



<p><i>Inwestor:</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A.</p> </div> <div style="text-align: right;"> <p>PKP Polskie Linie Kolejowe</p> <p>ul. Targowa 74</p> <p>03-734 Warszawa</p> </div> </div>				
<p><i>Wykonawca:</i></p> <div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.</p> </div> <div style="text-align: right;"> <p>Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o. o.</p> <p>Al. Jerozolimskie 96</p> <p>00-807 Warszawa</p> </div> </div>				
<p><i>Nazwa projektu:</i></p> <p>Opracowanie dokumentacji przedprojektowej – koncepcji programowo przestrzennej, jako etapu I inwestycji polegającej na budowie skrzyżowania dwupoziomowego na terenie Miasta Terespol w zamian za likwidację przejazdu drogowo – kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 698 z linią kolejową nr 2 Warszawa – Terespol w km 208,789.</p>				
<p><i>Zadanie:</i></p> <p style="text-align: center;">KONCEPCJA PROGRAMOWO-PRZESTRZENNA</p>				
<p><i>Numer i nazwa tomu:</i></p> <p style="text-align: center;">Opracowanie wielobranżowe</p>				
<p><i>Nazwa i adres obiektu budowlanego:</i></p> <p>Przebudowa układu drogowego - likwidacja przejazdu drogowo – kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 698 z linią kolejową nr 2 Warszawa – Terespol w km 208,789.</p>				
<p><i>Działki:</i></p>				
<i>Stanowisko:</i>	<i>Imię i nazwisko</i>	<i>Numer uprawnień</i>	<i>Specjalność</i>	<i>Data i podpis</i>
<i>Koordynator Projektu</i>	Karolina Łuszcz	-	-	
<i>Projektant</i>	Iwona Choińska	MAZ/0177/PBD/19	inżynierska drogowo	

Spis Treści

Spis treści

1	WPROWADZENIE	4
1.1	PODSTAWA OPRACOWANIA	4
1.2	NAZWA PROJEKTU	4
1.3	CEL OPRACOWANIA	4
1.4	ZAKRES ZADANIA	4
2	WARUNKI GRUNTOWO-WODNE.....	5
3	STAN ISTNIEJĄCY.....	6
4	WARIANTY PRZEBUDOWY UKŁADU DROGOWEGO	7
4.1	WARIANT 1.....	7
4.2	WARIANT 2.....	9
4.3	WARIANT 3.....	11
4.4	WARIANT 4.....	12

Spis Ilustracji i Schematów

Rys. 1 Położenie arkusza Terespol na tle Mapy geologicznej Polski (skala 1:500 000).....	5
Rys. 2 Istniejący przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 208,789.....	7

1 Wprowadzenie

1.1 Podstawa opracowania

Podstawą opracowania jest Umowa nr 90/101/0082/20/Z/I zwrta w dniu 20.11.2020 r. pomiędzy:

Zamawiającym:

PKP Polskie Linie Kolejowe
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

a Wykonawcą:

Schuessler – Plan Inżynierzy Sp. z o. o.
Al. Jerozolimskie 96
00-807 Warszawa

1.2 Nazwa projektu

Nazwa projektu to: „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej – koncepcji programowo przestrzennej, jako etapu I inwestycji polegającej na budowie skrzyżowania dwupoziomowego na terenie Miasta Terespol w zamian za likwidację przejazdu drogowo – kolejowego w ciągu drogi wojewódzkiej nr 698 z linią kolejową nr 2 Warszawa – Terespol w km 208,789.”

1.3 Cel opracowania

Celem inwestycji jest wykonanie dokumentacji przedprojektowej – koncepcji programowo przestrzennej polegającej na przebudowie układu drogowego likwidując przejazd drogowo - kolejowy w poziomie szyn.

Rozwiązanie to wpłynie na

- a) zwiększenie bezpieczeństwa ruchu kolejowo-drogowego poprzez budowę przejazdu bezkolizyjnego.
- b) wzrost przepustowości ruchu drogowego.
- c) poprawę warunków technicznych linii kolejowej nr 2 i 60.

1.4 Zakres zadania

W ramach niniejszej inwestycji przeprowadzona została analiza 4 wariantów:

- Wariant 1 - w ciągu ul. Wojska Polskiego

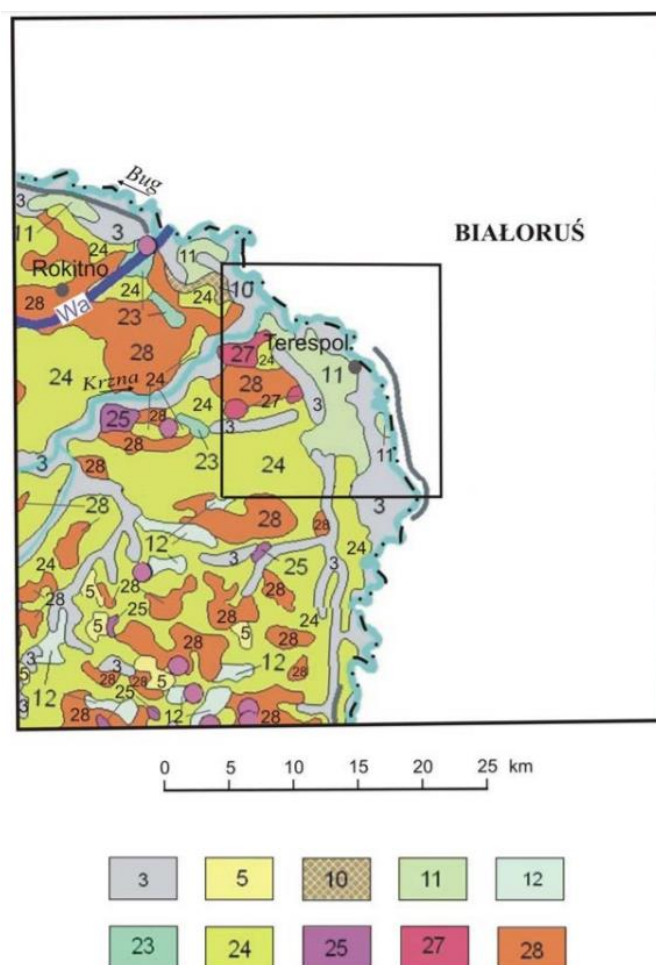
- Wariant 2 – od ul. Męczenników Unickich do ul. Stacyjnej
- Wariant 3 – od ul. Męczenników Unickich do ul. Czerwonego Krzyża
- Wariant 4 – od ul. Męczenników Unickich do ul. Karola Andrzejuka

Ze względu na realizację przedmiotowego projektu na terenie miejskim zalecana jest budowa tunelu w celu przeprowadzenia bezkolizyjnie ruchu samochodowego pod liniami kolejowymi.

2 Warunki gruntowo-wodne

Analizując mapę geologiczną oraz dokument pn.: „Objaśnienia do mapy geosrodowiskowej Polski, arkusz Terespol” opracowany przez Państwowy Instytut Geologiczny oraz Państwowy Instytut Badawczy opierając się na rys. 1 można wskazać, że w podłożu na analizowanym odcinku znajdują się następujące utwory:

- Piaski, żwiry, mady rzeczne oraz torfy i namuły (3),
- Piaski, żwiry i mułki rzeczne (11),



Rys. 1 Położenie arkusza Terespol na tle Mapy geologicznej Polski (skala 1:500 000)

Na tych obszarach poziom wody gruntowej jest zmienny i uzależniony od opadów atmosferycznych oraz poziomu wody w rzekach i zwykle znajduje się na głębokości mniejszej niż 2 m.p.p.t.

Zarówno wizja terenowa jak i badania archiwalne wskazują, iż miasto Terespol w okolicy planowanych robót znajduje się w większości na gruntach o niskiej klasie nośności.

3 Stan istniejący

W km 208.789 LK 2 na skrzyżowaniu z LK 60 i ulicą Wojska Polskiego zlokalizowany jest przejazd kolejowo-drogowy kat. A w poziomie szyn. Trwają prace modernizacyjne „Zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn. Prace na linii kolejowej E20 na odcinku Siedlce - Terespol, Etap III - LCS Terespol”.

Ulica Wojska Polskiego przecina pod kątem 60° 3 tory LK2 oraz 2 tory LK60. Jest ona ulicą o przekroju jednojezdniowym, dwukierunkowym. Posiada nawierzchnię bitumiczną w stanie dobrym. W miejscu przejazdu szerokość jezdni wynosi około 7,50 m. Przejazd posiada obustronne przejścia dla pieszych o szerokości 1,80 m.

Nawierzchnia przejazdu wykonana jest z płyt betonowych typu CBP oraz płyt Stelcon GTP, zaś międzytorza wykonane są z nawierzchni bitumicznej. Stan płyt jest zadowolający, występują niewielkie pęknięcia oraz ubytki. Przejazd ten jest oświetlony oraz wyposażony w rogatki.

Przejazd drogowo-kolejowy poprowadzony jest przez:

- a) linię kolejową nr 2 Warszawa-Zachodnia – Terespol, jest to linia zelektryfikowana, dwutorowa. Stanowi ona fragment międzynarodowej linii E20, która jest częścią II Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód – Wschód łączącego Berlin z Moskwą,
- b) linię kolejową nr 60 Kobyłany – Terespol (SZ), jest to linia pierwszorzędna jednotorowa, nieelektryfikowana. W ramach projektu pn. „Poprawa dostępności przejścia granicznego Terespol – Brześć, Etap 1 – Rozbudowa układu torów o prześwicie 1520 mm stacji Terespol” planowana jest przebudowa układu torowego linii nr 60 m.in. w rejonie przejazdu drogowo-kolejowego w ciągu ul. Wojska Polskiego w Terespolu.

Obecnie obowiązująca prędkość na liniach nr 2 i 60 w okolicy przejazdu drogowo-kolejowego wynosi 40 km/h.



Rys. 2 Istniejący przejazd kolejowo-drogowy kat. A w km 208,789

Ulica Wojska Polskiego na odcinku od przejazdu kolejowego do ul. Kodeńskiej zakwalifikowana jest do drogi wojewódzkiej nr 698 i należy do dróg klasy G. Szerokość pasa ruchu wynosi ponad 4,00 m.

Na pozostałych odcinkach drogi wojewódzkiej w ciągu ul. Męczenników Unickich oraz w ciągu ul. Kodeńskiej zalicza się do dróg kategorii G o obniżonych parametrach geometrycznych. Szerokość pasa ruchu wynosi ok 2,50 m.

4 Warianty przebudowy układu drogowego

W związku z realizacją projektu mającego na celu poprawę warunków ruchu drogowego oraz kolejowego przeprowadzono analizę poszczególnych możliwości wykonania przebudowy układu drogowego miasta Terespol likwidując przejazd w poziomie szyn w km 208,789.

4.1 Wariant 1

Wariant 1 przewiduje wykonanie tunelu o szerokości 3,5 m pasa ruchu, w ciągu ul. Wojska Polskiego. Jest to teren miejski o zabudowie jednorodzinnej. Lokalizacja obiektu inżynierskiego pokrywa się z obecnie istniejącym przejazdem w poziomie szyn w km 208,789.

początek inwestycji zlokalizowany jest na ul. Wojska Polskiego pomiędzy działkami 1960/2 obręb Błotków, a 1740/2 obręb Terespol. Ul. Wojska Polskiego jest drogą powiatową o zmiennej szerokości pasa ruchu 4,00 - 4,25 m. W celu zapewnienia płynnego dojazdu do tunelu oraz możliwości wykonania ruchu zawracania przewidziano budowę ronda na początku inwestycji o długości promienia zewnętrznego równego jest 15 m. Na rodzie projektuje się dodatkowy wlot łączący ul. Wojska Polskiego z przedłużoną ul. Męczenników Unickich. Ul. Męczenników Unickich jest drogą wojewódzką o obniżonych parametrach technicznych. W celu dowiązania jej do ul. Wojska Polskiego zgodnie z parametrami technicznym przewiduje się jej przedłużenie o 500 m i poprowadzenie po terenach rolnych. W wyniku przedłużenia ulicy rozbiórce ulegną 4 obiekty budowlane zlokalizowane na działce 2390/1 i 1987 obręb Terespol.

Obsługa działek terenów przyległych do drogi wojewódzkiej na odcinkach nie będących dojazdami do tunelu zostanie zrealizowana za pomocą dodatkowego, środkowego pasa ruchu. Będzie on umożliwiał oczekiwanie pojazdów na zjazd w lewo nie blokując w tym samym czasie ruchu na głównych pasach drogi wojewódzkiej. Na odcinkach dojazdu do tunelu przyległe działki zostaną skomunikowane z drogą wojewódzką za pomocą jednokierunkowej drogi dojazdowej o szerokości 4,00 m.

W celu zachowania płynnego przejazdu na wysokości ul. Elizy Orzeszkowej ok. 0+550 km zaprojektowane jest małe rondo, łączące jednokierunkowe drogi służące dojazdowi do istniejących działek i ul. Elizy Orzeszkowej. Ulica ta jest drogą gminną o szerokości jezdni 5,00 m. W ciągu ul. Elizy Orzeszkowej po prawej stronie zlokalizowane są garaże, a po lewej znajduje się zabudowa jednorodzinna.

W km około 0+700 zlokalizowane są budynki handlowe. W celu skomunikowania osiedli mieszkaniowych z obiektem handlowym zakłada się wykonanie kładki dla pieszych nad projektowaną drogą wojewódzką.

Ciągłość drogi GreenVelo zostanie zachowana poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych. Równoległe do przejazdu, pod liniami kolejowymi, przewiduje się budowę sąsiedniego tunelu przeznaczonego do ruchu pieszych i rowerzystów.

4.1.1 Zalety:

- zachowanie ciągłości ul. Wojska Polskiego,
- budowa tunelu w tej samej lokalizacji co istniejący przejazd drogowo-kolejowy,
- dobre warunki pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.

4.1.2 Wady:

- wydłużenie drogi wojewódzkiej nr 689 o 500 m,
- duży kąt zwrotu trasy na rodzie drogi wojewódzkiej nr 689 z ul. Wojska Polskiego,
- duży odstęp pomiędzy przejściami dla pieszych po lewej stronie ul. Wojska Polskiego - około 400 m,
- drogi jednokierunkowe zlokalizowane po obu stronach drogi wojewódzkiej.
- do wyburzenia przeznaczonych jest 6 obiektów,
- 8 obiektów zlokalizowanych jest niezgodnie z zapisami par 43.1 rozporządzenia o drogach publicznych, dotyczącego wymaganej odległości zabudowy od drogi wojewódzkiej, powiatowej, gminnej,

4.2 Wariant 2

Wariant 2 przewiduje wykonanie tunelu w ciągu ul. Męczenników Unickich na odcinku 150 m równoległe do linii kolejowej oraz w ciągu ul. Stacyjnej do ul. Wojska Polskiego.

Początek inwestycji zlokalizowany jest na granicy miasta Terespol i miejscowości Łobaczew Duży. Jest to teren o zabudowie jednorodzinnej. W celu rozwiązania obecnego niebezpiecznego skrzyżowania ul. Alei Marzeń z ul. Męczenników Unickich oraz zachowania płynności przejazdu pomiędzy ul. Stacyjną i ul. Męczenników Unickich projekt przewiduje budowę dwóch małych rond. Jedno zlokalizowane jest na skrzyżowaniu ul. Męczenników Unickich i ul. Alei Marzeń (po zachodniej stronie ul. Męczenników Unickich), natomiast drugie na przedłużeniu ul. Alei Marzeń (od północnej strony ul. Męczenników Unickich) i ul. Męczenników Unickich. Oba ronda połączone są ze sobą drogą dwujezdniową o szerokości pasa ruchu 6,00 m. Do obydwu rond doprowadzone zostaną jednokierunkowe drogi o szerokości 4,00 m komunikujące ul. Wojska Polskiego z projektowanym tunelem oraz pełniące funkcje dojazdową dla sąsiadujących działek. Wartość promienia zewnętrznego ronda równa jest 15 m.

Inwestycja przewiduje budowę drogi dojazdowej pomiędzy budynkiem Kolejowego Przejścia Granicznego w Terespolu a zabudową jednorodziną. Następnie przechodzi w tunel zlokalizowany pomiędzy budynkiem Kolejowego Przejścia Granicznego w Terespolu a nowo wybudowanym budynkiem pełniącym funkcję lokalnego centrum sterowania i radiołączności. W wyniku budowy tunelu rozebraniu ulegnie budynek techniczny znajdujący się przy parkingu Kolejowego Przejścia Granicznego w Terespolu oraz budynek znajdujący się na działce 1103/11 obręb Terespol.

Po wschodniej stronie linii kolejowej dojazd do tunelu poprowadzony jest w ciągu ul. Stacyjnej do projektowanego ronda na ul. Wojska Polskiego. Projektowana droga zlokalizowana jest na osiedlu wielorodzinnym. Pomiędzy dwoma blokami mieszkaniowymi na działce 2938/1 obręb Terespol, budynkiem pełniącym funkcję przychodni na działce 31/8 obręb Terespol i opuszczonym budynkiem na działce 31/3 obręb Terespol. Budynki mieszkaniowe oraz przychodnia lekarska nie kolidują z przedmiotową inwestycją.

W celu zachowania płynnej komunikacji ul. Wojska Polskiego i ul. Męczenników Unickich przewidywana jest budowa ronda na skrzyżowaniu ul. Stacyjnej i ul. Wojska Polskiego.

Ciągłość drogi GreenVelo zostanie zachowana poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych. Równoległe do przejazdu pod liniami kolejowymi przewiduje się budowę sąsiedniego tunelu przeznaczonego do ruchu pieszych i rowerzystów.

4.2.1 Zalety:

- poprawa układu drogowego na skrzyżowaniu ul. Aleja Marzeń, Męczenników Unickich,
- obniżenie natężenia ruchu na ul. Męczenników Unickich na odcinku równoległym do linii kolejowej,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego przy zabudowie jednorodzinnej.

4.2.2 Wady:

- wydłużenie drogi do przejazdu prowadzącego na drugą stronę miasta dla pojazdów poruszających się ul. Wojska Polskiego,
- drogi jednokierunkowe zlokalizowane po obu stronach drogi wojewódzkiej,
- obniżone warunki bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na zlokalizowanie tunelu w łuku poziomym o wartości promienia 140 m,
- do wyburzenia przeznaczone są 3 obiekty,
- 2 obiekty zlokalizowane są niezgodnie z zapisami par 43.1 rozporządzenia o drogach publicznych, dotyczącego wymaganej odległości zabudowy od drogi wojewódzkiej, powiatowej, gminnej,
- wzrost natężenia ruchu na ul. Stacyjnej,
- wysoki koszt budowy tunelu.

4.3 Wariant 3

Wariant 3 przewiduje wykonanie tunelu od początku ul. Męczenników Unickich w ciągu ul. Czerwonego Krzyża do projektowanego ronda przy cmentarzu rzymsko-katolickim.

Początek inwestycji zlokalizowany jest na granicy miasta Terespol i miejscowości Łobaczew Duży. Jest to teren o zabudowie jednorodzinnej. W celu rozwiązania obecnego niebezpiecznego skrzyżowania ul. Alei Marzeń z ul. Męczenników Unickich oraz zachowania płynności przejazdu pomiędzy ul. Męczenników Unickich, a ul. Czerwonego Krzyża projekt przewiduje budowę ronda.

Teren zlokalizowany po zachodniej stronie linii kolejowej cechuje duża różnorodność ukształtowania terenu. Skrzyżowanie ul. Alei Marzeń z ul. Męczenników Unickich i ul. Janowskiej wykonane jest nasypie o wysokości około 1,00 m.

Ul. Męczenników Unickich zostanie przedłużona do ul. Alei Marzeń do skrzyżowania z ul. Forteczną. Projekt przewiduje rozbudowę skrzyżowania o dodatkowy wlot prowadzący do drogi wojewódzkiej.

Droga w tunelu w Wariacie 3 poprowadzona jest tuż przy dworcu kolejowym. Wiąże się to z przebudową ronda przed dworcem. Stacje peronowe przy dworcu kolejowym wykonane są w nasypie około 1,30 m, co pozwala na wykonanie tunelu w mniejszym zagłębieniu w porównaniu do Wariantu 1 i 2.

Ul. Czerwonego Krzyża jest drogą gminną o szerokości 7,2 m. Po jej obu stronach występuje głównie zabudowa handlowa. W wyniku budowy dojazdu do tunelu w ciągu ul. Czerwonego Krzyża likwidacji ulegną dojazdy do punktów usługowych. Dojazd zachowany będzie od strony ul. Cichej i ul. J. U. Niemcewicza.

Następnie projektowana droga wojewódzka biegnie wzdłuż cmentarza rzymsko-katolickiego. Na jego wysokości przewiduje się budowę ronda o wartości promienia zewnętrznego 15 m wraz z wlotem do nowo projektowanej drogi będącej przedłużeniem ul. Kodeńskiej.

W związku z nowoprojektowaną ul. Kodeńską oraz ze względu na istniejący pomnik przewidziano odgięcie przebiegu ul. Kodeńskiej. Powoduje to kolizję z 9-cioma obiektami.

W celu skomunikowania terenu cmentarza z drogami publicznymi zakłada się budowę jednokierunkowej jezdni wraz z miejscami postojowymi.

Na wszystkich wlotach skrzyżowania ul. Wojska Polskiego z ul. Kodeńską zakłada się budowę dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo oraz sygnalizacji świetlnej.

Ciągłość drogi GreenVelo zostanie zachowana poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych. Równoległe do przejazdu pod liniami kolejowymi przewiduje się budowę sąsiedniego tunelu przeznaczonego do ruchu pieszych i rowerzystów.

4.3.1 Zalety:

- poprawa układu drogowego na skrzyżowaniu ul. Aleja Marzeń, Męczenników Unickich,
- obniżenie natężenia ruchu na ul. Męczenników Unickich na odcinku równoległym do linii kolejowej,
- obniżenie natężenia ruchu na ul. Wojska Polskiego,
- przeniesienie ruchu ciężkiego z ul. Wojska Polskiego na ul. Czerwonego Krzyża, na którym występuje niewielka zabudowa mieszkaniowa,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego przy zabudowie jednorodzinnej,
- mniejsze wykopy w porównaniu do wariantów 1 i 2.
- niski koszt budowy tunelu.

4.3.2 Wady:

- wydłużenie drogi do przejazdu prowadzącego na druga stronę miasta dla pojazdów poruszających się ul. Wojska Polskiego,
- lokalizacja drogi wojewódzkiej przy cmentarzu,
- lokalizacja drogi wojewódzkiej przy szkole,
- zlokalizowanie skrzyżowania ul. Alei Marzeń i ul. Fortecznej oraz wykonanie połączenia ul. Alei Marzeń z ul. Męczenników Unickich na terenie będącym w rejestrze zabytków,
- do wyburzenia przeznaczone jest 9 obiektów,
- 6 obiektów zlokalizowanych jest niezgodnie z zapisami par 43.1 rozporządzenia o drogach publicznych, dotyczącego wymaganej odległości zabudowy od drogi wojewódzkiej, powiatowej, gminnej.

4.4 Wariant 4

Wariant 4 przewiduje wykonanie tunelu do ul. Męczenników Unickich do skrzyżowania ul. Czerwonego Krzyża z ul. Karola Andrzejuka.

Początek inwestycji, zlokalizowany po zachodniej stronie linii kolejowej, jest tożsamy z Wariantem 3. Jedynie ul. Męczenników Unickich została zaprojektowana do ronda, w nowym śladzie równoległe do nowoprojektowanych dróg dojazdowych,

Po wschodniej stronie linii kolejowej przewiduje się poprowadzenie trasy w ciągu północnego odcinka ul. Andrzejuka, pomiędzy Kościołem Zielonoświątkowym i domkami jednorodziennymi, do skrzyżowania ul. Czerwonego Krzyża z ul. Andrzejuka. Na skrzyżowaniu ul. Czerwonego Krzyża i ul. Andrzejuka przewiduje się budowę małego ronda w celu zachowania płynnego przejazdu do ul. Męczenników Unickich. Ul. Czerwonego Krzyża jest drogą gminną o szerokości 7,2 m. Posiada po lewej stronie wydzielony ciąg pieszy o szerokości ok. 2,00 m z 1,40 m pasem zieleni. Ul. Andrzejuka jest drogą gminną o szerokości jezdni równej 4,00 m. Ulica nie jest wyposażona w infrastrukturę przeznaczoną dla pieszych.

W wyniku budowy trasy dojazdowej w ciągu północnego odcinka ul. Andrzejuka, rozebraniu ulegnie dom jednorodzinny. Odcięta zostanie również zabudowa jednorodzinna zlokalizowana przy ul. Cichej. W związku z powyższym niezbędna będzie budowa drogi dojazdowej w nowym śladzie przy cmentarzu rzymsko-katolickim.

Projektowana droga wojewódzka zostanie poprowadzona pomiędzy cmentarzami: rzymsko-katolickim po lewej stronie i żydowski po prawej, do ul. Topolowej i dalej do ul. Wojska Polskiego.

Na wszystkich wlotach na skrzyżowaniach ul. Wojska Polskiego z ul. Topolwą i ul. Kodeńską zakłada się budowę dodatkowych pasów dla pojazdów skręcających w lewo oraz sygnalizacji świetlnej.

Ciągłość drogi GreenVelo zostanie zachowana poprzez budowę ciągów pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych. Równoległe do przejazdu pod liniami kolejowymi przewiduje się budowę sąsiedniego tunelu przeznaczonego do ruchu pieszych i rowerzystów.

4.4.1 Zalety:

- poprawa układu drogowego na skrzyżowaniu ul. Aleja Marzeń, Męczenników Unickich,
- obniżenie natężenia ruchu na ul. Męczenników Unickich na odcinku równoległym do linii kolejowej,
- obniżenie natężenia ruchu na ul. Wojska Polskiego,
- przeniesienie ruchu ciężkiego z ul. Wojska Polskiego na ul. Andrzejuka przy ul. Czerwonego Krzyża, na którym występuje niewielka zabudowa mieszkaniowa,
- łatwy dojazd do kościoła zielonoświątkowego,
- budowa ciągu pieszo-rowerowego przy zabudowie jednorodzinnej,
- mniejsze wykopy w porównaniu do wariantu 1 i 2,

- łatwy dojazd do dworca kolejowego.

4.4.2 Wady:

- wydłużenie drogi do przejazdu prowadzącego na drugą stronę miasta dla pojazdów poruszających się ul. Wojska Polskiego,
- występujące przewarstwienia gruntów wysadzinowych,
- wydłużenie drogi wojewódzkiej nr 689 ze względu na poprowadzenie jej w ciągu ul. Topolowej,
- lokalizacja drogi wojewódzkiej przy cmentarzu,
- zlokalizowanie skrzyżowania ul. Alei Marzeń i ul. Fortecznej oraz wykonanie połączenia ul. Alei Marzeń z ul. Męczenników Unickich na terenie będącym w rejestrze zabytków,
- do wyburzenia przeznaczone są 3 obiekty,
- 6 obiektów zlokalizowanych jest niezgodnie z zapisami par 43.1 rozporządzenia o drogach publicznych, dotyczącego wymaganej odległości zabudowy od drogi wojewódzkiej, powiatowej, gminnej.

Tabela nr 1, obiekty do wyburzenia

		W1	W2	W3	W4
	obręb	działka	działka	działka	działka
obiekty do wyburzenia	BŁOTKÓW	2390/1, 1987, 1967/2, 1966, 1767/1,	-	-	-
	TERESPOL	31/28,	1103/11, 31/19, 31/3,	1161/5, 1165/3, 2327/2, 2327/1,	1191,
	ŁOBACZEW DUŻY	-	-	77/2,	77/2,

Załączniki graficzne

nr	Opis
1	Plan orientacyjny
2.1	Plan sytuacyjny - Wariant 1
2.2	Plan sytuacyjny - Wariant 2
2.3.1	Plan sytuacyjny - Wariant 3
2.4.1	Plan sytuacyjny - Wariant 4
2.3.2, 2.4.2,	Plan sytuacyjny - Wariant 3 i 4