

Załącznik 5 - Zestawienie rzędnych projektowanych torów nr 1 i 2

Lp.	Pikieta (wg toru nr 1)	Rzędna projektowana toru nr 1 [m]	Rzędna projektowana toru nr 2 [m]	Zatomy niwelety	Uwagi
1	336+100,000	85,740	85,740		
2	336+150,000	85,740	85,740		
3	336+200,000	85,740	85,740		
4	336+250,000	85,740	85,740		
5	336+300,000	85,740	85,740	załom w torze nr 1 i 2	
6	336+350,000	85,746	85,746		
7	336+400,000	85,752	85,752		
8	336+450,000	85,758	85,758		
9	336+500,000	85,764	85,764		
10	336+550,000	85,770	85,770		
11	336+600,000	85,776	85,776		
12	336+650,000	85,782	85,782		
13	336+700,000	85,788	85,788		
14	336+750,000	85,794	85,794		
15	336+800,000	85,800	85,800	załom w torze nr 1 i 2	
16	336+850,000	85,794	85,793		
17	336+900,000	85,788	85,787		
18	336+950,000	85,781	85,781		
19	337+000,000	85,775	85,775		
20	337+050,000	85,769	85,768		
21	337+100,000	85,763	85,762		
22	337+150,000	85,756	85,756		
23	337+200,000	85,750	85,750	załom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=20000m	
24	337+250,000	85,608	85,608		
25	337+300,000	85,466	85,466		
26	337+350,000	85,323	85,323		
27	337+400,000	85,181	85,181		
28	337+450,000	85,039	85,039		
29	337+500,000	84,897	84,897		
30	337+520,000	84,840	84,840	załom w torze nr 1 i 2	
31	337+550,000	84,718	84,718		
32	337+600,000	84,514	84,514		
33	337+650,000	84,311	84,311		
34	337+700,000	84,107	84,107		
35	337+750,000	83,904	83,904		
36	337+800,000	83,700	83,700	załom w torze nr 1 i 2	
37	337+850,000	83,525	83,525		
38	337+900,000	83,350	83,350		
39	337+950,000	83,175	83,175		
40	338+000,000	83,000	83,000		
41	338+050,000	82,825	82,825		
42	338+100,000	82,650	82,650		
43	338+150,000	82,475	82,475		
44	338+200,000	82,300	82,300	załom w torze nr 1 i 2	
45	338+250,000	82,183	82,187		
46	338+300,000	82,067	82,079		
47	338+350,000	81,950	81,971		
48	338+400,000	81,833	81,862		
49	338+450,000	81,717	81,754		
50	338+500,000	81,600	81,650	załom w torze nr 1 i 2	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejących peronów na p.o. Wojnowice Wlkp. oraz do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 338+624, który nie podlega przebudowie.
51	338+550,000	81,520	81,546		
52	338+600,000	81,440	81,446		
53	338+650,000	81,360	81,346		
54	338+700,000	81,280	81,250	załom w torze nr 1 i 2	
55	338+750,000	81,206	81,180		
56	338+800,000	81,131	81,112		
57	338+850,000	81,057	81,045		
58	338+900,000	80,982	80,977		
59	338+950,000	80,908	80,910		
60	339+000,000	80,834	80,842		
61	339+050,000	80,759	80,775		
62	339+100,000	80,685	80,710	załom w torze nr 1 i 2	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 339+290, który nie podlega przebudowie.
63	339+150,000	80,612	80,631		
64	339+200,000	80,539	80,554		
65	339+250,000	80,466	80,478		
66	339+300,000	80,392	80,402		
67	339+350,000	80,319	80,326		
68	339+400,000	80,246	80,249		
69	339+450,000	80,173	80,173		

70	339+500,000	80,100	80,100	załom w torze nr 1 i 2	
71	339+550,000	80,047	80,047		
72	339+600,000	79,995	79,995		
73	339+650,000	79,942	79,942		
74	339+700,000	79,890	79,890		
75	339+750,000	79,837	79,837		
76	339+800,000	79,785	79,785		
77	339+850,000	79,732	79,732		
78	339+900,000	79,680	79,680		
79	339+950,000	79,627	79,627		
80	340+000,000	79,575	79,575		
81	340+050,000	79,522	79,522		
82	340+100,000	79,470	79,470	załom w torze nr 1 i 2	
83	340+150,000	79,469	79,469		
84	340+200,000	79,468	79,469		
85	340+250,000	79,468	79,468		
86	340+300,000	79,467	79,467		
87	340+350,000	79,466	79,467		
88	340+400,000	79,465	79,466		
89	340+450,000	79,465	79,465		
90	340+500,000	79,464	79,465		
91	340+550,000	79,463	79,464		
92	340+600,000	79,462	79,463		
93	340+650,000	79,462	79,463		
94	340+700,000	79,461	79,462		
95	340+750,000	79,460	79,461		
96	340+800,000	79,459	79,461		
97	340+850,000	79,459	79,460		
98	340+900,000	79,458	79,459		
99	340+950,000	79,457	79,459		
100	341+000,000	79,456	79,458		
101	341+050,000	79,456	79,457		
102	341+100,000	79,455	79,457		
103	341+150,000	79,454	79,456		
104	341+200,000	79,453	79,455		
105	341+250,000	79,453	79,455		
106	341+300,000	79,452	79,454		
107	341+350,000	79,451	79,453		
108	341+400,000	79,450	79,453		
109	341+425,000	79,450	79,452	załom w torze nr 1	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 341+862, który nie podlega przebudowie.
110	341+450,000	79,454	79,452		
111	341+500,000	79,461	79,451		
112	341+550,000	79,468	79,451		
113	341+570,000	79,471	79,450	załom w torze nr 2	
114	341+600,000	79,476	79,462		
115	341+650,000	79,483	79,482		
116	341+700,000	79,491	79,502		
117	341+750,000	79,498	79,521		
118	341+800,000	79,505	79,541		
119	341+850,000	79,513	79,561		
120	341+900,000	79,520	79,580	załom w torze nr 1 i 2	
121	341+950,000	79,508	79,558		
122	342+000,000	79,497	79,536		
123	342+050,000	79,485	79,514		
124	342+100,000	79,473	79,493		
125	342+150,000	79,462	79,471		
126	342+200,000	79,450	79,450	załom w torze nr 1 i 2	
127	342+250,000	79,453	79,453		
128	342+300,000	79,457	79,457		
129	342+350,000	79,460	79,460		
130	342+400,000	79,463	79,463		
131	342+450,000	79,467	79,467		
132	342+500,000	79,470	79,470	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=13000m	
133	342+550,000	79,585	79,593		
134	342+600,000	79,699	79,713		
135	342+650,000	79,814	79,833		
136	342+700,000	79,928	79,953		
137	342+750,000	80,043	80,073		
138	342+775,000	80,100	80,130	załom w torze nr 1 i 2	
139	342+800,000	80,197	80,229		
140	342+850,000	80,390	80,420		
141	342+900,000	80,583	80,611		
142	342+950,000	80,777	80,801		
143	343+000,000	80,970	80,992		
144	343+050,000	81,164	81,182		

145	343+100,000	81,353	81,368		
146	343+137,000	81,500	81,510	załom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=27000m	
147	343+150,000	81,471	81,483		
148	343+200,000	81,499	81,509		
149	343+250,000	81,498	81,508		
150	343+300,000	81,498	81,507		
151	343+350,000	81,497	81,506		
152	343+400,000	81,496	81,504		
153	343+450,000	81,496	81,503		
154	343+500,000	81,495	81,502		
155	343+550,000	81,494	81,501		
156	343+600,000	81,494	81,500		
157	343+650,000	81,493	81,499		
158	343+700,000	81,492	81,498		
159	343+750,000	81,492	81,497		
160	343+800,000	81,491	81,496		
161	343+850,000	81,490	81,495		
162	343+900,000	81,490	81,494		
163	343+950,000	81,489	81,493		
164	344+000,000	81,488	81,492		
165	344+050,000	81,488	81,491		
166	344+100,000	81,487	81,490		
167	344+150,000	81,486	81,489		
168	344+200,000	81,486	81,488		
169	344+250,000	81,485	81,487		
170	344+300,000	81,484	81,486		
171	344+350,000	81,484	81,485		
172	344+400,000	81,483	81,483		
173	344+450,000	81,482	81,482		
174	344+500,000	81,482	81,481		
175	344+550,000	81,481	81,480		
176	344+565,000	81,481	81,480	załom w torze nr 2	
177	344+600,000	81,480	81,495		
178	344+630,000	81,480	81,509	załom w torze nr 1	
179	344+650,000	81,487	81,518		
180	344+700,000	81,503	81,540		
181	344+750,000	81,520	81,562		
182	344+800,000	81,537	81,584		
183	344+850,000	81,553	81,606		
184	344+900,000	81,570	81,628		
185	344+930,000	81,580	81,641	załom w torze nr 1 łuk wklęsły o promieniu R=25000m	
186	344+950,000	81,645	81,650	załom w torze nr 2 łuk wklęsły o promieniu R=25000m	
187	345+000,000	81,793	81,813		
188	345+050,000	81,944	81,975		
189	345+100,000	82,096	82,138		
190	345+150,000	82,248	82,301		
191	345+200,000	82,400	82,460	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=30000m	
192	345+250,000	82,652	82,715		
193	345+300,000	82,905	82,965		
194	345+350,000	83,157	83,215		
195	345+400,000	83,410	83,465		
196	345+450,000	83,662	83,715		
197	345+500,000	83,914	83,965		
198	345+550,000	84,167	84,215		
199	345+600,000	84,419	84,465		
200	345+650,000	84,671	84,715		
201	345+700,000	84,924	84,965		
202	345+750,000	85,176	85,215		
203	345+800,000	85,429	85,465		
204	345+850,000	85,681	85,715		
205	345+900,000	85,933	85,965		
206	345+950,000	86,186	86,215		
207	346+000,000	86,438	86,465		
208	346+050,000	86,690	86,715		
209	346+100,000	86,943	86,965		
210	346+150,000	87,195	87,215		
211	346+200,000	87,448	87,465		
212	346+250,000	87,700	87,710	załom w torze nr 1 i 2	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 346+719, który nie podlega przebudowie.
213	346+300,000	87,958	87,973		
214	346+350,000	88,216	88,230		
215	346+400,000	88,475	88,487		

216	346+450,000	88,733	88,745		
217	346+500,000	88,991	89,002		
218	346+550,000	89,249	89,259		
219	346+600,000	89,507	89,517		
220	346+650,000	89,765	89,774		
221	346+700,000	90,024	90,031		
222	346+750,000	90,282	90,288		
223	346+800,000	90,540	90,540	załom w torze nr 1 i 2	
224	346+850,000	90,803	90,827		
225	346+900,000	91,066	91,108		
226	346+950,000	91,329	91,389		
227	347+000,000	91,591	91,670		
228	347+050,000	91,854	91,951		
229	347+100,000	92,117	92,232		
230	347+150,000	92,380	92,513		
231	347+200,000	92,643	92,794		
232	347+250,000	92,906	93,074		
233	347+300,000	93,169	93,355		
234	347+350,000	93,431	93,636		
235	347+400,000	93,694	93,917		
236	347+445,000	93,931	94,170	załom w torze nr 2 łuk wypukły o promieniu R=25000m	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 347+532, który nie podlega przebudowie.
237	347+450,000	93,957	94,172		
238	347+500,000	94,220	94,341	załom w torze nr 1 łuk wypukły o promieniu R=25000m	
239	347+550,000	94,384	94,497		
240	347+600,000	94,549	94,652		
241	347+650,000	94,713	94,808		
242	347+700,000	94,877	94,964		
243	347+750,000	95,041	95,119		
244	347+800,000	95,206	95,275		
245	347+850,000	95,370	95,431		
246	347+900,000	95,534	95,586		
247	347+950,000	95,699	95,742		
248	348+000,000	95,863	95,897		
249	348+050,000	96,027	96,053		
250	348+100,000	96,191	96,209		
251	348+150,000	96,356	96,364		
252	348+200,000	96,520	96,520	załom w torze nr 1 i 2	
253	348+250,000	96,720	96,720		
254	348+300,000	96,920	96,920		
255	348+350,000	97,120	97,120		
256	348+400,000	97,320	97,320		
257	348+450,000	97,520	97,520		
258	348+500,000	97,720	97,720		
259	348+550,000	97,920	97,920		
260	348+600,000	98,120	98,120		
261	348+650,000	98,320	98,320		
262	348+700,000	98,520	98,520	załom w torze nr 1 i 2	
263	348+750,000	98,770	98,770		
264	348+800,000	99,019	99,019		
265	348+850,000	99,269	99,269		
266	348+900,000	99,518	99,518		
267	348+950,000	99,768	99,768		
268	349+000,000	100,017	100,017		
269	349+050,000	100,267	100,267		
270	349+100,000	100,516	100,516		
271	349+150,000	100,766	100,766		
272	349+200,000	101,015	101,015		
273	349+250,000	101,265	101,265		
274	349+300,000	101,515	101,515		
275	349+350,000	101,764	101,764		
276	349+400,000	102,014	102,014		
277	349+450,000	102,263	102,263		
278	349+500,000	102,513	102,513		
279	349+550,000	102,762	102,762		
280	349+600,000	103,012	103,012		
281	349+650,000	103,261	103,261		
282	349+700,000	103,511	103,511		
283	349+750,000	103,760	103,760		
284	349+800,000	104,010	104,010	załom w torze nr 1 i 2	
285	349+850,000	104,190	104,190		
286	349+900,000	104,370	104,370		
287	349+950,000	104,550	104,550		
288	350+000,000	104,730	104,730		

289	350+050,000	104,910	104,910		
290	350+100,000	105,090	105,090	załom w torze nr 1 i 2	
291	350+150,000	105,317	105,318		
292	350+200,000	105,545	105,545		
293	350+250,000	105,772	105,773		
294	350+300,000	105,999	106,000		
295	350+350,000	106,226	106,228		
296	350+375,000	106,340	106,341	załom w torze nr 1	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 350+413, który nie podlega przebudowie.
297	350+400,000	106,469	106,455		
298	350+450,000	106,726	106,683		
299	350+500,000	106,984	106,910		
300	350+550,000	107,241	107,138		
301	350+600,000	107,457	107,365		
302	350+610,000	107,550	107,410	załom w torze nr 1 łuk wypukły o promieniu R=20000m	
303	350+645,000	107,552	107,570	załom w torze nr 2 łuk wypukły o promieniu R=20000m	
304	350+650,000	107,553	107,570		
305	350+700,000	107,556	107,568		
306	350+750,000	107,559	107,566		
307	350+800,000	107,562	107,564		
308	350+850,000	107,566	107,562		
309	350+900,000	107,569	107,560		
310	350+950,000	107,572	107,558		
311	351+000,000	107,575	107,556		
312	351+050,000	107,579	107,554		
313	351+100,000	107,582	107,552		
314	351+150,000	107,585	107,550		
315	351+200,000	107,589	107,548		
316	351+250,000	107,592	107,546		
317	351+300,000	107,595	107,544		
318	351+350,000	107,578	107,542		
319	351+375,000	107,600	107,541	załom w torze nr 1 łuk wypukły o promieniu R=21000m	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejących peronów na p.o. Porażyn oraz do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 351+410, który nie podlega przebudowie.
320	351+388,000	107,534	107,540	załom w torze nr 2 łuk wypukły o promieniu R=10000m	
321	351+400,000	107,453	107,469		
322	351+450,000	107,218	107,221		
323	351+500,000	106,964	106,963		
324	351+550,000	106,709	106,705		
325	351+600,000	106,455	106,448		
326	351+650,000	106,200	106,190	załom w torze nr 1 i 2	
327	351+700,000	105,930	105,921		
328	351+750,000	105,660	105,651		
329	351+800,000	105,390	105,382		
330	351+850,000	105,120	105,113		
331	351+900,000	104,850	104,843		
332	351+950,000	104,580	104,574		
333	352+000,000	104,310	104,305		
334	352+050,000	104,040	104,035		
335	352+100,000	103,770	103,766		
336	352+150,000	103,500	103,497		
337	352+200,000	103,230	103,227		
338	352+250,000	102,960	102,958		
339	352+300,000	102,690	102,689		
340	352+350,000	102,420	102,419		
341	352+400,000	102,150	102,150	załom w torze nr 1 i 2	
342	352+450,000	101,928	101,928		
343	352+500,000	101,707	101,707		
344	352+550,000	101,485	101,485		
345	352+600,000	101,263	101,263		
346	352+650,000	101,042	101,042		
347	352+700,000	100,820	100,820	załom w torze nr 1 i 2	
348	352+750,000	100,655	100,655		
349	352+800,000	100,490	100,490		
350	352+850,000	100,325	100,325		
351	352+900,000	100,160	100,160		
352	352+950,000	99,995	99,995		
353	353+000,000	99,830	99,830	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=30000m	
354	353+050,000	99,770	99,770		
355	353+100,000	99,710	99,710		
356	353+150,000	99,650	99,650		
357	353+200,000	99,590	99,590		
358	353+250,000	99,530	99,530		

359	353+300,000	99,466	99,466		
360	353+325,000	99,440	99,440	załom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=25000m	
361	353+350,000	99,326	99,326		
362	353+400,000	99,112	99,112		
363	353+450,000	98,893	98,893		
364	353+500,000	98,674	98,674		
365	353+550,000	98,455	98,455		
366	353+600,000	98,236	98,236		
367	353+650,000	98,017	98,017		
368	353+700,000	97,798	97,798		
369	353+750,000	97,579	97,579		
370	353+800,000	97,360	97,360	załom w torze nr 1 i 2	
371	353+850,000	97,112	97,112		
372	353+900,000	96,864	96,864		
373	353+950,000	96,616	96,616		
374	354+000,000	96,367	96,367		
375	354+050,000	96,119	96,119		
376	354+100,000	95,871	95,871		
377	354+150,000	95,623	95,623		
378	354+200,000	95,375	95,375		
379	354+250,000	95,127	95,127		
380	354+300,000	94,879	94,879		
381	354+350,000	94,631	94,631		
382	354+400,000	94,382	94,382		
383	354+450,000	94,134	94,134		
384	354+500,000	93,886	93,886		
385	354+550,000	93,638	93,638		
386	354+600,000	93,390	93,390	załom w torze nr 1 i 2	
387	354+650,000	93,131	93,131		
388	354+700,000	92,872	92,872		
389	354+750,000	92,613	92,613		
390	354+800,000	92,355	92,355		
391	354+850,000	92,096	92,096		
392	354+900,000	91,837	91,837		
393	354+950,000	91,578	91,578		
394	355+000,000	91,319	91,319		
395	355+050,000	91,060	91,060		
396	355+100,000	90,802	90,802		
397	355+150,000	90,543	90,543		
398	355+200,000	90,284	90,284		
399	355+250,000	90,025	90,025		
400	355+300,000	89,766	89,766		
401	355+350,000	89,507	89,507		
402	355+400,000	89,248	89,248		
403	355+450,000	88,990	88,990		
404	355+500,000	88,731	88,731		
405	355+550,000	88,472	88,472		
406	355+600,000	88,213	88,213		
407	355+650,000	87,954	87,954		
408	355+700,000	87,695	87,695		
409	355+750,000	87,437	87,437		
410	355+800,000	87,178	87,178		
411	355+850,000	86,919	86,919		
412	355+900,000	86,660	86,660	załom w torze nr 1 i 2	
413	355+950,000	86,435	86,435		
414	356+000,000	86,210	86,210		
415	356+050,000	85,985	85,985		
416	356+100,000	85,760	85,760		
417	356+150,000	85,535	85,535		
418	356+200,000	85,310	85,310		
419	356+250,000	85,085	85,085		
420	356+300,000	84,860	84,860		
421	356+350,000	84,635	84,635		
422	356+400,000	84,410	84,410	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=32000m	
423	356+450,000	84,300	84,300		
424	356+500,000	84,190	84,190		
425	356+550,000	84,080	84,079		
426	356+600,000	83,970	83,969		
427	356+650,000	83,860	83,859		
428	356+700,000	83,750	83,749		
429	356+750,000	83,640	83,639		
430	356+800,000	83,530	83,528		
431	356+850,000	83,420	83,418		

432	356+890,000	83,332	83,330	załom w torze nr 2 łuk wypukły o promieniu R=20000m	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejących peronów na p.o. Sątopy oraz do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 357+090, który nie podlega przebudowie.
433	356+900,000	83,310	83,268	załom w torze nr 1 łuk wypukły o promieniu R=10000m	
434	356+950,000	83,047	83,017		
435	357+000,000	82,783	82,756		
436	357+050,000	82,520	82,495		
437	357+100,000	82,257	82,235		
438	357+150,000	81,993	81,974		
439	357+200,000	81,730	81,713	załom w torze nr 1	
440	357+250,000	81,481	81,452		
441	357+300,000	81,233	81,192		
442	357+350,000	80,984	80,931		
443	357+400,000	80,736	80,670	załom w torze nr 2	
444	357+450,000	80,487	80,447		
445	357+500,000	80,239	80,224		
446	357+550,000	79,990	80,001	załom w torze nr 1	
447	357+600,000	79,769	79,778		
448	357+650,000	79,547	79,555		
449	357+700,000	79,326	79,332		
450	357+750,000	79,104	79,109		
451	357+800,000	78,883	78,886		
452	357+850,000	78,661	78,663		
453	357+900,000	78,440	78,440	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=30000m	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejącego przejazdu kolejowo-drogowego w km 358+453, który nie podlega przebudowie.
454	357+950,000	78,338	78,343		
455	358+000,000	78,237	78,247		
456	358+050,000	78,135	78,150		
457	358+100,000	78,033	78,053		
458	358+150,000	77,932	77,957		
459	358+200,000	77,830	77,860	załom w torze nr 1 i 2	
460	358+250,000	77,785	77,807		
461	358+300,000	77,740	77,754		
462	358+350,000	77,695	77,701		
463	358+400,000	77,650	77,649		
464	358+450,000	77,605	77,596		
465	358+500,000	77,560	77,543		
466	358+550,000	77,515	77,490		
467	358+600,000	77,470	77,437		
468	358+650,000	77,425	77,384		
469	358+700,000	77,380	77,331	załom w torze nr 1	
470	358+750,000	77,319	77,279		
471	358+800,000	77,258	77,226		
472	358+850,000	77,197	77,173		
473	358+900,000	77,136	77,120	załom w torze nr 2	
474	358+950,000	77,074	77,060		
475	359+000,000	77,013	77,000		
476	359+050,000	76,952	76,940		
477	359+100,000	76,891	76,880		
478	359+150,000	76,830	76,820		
479	359+200,000	76,769	76,760		
480	359+250,000	76,708	76,700		
481	359+300,000	76,647	76,640		
482	359+350,000	76,586	76,580		
483	359+400,000	76,524	76,520		
484	359+450,000	76,463	76,460		
485	359+500,000	76,402	76,400		
486	359+550,000	76,341	76,340		
487	359+600,000	76,280	76,280	załom w torze nr 1 i 2	
488	359+650,000	76,235	76,235		
489	359+700,000	76,190	76,190		
490	359+750,000	76,145	76,145		
491	359+800,000	76,100	76,100		
492	359+850,000	76,055	76,055		
493	359+900,000	76,010	76,010		
494	359+950,000	75,965	75,965		
495	360+000,000	75,920	75,920		
496	360+050,000	75,875	75,875		
497	360+100,000	75,830	75,830		
498	360+150,000	75,785	75,785		
499	360+200,000	75,740	75,740		
500	360+250,000	75,695	75,695		
501	360+300,000	75,650	75,650	załom w torze nr 1 i 2	
502	360+350,000	75,570	75,570		
503	360+400,000	75,490	75,490		
504	360+450,000	75,410	75,410		

505	360+500,000	75,329	75,329		
506	360+550,000	75,249	75,249		
507	360+600,000	75,169	75,169		
508	360+650,000	75,089	75,089		
509	360+700,000	75,009	75,009		
510	360+750,000	74,929	74,929		
511	360+800,000	74,848	74,848		
512	360+850,000	74,768	74,768		
513	360+900,000	74,688	74,688		