

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	318+600,000	82,135	82,107		
2	318+650,000	82,264	82,195		
3	318+700,000	82,393	82,284		
4	318+750,000	82,521	82,372		
5	318+800,000	82,650	82,460	zatom 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 318,706, który nie podlega remontowi.
6	318+850,000	82,750	82,591		
7	318+900,000	82,850	82,721		
8	318+950,000	82,950	82,851		
9	319+000,000	83,050	82,981		
10	319+050,000	83,150	83,112		
11	319+100,000	83,248	83,235		
12	319+120,000	83,290	83,290	zatom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=30000m	
13	319+150,000	83,288	83,290		
14	319+200,000	83,284	83,293		
15	319+250,000	83,281	83,295		
16	319+300,000	83,278	83,296		
17	319+350,000	83,274	83,298		
18	319+400,000	83,271	83,300		
19	319+450,000	83,267	83,301		
20	319+500,000	83,264	83,303		
21	319+550,000	83,260	83,305		
22	319+600,000	83,257	83,307		
23	319+650,000	83,253	83,308		
24	319+700,000	83,250	83,310	zatom 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 319,486, który nie podlega remontowi.
25	319+750,000	83,298	83,356		
26	319+800,000	83,345	83,399		
27	319+850,000	83,393	83,443		
28	319+900,000	83,440	83,487		
29	319+950,000	83,488	83,531		
30	320+000,000	83,535	83,574		
31	320+050,000	83,583	83,618		
32	320+100,000	83,630	83,662		
33	320+150,000	83,678	83,706		
34	320+200,000	83,725	83,749		
35	320+250,000	83,773	83,793		
36	320+300,000	83,820	83,837		
37	320+350,000	83,868	83,881		
38	320+400,000	83,915	83,924		
39	320+450,000	83,963	83,968		
40	320+500,000	84,010	84,010	zatom w torze nr 1 i 2	
41	320+550,000	84,079	84,086		
42	320+600,000	84,148	84,159		
43	320+650,000	84,217	84,232		
44	320+700,000	84,286	84,305		
45	320+750,000	84,355	84,378		
46	320+800,000	84,424	84,451		
47	320+850,000	84,493	84,524		
48	320+900,000	84,562	84,597		
49	320+950,000	84,631	84,670		
50	321+000,000	84,700	84,740	zatom 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 321,420, który nie podlega remontowi.
51	321+050,000	84,761	84,800		
52	321+100,000	84,821	84,859		
53	321+150,000	84,882	84,917		
54	321+200,000	84,943	84,975		
55	321+250,000	85,003	85,033		
56	321+300,000	85,064	85,091		
57	321+350,000	85,124	85,149		
58	321+400,000	85,185	85,207		
59	321+450,000	85,246	85,265		
60	321+500,000	85,306	85,324		
61	321+550,000	85,367	85,382		
62	321+600,000	85,428	85,440		
63	321+650,000	85,488	85,498		
64	321+700,000	85,549	85,556		
65	321+750,000	85,609	85,614		
66	321+800,000	85,670	85,670	zatom w torze nr 1 i 2	

67	321+850,000	85,802	85,802		
68	321+900,000	85,933	85,933		
69	321+950,000	86,065	86,065		
70	322+000,000	86,197	86,197		
71	322+050,000	86,328	86,328		
72	322+100,000	86,460	86,460	załom w torze nr 1 i 2	
73	322+150,000	86,596	86,596		
74	322+200,000	86,731	86,731		
75	322+250,000	86,867	86,867		
76	322+300,000	87,003	87,003		
77	322+350,000	87,139	87,139		
78	322+400,000	87,274	87,274		
79	322+450,000	87,410	87,410		
80	322+500,000	87,545	87,545		
81	322+520,000	87,582	87,582	załom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=20000m	
82	322+550,000	87,601	87,601		
83	322+600,000	87,602	87,602		
84	322+650,000	87,603	87,603		
85	322+700,000	87,605	87,605		
86	322+750,000	87,606	87,606		
87	322+800,000	87,607	87,607		
88	322+850,000	87,609	87,609		
89	322+900,000	87,593	87,593	załom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=25000m	
90	322+950,000	87,494	87,490		
91	323+000,000	87,379	87,375		
92	323+050,000	87,263	87,260		
93	323+100,000	87,147	87,146		
94	323+150,000	87,031	87,031		
95	323+200,000	86,916	86,920	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. Dopiewo.
96	323+250,000	86,816	86,816		
97	323+300,000	86,717	86,715		
98	323+350,000	86,617	86,615		
99	323+400,000	86,518	86,514		
100	323+450,000	86,419	86,414		
101	323+500,000	86,319	86,313		
102	323+550,000	86,220	86,213		
103	323+600,000	86,120	86,113		
104	323+650,000	86,021	86,012		
105	323+700,000	85,921	85,912		
106	323+750,000	85,822	85,811		
107	323+800,000	85,723	85,711		
108	323+840,000	85,656	85,648	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=25000m	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejących peronów na p.o. Dopiewo.
109	323+850,000	85,648	85,639		
110	323+900,000	85,646	85,638		
111	323+950,000	85,649	85,641		
112	324+000,000	85,651	85,644		
113	324+050,000	85,654	85,647		
114	324+100,000	85,656	85,650		
115	324+150,000	85,659	85,654		
116	324+200,000	85,662	85,657		
117	324+250,000	85,664	85,660		
118	324+300,000	85,667	85,663		
119	324+350,000	85,669	85,666		
120	324+400,000	85,672	85,669		
121	324+450,000	85,675	85,672		
122	324+500,000	85,677	85,675		
123	324+550,000	85,680	85,678		
124	324+600,000	85,682	85,681		
125	324+650,000	85,685	85,684		
126	324+700,000	85,687	85,687		
127	324+750,000	85,690	85,690	załom w torze nr 1 i 2	
128	324+800,000	85,700	85,700		
129	324+850,000	85,710	85,710		
130	324+900,000	85,720	85,720		
131	324+950,000	85,730	85,730		
132	325+000,000	85,740	85,740		
133	325+050,000	85,750	85,750	załom w torze nr 1 i 2	
134	325+100,000	85,747	85,747		
135	325+150,000	85,744	85,744		
136	325+200,000	85,741	85,741		
137	325+250,000	85,737	85,737		
138	325+300,000	85,734	85,734		
139	325+350,000	85,731	85,731		

140	325+400,000	85,728	85,728		
141	325+450,000	85,725	85,725		
142	325+500,000	85,722	85,722		
143	325+550,000	85,719	85,719		
144	325+600,000	85,715	85,715		
145	325+650,000	85,712	85,712		
146	325+700,000	85,709	85,709		
147	325+750,000	85,706	85,706		
148	325+800,000	85,703	85,703		
149	325+845,000	85,700	85,700	załom w torze nr 1 i 2	
150	325+850,000	85,691	85,692		
151	325+900,000	85,600	85,603		
152	325+950,000	85,508	85,514		
153	326+000,000	85,417	85,426		
154	326+050,000	85,326	85,337		
155	326+100,000	85,234	85,249		
156	326+150,000	85,143	85,160		
157	326+200,000	85,052	85,071		
158	326+250,000	84,961	84,983		
159	326+300,000	84,869	84,894		
160	326+350,000	84,778	84,806		
161	326+400,000	84,687	84,717		
162	326+450,000	84,596	84,628		
163	326+500,000	84,504	84,540		
164	326+550,000	84,413	84,451		
165	326+590,000	84,353	84,391	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 326,144, który nie podlega remontowi.
166	326+600,000	84,345	84,384		
167	326+650,000	84,341	84,376		
168	326+700,000	84,342	84,374		
169	326+750,000	84,343	84,371		
170	326+800,000	84,344	84,368		
171	326+850,000	84,345	84,365		
172	326+900,000	84,346	84,362		
173	326+950,000	84,347	84,359		
174	327+000,000	84,348	84,356		
175	327+050,000	84,349	84,353		
176	327+100,000	84,397	84,399	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=20000m	
177	327+150,000	84,569	84,569		
178	327+200,000	84,788	84,788		
179	327+250,000	85,007	85,007		
180	327+300,000	85,226	85,226		
181	327+350,000	85,444	85,444		
182	327+400,000	85,663	85,663		
183	327+450,000	85,882	85,882		
184	327+500,000	86,101	86,101		
185	327+550,000	86,320	86,320	załom w torze nr 1 i 2	
186	327+600,000	86,553	86,553		
187	327+650,000	86,785	86,785		
188	327+700,000	87,018	87,018		
189	327+750,000	87,250	87,250	załom w torze nr 1 i 2	
190	327+800,000	87,537	87,545		
191	327+850,000	87,825	87,842		
192	327+900,000	88,112	88,138		
193	327+950,000	88,399	88,434		
194	328+000,000	88,686	88,731		
195	328+050,000	88,974	89,027		
196	328+100,000	89,261	89,323		
197	328+150,000	89,548	89,620		
198	328+200,000	89,835	89,916		
199	328+250,000	90,123	90,212		
200	328+300,000	90,410	90,510	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. Otusz.
201	328+350,000	90,656	90,749		
202	328+400,000	90,903	90,989		
203	328+450,000	91,149	91,228		
204	328+500,000	91,396	91,468		
205	328+550,000	91,642	91,708		
206	328+600,000	91,888	91,948		
207	328+650,000	92,135	92,187		
208	328+700,000	92,381	92,427		
209	328+750,000	92,627	92,667		
210	328+800,000	92,874	92,907		
211	328+850,000	93,120	93,146		
212	328+900,000	93,367	93,386		

213	328+950,000	93,613	93,626		
214	329+000,000	93,859	93,866		
215	329+050,000	94,106	94,105		
216	329+100,000	94,343	94,345		
217	329+130,000	94,440	94,460	załom w torze nr 1 i 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. Otusz.
218	329+150,000	94,480	94,487		
219	329+200,000	94,502	94,484		
220	329+250,000	94,504	94,480		
221	329+300,000	94,505	94,476		
222	329+350,000	94,507	94,472		
223	329+400,000	94,509	94,468		
224	329+450,000	94,510	94,464		
225	329+500,000	94,512	94,460		
226	329+550,000	94,513	94,456		
227	329+600,000	94,515	94,452		
228	329+650,000	94,517	94,448		
229	329+700,000	94,518	94,444		
230	329+750,000	94,480	94,407	załom w torze nr 1 i 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. Otusz.
231	329+800,000	94,321	94,255		
232	329+850,000	94,123	94,069		
233	329+900,000	93,925	93,883		
234	329+950,000	93,727	93,697		
235	330+000,000	93,528	93,512		
236	330+050,000	93,330	93,326		
237	330+100,000	93,132	93,140		
238	330+150,000	92,933	92,954		
239	330+200,000	92,735	92,768		
240	330+250,000	92,537	92,582		
241	330+300,000	92,338	92,397		
242	330+350,000	92,166	92,231	załom w torze nr 1 i 2 łuk wklęsły o promieniu R=20000m	Brak zasadności podnoszenie toru nr 1 o dodatkowe 7 cm gdy sąsiednie założony nie mogą być wyrównane.
243	330+400,000	92,104	92,170		
244	330+450,000	92,068	92,130		
245	330+500,000	92,032	92,090		
246	330+550,000	91,996	92,050		
247	330+600,000	91,960	92,010	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 331,006, który nie podlega remontowi.
248	330+650,000	91,971	92,018		
249	330+700,000	91,981	92,026		
250	330+750,000	91,992	92,033		
251	330+800,000	92,002	92,041		
252	330+850,000	92,013	92,049		
253	330+900,000	92,023	92,057		
254	330+950,000	92,034	92,064		
255	331+000,000	92,044	92,072		
256	331+050,000	92,055	92,080		
257	331+100,000	92,066	92,088		
258	331+150,000	92,076	92,096		
259	331+200,000	92,087	92,103		
260	331+250,000	92,097	92,111		
261	331+300,000	92,108	92,119		
262	331+350,000	92,118	92,127		
263	331+400,000	92,129	92,134		
264	331+450,000	92,139	92,142		
265	331+500,000	92,150	92,150	załom w torze nr 1 i 2	
266	331+550,000	92,155	92,155		
267	331+600,000	92,161	92,161		
268	331+650,000	92,166	92,166		
269	331+700,000	92,172	92,172		
270	331+750,000	92,177	92,177		
271	331+800,000	92,182	92,182		
272	331+850,000	92,182	92,182		
273	331+870,000	92,159	92,159	załom w torze nr 1 i 2 łuk wypukły o promieniu R=20000m	
274	331+900,000	92,088	92,088		
275	331+950,000	91,918	91,918		
276	332+000,000	91,747	91,747		
277	332+050,000	91,576	91,576		
278	332+100,000	91,406	91,406		
279	332+150,000	91,235	91,235		
280	332+200,000	91,064	91,064		
281	332+250,000	90,893	90,893		
282	332+300,000	90,723	90,723		
283	332+350,000	90,552	90,552		

284	332+400,000	90,381	90,381		
285	332+450,000	90,210	90,210	załom w torze nr 1 i 2	
286	332+500,000	90,076	90,076		
287	332+550,000	89,942	89,942		
288	332+600,000	89,808	89,808		
289	332+650,000	89,673	89,673		
290	332+700,000	89,539	89,539		
291	332+750,000	89,405	89,405		
292	332+800,000	89,270	89,270	załom w torze nr 1 i 2	
293	332+850,000	89,134	89,134		
294	332+900,000	88,997	88,997		
295	332+950,000	88,861	88,861		
296	333+000,000	88,724	88,724		
297	333+050,000	88,588	88,588		
298	333+100,000	88,451	88,451		
299	333+150,000	88,315	88,315		
300	333+200,000	88,179	88,179		
301	333+250,000	88,042	88,042		
302	333+300,000	87,906	87,906		
303	333+350,000	87,769	87,769		
304	333+400,000	87,633	87,633		
305	333+450,000	87,496	87,496		
306	333+500,000	87,360	87,360	załom w torze nr 1 i 2	
307	333+550,000	87,236	87,186		
308	333+600,000	87,112	87,013		
309	333+650,000	86,988	86,841		
310	333+700,000	86,864	86,668		
311	333+750,000	86,740	86,500	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 333,922, który nie podlega remontowi.
312	333+800,000	86,606	86,395		
313	333+850,000	86,472	86,293		
314	333+900,000	86,338	86,191		
315	333+950,000	86,205	86,088		
316	334+000,000	86,071	85,986		
317	334+050,000	85,945	85,915		
318	334+030,000	85,991	85,934	załom w torze nr 2 łuk wklęsły o promieniu R=30000m	Konieczność dostosowania niwelet do istniejących rozjazdów na st. Buk oraz przejazdu kolejowo-drogowego w km 333,922, który nie podlega remontowi.
319	334+060,000	85,927	85,910	załom w torze nr 1 łuk wklęsły o promieniu R=30000m	
320	334+100,000	85,889	85,889		
321	334+150,000	85,863	85,863		
322	334+200,000	85,837	85,837		
323	334+250,000	85,812	85,811		
324	334+300,000	85,786	85,785		
325	334+350,000	85,760	85,760	załom w torze nr 1 i 2	
326	334+400,000	85,757	85,759		
327	334+450,000	85,753	85,759		
328	334+500,000	85,750	85,758		
329	334+550,000	85,747	85,757		
330	334+600,000	85,744	85,757		
331	334+650,000	85,740	85,756		
332	334+700,000	85,737	85,755		
333	334+750,000	85,734	85,754	załom w torze nr 1 i 2	Różnica rzędnych w torach nr 1 i 2 wynika z konieczności dostosowania niwelet do istniejących peronów na st. Buk.
334	334+800,000	85,737	85,750		
335	334+850,000	85,741	85,745		
336	334+900,000	85,745	85,741		
337	334+950,000	85,749	85,737		
338	335+000,000	85,752	85,732		
339	335+025,000	85,754	85,730	załom w torze nr 2	Konieczność dostosowania niwelet do istniejących rozjazdów na st. Buk oraz przejazdu kolejowo-drogowego w km 335,171, który nie podlega remontowi.
340	335+050,000	85,756	85,738		
341	335+100,000	85,760	85,753	załom w torze nr 1	
342	335+150,000	85,781	85,768		
343	335+200,000	85,803	85,783		
344	335+240,000	85,820	85,796	załom w torze nr 1	
345	335+250,000	85,820	85,799		
346	335+300,000	85,820	85,814		
347	335+320,000	85,820	85,820	załom w torze nr 2	
348	335+350,000	85,820	85,820		
349	335+400,000	85,820	85,820		
350	335+450,000	85,820	85,820		
351	335+500,000	85,820	85,820		
352	335+550,000	85,820	85,820		
353	335+570,000	85,820	85,820	załom w torze nr 1 i 2	
354	335+600,000	85,810	85,810		
355	335+650,000	85,794	85,794		

356	335+700,000	85,778	85,778		
357	335+750,000	85,762	85,762		
358	335+800,000	85,746	85,746		
359	335+820,000	85,740	85,740	załom w torze nr 1 i 2	
360	335+850,000	85,740	85,740		
361	335+900,000	85,740	85,740		
362	335+950,000	85,740	85,740		
363	336+000,000	85,740	85,740		