

PORÓWNANIE WARIANTÓW:

OPIS			WARIANT I		WARIANT II	
1	Długość linii kolejowej: l	km	10,9+88,50	-	10,4+02,00	+
2	Wydłużenie względne: $l - l_o$ l_o – linia łącząca pkt. A i B	m	988,50	-	402,00	+
3	Pełny współczynnik rozwinięcia: $n = l / l_o$	-	1,10	-	1,04	+
4	Techniczny współczynnik rozwinięcia: $n_s = l_s / l_o$ l_s – długość linii kolejowej mierzona wzdłuż prostych i stycznych do łuków.	-	1,14	-	1,06	+
5	Łączna długość prostych odcinków linii kolejowej:	%	62,95	-	67,36	+
6	Łączna długość krzywizn: ΣK	%	37,05	-	32,60	+
7	Stosunek części kolistych do całkowitej długości trasy: $\Sigma K / l$	%	37,00	-	32,60	+
8	Średni wskaźnik krzywizny: $\Sigma \alpha / l$	-	0,0097	-	0,0075	+
9	Najmniejszy promień łuku poziomego: R	m	2000	-	2500	+
10	Średni promień łuku: R_{sr}	m	2411	-	3698	+
11	Suma kątów środkowych łuków poziomych: $\Sigma \alpha$	°	107°00'57"	-	77°51'00"	+
12	Długość odcinków o pochyleniach szkodliwych:	m	3200,50	-	2402,00	+
		%	29,13		23,09	
13	Długość odcinków o pochyleniu: $i < i_m$	m	10988,50	+	9735,50	-
		%	100,00		93,59	
14	Długość odcinków o pochyleniu: $i \geq i_m$	m	0,00	+	666,50	-
		%	0,00		6,41	
15	Suma pokonywanych wzniesień w kierunku AB:	m	34,51	-	25,44	+
16	Suma pokonywanych wzniesień w kierunku BA:	m	7,07	-	4,14	+
17	Suma pokonywanych wzniesień na pochyleniach szkodliwych:	m	17,60	-	13,84	+
18	Objętość robót ziemnych:	m ³	445 355,00	+	755 793,00	-
19	Liczba skrzyżowań jednopoziomowych:	-	1	-	1	-
20	Liczba skrzyżowań dwupoziomowych:	-	2	-	2	-
21	Liczba zamkniętych dróg:	-	19	-	16	+

22	Liczba przecięć z ciekami:	-	2	-	1	+
23	Liczba przecięć z liniami energetycznymi:	-	-	+	1	-
24	Wysokość najwyższego nasypu:	m	5,49	+	6,39	-
25	Głębokość największego wykopu:	m	13,11	-	12,94	+
26	Długość odcinków trasy przebiegających po terenach podmokłych:	m	600,00	+	1025,00	-
		%	5,46		9,85	
27	Długość odcinków trasy przebiegających przez lasy:	m	525,00	-	100,00	+
		%	4,78		0,96	
PODSUMOWANIE:						
				6		19

Z tabeli porównania dwóch wariantów wynika, że wariant II jest pod wieloma względami korzystniejszy od wariantu I. Z uwagi na mniejszą długość linii kolejowej, większą długość odcinków prostych, mniejszą liczbę zamkniętych dróg i przecięć z ciekami wodnymi wariant II jest bardziej optymalny. Wariant I ma 1,7 razy mniejsze roboty ziemne, co ma duże znaczenie ze względu na znacznie mniejsze koszty wykonania.

Ponieważ wariant II przewyższa wariant I pod wieloma względami, wybrano wariant II.