

PROPONOWANE ROZWIĄZANIA

WARIANT 1

Początek wariantu zlokalizowano na DK 14. Droga ma przebieg północny. Przecina DK 70 i przyjmuje kierunek północno-wschodni, a następnie po przecięciu z DK 92 kierunek wschodni. Ponownie krzyżuje się z DK 92 i zmienia przebieg na południowo-wschodni. Koniec zaprojektowano jako włączenie do istniejącej DK 70.

Długość: 15,00 km

WARIANT 2

Początek wariantu zlokalizowano na DK 14. Droga ma przebieg północny, następnie przecina DK 70 i zmienia przebieg na północno-wschodni. Po przecięciu z DK 92 zmienia kierunek na wschodni. Po ponownym skrzyżowaniu z DK 92 biegnie w kierunku południowo-wschodnim. Koniec zaprojektowano jako włączenie do istniejącej DK 70.

Długość: 15,50 km

WARIANT 3

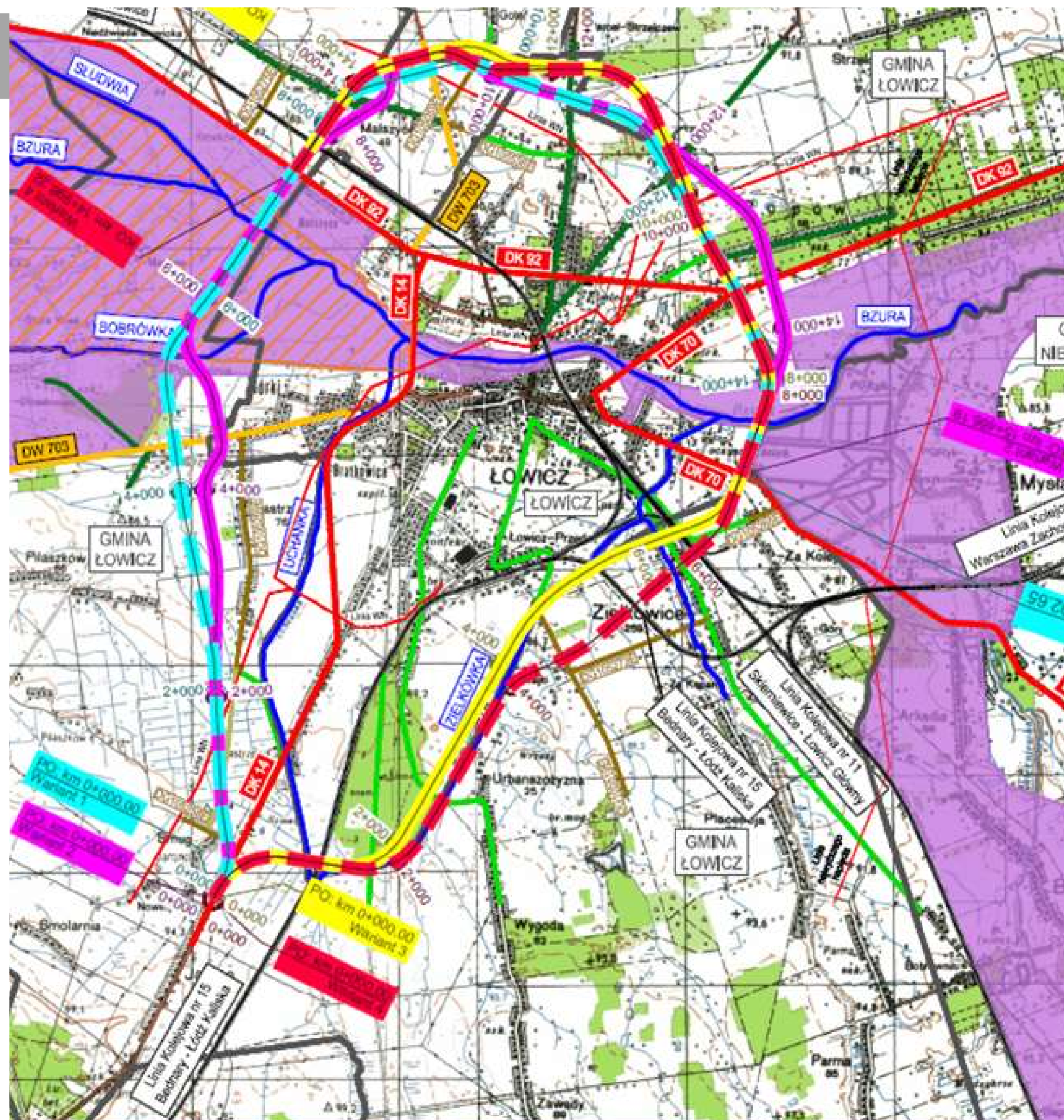
Początek wariantu zlokalizowano na DK 14. Trasa ma przebieg wschodni, a następnie północno-wschodni. Przecina linię kolejową nr 15 oraz nr 11. Za skrzyżowaniem z DK 70 droga zmienia przebieg na północny. Następnie po przekroczeniu DK 92 przyjmuje kierunek południowo-zachodni. Koniec wariantu zaprojektowano jako włączenie do istniejącej DK 92.

Długość: 15,00 km

WARIANT 4

Początek wariantu zlokalizowano na DK 14. Droga przyjmuje przebieg wschodni, a następnie północno-wschodni. Przecina linię kolejową nr 15 oraz nr 11. Po przecięciu z DK 70 ma przebieg północno-zachodni. Za skrzyżowaniem z DK 92 biegnie w kierunku zachodnim. Koniec wariantu zaprojektowano jako włączenie do istniejącej DK 92.

Długość: 15,00 km



CEL

Nadrzędnym celem inwestycji jest budowa jednojezdniowej dwupasowej drogi krajowej, która pozwoli na:

- Poprawę przepustowości i prędkości ruchu tranzytowego,
- Poprawę bezpieczeństwa w sieci dróg,
- Poprawę warunków życia mieszkańców miasta Łowicz,
- Zwiększenie atrakcyjności gospodarczej w obszarze Miasta i terenów przyległych.

PROGRAM ZADANIA

Przedmiotem opracowania jest wykonanie studium korytarzowego dla budowy obwodnicy Łowicza w ciągu dróg krajowych 14, 70 i 92. Zakres niniejszego projektu obejmuje:

- ustalenie przebiegu wariantów trasy,
- analizę wariantów przebiegu drogi i jej powiązań z siecią dróg publicznych,
- wstępną analizę oddziaływania wariantów na obszary o różnych funkcjach przestrzennych, w tym obszarach objętych ochroną,
- ustalenie przebiegu trasy na podstawie analizy wariantów oraz ostateczne określenie typów oraz podstawowych parametrów obiektów budowlanych.