z końcem rozjazdu nr 28 i zlikwidować nadmierne (+15 mm) poszerzenie toru.

13. Tor nr 28: tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2.Wż. Tor czynny jest na odcinku pomiędzy rozjazdem nr 29, a bramą kolejową w ogrodzeniu kompleksu. Za ogrodzeniem tor nieużytkowny zbędny.

Zalecenie:

- zaplanować i przygotować rozbiórkę toru (długość 0,228 km), także szczególnie ze względu na lokalizację końcowej części odcinka toru w obrębie jezdni i pasa drogowego ul. Mostowej. Nd skrzyżowaniu z ul. Mostową przejazd kolejowo-drogowy został zlikwidowany poprzez wykonanie nakładki bitumicznej nad nawierzchnią kolejową (szynami). Jednak już widoczne są na części jezdni główki szyn toru i właściwym rozwiązaniem będzie rozebranie nawierzchni kolejowej w obrębie byłego przejazdu oraz odbudowa w tym miejscu nawierzchni drogowej.

14. Tor nr 29: między rozjazdami nr 24 i 25 tor zbudowany z szyn typu 6d na podkładach żelbetowych typu 2Wż, między rozjazdem nr 25 a końcem tor zbudowany z szyn typu bardzo lekkiego o wysokości 80 mm, szerokości stopki 65 mm i szerokości główki 32 mm na podkładach żelbetowych.  
Zalecenia:  
- w połączeniu toru z końcem rozjazdu nr 24 naprawić licowanie główek szyn,  
- w km 0,163 (odcinek toru pomiędzy końcem rozjazdu nr 25, a garażem lokomotyw) naprawić licowanie główek szyn w złączach szyn (2 złącza).
15. Tor nr 30: tor zbudowany z szyn typu bardzo lekkiego o wysokości 80 mm, szerokości stopki 65 mm i szerokości główki 32 mm na podkładach żelbetowych.  
Zalecenia:  
- w połączeniu toru z rozjazdem nr 26 zlikwidować nadmierne (+20 mm) poszerzenie toru oraz przechyłkę toru wynoszącą 22 mm.
17. Tor nr 31: tor zbudowany z szyn typu bardzo lekkiego o wysokości 80 mm, szerokości stopki 65 mm i szerokości główki 32 mm na podkładach żelbetowych.  
Zalecenia:  
- pomiędzy końcem rozjazdu nr 26, a garażem lokomotyw naprawić licowanie główek szyn w złączach szyn (4 złącza).

## II. ROZJAZDY

Wszystkie rozjazdy na podrozjazdnicach drewnianych.

1. Rozjazd nr 8: Rz S42.  
Zalecenia:  
- naprawić zwichrowanie prawej iglicy,  
- ustawić brakujący wskaźnik ukresowy,  
- oznaczyć nr rozjazdu,  
- dokręcić luźne śruby stopowe,  
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $a$ ,  $C_1$ ,  $e$ ,  $i_1$ ,  
- zlikwidować nadmierną przechyłkę w lokalizacji wymiaru rozjazdowego  $c$ .
2. Rozjazd nr 9: Rz S42.  
Zalecenia:  
- naprawić niedoleganie (2 mm) prawej iglicy do opornicy,  
- ustawić brakujący wskaźnik ukresowy,  
- oznaczyć nr rozjazdu,  
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $b$ ,  $c$ ,  $C_1$ ,  $d$ ,  $d_1$ ,  $e$ ,  $h$ ,  $h_1$ .
3. Rozjazd nr 13: Rz typu 6.  
Zalecenia:  
- wyregulować wskazania wskaźnika zwrotnicowego,  
- dokręcić śruby w osadzie iglic w obu tokach,  
- zlikwidować nie licowanie lewego toku w osadzie iglicy w pionie (12 mm),  
- odmalować wskaźnik ukresowy,  
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $c$ ,  $C_1$ ,  $d$ ,  $h_1$ .  
- zaplanować wymianę rozjazdu.
4. Rozjazd nr 14: Rz typu 31a.  
Zalecenia:  
- naprawić przymocowanie zwrotnika do podrozjazdnicy,  
- naprawić zwichrowanie iglicy,  
- usunąć brak możliwości nastawiania zwrotnicy rozjazdu na kierunek prosty,  
- wyregulować wskazania wskaźnika zwrotnicowego,  
- ustawić brakujący wskaźnik ukresowy,

- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych b, c, C<sub>1</sub>, e, e<sub>1</sub> oraz zwężenie wymiaru rozjazdowego d<sub>1</sub>,
- zlikwidować nadmierne przechyłki w lokalizacji wymiarów rozjazdowych a, b, d<sub>1</sub>.

5. Rozjazd nr 15: Rz S42.

Zalecenia:

- naprawić niedoleganie (10 mm) prawej iglicy do opornicy,
- wyregulować wskazania wskaźnika zwrotnicowego,
- ustawić brakujący wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenie wymiaru rozjazdowego C<sub>1</sub> oraz zwężenia wymiarów rozjazdowych c, d, d<sub>1</sub>,

6. Rozjazd nr 16: Rz S42.

Zalecenia:

- naprawić przymocowanie zwrotnika do podrozjazdnicy,
- wyregulować wskazania wskaźnika zwrotnicowego,
- wymienić podrozjazdnicę podzwrotnikową.
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych b, c, C<sub>1</sub>, e, e<sub>1</sub>, h, h<sub>1</sub>, i<sub>1</sub> oraz zwężenie wymiaru rozjazdowego d<sub>1</sub>.

7. Rozjazd nr 17: Rz typu 31a.

Zalecenia:

- usunąć sprężynowanie (opory nastawiania) i niedoleganie (3 mm) prawej iglicy,
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych a, b, C<sub>1</sub>, h<sub>1</sub> oraz zwężenie wymiaru rozjazdowego d<sub>1</sub>,
- zlikwidować nadmierne przechyłki w lokalizacji wymiarów rozjazdowych a, b, e, e<sub>1</sub>.

8. Rozjazd nr 18: Rz S42.

Zalecenia:

- ustawić brakujący wskaźnik ukresowy,
- oznaczyć nr rozjazdu,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych b, c, C<sub>1</sub>, d, e, h<sub>1</sub>,
- zlikwidować nadmierne przechyłki w lokalizacji wymiarów rozjazdowych a, b,
- dokręcić śruby łubkowe w złączach za końcem rozjazdu kierunku prosty.

9. Rozjazd nr 19: Rz typu 31a.

Zalecenia:

- naprawić zwichrowanie prawej iglicy,
- ustawić brakujący wskaźnik ukresowy,
- oznaczyć nr rozjazdu,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych a, b, c, e, e<sub>1</sub>, h, h<sub>1</sub>, i<sub>1</sub> oraz zwężenia wymiarów rozjazdowych C<sub>1</sub>, d<sub>1</sub>,
- zlikwidować nadmierne przechyłki w lokalizacji wymiarów rozjazdowych a, b.

10. Rozjazd nr 20: Rz S42.

Zalecenia:

- naprawić konstrukcję wskaźnika zwrotnicowego i wyregulować jego wskazania,
- przyspawać oderwany uchwyt na przeciwwadze zwrotnika do przestawiania zwrotnicy rozjazdu,
- naprawić przestawianie zwrotnicy rozjazdu na kierunek zwrotny,

- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenie wymiaru rozjazdowego  $h_i$  oraz zwężenia wymiarów rozjazdowych  $d$ ,  $d_1$ ,  $e_1$ ,
- sprawdzić zachowanie skrajni budowli przez zwrotnik z dużą przeciwwagą.

11. Rozjazd nr 21: Rz S42.

Zalecenia:

- naprawić niedoleganie (2 mm) do opornicy i usunąć sprężynowanie (opory nastawiania) prawej iglicy,
- oznaczyć nr rozjazdu,
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $b$ ,  $h_1$ ,  $i$  oraz zwężenia wymiarów rozjazdowych  $c$ ,  $c_1$ ,  $d$ ,  $d_1$ ,  $e_1$ .
- zlikwidować nadmierne przechyłki w lokalizacji wymiarów rozjazdowych  $a$ ,  $b$ .

12. Rozjazd nr 22: Rz S42.

Zalecenia:

- naprawić niedoleganie (2 mm) iglic do opornic,
- oznaczyć nr rozjazdu,
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $b$ ,  $h_i$  oraz zwężenia wymiarów rozjazdowych  $c$ ,  $e$ ,  $e_1$ .

13. Rozjazd nr 23: Rz S42.

Zalecenia:

- wyregulować wskazania wskaźnika zwrotnicowego,
- dokręcić śruby poprzeczne w osadach iglic,
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $b$ ,  $c$ ,  $C_1$ ,  $h_1$ .

14. Rozjazd nr 24: Rz typu 31a.

Zalecenia:

- z powodu zużycia wymienić lub zregenerować lewą iglicę,
- wymienić jedną podrozjazdnicę długości 1 m,
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $b$ ,  $c$ ,  $d$ ,  $e$ ,  $e_1$ ,  $h_1$ .

15. Rozjazd nr 25: Rz typu 31a.

Zalecenia:

- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $e$ ,  $e_1$ ,  $h_1$  oraz zwężenie wymiaru rozjazdowego  $d_1$ .

16. Rozjazd nr 26: Rz typu 31a.

Zalecenia:

- wyregulować wskazania wskaźnika zwrotnicowego,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych  $c$ ,  $C_1$ ,  $d_1$ ,
- zlikwidować nadmierne przechyłki w lokalizacji wymiarów rozjazdowych  $c$ ,  $C_1$ ,  $d$ ,  $d_1$ .

17. Rozjazd nr 27: Rz S42.

Zalecenia:

- naprawić niedoleganie (2 mm) prawej iglicy do opornicy,

- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych C<sub>1</sub>, e<sub>1</sub>, h<sub>1</sub>.

18. Rozjazd nr 28: Rz S42.

Zalecenia:

- odmalować wskaźnik zwrotnicowy i oznaczyć nr rozjazdu,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych b, c, C<sub>1</sub>, d, e, h<sub>1</sub>.

19. Rozjazd nr 29: Rz S42.

Zalecenia:

- wyregulować wskazania latarni zwrotnicowej 3-ściennej,
- odmalować wskaźnik ukresowy,
- naprawić poszerzenia wymiarów rozjazdowych c, C<sub>1</sub>, d<sub>1</sub>, e, e<sub>1</sub>.

### III. PRZEJAZDY KOLEJOWO-DROGOWE

Zalecenia:

1. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,536 toru nr 18 uzupełnić brakujące znaki drogowe G-3 „krzyż Św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym”
2. W km 0,605 tor nr 18 przebiega obok wejścia do budynku. Wejście do budynku prowadzi na tor. Wejście oznakować co najmniej tablicą „Strzeż się pociągu” i poręczą zabezpieczającą przed wchodzeniem bezpośrednio na tor.
3. Z prawej strony toru nr 17, w km 0,325-0,345 obciąć gałęzie drzew rosnących obok toru utrudniające widoczność z drogi (z 5 m od skrajnej szyny toru) czoła pojazdu kolejowego zbliżającego się do przejazdu kolejowo-drogowego w km 0,320.
4. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 1,154 toru nr 11 odnowić znaki drogowe G-3 „krzyż Św. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym”
5. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 1,260 toru nr 15 (pomiędzy końcem rozjazdu nr 20, a początkiem rozjazdu nr 19) pomiędzy tokami szynowymi wymienić nawierzchnię drogową z dyliny drewnianej (długości 3,4 m).
6. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,837 toru nr 15 ułożyć nawierzchnię drogową np. o standardzie jak w torach nr 13, 14, 15 (długości 5 m) z odtworzeniem gruntowych dojazdów ulepszonych do przejazdu.
7. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,408 toru nr 10 ustawić przewrócone znaki drogowe G-3 „krzyż w. Andrzeja przed przejazdem kolejowym jednotorowym”
8. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,796 toru nr 10 (pomiędzy ogrodzeniami składu) między tokami szynowymi wymienić nawierzchnię drogową z dyliny drewnianej (długości 3 m).
9. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 1,209 toru nr 9 (pomiędzy ogrodzeniami składu) między tokami szynowymi wymienić nawierzchnię drogową z dyliny drewnianej (długości 3 m).
10. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,805 toru nr 9 ułożyć nawierzchnię drogową np. o standardzie jak w torach nr 13, 14, 15 (długości 5 m) z odtworzeniem gruntowych dojazdów ulepszonych do przejazdu.
11. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,725 toru nr 7 ułożyć nawierzchnię drogową np. o standardzie jak w torach nr 13, 14, 15 (długości 5 m) z odtworzeniem gruntowych dojazdów ulepszonych do przejazdu.
12. Na przejeździe kolejowo-drogowym w km 0,769 toru nr 6 ułożyć nawierzchnię drogową np. o standardzie jak w torach nr 13, 14, 15 (długości 5 m) z odtworzeniem gruntowych dojazdów ulepszonych do przejazdu.

### IV. OBIEKTY INŻYNIERYJNE

Na wbk występują mury oporowe zabezpieczające w przekopach wykonanych z powodu wzniesienia terenowego. Mury oporowe usytuowane są obustronnie wzdłuż toru nr 7 od km 0,049

do km 0,163 oraz wzdłuż toru nr 9 od km 0,041 do km 0,285. Są to konstrukcje żelbetowe. Wysokość murów wynosi do 2,50 m.

Zalecenia:

- 1 Mur oporowy z lewej strony toru nr 7 (patrząc w kierunku wzrostu kilometracji) km 0,082 — naprawić odspojenie z odłamem bloku dziobowego muru długości 1,5 m.
- 2 Mury oporowe toru nr 7 km 0,162 — naprawić narożne odcinki muru z powodu odpadania betonu.
- 3 Mury oporowe toru nr 7- w 2 miejscach naprawić ubytki (odpadnięcia) otuliny betonowej zbrojenia.
- 4 Mury oporowe toru nr 9 - w 9 miejscach naprawić ubytki (odpadnięcia) otuliny betonowej zbrojenia.
- 5 Mury oporowe toru nr 9 - w 3 miejscach naprawić rysy tynku.
- 6 Odległości ścian murów oporowych przy torach nr 7 i 9 nie zachowują obowiązujących wymiarów skrajni budowli na wbk z torami o szerokości 600 mm (wymagana odległość budowli od osi toru 1650 mm). Najmniejsza odległość pomiędzy ścianami wynosi 2,04 m, przy czym mury oporowe usytuowane są na łukach torów. Na początkach i końcach odcinków murów oporowych (6 takich lokalizacji) zawiesić tablice ostrzegawcze o niezachowanej skrajni budowli z zamieszczeniem na tej tablicy obustronnych wymiarów najmniejszych odległości ścian murów od osi torów na każdym odcinku murów oporowych. Ponadto, początki i końce odcinków murów oporowych pomalować ostrzegawczo.
- 7 Z gzymsów murów zebrać grunt oraz zlikwidować roślinność.

## V. OBIEKTY WSPÓŁPRACUJĄCE Z TOREM

Pozostająca pomiędzy torem nr wbk nr 881 i torowiskiem rozebranego toru wbk nr 812 i dostępna rampa kolejowa o krawędzi długości 51 m i wznoszącej się ok. 1,30 m nad torowiskiem rozebranego toru wbk nr 812, stanowi zagrożenie upadkiem osób postronnych z wysokości. Rampa jest zbędna dla SZ i powinna zostać rozebrana w ramach rozbiórki części wbk nr 881 usytuowanej poza ogrodzeniem Składu. Obecnie rampę należy co najmniej oznaczyć tablicami zakazującymi przebywania w jej obrębie konstrukcji i ostrzegającymi przed upadkiem z wysokości. Zaplanować rozbiórkę rampy.

## VI. INNE ZALECENIA

Należy intensywniej (nie naruszając postępowania w lasach) likwidować roślinność i gałęzie naruszające skrajnię budowli torów wbk, w tym szczególnie w rejonie przejazdów kolejowo-drogowych i w lokalizacjach torów na łukach oraz likwidować narastanie mchu szczególnie w obrębie rozjazdów.

Bzrzygowski

sierpień 2021