

**Stan techniczny linii kolejowych 694/157/190/191 –
przeznaczonych do rewitalizacji w latach 2020 – 2021 (stan na grudzień 2019).**

Na podstawie materiałów IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. opracował: Błażej Forjasz

Lp.	Linia/szlak/odcinek	Szyny i rok wbudowania	Podkłady i rok wbudowania	Ocena stanu technicznego nawierzchni kolejowej.	Uwagi
1.	694 Bronów - Bieniowiec	Klasyczne (kilkunastometrowe) S49 z 1974 roku	Drewniane z 1974	Niezadawalający	
2	157 między Bieniowcem a Skoczowem	Zasadniczo S49 z 1974 klasyczne	Drewniane z 1974	Bardzo zły.	Fragmentami nawierzchnia z szyn bezстыkowych S49 ułożonych na podkładach strunobetonowych typu INBK7 z 1985 roku z przytwierdzeniem klasycznym. Podsypka zanieczyszczona w 70%.
3	190 szlak Skoczów – Goleszów	Zasadniczo klasyczne S49 z 1988 roku	Drewniane z 1988	Bardzo zły.	Między Skoczowem Bładnicami a Goleszowem nawierzchnia zarówno z 1973 roku (szyny klasyczne S49 na podkładach drewnianych), jak i 1991 roku (szyny klasyczne S49 na podkładach strunobetonowych typu INK 7). Podsypka zanieczyszczona w 80%.
4	190 szlak Goleszów - Cieszyn	Zasadniczo klasyczne S49 z 1973 roku	Drewniane z 1973	Bardzo zły.	Na łukach szyny klasyczne S49 z lat 1986 – 1991. Między Goleszowem Górnym a Bażanowicami podkłady strunobetonowe INBK7 z 1973 roku. Podsypka zanieczyszczona w 80%
5	191 szlak Goleszów – Ustroń	Klasyczne S49 z 1991 - 1992 roku	Drewniane z 1992	Niezadawalający/ Bardzo zły.	
6	191 odcinek Ustroń – Wisła Obłaziec	Klasyczne S49 z 1974 roku	Drewniane z 1974	Bardzo zły.	
7	191 odcinek Wisław Obłaziec – Wisła Głębcze	Klasyczne S49 z 1991-1992 roku	Drewniane z 1991 - 1992	Bardzo zły.	Podkłady z drewna twardego.