

PORÓWNANIE WARIANTÓW

Lp.	Wskaźnik	Wariant I	Ocena	Wariant II	Ocena
1.	Długość linii kolejowej l [km]	10,753	+	12,785	-
2.	Wydłużenie bezwzględne $l - l_0$ [km]	0,753	+	2,785	-
3.	Współczynnik rozwinięcia linii $n = \frac{l}{l_0}$	1,0753	+	1,2785	-
4.	Techniczny współczynnik rozwinięcia linii $n_s = \frac{l_s}{l_0}$	1,086	+	1,298	-
5.	Liczba łuków poziomych: 1) $R < 600$ m 2) $R = 600 \div 1200$ m 3) $R > 1200$ m	0 2 0	+	0 2 2	+
6.	Udział łuków poziomych [%]	16	-	15	+
7.	Najmniejszy promień łuku poziomego [m]	1200	+	1000	-
8.	Średni wskaźnik krzywizny $\Sigma \alpha / l$ [°/km]	7,4	+	8,8	-
9.	Średni promień łuku $R_{sr} = \frac{180^\circ \cdot l_l}{\pi \sum \alpha^\circ}$ [m]	1200	+	1000	-
10.	Łączna długość odcinków prostych [m]	9084,12	-	10823,09	+
11.	Udział odcinków prostych [%]	84	-	85	+
12.	Długość odcinków o pochyleniu szkodliwym [km]	5,05266	-	2,900	+
13.	Udział odcinków poziomych i o pochyleniu $i < i_m$ [%]	100	+	100	+
14.	Udział odcinków o pochyleniu $i \geq i_m$ [%]	0	+	0	+
15.	Suma pokonywanych wzniesień na odcinku AB [m]	23	-	18,8	+
16.	Pochylenie zastępcze i_z [‰]	5,8	-	4,7	+
17.	Suma pokonywanych wzniesień na odcinku BA [m]	17,75	+	20,25	-
18.	Suma wzniesień na pochyleniach szkodliwych [m]	37,25	-	17,40	+

19.	Roboty ziemne [m ³): 1) Łącznie 2) Wykopy: ▪ Duże (>30000 m ³) ▪ Średnie (10000÷30000 m ³) ▪ Małe (<10000 m ³) 3) Nasypy: ▪ Duże ▪ Średnie ▪ Małe	780633,16 121350,94 153246,99 103019,08 98616,86 130690,88 173706,41	-	360924,87 0 0 77536,76 33816,98 162435,71 87090,43	+
20.	Długość odcinków skupionych robót ziemnych dużych [km]	1,0168	-	0,27	+
21.	Liczba obiektów inżynierskich: ▪ Mosty ▪ Wiadukty ▪ Przepusty	0 3 1	+	2 0 5	-
22.	Skrzyżowania jednopoziomowe	0	-	3	+
23.	Liczba przecięć linii z drogami do likwidacji: ▪ Klasy D ▪ Klasy L ▪ Klasy Z ▪ Klasy G	5 11 3 0	+	10 5 0 1	-
24.	Objazdy drogowe	0	+	0	+
25.	Najgłębszy wykop [m]	17,16	-	4,57	+
26.	Najwyższy nasyp [m]	8,49	-	6,43	+
27.	Liczba łuków pionowych	1	-	0	+
Podsumowanie			14/27		17/27

Na podstawie powyższej tabeli wyboru wariantów, jako bardziej ekonomiczny i łatwiejszy do realizacji pod względem inżynierskim wybrano wariant II projektowanego odcinka trasy. Mimo, że jest on dłuższy od wariantu I, to charakteryzuje się dwukrotnie mniejszą objętością robót ziemnych i nie wymaga budowy skrzyżowań dwupoziomowych, które znacznie podnoszą koszty inwestycji. Ponadto pokonanie trasy AB wg wariantu II będzie wymagało mniejszych oporów ruchu.