



Urząd Miasta Stołecznego Warszawy
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
ul. Solec 48, 00-382 Warszawa, tel. (022) 525 17 04, fax (022) 525 17 69
www.um.warszawa.pl

**ANALIZA MOŻLIWOŚCI WŁĄCZENIA
TRASY OLSZYŃKI GROCHOWSKIEJ DO
WAŁU MIEDZESZYŃSKIEGO W REJONIE
WĘZŁA Z TRASĄ MOSTU POŁUDNIOWEGO
(DROGĄ S-2)**

(Raport końcowy)

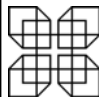
Zamawiający:

Miasto Stołeczne Warszawa
Biuro Drogownictwa i Komunikacji
00-382 Warszawa
ul. Solec 48

Wykonawcy:

 **TransEko** Sp.j.

00-660 Warszawa, ul. Lwowska 9/1A
www.transeko.pl



BPRW S.A.

02-591 Warszawa, ul. Batorego 16/18
www.bprw.com.pl

PREZENTACJA PROJEKTU

Zamawiający:

**BIURO DROGOWNICTWA I
KOMUNIKACJI**

URZĄD MIASTA ST. WARSZAWY

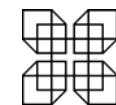
Autorzy opracowania

Zespół TransEko sp.j.:

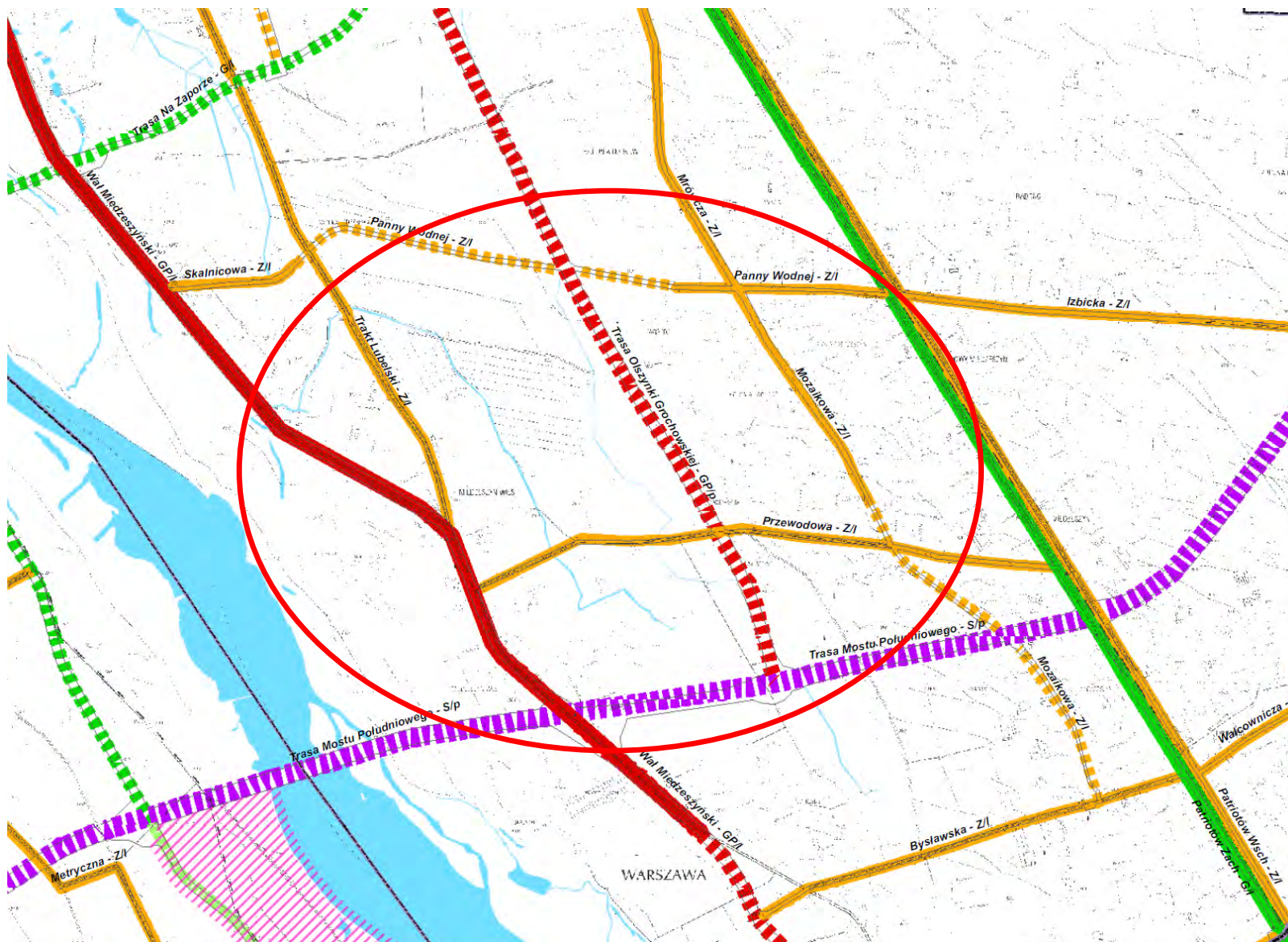
**dr inż. Andrzej Brzeziński,
mgr inż. Maciej Dobrosielski,
mgr inż. Tomasz Dybicz,
mgr inż. Karolina Jesionkiewicz,
mgr inż. Magdalena Rezwow,
mgr inż. Łukasz Szymański,
dr inż. Piotr Szagała,
mgr inż. Paweł Włodarek**

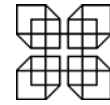
Zespół BPRW S.A.:

**mgr inż. Eliza Gnyś
tech. Andrzej Gumiński
mgr inż. Wanda Malasek
mgr Jacek Skorupski
mgr inż. Jacek Steinke
mgr inż. Hanna Toboła
mgr Alicja Wójciak**



STUDIUM UWARUNKOWAŃ I KIERUNKÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENNEGO M.ST. WARSZAWY:





- 1. Zdefiniowanie wariantów wstępnych**
- 2. Analiza użytkowania terenu w stanie istniejącym**
- 3. Stan własności i władania gruntami**
- 4. Analiza wydanych decyzji administracyjnych o warunkach zabudowy, inwestycjach celu publicznego i pozwoleniach na budowę**
- 5. Analiza uwarunkowań w zakresie infrastruktury technicznej**
- 6. Analiza uwarunkowań środowiskowych**
- 7. Prognozy ruchu**
- 8. Rekomendacje do wyboru wariantów do analiz szczegółowych**
- 9. Przebieg trasy i rozwiązania techniczne wariantów szczegółowych.**
- 10. Uzupełniające prognozy ruchu**
- 11. Wielokryterialna analiza wariantów**
- 12. Podsumowanie**

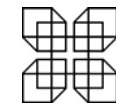

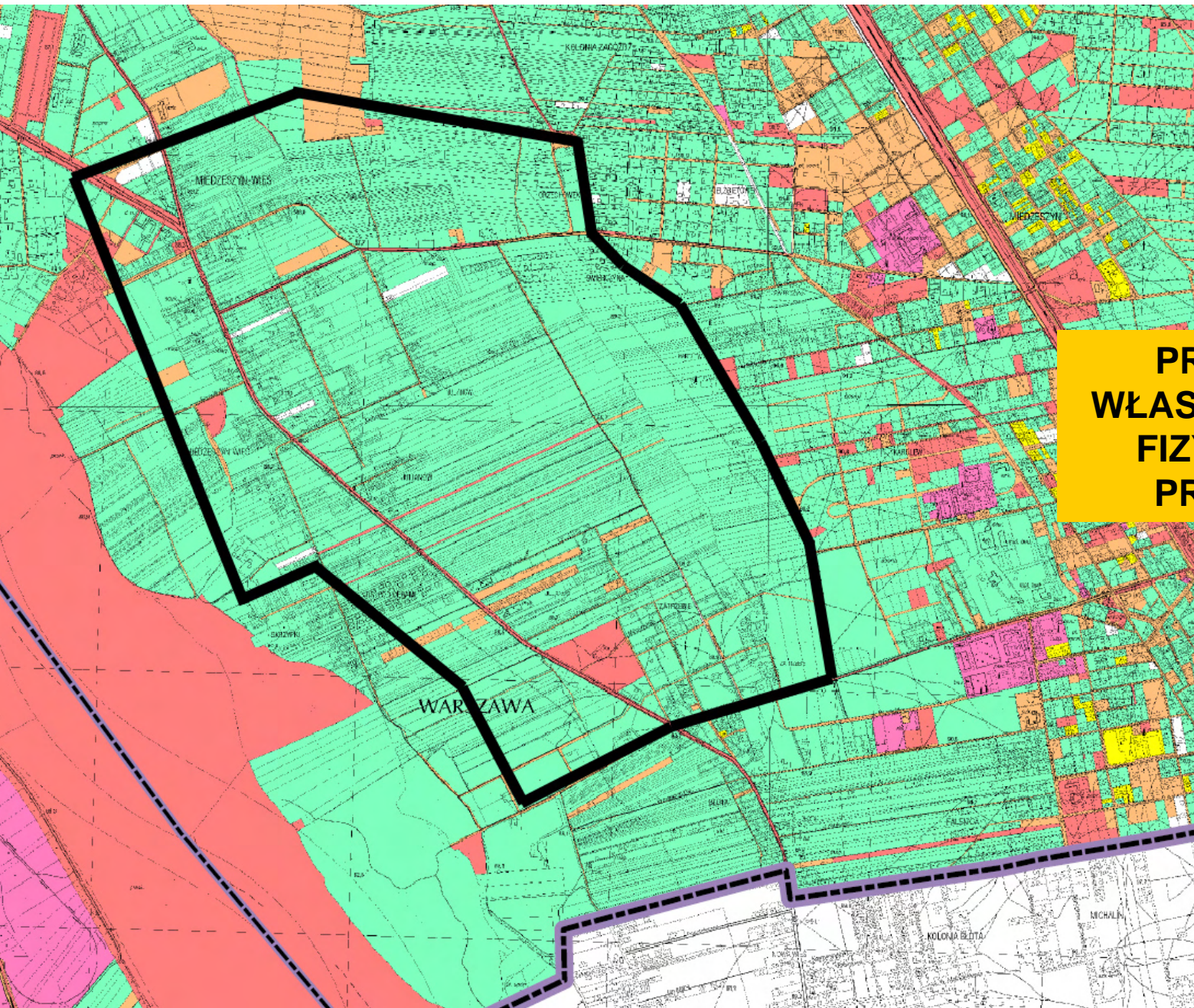
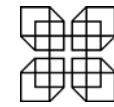


TABELA + MAPA

ZINWENTARYZOWANO 130 BUDYNKÓW

Lp.	Użytkowanie budynku	Liczba Kondygnacji	Konstrukcja budynku	Stan techniczny	Zdjęcie
1.	BRAK	1	MUROWANY	ZŁY	



**PRZEWAGA
WŁASNOŚCI OSÓB
FIZYCZNYCH I
PRAWNYCH**

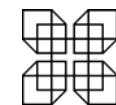
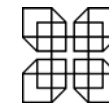


TABELA + MAPA

428 DECYZJI I POZWOLEŃ

Tabl. **Błąd!** W dokumencie nie ma tekstu o podanym stylu..1. Wydane decyzje administracyjne o pozwoleniu na budowę

p.	Nr decyzji	Data decyzji	Rodzaj obiektu	Ulica	Nr działki ew.	Obręb	Pow. działki [m2]	Uwagi
OBIEKTY, KTÓRYCH LOKALIZACJA ZOSTAŁA OKREŚLONA DOKŁADNIE								
1	552/06	20.06.2006	17 budynków mieszkalnych jednorodzinnych wolnostojących i 1 budynku mieszkalnego w zabudowie jednorodzinnej bliźniaczej z garażami oraz 19 szamb szczelnych	Mrażowska/ Celulozy	30/1, 30/2, 30/3, 31, 32/1, 32/2, 33, 2	3-14-15	26 375	
2	425/06	28.04.2006	2 budynki mieszkalne jednorodzinne wolnostojące oraz 2 szamba szczelne	Dzięcioła, Wał Miedzeszyński	8	3-14-17	5 087	



POTENCJALNE KOLIZJE z INFRASTRUKTURĄ TECHNICZNĄ W FORMIE OPISOWEJ i RYSUNKOWEJ W ODNIESIENIU DO:

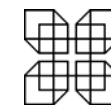
Elektroenergetyki

Gazownictwa

Telekomunikacji

Wodociągów

Kanalizacji



Obszar znajduje się poza granicami Obszaru Natura 2000, ale w stosunkowo niewielkiej odległości od jej granic. Uwarunkowania z tytułu ochrony w praktyce prowadzą się do przyjęcia rozwiązań wykluczających potencjalne zagrożenia skażeniem siedlisk Obszaru (dotyczyć mogą np. sposobu odprowadzenia ścieków i konieczności ich oczyszczenia)

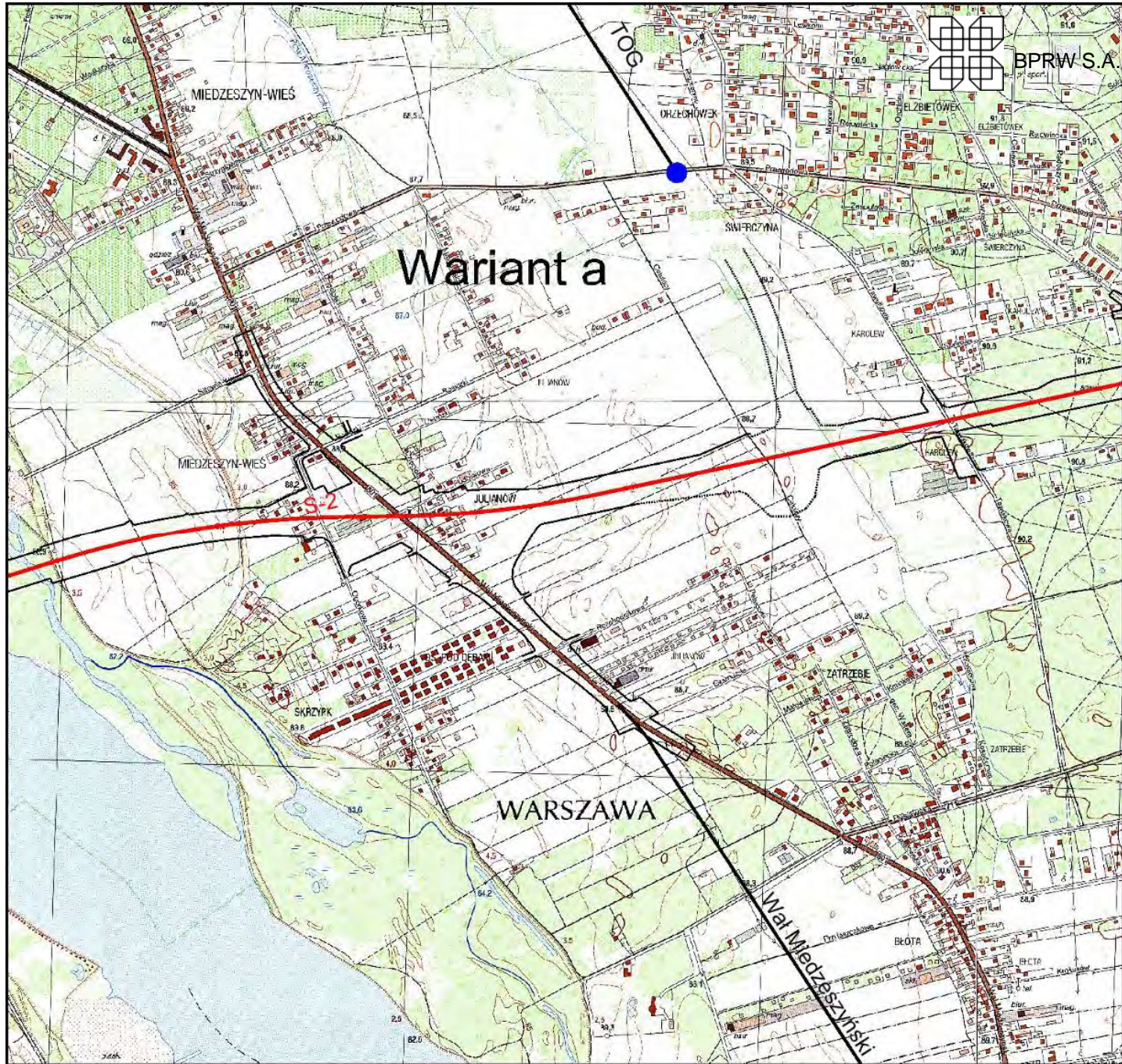
Uwarunkowania wynikające z przebiegu drogi przez obszar WOChK prowadzą się do warunku zminimalizowania strat w zieleni oraz zastosowania rozwiązań i technologii bezpiecznych dla środowiska przyrodniczego.

W obszarze znajduje się jeden pomnik przyrody: dąb szypułkowy o obwodzie pnia 3,7m i wysokości 22m - Wał Miedzeszyński 130

W obszarze doliny Kanału Zagoździańskiego, zarówno piaski korytowe jak i mady przykryte są warstwą nienośnych gruntów organicznych - namułów organicznych plastycznych i miękkoplastycznych, a miejscami, torfów, o miąższości 0,4 do 2,2m (przeważenie 1 - 1,5 m).

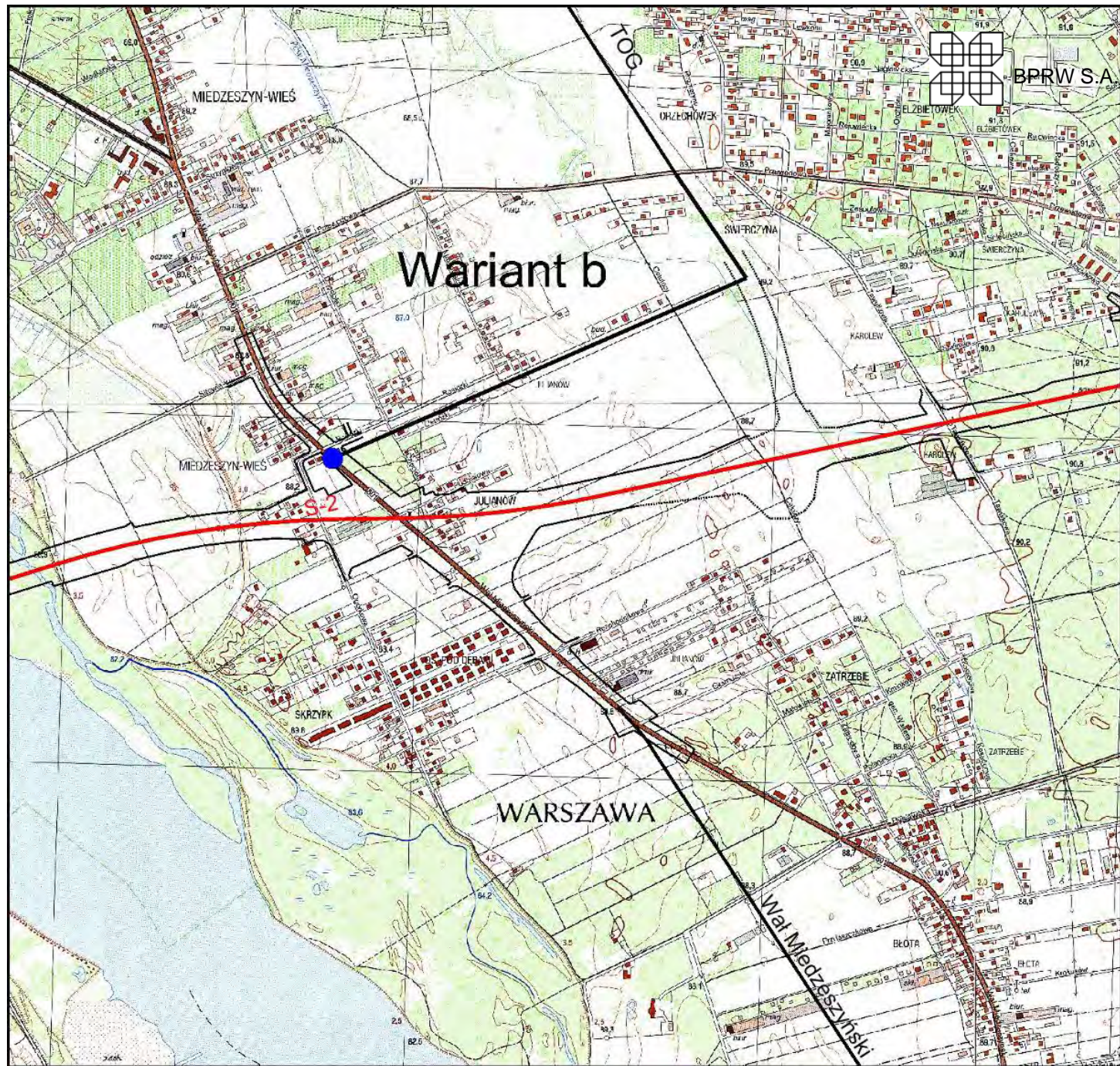


Połączenie TOG
z Wałem
Miedzeszyńskim,
o przebiegu z
wykorzystaniem
ulicy
Przewodowej



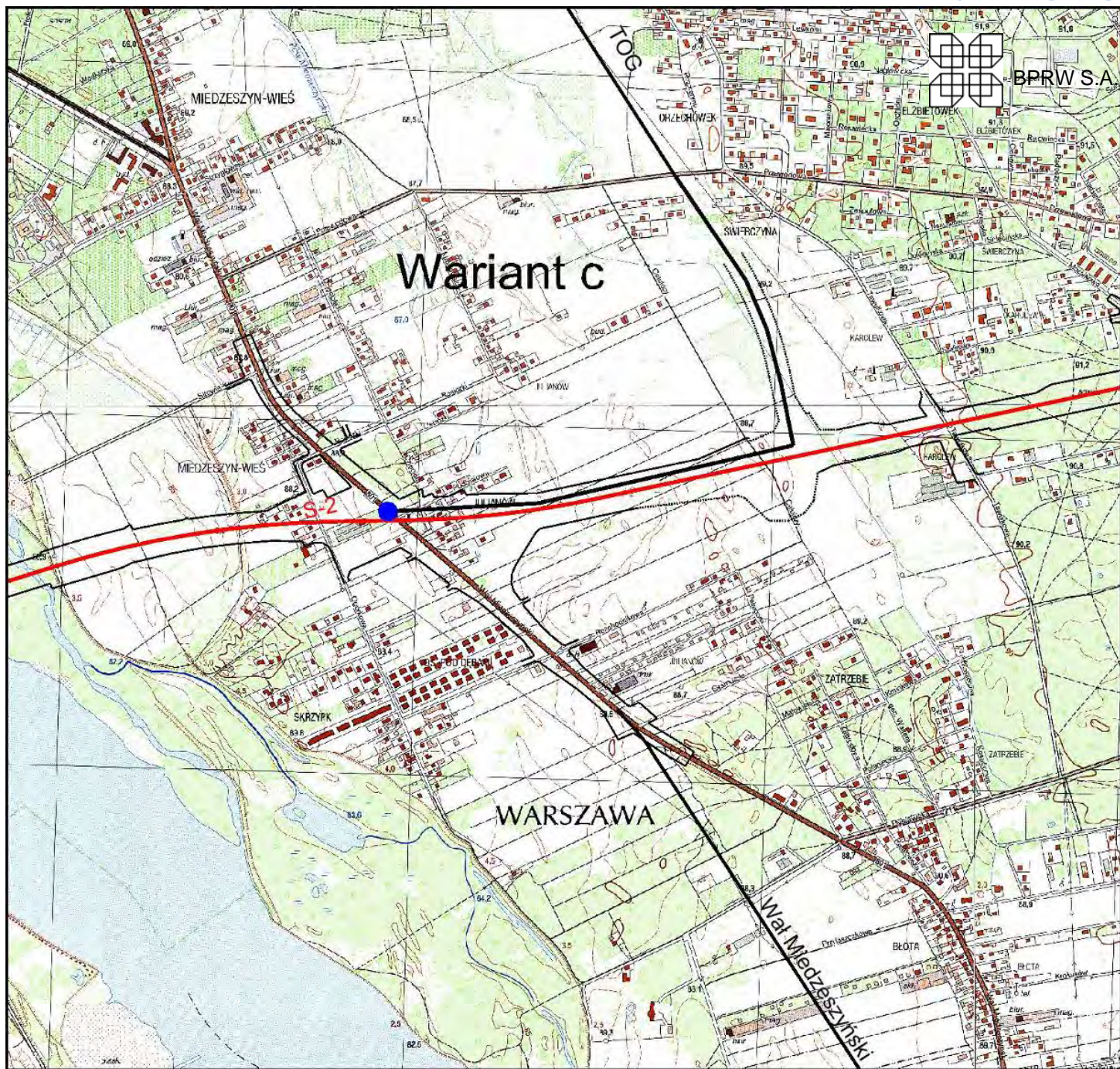


Połączenie TOG
z Wałem
Miedzeszyńskim,
o przebiegu z
wykorzystaniem
ulic Ostróżki i
Rosiczki





Przebieg po
północnej stronie
Trasy Mostu
Południowego, w
miarę możliwości
jak najbliżej tej
Trasy



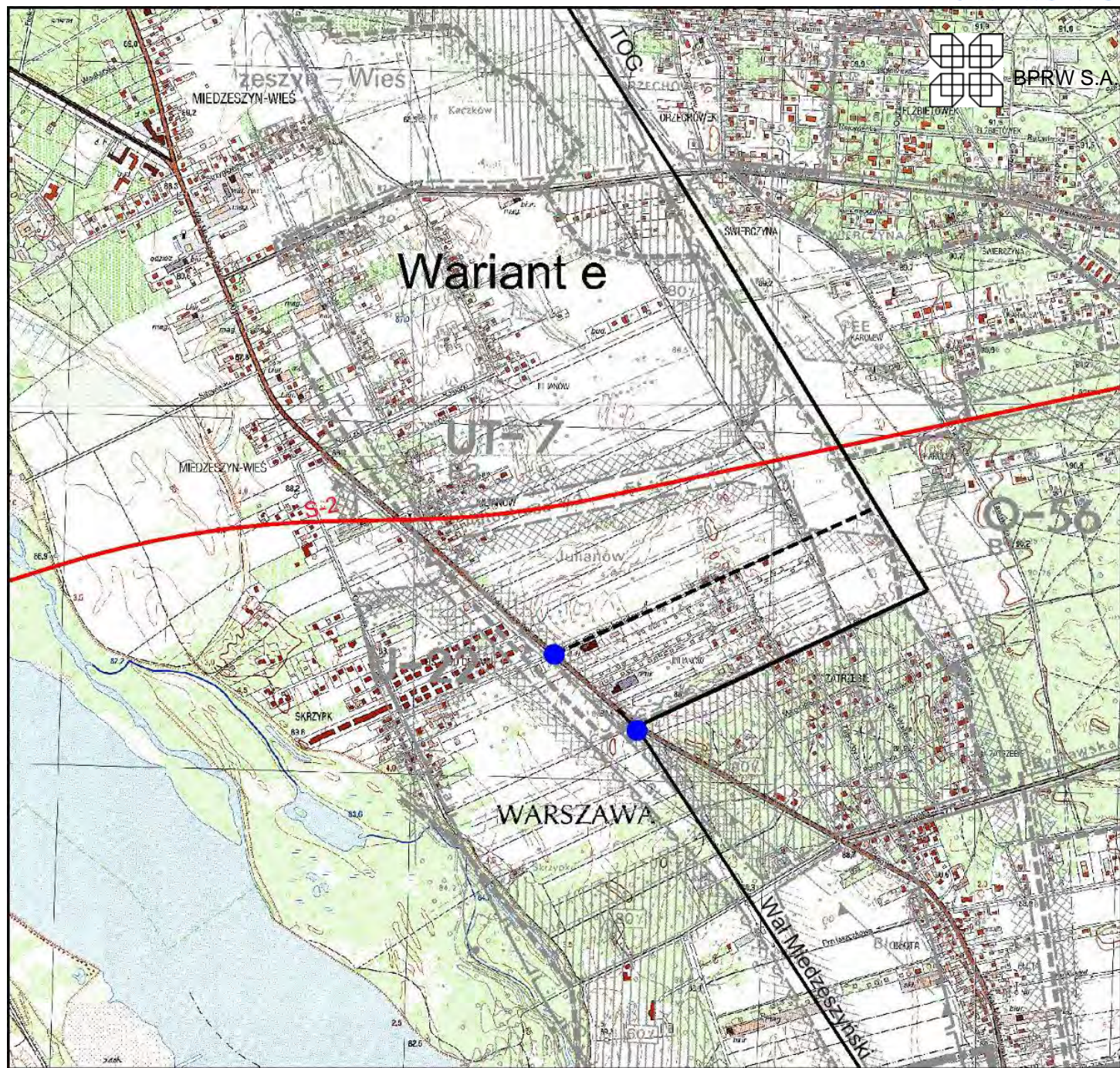


Przebiegu po
południowej
stronie Trasy
Mostu
Południowego, w
miarę możliwości
jak najbliżej tej
Trasy

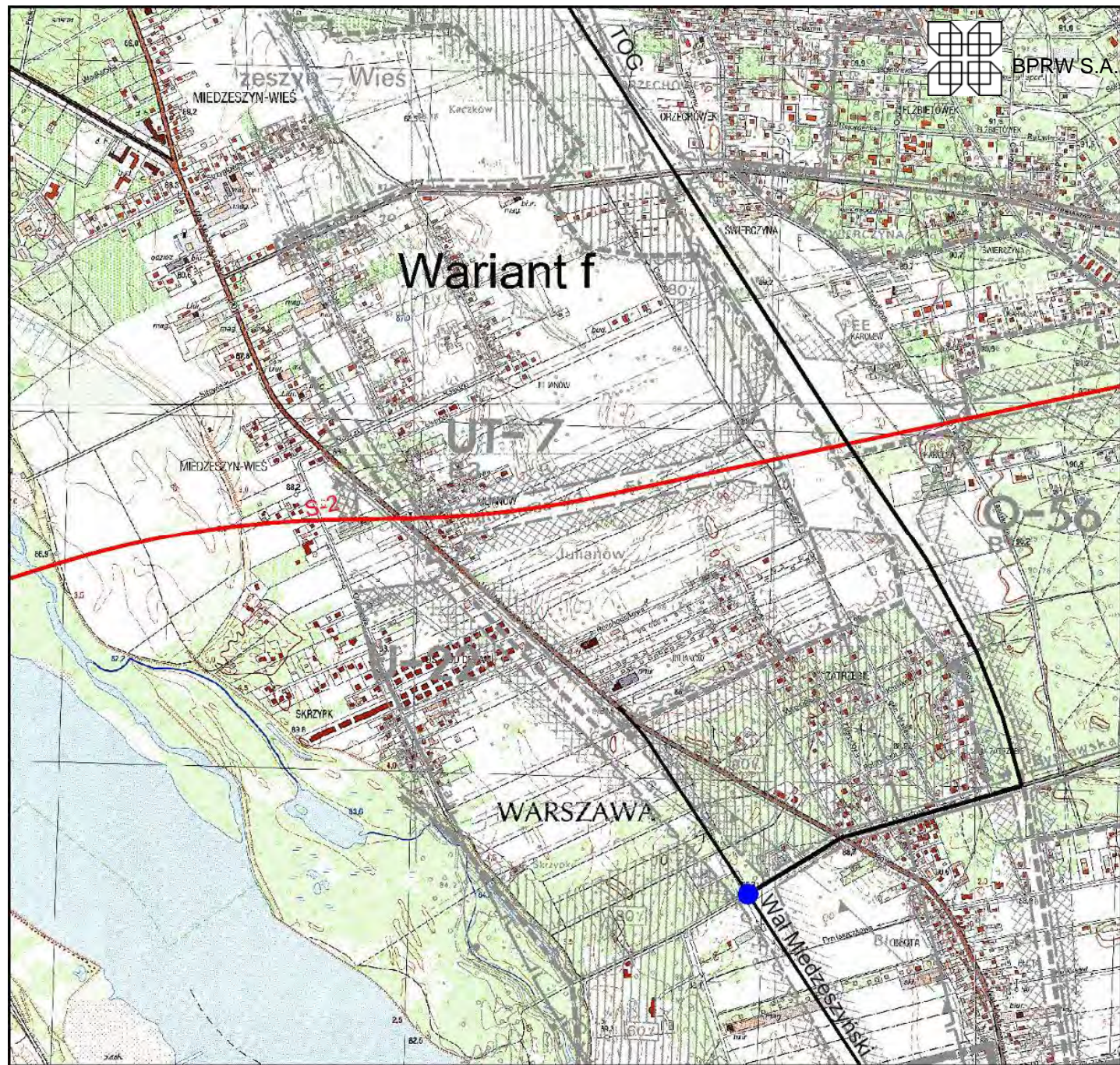




Przedłużenie
TOG na południe
od Trasy Mostu
Południowego z
wykorzystaniem
korytarza TOG
wyznaczonego w
nieobowiązującym
Planie
Ogólnym m.st.
Warszawy z
1992r. a
następnie na
południe od ul.
Czarnuszki

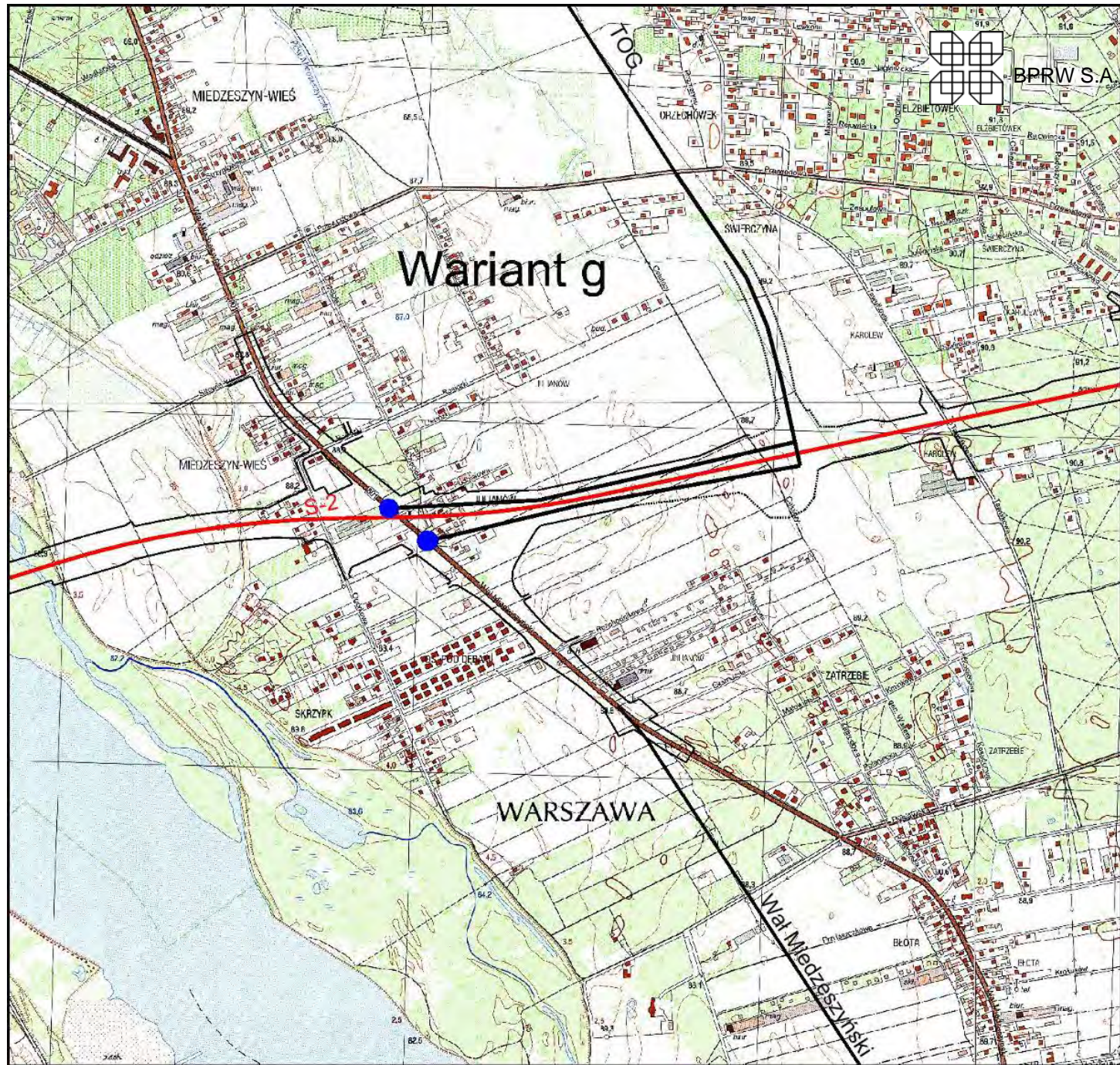


Przedłużenie
TOG na południe
od Trasy Mostu
Południowego z
wykorzystaniem
korytarza TOG
wyznaczonego w
nieobowiązującym
Planie
Ogólnym m.st.
Warszawy z
1992r., a
następnie z
wykorzystaniem
ulicy Bysławskiej



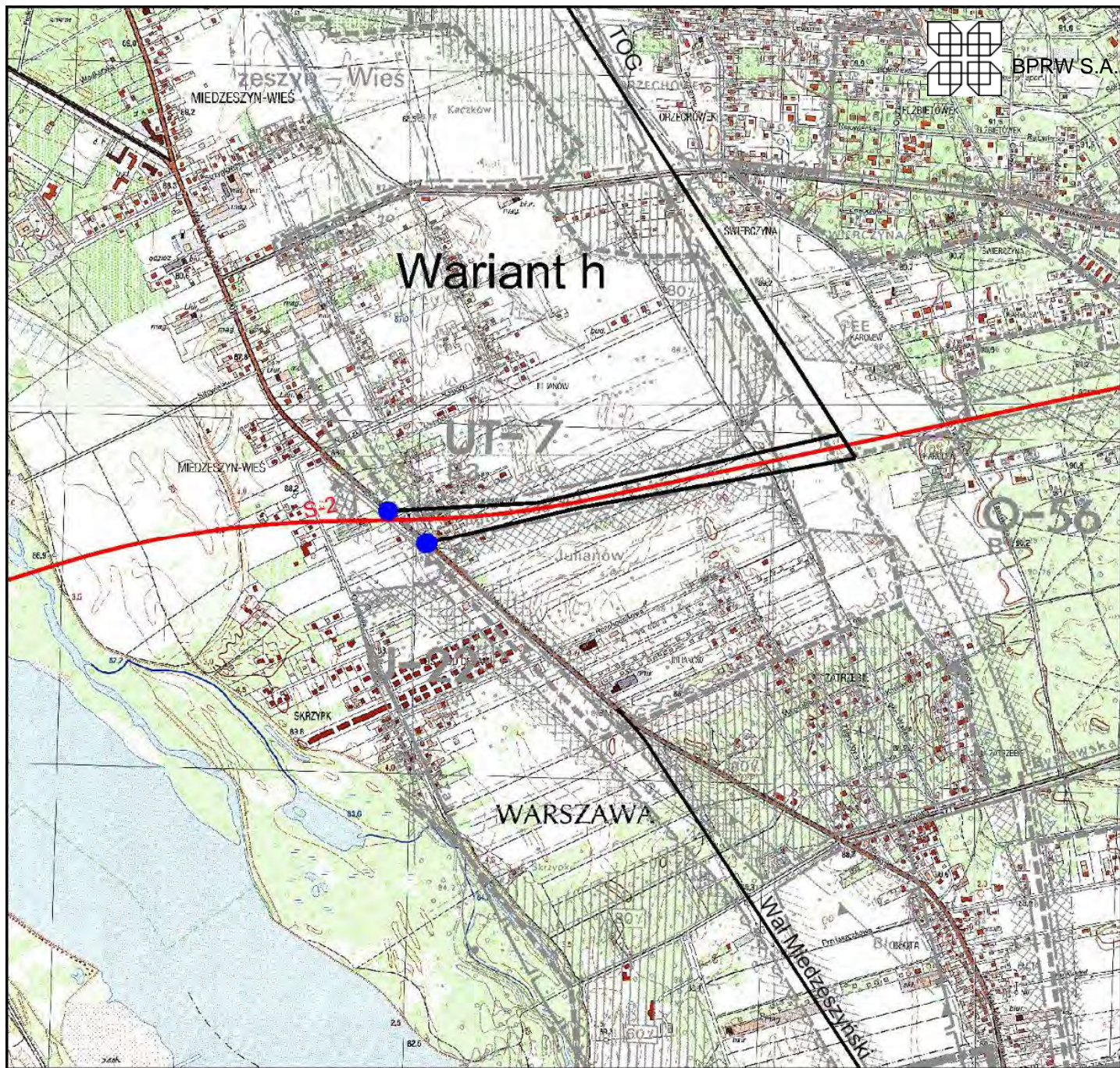


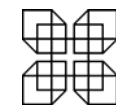
Przebiegu po obu stronach Trasy Mostu Południowego, w miarę możliwości jak najbliżej tej Trasy w nawiązaniu do korytarza określonego w SUIKZP



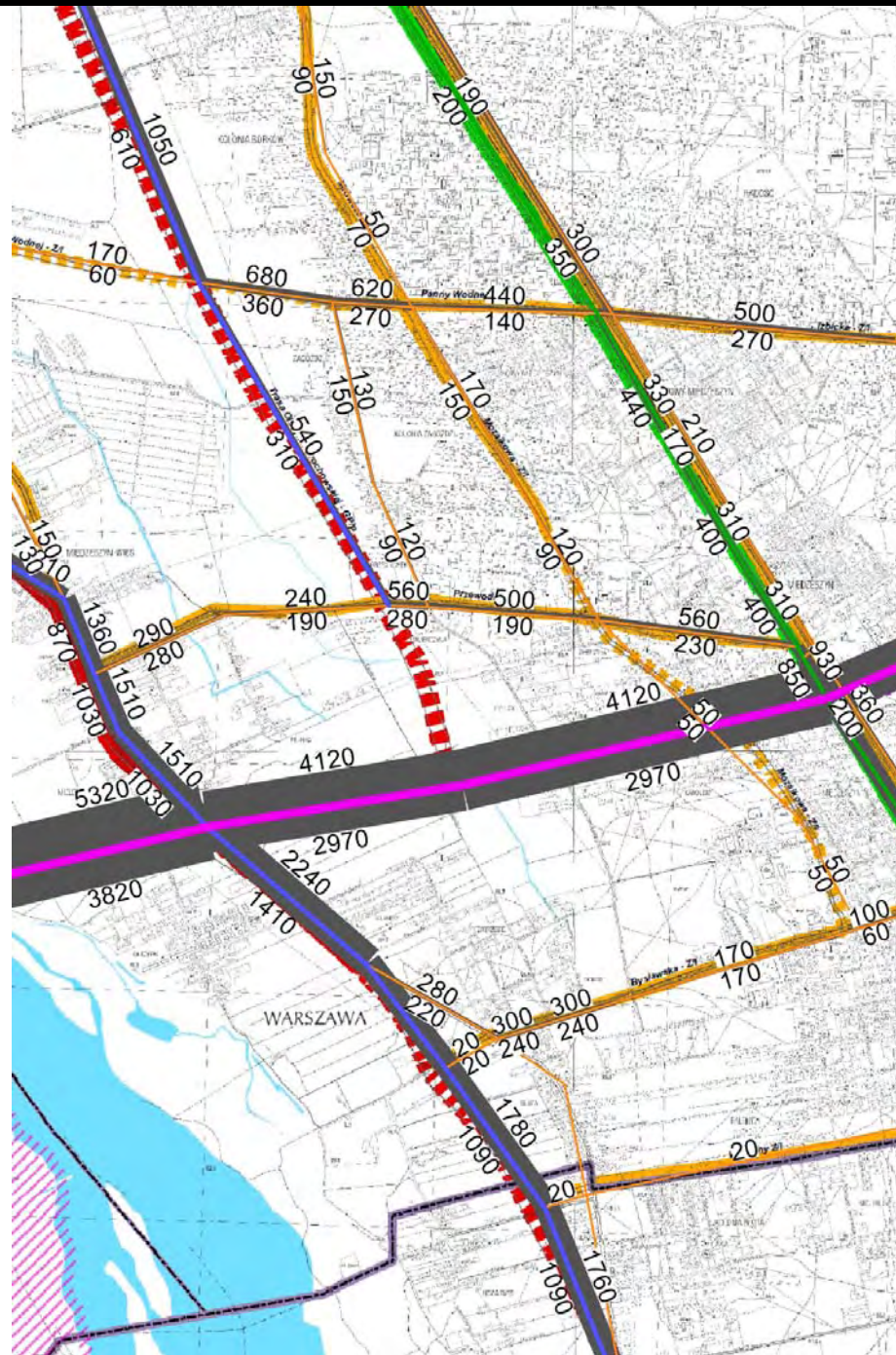


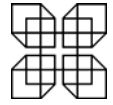
Przebiegu po obu stronach Trasy Mostu Południowego, w miarę możliwości jak najbliżej tej Trasy w nawiązaniu do korytarza TOG, wyznaczonego w nieobowiązujący m Planie Ogólnym m.st. Warszawy z 1992r.



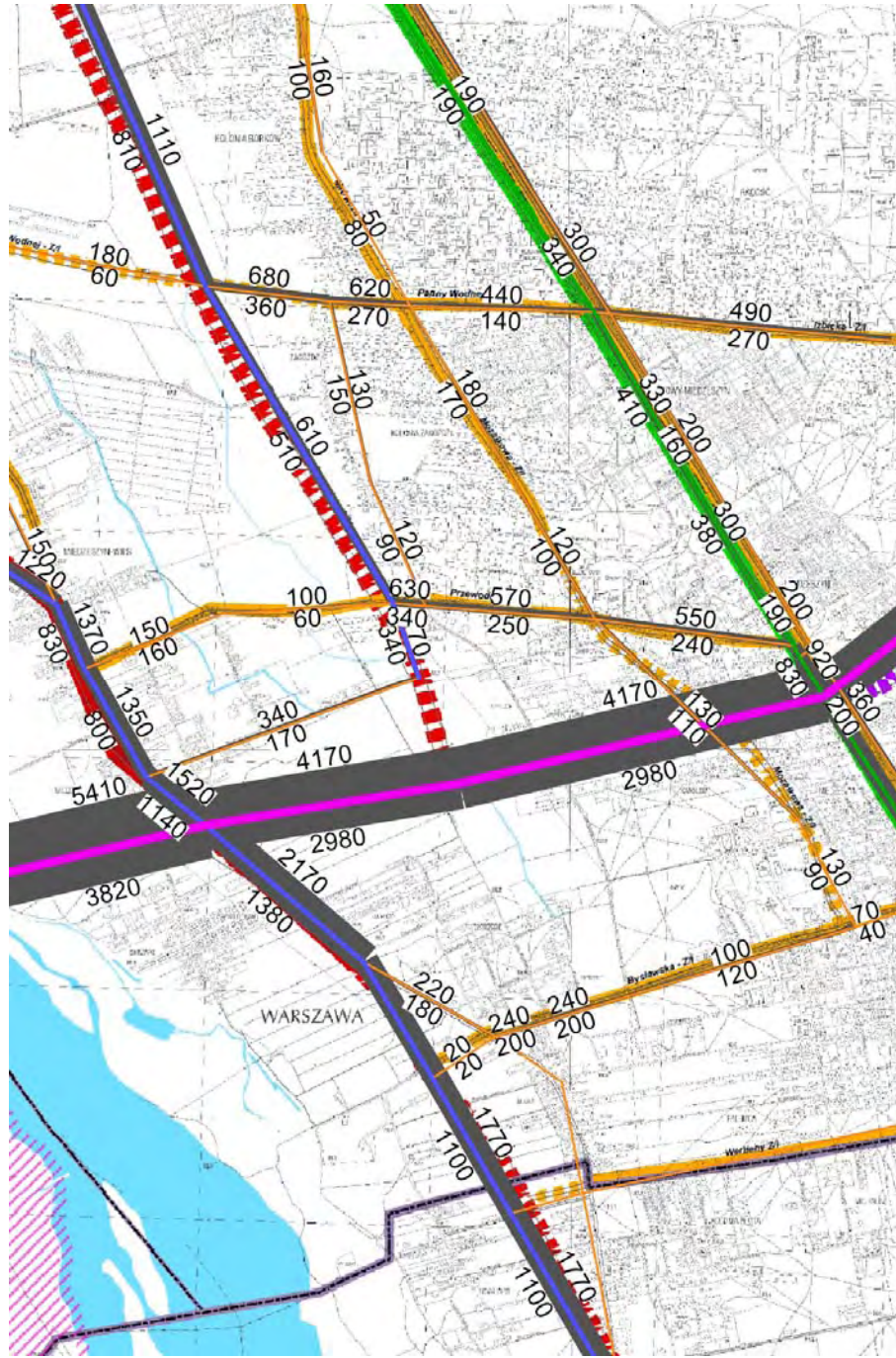


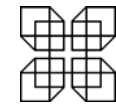
Połączenie TOG
z Wałem
Miedzeszyńskim,
o przebiegu z
wykorzystaniem
ulicy
Przewodowej



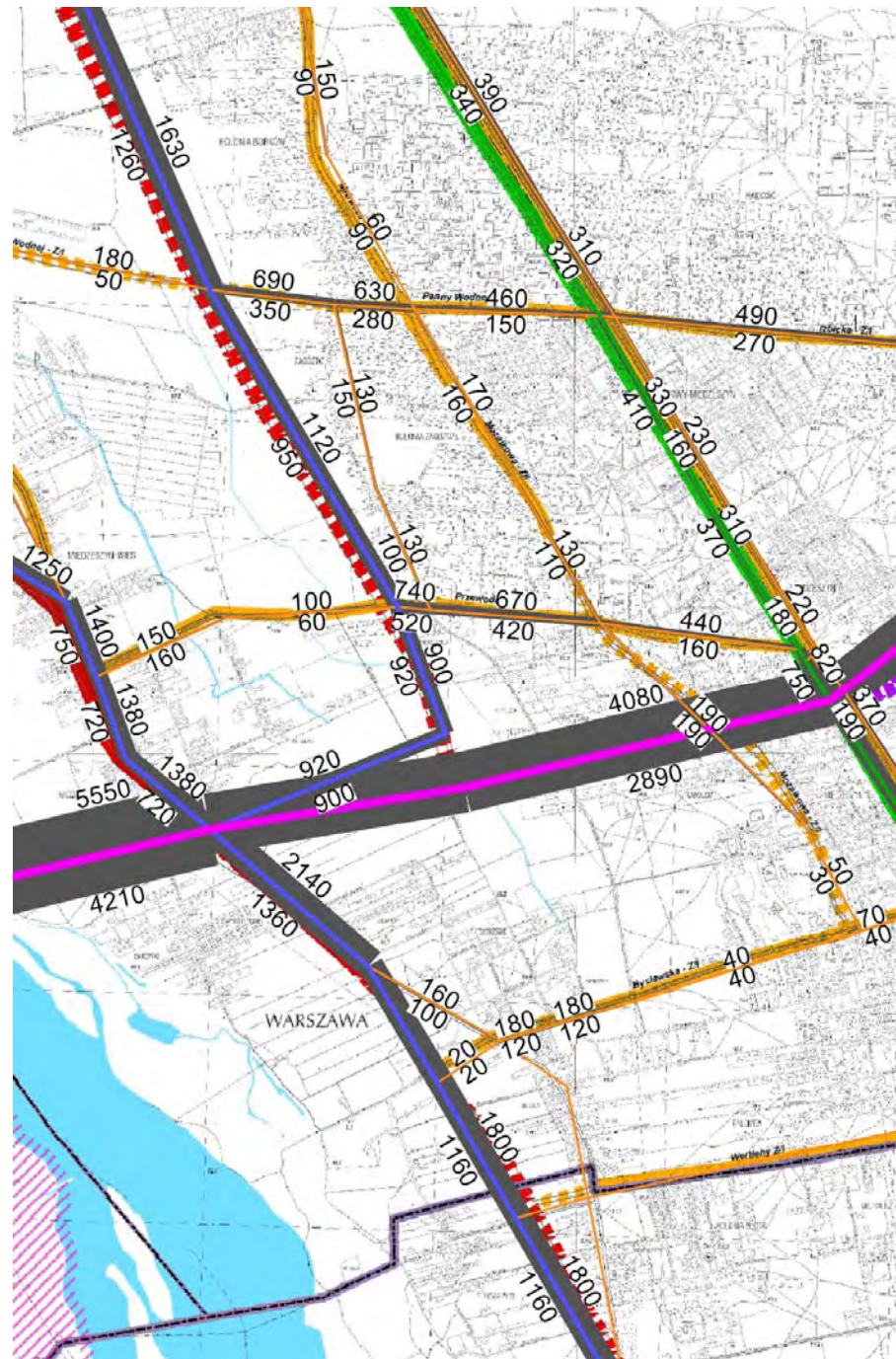


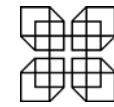
Połączenie TOG z Wałem
Miedzeszyńskim,
o przebiegu z
wykorzystaniem
ulic Ostróżki i
Rosiczki





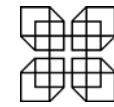
Przebieg po
północnej i
południowej
stronie Trasy
Mostu
Południowego, w
miarę możliwości
jak najbliżej tej
Trasy



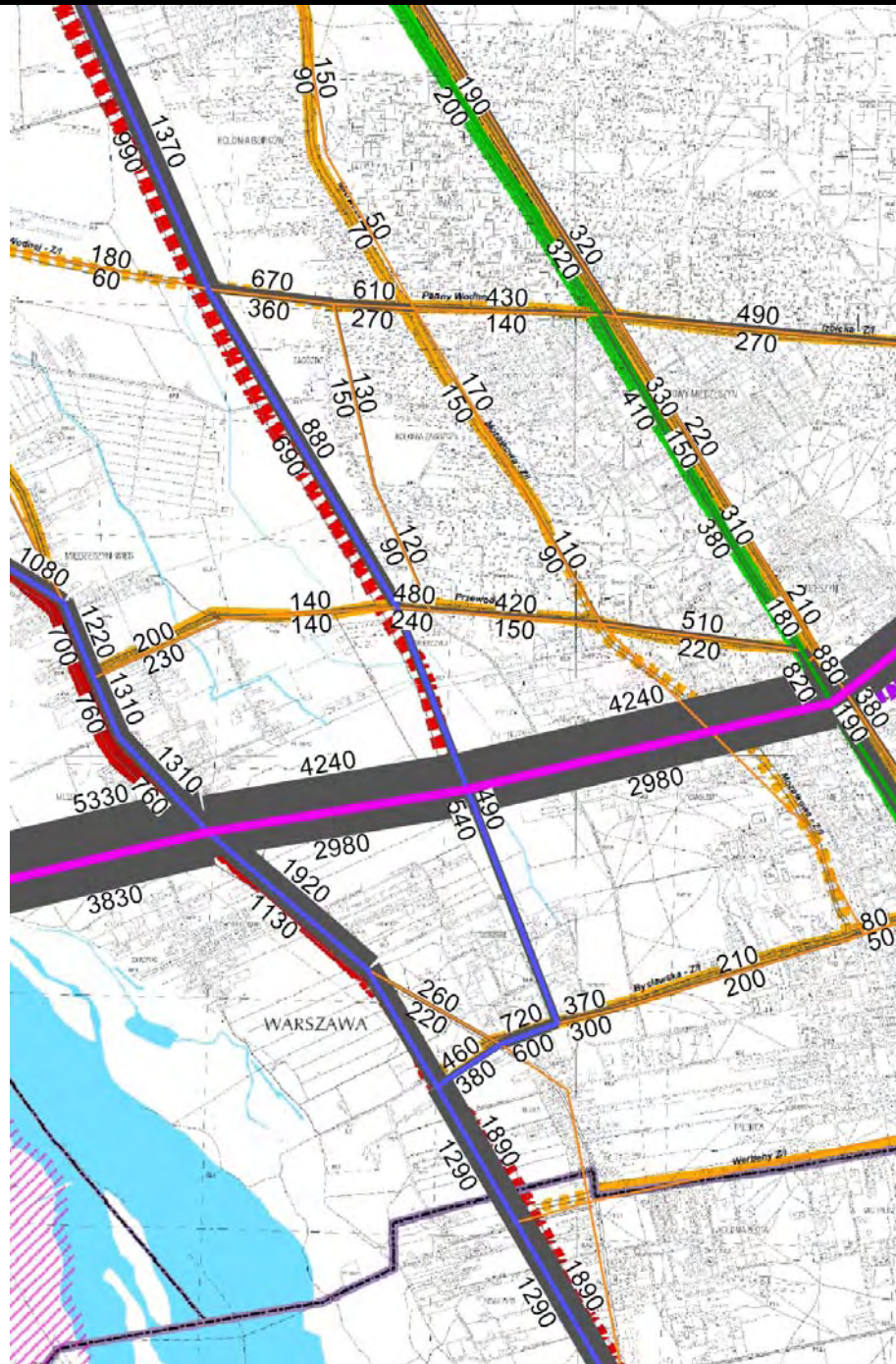


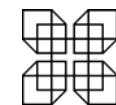
Przedłużenie
TOG na południe
od Trasy Mostu
Południowego z
wykorzystaniem
korytarza TOG
wyznaczonego w
nieobowiązujący
m Planie
Ogólnym m.st.
Warszawy z
1992r. a
następnie na
południe od ul.
Czarnuszki





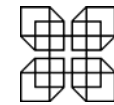
Przedłużenie
TOG na południe
od Trasy Mostu
Południowego z
wykorzystaniem
korytarza TOG
wyznaczonego w
nieobowiązujący
m Planie
Ogólnym m.st.
Warszawy z
1992r., a
następnie z
wykorzystaniem
ulicy Bysławskiej





Zestawienie prognozowanych natężeń ruchu na Trasie Olszynki Grochowskiej w wariantach połączenia z Wałem Miedzeszyńskim (poj./godzinę)

Wariant	kierunek		przekrój
	NS	SN	
a	310	540	850
b	510	610	1120
c, d, g, h	920	900	1820
e	470	400	870
f	540	490	1030



Zagospodarowanie przestrzenne – mało kolizyjny (potencjalna kolizja maks. z 1 obiektem mieszkalnym i 2 gospodarczymi)

Uzbrojenie – potencjalna kolizja w ul. Przewodowej z

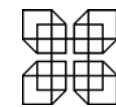
- gazociąg średniego ciśnienia f 125,
- przewód rozdzielczy wodociągowy DN 150/100mm,
- magistralny przewód telekomunikacyjny

Środowisko – brak kolizji

Prognozy ruchu:

- TOG - 850 p/h/przekrój,
- ul. Przewodowa na wschód od TOG - 850 p/h/przekrój,
- ul. Przewodowa na zachód od TOG - 450 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na północ od ul. Przewodowej - 2200 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na południe od ul. Przewodowej - 2500 p/h/przekrój.

Inwestycje – modernizacja ul. Przewodowej



Zagospodarowanie przestrzenne – wymaga zwrócenia uwagi i odpowiedniego rozwiązania potencjalnych kolizji z zabudową mieszkaniową (jednorodzinna/wjazdy bramowe) usytuowaną wzdłuż północnej krawędzi ul. Ostróżki i Rosiczki.

Uzbrojenie – potencjalna kolizja w ul. Ostróżki i Rosiczki z

- linia napowietrznej 15 kV,
- Linia kablowej 15 kV do stacji transformatorowej nr 10661.

Środowisko – brak kolizji

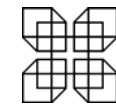
Prognozy ruchu:

- TOG na północ od ul. Przewodowej - 1100 p/h//przekrój,
- TOG na południe od ul. Przewodowej - 400 p/h/przekrój,
- ul. Przewodowej na wschód od TOG - 1000 p/h/przekrój,
- ul. Przewodowej na zachód od TOG - 150 p/h//przekrój,
- Wał Miedzeszyński na północ od ul. Przewodowej - 2200 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na południe od ul. Przewodowej - 2100 p/h/przekrój,
- ciąg ul. Ostróżki – Rosiczki - 500 p/h//przekrój..

Inwestycje – modernizacja ul. Ostróżki i Rosiczki

Mała odległość między skrzyżowaniem ul. Rosiczki/Wał Miedzeszyński a węzłem S2/Wał Miedzeszyński – 230m.

Skomplikowany przebieg w ciągu ul. Ostróżki - Rosiczki



Zagospodarowanie przestrzenne – brak kolizji

Uzbrojenie – brak kolizji

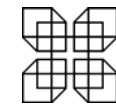
Środowisko – brak kolizji

Prognozy ruchu:

- TOG na północ od ul. Przewodowej - 2100 p/h/przekrój,
- TOG na południe od ul. Przewodowej - 1800 p/h/przekrój,
- ul. Przewodowej na wschód od TOG - 1100 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na północ od ul. Przewodowej - 2150 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na południe od ul. Przewodowej - 2100 p/h/przekrój.

Wymagana zmiana dotychczasowego projektu węzła S2 z Wałem Miedzeszyńskim z wprowadzeniem powiązań jezdni TOG z łącznicami trasy S2 po jej północnej (południowej) stronie dla zapewnienia możliwości wjazdu z Wału Miedzeszyńskiego w kierunkach północnym i południowym i wprowadzeniem dodatkowego, trzeciego poziomego węzła dla łącznic związanych z obsługą TOG.

Wstępne rozpoznanie rozwiązania węzła wskazuje na możliwość utrzymania węzła w dotychczasowych liniach rozgraniczających z prawdopodobnymi ograniczeniami dotyczącymi możliwości sytuowania nasypów i wykopów (stosowanie murów oporowych/estakad), szerokości pasów ruchu i swobodnego stosowania rozwiązań dla ruchu pieszego i rowerowego (chodniki i ścieżki rowerowe)



Zagospodarowanie przestrzenne:

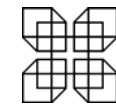
- **przebieg trasy znacząco kolizyjny w obszarze działek przy ul. Tawułowej** (działki 20, 21, 22, 23 i 24) w związku z decyzją nr. 925/07 z 14.09.2007 na zabudowę w postaci 24 budynków mieszkalnych, jednorodzinnych w zabudowie bliźniaczej,
- potencjalnie kolizyjny (wymaga to ew. sprawdzenia w II etapie opracowania) z zabudową mieszkaniową (jednorodzinna) usytuowaną wzdłuż południowej krawędzi ul. Czarnuszki

Uzbrojenie – brak kolizji

Środowisko – przy trasowaniu przebiegu należy zwrócić jednak uwagę na grupy drzew o dużych walorach przyrodniczych i krajobrazowych usytuowane wzdłuż kanału Zagoździańskiego na odcinku pomiędzy ul. Przewodową i ul. Czarnuszki

Prognozy ruchu:

- TOG na północ od ul. Przewodowej - 1500 p/h/przekrój,
- TOG na południe od ul. Przewodowej - 900 p/h/przekrój,
- ul. Przewodowej na wschód od TOG - 800 p/h/przekrój,
- ul. Wał Miedzeszyński na północ od ul. Przewodowej - 2100 p/h/przekrój,
- ul. Wał Miedzeszyński na południe od ul. Przewodowej - 2200 p/h/przekrój.



Zagospodarowanie przestrzenne:

- **przebieg trasy znacząco kolizyjny w obszarze działek przy ul. Tawułowej** (działki 20, 21, 22, 23 i 24) w związku z decyzją nr. 925/07 z 14.09.2007 na zabudowę w postaci 24 budynków mieszkalnych, jednorodzinnych w zabudowie bliźniaczej,
- potencjalnie kolizyjny (wymaga to ew. sprawdzenia w II etapie opracowania) z zabudową mieszkaniową (jednorodzinna) usytuowaną wzdłuż północnej krawędzi ul. Bysławskiej.

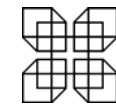
Uzbrojenie – w ulicy Bysławskiej:

- gazociąg średniego ciśnienia f 300,
- projektowany gazociąg średniego ciśnienia f 110
- projektowany przewód wodociągowy DN 150mm.

Środowisko – brak kolizji

Prognozy ruchu:

- TOG na północ od ul. Przewodowej - 1600 p/h/przekrój,
- TOG na południe od ul. Przewodowej - 1000 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na północ od ul. Przewodowej - 2000 p/h/przekrój,
- Wał Miedzeszyński na południe od ul. Przewodowej -2100 p/h/przekrój.



Niezbędna analiza szczegółowa 3 wariantów:

Wariant I:

Połączenie TOG ze skrzyżowaniem (węzłem) Wału Miedzeszyńskiego z Traktem Lubelskim przy pomocy dwujezdniowej ulicy Nowo-Przewodowej, przebiegającej po nowym śladzie.

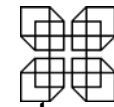
Wariant II:

Wariant I oraz przedłużenie TOG do ulicy Bysławskiej, na odcinku do drogi S2 z rezerwą terenu umożliwiającą rozbudowę TOG do przekroju 2x2, na dalszym odcinku do ul. Bysławskiej przekrój co najmniej 1x2.

Podstawą wariantu jest przebieg wg MPOZP Warszawy z 1992r. z możliwymi lokalnymi podwariantami wynikającymi z kolizji z istniejącym lub planowanym zagospodarowaniem.

Wariant III:

połączenie TOG z węzłem drogi S2 z Wałem Miedzeszyńskim



Na początkowym północnym fragmencie zaprojektowano TOG w nawiązaniu do korytarza określonego w „Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy”.

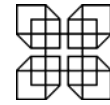
Zaproponowano połączenie z Wałem Miedzeszyńskim na skrzyżowaniu z Traktem Lubelskim poprzez ulicę Nowo-Przewodową, przebiegającą po nowym śladzie.

Na ul. Nowo-Przewodowej zaprojektowano skrzyżowania:

- z Wałem Miedzeszyńskim i Traktem Lubelskim – jezdnie główne Wału Miedzeszyńskiego poprowadzono na estakadzie nad skrzyżowaniem typu „średnie rondo”, istniejące rondo przewidziane jest do przebudowy;
- z ul. Strzygłowską – skrzyżowanie skanalizowane, wszystkie relacje skrętne;
- z Trasą Olszynki Grochowskiej – skrzyżowanie typu „średnie rondo”.

Dalej w kierunku południowym do ul. Przewodowej Trasę Olszynki Grochowskiej zaprojektowano jako jednojezdniową drogę zbiorczą.

Rozwiązanie ul. Przewodowej przyjęto zgodnie z projektem budowlanym tej ulicy. Na skrzyżowaniu Wału Miedzeszyńskiego z ul. Przewodową proponuje się ograniczenie relacji lewoskrętnych, pozostawiając jedną: z południa na zachód. Przyjęto założenie, że niweleta jezdni będzie przebiegała w nawiązaniu do istniejącego terenu.



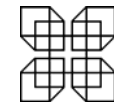
TOG zaprojektowano na całym odcinku do ul. Bysławskiej na parametrach ulicy głównej, w korytarzu wyznaczonym w nieobowiązującym Miejscowym Planie Zagospodarowania Przestrzennego m. st. Warszawy z 1992 r. Powiązanie z Wałem Miedzeszyńskim ul. Nowo-Przewodową o klasie drogi głównej.

Na północnym fragmencie tj. do ul. Przewodowej rozwiązania w wariantach I i II pokrywają się.

W kierunku południowym trasę poprowadzono wzdłuż Kanału Zagoździańskiego, po jego wschodniej stronie, z przekroczeniem Trasy Mostu Południowego na estakadzie.

Od ul. Kminkowej do ul. Bysławskiej poprowadzono trasę przez tereny leśne tzw. Warszawskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Zaprojektowano skrzyżowania jednopoziomowe, skanalizowane z 2 nowymi ulicami, których przebieg powinien być przeanalizowany i wyznaczony w planach miejscowych zagospodarowania przestrzennego tego obszaru.

Na ul. Bysławskiej zaprojektowano 2 skrzyżowania typu „małe rondo” z TOG i Wałem Miedzeszyńskim.



Podwariant wariantu II na odcinku od Trasy Mostu Południowego do ul. Bysławskiej, gdzie odnotowano kolizje z istniejącą lub realizowaną obecnie zabudową jednorodziną.

Po przekroczeniu Trasy Mostu Południowego (około 250m na południe) w celu uniknięcia powyższych kolizji zaproponowano poprowadzenie trasy o parametrach drogi głównej będącej kontynuacją TOG, w kierunku wschodnim po nowym śladzie do ul. Tawułkowej i śladem tej ulicy, przechodzącej przez tereny leśne w granicach WOChK do ul. Bysławskiej.

Podobnie jak w wariancie II na ul. Bysławskiej zaprojektowano 2 skrzyżowania typu „małe rondo” z ul. Tawułkową i Wałem Miedzeszyńskim.

W wariantach II i IIA założono prowadzenie niwelety jezdni po terenie z wyjątkiem rejonu przecięcia Trasy Mostu Południowego, gdzie TOG poprowadzono na poziomie +1.



W wariantcie III TOG ma przebieg dwujezdniowy w nawiązaniu do korytarza określonego w SUIKZP.

W rejonie Trasy Mostu Południowego jezdnie rozdzielają się i są prowadzone po obu stronach tej trasy. Połączenie z ul. Wał Miedzeszyński następuje na węźle poprzez włączenie jezdni TOG do łącznic. Podłączenie TOG do węzła umożliwia powiązanie z Wałem Miedzeszyńskim we wszystkich kierunkach, natomiast z Trasą Mostu Południowego powiązanie z Warszawą lewobrzeżną.

Rozwiązanie wg wariantu III powoduje konieczność przeprojektowania węzła lub jego przebudowę w momencie realizacji TOG. Wprowadzone zmiany dotyczą łącznic:

- „Ł0” (relacja z południa na most) – zmiana niwelety jezdni łącznicy w dostosowaniu do łącznicy TMP – TOG;
- „Ł4” (relacja południe – wschód) – zmiana przebiegu łącznicy i niwelety jezdni w dostosowaniu do rozwiązań łącznicy WM – TMP;
- „Ł2” (relacja wschód – północ i południe) – przebudowa łącznicy na fragmencie do punktu połączenia z łącznicami TMP – WM i TOG – WM;
- wskazane przesunięcie łącznicy na węźle z ul. Patriotów zach. około 100 m w kierunku wschodnim dla uzyskania pożądanej odległości 600 m pomiędzy włączeniem i wyłączeniem łącznic na sąsiednich węzłach.

Zaprojektowane linie rozgraniczające wykraczają poza granice decyzji dla budowy Trasy Mostu Południowego.



Przyjęto następujące ustalenia dotyczące trasy drogowej:

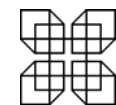
Trasa Olszynki Grochowskiej na odcinku objętym analizami – klasa drogi głównej (G),

Dla pozostałych ulic na podstawie „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego m. st. Warszawy” z 2006 r przyjęto:

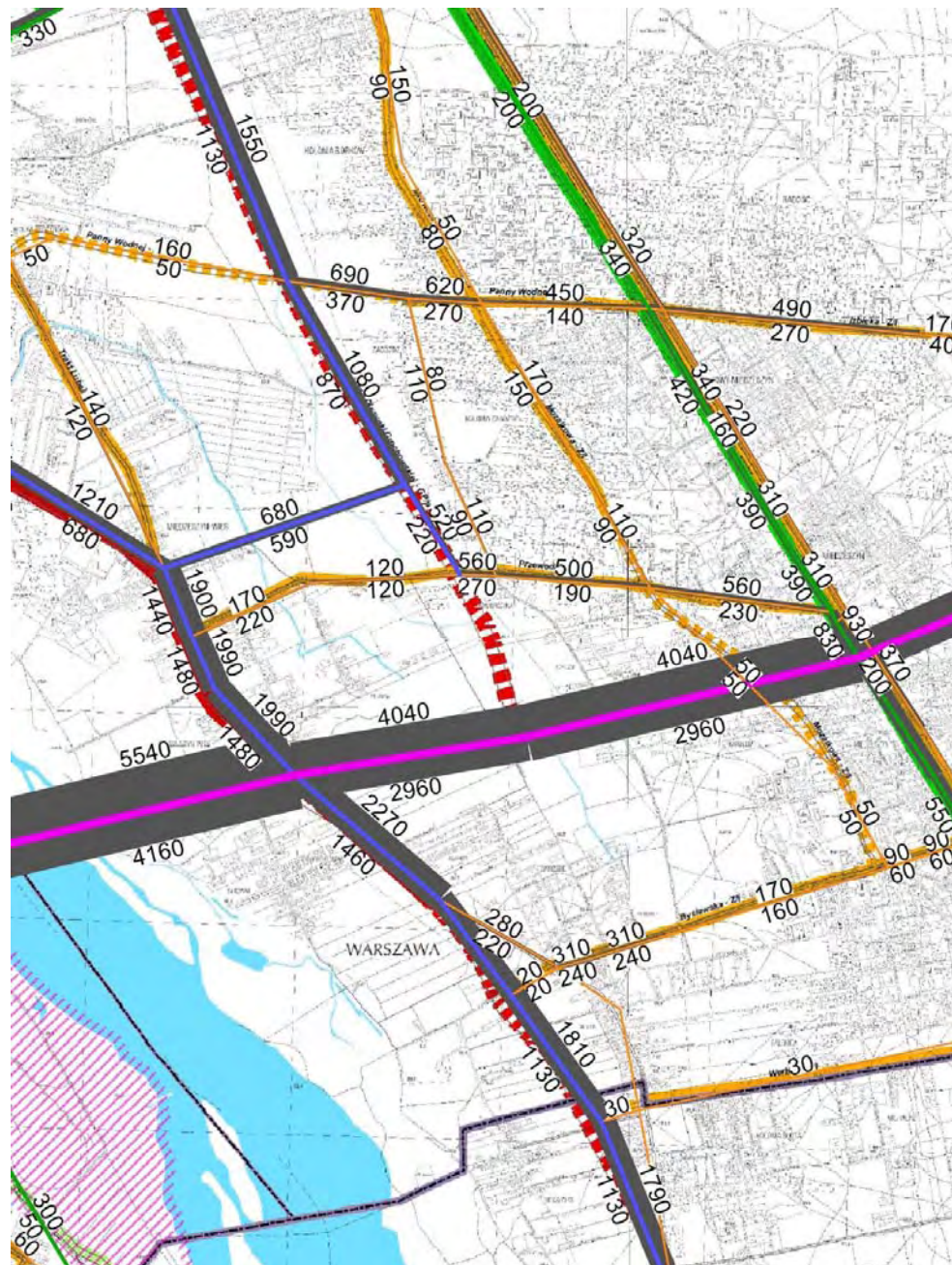
- Trasa Mostu Południowego – klasa drogi ekspresowej (S),
- ul. Wał Miedzeszyński – klasa drogi głównej ruchu przyśpieszonego (GP),
- ul. Przewodowa – klasa ulicy zbiorczej (Z),
- ul. Bysławska – klasa ulicy zbiorczej (Z).

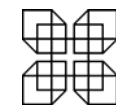
Przyjęto następujące parametry techniczne Trasy Olszynki Grochowskiej:

- prędkość projektowa 60km/h, miarodajna 70km/h,
- 2 jezdnie dwupasowe z pasem dzielącym,
- ograniczona dostępność,
- odległość pomiędzy skrzyżowaniami min. 400m.

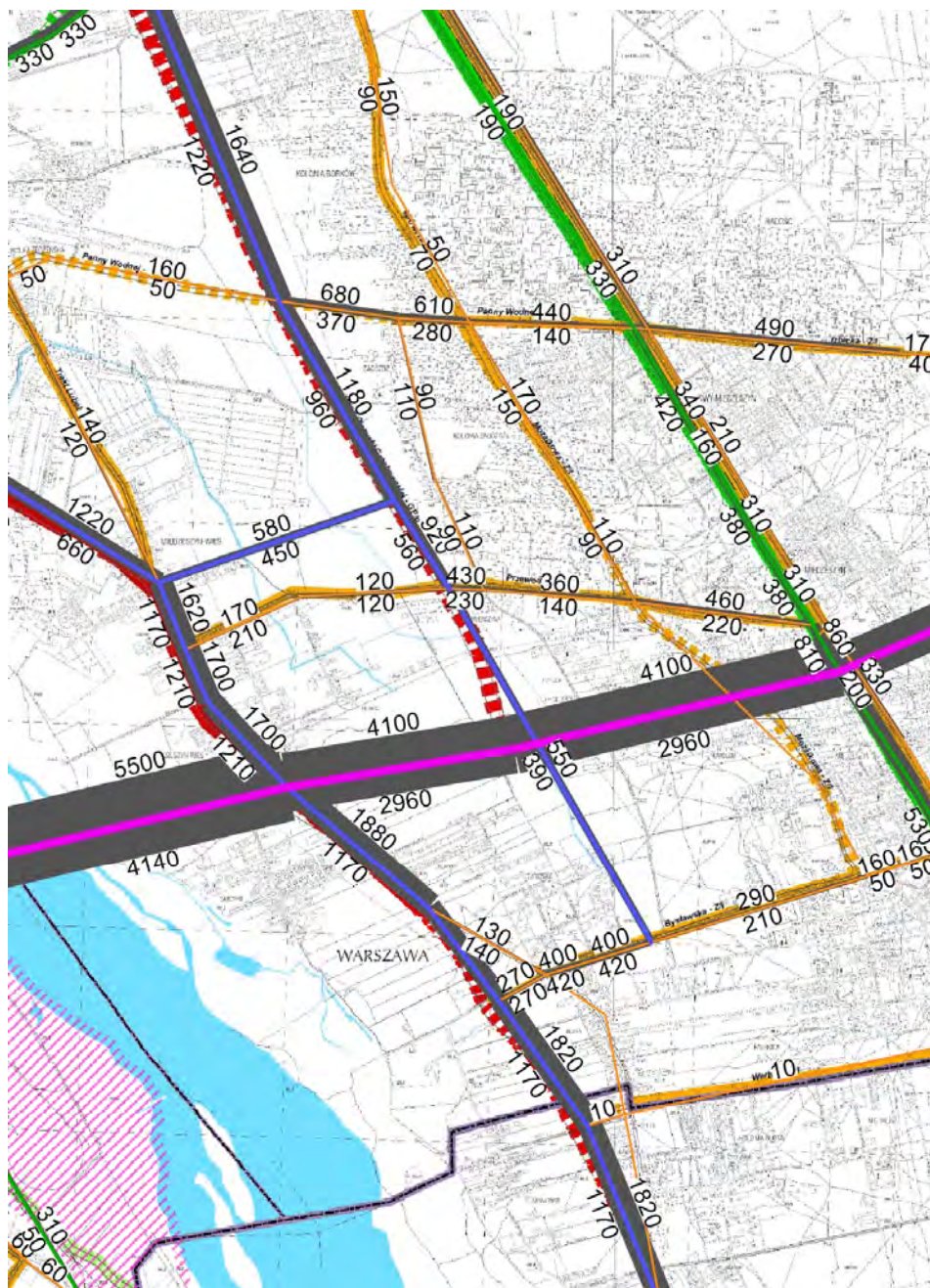


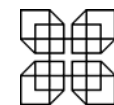
Połączenie TOG z
Wałem
Miedzeszyńskim, o
przebiegu z
wykorzystaniem ulicy
Nowo - Przewodowej



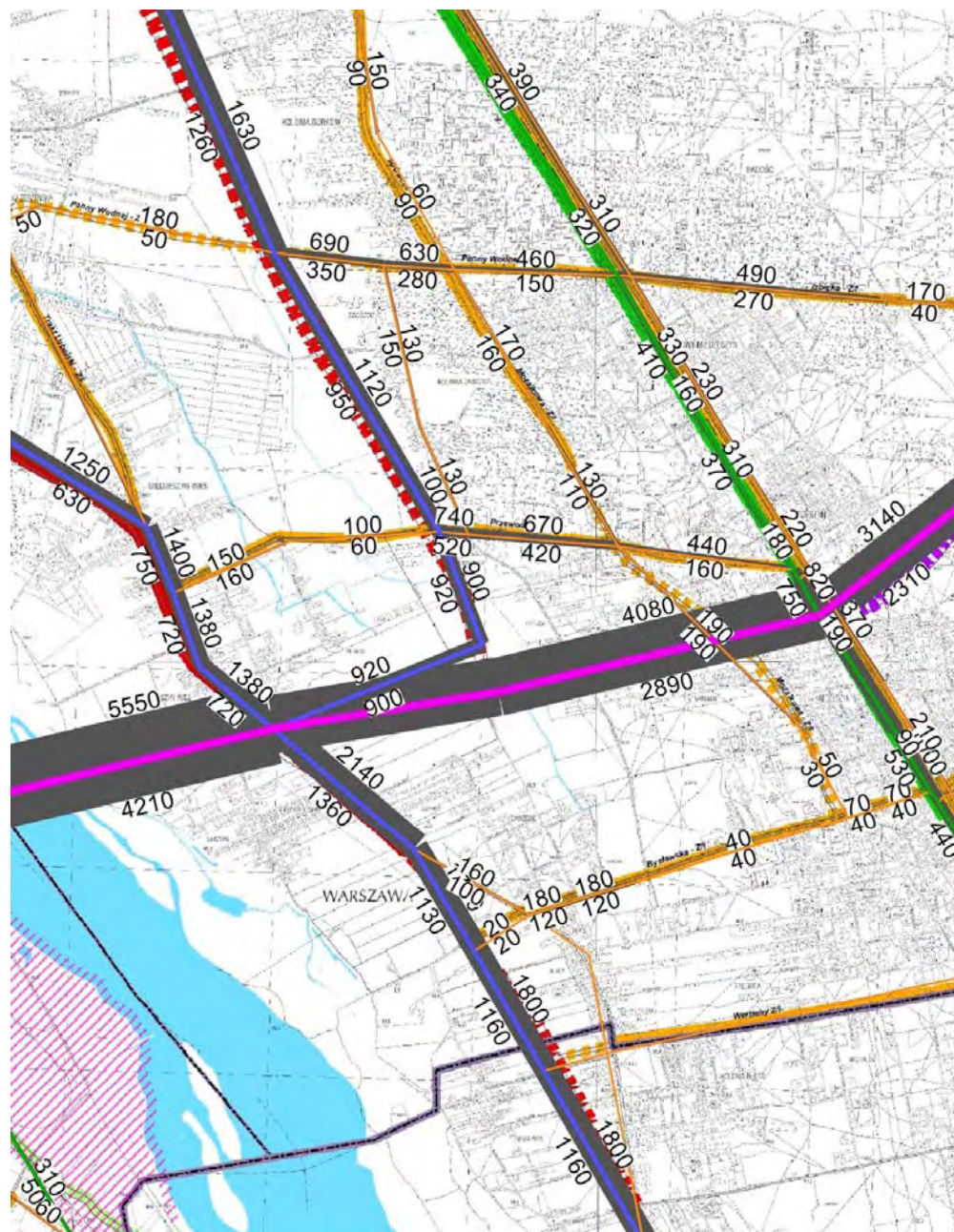


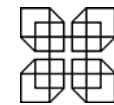
Połączenie TOG z
Wałem
Miedzeszyńskim, o
przebiegu z
wykorzystaniem
korytarza TOG
wyznaczonego w
nieobowiązującym
Planie Ogólnym m.st.
Warszawy z 1992r., a
następnie z
wykorzystaniem ulicy
Bysławskiej





Połączenie TOG z
Wałem
Miedzeszyńskim w
węźle z Trasą Mostu
Południowego (S-2)





Oszacowane koszty realizacji poszczególnych wariantów:

- wariant I – 46,8 mln zł,
- wariant II – 95,6 mln zł,
- wariant II a – 93,1 mln zł,
- warianty III – 119,2 mln zł.

W wariancie II i IIA dodatkowy koszt wykupu terenu umożliwiającego budowę drugiej jezdni (na odcinku ul. Nowo-Przewodowa – Trasa Mostu Południowego) i połączeń z Trasą Mostu Południowego (na podstawie wariantu III) wyniesie ok. 15.750 tys. zł.

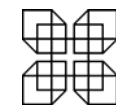


W opracowaniu przeprowadzono analizę wielokryterialną z zastosowaniem następujących grup kryteriów:

- funkcjonalnych,
- ruchowych,
- technicznych,
- przestrzennych,
- środowiskowych i
- ekonomicznych

l.p	Parametr oceny	Waga parametru	Wariant I		Wariant II		Wariant IIa		Wariant III	
		%	Ocena	Punkty	Ocena	Punkty	Ocena	Punkty	Ocena	Punkty
1	Analiza funkcjonalna	25	1	0,25	4	1,0	4	1,0	2	0,5
2	Analiza ruchowa	20	1	0,2	4	0,8	4	0,8	2	0,4
3	Analiza techniczna	10	4	0,4	1	0,1	3	0,3	1	0,1
4	Analiza przestrzenna	10	3	0,3	1	0,1	2	0,2	4	0,4
5	Analiza środowiskowa	15	4	0,6	2	0,3	2	0,3	3	0,45
6	Analiza ekonomiczna	20	4	0,8	2	0,4	3	0,6	1	0,2
	Razem:	100	-	2,55	-	2,7	-	3,2	-	2,05

W analizie wielokryterialnej najwyższą ocenę 3,2 uzyskał wariant IIa.
Ocenę najniższą 2,05 uzyskał wariant III



W wyniku przeprowadzonych analiz zespół autorski rekomenduje włączenie Trasy Olszynki Grochowskiej do Wału Miedzeszyńskiego w rejonie węzła z Trasą Mostu Południowego zgodnie z propozycją zawartą w **wariancie IIa** wraz z zachowaniem:

- rezerwy terenu pod drugą jezdnię przyszłej trasy na odcinku od ul. Przewodowej do ul. Bysławskiej,
- rezerwy terenu stwarzającej możliwość podłączenia Trasy Olszynki Grochowskiej do węzła Trasy Mostu Południowego/Wał Miedzeszyński (rezerwa zgodnie z propozycją zawartą w wariancie III).