

**Dokumentacja przedprojektowa dla zadania
„Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk
na odcinku Warszawa Wschodnia - Lublin - Dorohusk - Granica Państwa”**

| | |
|----------------|---|
| Etap I | Prognozy społeczno - gospodarcze i analizy rynku usług transportowych |
| Etap II | Analizy ruchowo - marketingowe opcji modernizacyjnych |
| Etap III | Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru |
| Etap IV | Analizy techniczne opcji modernizacji linii, wraz z oszacowaniem kosztów |
| Etap V | Analiza środowiskowa |
| Etap VI | Analiza CBA i wybór opcji |
| Etap VII | Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko |
| Etap VIII | Wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zgody na realizację przedsięwzięcia |
| Etap IX | Uszczegółowienie analiz dla wybranej opcji modernizacji linii |
| | Tom IX - 1 Uszczegółowienie analiz ruchowych |
| | Tom IX - 2 Podtorze na szlakach i posterunkach ruchu (z odwodnieniem drogi kolejowej) Stacje kolejowe Szlaki kolejowe |
| | Tom IX - 3 Nawierzchnia kolejowa Stacje kolejowe Szlaki kolejowe |
| | Tom IX - 4 Obiekty inżynieryjne Stacje kolejowe Szlaki kolejowe |
| | Tom IX - 5 Przejazdy, drogi i place ładunkowe Przejazdy i drogi |
| | • od km 4.900 do km 56.800 |
| | • od km 56.800 do km 271.533 |
| | Place ładunkowe |
| | Tom IX - 6 Obiekty kubaturowe, perony wraz z małą architekturą Stacje kolejowe Szlaki kolejowe |
| | Tom IX - 7 Sieć trakcyjna i powrotna |
| | Tom IX - 8 Układ zasilania sieci trakcyjnej |
| | Tom IX - 9 Linia odbiorów nietrakcyjnych |
| | Tom IX - 10 Energetyka do 1 kV |
| | Tom IX - 11 SRK, SBL i urządzenia bezpieczeństwa (w tym DSAT) |
| | Tom IX - 12 ERTMS ETCS GSM-R |
| | Tom IX - 13 Telekomunikacja |
| | Tom IX - 14 Tabor i zaplecze |
| | Tom IX - 15 Analiza interoperacyjności |
| | Tom IX - 16 Harmonogram realizacji i etapowania robót |
| | Tom IX - 17 Koszty inwestycyjne |
| | Tom IX - 18 Koszty utrzymania |
| | Tom IX - 19 Analizy finansowe |
| | Tom IX - 20 Analizy ekonomiczne |
| | Tom IX - 21 Prezentacja multimedialna |
| | Tom IX - 22 Raport podsumowujący z etapu IX |
| Etap X | Sporządzenie syntezy ze Studium Wykonalności |
| Etap XI | Opracowanie materiałów przetargowych |

Zespół autorski

Wiesław Gawlik

Andrzej Grochal

Romana Halij

Justyna Pierzchała

Olga Smolarczyk

Monika Talar

Spis zawartości

TOM I

Część opisowa

Część graficzna

Schemat linii kolejowej nr 7

TOM II

Sytuacja - od km 56.800 do km 271.533

Na długości modernizowanej linii przewidziano budowę 83 przejazdów, w tym 80 przejazdów użytku publicznego oraz 3 przejazdy użytku niepublicznego.

Warunki techniczne

Modernizacja przejazdów wynika z dostosowania do modernizowanego układu torowego i uzyskania wymogów określonych w:

- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26 lutego 19996 w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 33 z 1996, poz.144)
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 151, poz.987)
- Rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz.U.Nr 43, poz.430)

Przejazdy przewidziane do modernizacji powinny spełniać wymogi warunków technicznych określonych w ww. przepisach.

- kąt skrzyżowania osi drogi z osią toru linii kolejowej powinien wynosić nie mniej niż 60°
- widoczność przejazdu i przejścia z drogi publicznej powinna być zachowana, niezależnie od rodzaju zabezpieczenia ruchu zastosowanego na skrzyżowaniu
- na dojazdach do przejazdów zapewnić widoczność poziomą i pionową, zgodnie z przepisami dotyczącymi projektowania ulic i dróg
- profil podłużny drogi w obrębie skrzyżowania i dojazdów do skrzyżowania powinien posiadać po obu stronach przejazdu lub przejścia – licząc od skrajnej szyny toru – odcinki drogi poziome lub o pochyleniu nie większym niż 2,5%, na długości nie mniejszej niż 26m przy przejazdach i 3m przy przejściach. Jeżeli spadek drogi w stronę przejazdu przekracza 5% odcinki poziome należy zwiększyć o 10m.
- łuk pionowy drogi nie może występować między skrajnymi szynami przejazdu
- pochylenie poprzeczne jezdni drogi w obrębie przejazdu na szerokości toru kolejowego i po 4m z każdej strony powinno odpowiadać pochyleniu podłużnemu torów kolejowych
- przejazd modernizowany nie powinien być na odcinku krzywej przejściowej
- na dojazdach do przejazdów bez rogatki lub półrogatki na odcinku drogi 15-20m licząc od skrajnej szyny należy ustawić pachołki w odstępach co 3m po obu stronach drogi. Pachołki najbliższej toru mogą być ustawione w odległości 3m od skrajnego toru
- przy przejazdach wyposażonych w rogatki lub półrogatki pachołki ustawić na zewnątrz rogatki lub półrogatek, a odcinki pomiędzy torem a rogatką odgradzać poręczami utrudniającymi dostęp do toru z ominięciem rogatki
- przed przejazdami kat. C i D oraz przejściami kat. E powinny być ustawione znaki „krzyż św. Andrzeja”. Znaki należy ustawiać na prawym poboczu w odległości 5m od skrajnej szyny w przypadku przejazdu i 3m przed przejściami dla pieszych. Odległości mogą być zwiększone gdy zachodzi potrzeba lub konieczność osiągnięcia dobrej widoczności znaku, uzyskania wymaganej minimalnej odległości 3m przejazdu od skrajnej szyny (mierząc prostopadle do toru), uniknięcia kolizji z urządzeniami nad i podziemnymi przy posadowieniu słupa
- przed przejściami dla pieszych powinny być ustawione tablice ostrzegawcze : „Przejście przez tor. Strzeż się pociągu”
- przed przejazdami na zelektryfikowanej linii nr 7 znak drogowy G-Z „Sieć pod napięciem”
- przy torze kolejowym – przed przejazdami kolejowymi wszystkich kategorii oraz przejściami przez tory należy ustawić wskaźnik „W6a” „bacność”
- jeżeli warunki gruntowo – wodne tego wymagają przewidziano odwodnienie wgłębne przejazdu, niezależnie od odwodnienia podtorza i drogi.
- przy spadku drogi w stronę przejazdu należy przewidzieć odwodnienie liniowe odcinające spływ wód powierzchniowych na przejazd

- w obrębie torowiska – pomiędzy rogatkami – a gdy nie występują – ok. 4m od skrajnej szyny – nawierzchnia rozbieralna – z dopuszczeniem pokrycia warstwami bitumicznymi
- nawierzchnia jezdni, chodników i ścieżek rowerowych w obrębie przejazdów powinny różnić się odcieniem i sposobem wykonania lub być od siebie oddzielone białymi pasami o szerokości 12cm.
- zabudowa torów na przejeździe powinna zapewniać swobodne przejście obrzeży kół pojazdu szynowego przez żłobek pomiędzy pokryciem przejazdu ułożonym wewnątrz toru a szynami o parametrach:
 - szerokość mierzona na głębokości 14mm od górnej powierzchni szyn powinna wynosić na prostej co najmniej 67mm
 - głębokość nie mniejsza niż 38mm

Przewidywane zwiększenie prędkości do $V = 160\text{km/h}$ wymaga zmiany geometrii torów w łuku i długości ramp przechyłowych na długości odcinków ograniczających prędkość pociągów. Projektowane zmiany w układzie torowym i zwiększenie prędkości pociągów wymagają dostosowania sieci dróg w obszarze trasy linii do modernizowanej linii. Dostosowanie skrzyżowań w poziomie szyn obejmuje:

- przebudowę przejazdów i odcinków dróg dojazdów do przejazdów z zachowaniem istniejących lokalizacji
- przełożenie skrzyżowania w poziomie szyn poza krzywą przejściową lub poza łuk o zwiększonej przechyłce wykluczającej uzyskanie normatywnego pochylenia podłużnego na przejeździe przy lokalizacji na łuku
- przekwalifikowanie do innej kategorii z reguły wyższej wynikającej z prędkości pociągów, iloczynu ruchu i warunków widoczności. Przejazdy przewidziane do modernizacji wymagają zabudowy torów prefabrykowanymi płytami przejazdowymi. Przyjęto zabudowę płyt małogabarytowych. Stosowane aktualnie płyty nie spełniają warunków dolnego obrysu skrajni. Dla umożliwienia pracy ciężkich maszyn drogowych rozbiórce podlegają belki podporowe oraz ławy fundamentowe, które po wymianie nawierzchni muszą być uformowane jako nowe. Na etapie projektu budowlanego projektant winien zastosować prefabrykaty, które spełniają warunki skrajni. W ramach modernizacji linii przewidziano przebudowę przejazdów, na których kąt skrzyżowania jest mniejszy od normatywnego 60° lub nie są spełnione warunki parametrów technicznych: profilu, szerokości pasów ruchu i konstrukcji nawierzchni w dostosowaniu do klasy drogi i kategorii ruchu.

Odwodnienie przejazdów

Projektowane (przebudowywane) przejazdy drogowe posiadać mogą odwodnienie wgłębne i odwodnienie powierzchniowe. Rodzaj zastosowanego odwodnienia zależy od:

- warunków geologicznych lokalizacji przejazdu
- warunków geometrycznych i profilu podłużnego dróg dojazdowych do przejazdu.

Odwodnienie wgłębne

Warunki geologiczne lokalizacji przejazdu będą decydować o zastosowaniu odwodnienia wgłębne, którym będzie system drenażu opaskowego. Drenaż ten to rury drenarskie dn100 – dn150 w warstwie filtracyjnej otoczków owiniętej geowłókniną. Drenaż ten posiadał będzie studzienki rewizyjno – połączeniowe z osadnikiem. Odbiornikami wód drenażu opaskowego w poszczególnych przejazdach mogą być rowy przytorowe boczne lub inny system odwodnienia podtorza np. kanalizacja deszczowa. W niektórych przypadkach odbiornikami mogą być pobliskie cieki wodne.

Odwodnienie powierzchniowe

Geometria i profil podłużny przejazdu będą decydować o ujęciu i odprowadzeniu wód deszczowych lub roztopowych z powierzchni przejazdu. W przypadku niwelety podłużnej na zewnątrz torów wody deszczowe w przypadku przejazdów na drogach gminnych i dojazdach do pól mogą być odprowadzane na teren. W pozostałych przypadkach przejazdów wody te mogą być ujęte za pomocą korytek odwodnienia liniowego lub wpustów ulicznych. Z korytek tych i wpustów wody te wprowadzane będą do tych samych odbiorników co wody drenażowe z odwodnienia wgłębne.

W przypadku przejazdów zintegrowanych z przystankami osobowymi wody deszczowe poprzez nadanie odpowiednich spadków powierzchni chodników będą ujmowane za pomocą wpustów ulicznych i odprowadzane do systemu odwodnienia przejazdu.

Wody deszczowe lub roztopowe zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska w sprawie warunków jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego wody opadowe lub roztopowe ujęte w szczelne, otwarte lub zamknięte systemy kanalizacyjne pochodzące z zanieczyszczonej powierzchni szczelnej (...) dróg krajowych, wojewódzkich, powiatowych wprowadzane do wód lub do ziemi nie powinny zawierać substancji zanieczyszczających w ilościach przekraczających 100mg/l zawiesin ogólnych oraz 15mg/l węglowodorów ropopochodnych. Dla uzyskania takich wartości wody deszczowe lub roztopowe przed wprowadzeniem do odbiornika będą podczyszczane na osadnikach.

Przejazdy usytuowane na długości przystanków osobowych przewidziano zintegrować z obiektami do obsługi podróżnych. Odcinek drogi przez przejazd na długości pomiędzy pochyleniami peronowymi (włączonymi w drogę do przejazdu) należy zaprojektować przyjmując przekrój uliczny z chodnikami przy obu krawężniach jezdni. Na pozostałych odcinkach drogi (w rejonie p.o.) przewidziano budowę chodnika jednostronnego w obszarze kolejowym.

Przyjęte dla wybranej opcji 2 - modernizacja układu torowego - parametry techniczno - eksploatacyjne określiły maksymalną prędkość pociągów na długości linii.

Dla poszczególnych odcinków linii prędkość ta wynosi:

- od km 4.250 do km 5.500 - 60 km/h,
- od km 5.500 do km 6.270 - 80 km/h,
- od km 6.270 do km 10.100 - 100 km/h,
- od km 10.100 do km 28.900 - 120 km/h,
- od km 28.900 do km 87.740 - 160 km/h,
- od km 87.740 do km 93.980 - 150 km/h,
- od km 93.980 do km 99.350 - 140 km/h,
- od km 99.350 do km 101.920 - 130 km/h,
- od km 101.920 do km 106.300 - 100 km/h,
- od km 106.300 do km 107.200 - 80 km/h,
- od km 107.200 do km 1108.350- 130 km/h,
- od km 108.350 do km 119.940 - 160 km/h,
- od km 119.940 do km 123.900 - 150 km/h,
- od km 123.900 do km 124.500 - 130 km/h,
- od km 124.500 do km 144.000 - 140 km/h,
- od km 144.000 do km 167.760 - 160 km/h,
- od km 167.760 do km 169.780 - 140 km/h,
- od km 169.780 do km 172.600 - 120 km/h,
- od km 172.600 do km 179.610 - 100 km/h,
- od km 179.610 do km 181.900 - 110 km/h,
- od km 181.900 do km 228.100 - 120 km/h,
- od km 228.100 do km 231.700 - 100 km/h,
- od km 231.700 do km 239.500 - 120 km/h,
- od km 239.500 do km 249.200 - 100 km/h,
- od km 249.200 do km 267.800 - 120 km/h,
- od km 267.800 do km 271.533 - 100 km/h.

Po uwzględnieniu powyższych prędkości pociągów, iloczynu ruchu, lokalizacji, kategorii drogi oraz warunków lokalnych i dynamiki rozwoju poszczególnych obszarów przyjęto modernizację układu drogowego powiązanego z przebiegiem linii kolejowej nr 7 poprzez skrzyżowania w poziomie szyn, skrzyżowania dwupoziomowe oraz usytuowanie dróg równoległych wzdłuż trasy linii kolejowej.

Wymagany zakres robót drogowych w ramach modernizacji linii przedstawia tabela pn. „Wykaz istniejących przejazdów kolejowych i przejść wymagających przebudowy w ramach modernizacji linii.

Modernizacja linii do V=160 km/h – przejazdy

| Kategoria przejazdu | Od km 4.900 do km 56.800 | | Razem IR Warszawa | Od km 56.800 do km 271.533 | Razem IR Lublin | Ogółem na linii nr 7 |
|---------------------|-----------------------------|---------------------------|-------------------|----------------------------|-----------------|----------------------|
| | 4.900 – 52.860 ZLK Warszawa | 52.860-56.800 ZLK Siedlce | | ZLK Lublin | | |
| A | 3 | - | 3 | 11 | 11 | 14 |
| B | 8 | 1 | 9 | 33 | 33 | 42 |
| C | - | - | - | 23 | 23 | 23 |
| D | - | - | - | 1* | 1* | 1* |
| F | 2 | - | 2 | 1 | 1 | 3 |
| Razem przejazdy | 13 | 1 | 14 | 68+1* | 68+1* | 82+1* |

1* – przejazd kategorii D na łącznicy Adampol - Tatary

Kat. E – przejścia przez tory – ujęte w opracowaniu „Przystanki osobowe i stacje”.

Zestawienie przejazdów wg kategorii drogi na odcinku:

granica IR Warszawa/IR Lublin – granica państwa (km 56.800 ÷ 271.533)

| Kategoria przejazdu | Kategoria drogi | | | | | | |
|---------------------|-----------------|------------|-----------|--------|-----------|------------|-------|
| | krajowa | wojewódzka | powiatowa | gminna | zakładowa | wewnętrzna | razem |
| A | - | 2 | 5 | 4 | - | - | 11 |
| B | - | 1 | 19 | 11 | 1 | 1 | 33 |
| C | - | - | 5 | 14 | 1 | 3 | 23 |
| D | - | - | - | - | 1 | - | 1 |
| F | - | - | - | - | 1 | - | 1 |

Razem: 69

Wykaz projektowanych skrzyżowań dwupoziomowych

1. projektowany wiadukt drogowy w km 65.070
2. projektowany wiadukt kolejowy w km 150.800
3. projektowany wiadukt drogowy w km 154.680
4. projektowany wiadukt drogowy w km 182.208 – Inwestycja Miasta
5. projektowana obwodnica w km 183.570 – Inwestycja GDDKiA
6. projektowana estakada drogowy w km 229.780
7. projektowany wiadukt drogowy w km 244.695
8. projektowany wiadukt drogowy w km 246.150
9. projektowana estakada drogowy w km 249.750
10. projektowany wiadukt drogowy w km 252.895
11. projektowany wiadukt drogowy w km 256.290
12. projektowany wiadukt drogowy w km 258.600
13. projektowany wiadukt drogowy w km 270.030

Przewidywane zmiany skrzyżowań z drogami w poziomie szyn na skrzyżowania dwupoziomowe nie we wszystkich lokalizacjach umożliwiają likwidację przejazdów znajdujących się w odległości do 3 km z każdej strony projektowanego skrzyżowania dwupoziomowego. Zamiana skrzyżowań jednopoziomowych na dwupoziomowe obejmuje z reguły skrzyżowania o dużym natężeniu ruchu (m. in. warunkuje iloczyn ruchu), które występują na drogach głównych i zbiorczych oraz rzadko na lokalnych. Dojazdy do obszarów upraw rolnych, obszarów leśnych, rozproszonej zabudowy i małych miejscowości zapewnia sieć dróg dojazdowych powiązana z drogami lokalnymi.

Stosownie do warunków lokalnych i funkcjonowania połączeń drogowych należy utrzymać przejazdy niezbędne, znajdujące się w odległości mniejszej niż 3 km od projektowanego skrzyżowania dwupoziomowego. Dla przejazdów tych przewiduje się uruchomienie procedury uzyskania zgody na zaniechanie likwidacji przejazdów po wybudowaniu skrzyżowania dwupoziomowego. Wymaganą zgodę wydaje zarząd kolei w porozumieniu z zarządem dróg.

Zakres modernizacji przejazdów:

1. Przejazd w km 58.892 na skrzyżowaniu w poziomie szyn z drogą powiatową. Kategoria B – pozostaje bez zmian. Przewidziano przebudowę przejazdu w śladzie istniejącego skrzyżowania w celu dostosowania do przebudowywanego podtorza i wymienianej nawierzchni torowej. Przebudowa drogi obejmuje odcinki dojazdów do przejazdu z włączeniem projektowanych dróg równoległych, zastępujących likwidowane przejazdy w km 57.815, 59.415 i 59.826. Za przejazd w km 57.815 przewidziano drogę dojazdową równoległą do toru nr 1 ułożoną bezpośrednio przy obszarze kolejowym oraz częściowo w pasie gruntu kolejowego, od przejazdu w km 57.815 do przejazdu w km 58.892. Rozwiązanie to pozwoli na ochronę gruntów ornych i leśnych przed wyłączeniem z użytkowania, lecz wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów na etapie przygotowywania dokumentacji projektowej. Za przejazdy w km 59.415 i 59.826 przewidziano drogi równoległe po obu stronach linii od przejazdu 58.892 do przejazdu w km 59.826. Przewidziano projektowane drogi w śladzie istniejących dróg gruntowych będących dojazdami do gruntów ornych. Wymagane odstępstwo od przepisów określających odległość budowli do toru kolejowego.
2. Przejazd w km 63.392 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B. Likwidacja przejazdu w km 62.305 ze względu na lokalizację przejazdu na krzywej przejściowej łuku, który przewidziano przebudować zmieniając geometrię: łuk o promieniu $R=1500m$ i przechyłce $h=110mm$. Ruch kołowy i pieszy ze zlikwidowanego przejazdu przekłada się na modernizowany przejazd w km 63.392, projektując drogę po stronie toru nr 2. Przewidziano trasę projektowanej drogi prowadzić w rejonie przejazdu w km 63.392 bez zachowania odległości 20m od toru kolejowego aby nie doprowadzać do kolizji z rowem melioracyjnym i nie zajmować użytków zielonych położonych na zewnątrz rowu. Na etapie przygotowania dokumentacji projektowej uzyskać odstępstwo od przepisów określających odległość budowli od toru kolejowego. Wymagana jest zgoda na zaniechanie likwidacji przejazdu ponieważ w km 65.070 przewidziano skrzyżowanie dwupoziomowe. Warunki terenowe w dolinie rzeki Wilgi z dwustronnymi dopływami i słabo rozwiniętą siecią dróg dojazdowych ograniczają możliwość dojazdu do obszarów upraw rolniczych. Konieczne jest pozostawienie przejazdu dla utrzymania dojazdu do terenów uprawnych.
3. Przejazd w km 68.552 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B wynika z projektowanej prędkości pociągów $V = 160km/h$. Przewidziano przebudowę przejazdu w celu dostosowania drogi do modernizowanych torów. Droga pozostaje w śladzie istniejącym, z utrzymaniem niwelety drogi. Zakres przebudowy drogi powiązany jest z włączeniem projektowanej drogi dojazdowej po stronie toru nr 1. Drogę równoległą przewidziano za zlikwidowany przejazd w km 69.170 i zaprojektowano w śladzie istniejącego dojazdu do pól uprawnych od przejazdu w km 68.552 do zlikwidowanego przejazdu w km 69.170. Droga przebiega wzdłuż granicy terenu kolejowego. Dla ochrony gruntów rolnych i częściowo terenu leśnego trasa drogi prowadzona jest w odległości mniejszej niż 20m od skrajnego toru. Rozwiązanie to wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
4. Przejazd w km 70.103 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B wynika z projektowanej prędkości pociągów $V = 160 km/h$ oraz zintegrowania przejazdu z przystankiem osobowym Wola Rowska. Przewidywana przebudowa w celu dostosowania do modernizowanych torów i powiązania z dojściem do peronów ułożonych w układzie naprzemianległym. Przejazd oraz droga na odcinku dojazdu do skrzyżowania bez zmian w planie i profilu.
5. Przejazd w km 72.954 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” nie ulega zmianie. Przejazd zintegrowany z przystankiem osobowym Łaskarzew Przystanek. Usytuowanie przejazdu i położenie drogi nie ulega zmianie. Przebudowa przejazdu oraz drogi w rejonie

skrzyżowania w zakresie wynikającym z przebudowy podtorza, wymiany nawierzchni torowej oraz przebudowy peronów wraz z dojściami z drogi przed przejazdem.

6. Przejazd w km 74.343 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Kategoria A pozostaje bez zmian. Zmiana obsługi rogatek – na obsługę z odległości. Przejazd położony w głowicy rozjazdowej posterunku odgałęźnego Łaskarzew, na wstawce międzyrozjazdowej, wymaga nieznacznego przesunięcia (o 2 m) dla uzyskania jednakowych odległości do styków szynowych. Oprócz przesunięcia przejazdu wymagana jest przebudowa skrzyżowania z drogą leśną oraz zjazdu do budynku posterunku odgałęźnego.
7. Przejazd w km 76.571 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B ze względu na zwiększenie prędkości pociągów do $V = 160 km/h$ oraz zintegrowania przejazdu z przystankiem osobowym Leokadia. Przejazd w planie pozostaje w dotychczasowej lokalizacji. Przebudowy wymagają odcinki dojazdów do przejazdu ze względu na niekorzystny profil po stronie toru nr 1, zły stan nawierzchni drogowej oraz konieczność włączenia dojść do projektowanych peronów ułożonych w układzie naprzemianległym.
8. Przejazd w km 78.200 na skrzyżowaniu z drogą gminną polną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B ze względu na projektowane zwiększenie prędkości pociągów do $V = 160 km/h$. Przewidziano przełożenie istniejącego przejazdu usytuowanego w km 78.142 na krzywej przejściowej poza łuk i krzywą przejściową. Zmiana lokalizacji przejazdu wymaga budowy nowego odcinka drogi krzyżującej się z torami dowiązanego do istniejących dróg dojazdowych równoległych.
9. Przejazd w km 80.143 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu A bez zmian. Przewidziano zmianę obsługi rogatek z obsługi na miejscu na obsługę z odległości. Przebudowa układu torowego z wydłużeniem torów stacyjnych wymaga przełożenia istniejącego przejazdu w km 80.178 poza połączenia rozjazdowe oraz poza długość użyteczną torów stacyjnych. Na przekroczeniu torów stacyjnych przewidziano jezdnię dwupasową z obustronnymi chodnikami. Przełożenie przejazdu wymaga przebudowy dróg równoległych do torów po obu stronach linii włączonych w przejazd. Przewidziano po likwidacji przejazdu w km 78.981 budowę drogi po stronie toru nr 2 od likwidowanego przejazdu w km 78.981 do przełożonego przejazdu w km 80.143. Na odcinku od km 79.500 do 80.100 drogę ze względu na istniejące zagospodarowanie terenu (zabudowę i konstrukcję wsporcze sieci wysokiego napięcia) zbliżono do linii kolejowej, co wymagać będzie (na etapie opracowania dokumentacji projektowej) uzyskania zgody na odstępstwo od przepisu usytuowania budowli od obszaru kolejowego, podobnie jak projektowane drogi w rejonie projektowanego przejazdu w km 80.143.
10. Droga równoległa za zlikwidowany przejazd w km 82.061. Korekta łuku dla zwiększenia prędkości z zastosowaniem promienia $R=1500m$ i przechyłką $h=110mm$ wymusza likwidację przejazdu. Za zlikwidowany przejazd przewidziano budowę drogi dojazdowej wzdłuż toru nr 2 od istniejącego skrzyżowania dwupoziomowego z wiaduktem kolejowym w km 81.236 do likwidowanego przejazdu w km 82.061. Dla ochrony gruntów ornych przed wyłączeniem z użytkowania rolniczego trasę projektowanej drogi poprowadzono wzdłuż granicy terenu kolejowego z odcinkowym zajęciem gruntu kolejowego. Rozwiązanie wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisu wymaganych odległości budowli od toru kolejowego, którą winien uzyskać projektant na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
11. Przejazd w km 84.095 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana lokalizacji i kategorii przejazdu z kat. D na kat. B. Korekta torów na długości łuku dla zwiększenia prędkości pociągów przez zwiększenie promienia łuków do $R=1655m$ oraz przechyłki do $h=95mm$ wymaga przełożenia istniejącego przejazdu w km 84.056 poza łuk i krzywą przejściową na prostą w km 84.095. Trasę projektowanego przełożenia przewidziano w obszarze gruntu kolejowego, którego całkowita szerokość wynosi od 55 do 60m. Pozwoli to na odstąpienie od wyłączenia z użytkowania rolnego gruntów ornych przyległych do linii kolejowych. Projektant na etapie opracowania dokumentacji przetargowej winien uzyskać zgodę na odstępstwo od przepisu odległości budowli od obszaru kolejowego.
12. Przejazd w km 84.716 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. C na kat. B. Nienormatywny kąt skrzyżowania w stanie istniejącym 45° wymaga przebudowy przejazdu. Dla dostosowania do modernizowanego układu torowego linii oraz dla

- uzyskania kąta skrzyżowania min. 60°. Przewidziano przebudowę dojazdów do przejazdu na ogólnej długości 300m. Z przebudowanym przejazdem zintegrowano projektowany przystanek osobowy Grabniak po likwidacji p.o. Wygoda. Z przejazdem powiązano budowę drogi równoległej wzdłuż toru nr 1 od modernizowanego przejazdu w km 85.616. Trasę drogi dwupasowej poprowadzono w śladzie drogi istniejącej w obszarze terenu kolejowego, co wymaga zgody na odstępstwo od przepisów określających odległość budowli od obszaru kolejowego.
13. Droga równoległa w km 87.928 do km 88.945 zastępuje likwidowany przejazd w poziomie szyn w km 87.928. Drogę dojazdową przewidziano po stronie toru nr 2 na długości pomiędzy likwidowanymi przejazdami w km 87.928 i 88.945. Na odcinku od likwidowanego przejazdu w km 87.928 do km 88.400 budowa drogi wymaga wywłaszczenia gruntu. Od km 88.400 do przejazdu w km 88.945 trasę drogi przewidziano w śladzie istniejącej drogi gruntowej dojazdowej do pól uprawnych.
 14. Przejazd w km 89.160 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana lokalizacji istniejącego przejazdu w km 88.945 usytuowanego na łuku, który wymaga korekty dla zwiększenia prędkości pociągów. Projektowany promień $R=1150m$ z projektowaną przechyłką $h=110mm$ wymagają przełożenia przejazdu poza łuk i krzywa przejściową. Przejazd zlokalizowano na prostej w km 89.160, Przewidziano przełożenie dojazdów do przejazdu na odcinku od przejazdu w km 88.945 do projektowanego przejazdu po obu stronach. Kategoria przejazdu „B” pozostaje bez zmian.
 15. Przejazd w km 90.043 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu pozostaje bez zmian. Istniejący kąt skrzyżowania 48° wymaga przebudowy przejazdu oraz dojazdów do przejazdu dla uzyskania kąta skrzyżowania min. 60°. Przewidziano przebudowę przejazdu dla dostosowania do modernizowanego układu torowego, wprowadzenie korekty kąta skrzyżowania oraz zintegrowanie przejazdu z przystankiem osobowym „Mika”.
 16. Przejazd w km 96.260 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” pozostaje bez zmian. Przebudowa przejazdu dla dostosowania do przebudowanego podtorza i wymienionej nawierzchni torowej. Usytuowanie przejazdu i dróg dojazdowych nie zmienia się. W ramach przebudowy przejazdu i dróg dojazdowych należy przewidzieć drogę równoległą, dwupasową wzdłuż toru nr 1 od przejazdu modernizowanego w km 96.260 do przejazdu likwidowanego w km 95.125 oraz od przejazdu w km 96.260 do przejazdu likwidowanego w km 96.908.
 17. Przejazd w km 98.125 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” pozostaje bez zmian. Przewidywana zmiana lokalizacji istniejącego przejazdu w km 97.982 w celu przełożenia poza łuk poziomy poddany korekcie oraz poza krzywą przejściową. Projektowane usytuowanie na prostej w km 98.125. Przy przejeździe przewidziano perony przystanku osobowego Rokitnia Stara w układzie naprzemianległym z dojazdami do peronów z drogi przed przejazdem. Przełożenie przejazdu powiązano z przebudową włączenia drogi dojazdowej równoległej wzdłuż toru nr 2 oraz budową drogi równoległej po stronie toru nr 1 w śladzie istniejącej drogi gruntowej. Budowę drogi przewidziano na odcinku od przejazdu w km 98.125 do likwidowanego przejazdu kat. D w km 100.346. Projektowana droga pozwala na likwidację również przejazdu kat. D w km 99.103.
 18. Przejazd w km 103.562 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „A” pozostaje bez zmian. Budowa dodatkowego toru przez przejazd oraz wymiana nawierzchni torowej w pozostałych torach stacyjnych krzyżujących się z drogą wymaga przebudowy przejazdu oraz odcinków drogi przyległych do przejazdu po obu stronach linii kolejowej. Przejazd i odcinki drogi przyległe do linii nie ulegają zmianie zarówno w planie jak i w profilu. Przewidziano zachować istniejące parametry drogi w zakresie szerokości jezdni, chodników, pochylni i rodzaju nawierzchni.
 19. Przejazd w km 104.321 na skrzyżowaniu z drogą zakładową do zaplecza technicznego stacji Dęblin. Przejazd użytku niepublicznego, kat. F bez zmiany kategorii przejazdu. Przebudowa w zakresie od włączenia w istniejącą drogę dojazdową do stanowisk zaplecza bez zmian w planie i profilu.
 20. Przejazd w km 107.750 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana lokalizacji i kategorii przejazdu z kat. A „z odległości” na kat. B. Przewidywana zmiana lokalizacji wynika z usytuowania istniejącego przejazdu na długości korekty łuku poziomym o promieniu $R=860m$ i przechyłce $h=110mm$, która wyklucza możliwość zastosowania dopuszczalnego pochylenia podłużnego na skrzyżowaniu. Przejazd przełożono na prostą przed łuk i krzywą przejściową. Przy przejeździe ułożone będą perony przystanku osobowego „Zarzeka” w układzie naprzemianległym (równoległym). Przewidziano nowe odcinki drogi gminnej przełożonej do projektowanego przejazdu w km 107.750. Przełożenie dróg wymaga wywłaszczenia gruntu.
 21. Przejazd w km 110.938 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z „A” z odległości na kat. B. Przebudowa przejazdu dla dostosowania drogi do przebudowywanego podtorza i wymienianej nawierzchni torowej bez zmiany lokalizacji przejazdu. Nadbudowa nawierzchni dla złagodzenia pochylenia podłużnego przed przejazdem.
 22. Przejazd w km 113.925 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana lokalizacji przejazdu z pozostawieniem dotychczasowej kategorii przejazdu „B”. Przełożenie przejazdu poza łuk poziomy, w którym przewidziano przechyłkę $h=95mm$. Projektowany przejazd zlokalizowano na prostej bezpośrednio przed krzywą przejściową łuku $R = 1630$. Przewidziano przełożenie odcinków drogi do przejazdu oraz korektę niwelety drogi po stronie toru nr 1 dla uzyskania normatywnego pochylenia w rejonie przejazdu. Przy przejeździe przewidziano usytuowanie peronów projektowanego przystanku osobowego Gołąb, przeniesionego z km 114.597.
 23. Przejazd w km 120.512 na skrzyżowaniu z drogą zakładową do zakładów zaplecza Zakładów Azotowych w Puławach. Przejazd pozostaje w śladzie przejazdu istniejącego z dostosowaniem profilu drogi do zmiennej przechyłki toru $h=70mm$. Przebudowa przejazdu w celu dostosowania do przebudowanego podtorza, wymienionej nawierzchni torowej oraz zmienionego układu torowego, w którym przewidziano rozbiórkę jednego z dwóch torów bocznych przechodzących przez przejazd. Parametry drogi jak w stanie istniejącym, do którego należy nawiązać przebudowany zakres robót. Rozbiórka toru pozwala na wprowadzenie zmiany kategorii przejazdu. Projektuje się zmianę kategorii z A z obsługą na miejscu na kategorię B.
 24. Przejazd w km 129.696 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” pozostaje bez zmian. Przejazd pozostaje w istniejącym usytuowaniu. Modernizacja przejazdu dla dostosowania do przebudowanego układu torowego. Przewidziano przeniesienie przystanku osobowego Pożóg i zintegrowanie go z przejazdem. Na długości drogi przez przejazd pomiędzy dojazdami do peronów należy zaprojektować chodniki wzdłuż obu krawędzi jezdni, a poza dojazdami do peronów, do granicy obszaru kolejowego chodnik jednostronny.
 25. Przejazd w km 131.010 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” pozostaje bez zmian. Przewiduje się przebudowę przejazdu bez zmian w planie i profilu drogi przekraczającej tory. Konieczne będzie dostosowanie do modernizowanego układu torowego. Za zlikwidowany przejazd w km 132.288 przewidziano budowę drogi dwupasowej po stronie toru nr 1 od modernizowanego przejazdu w km 131.010 do likwidowanego przejazdu w km 132.288.
 26. Przejazd w km 136.397 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana likwidacja stacji Klementowice pozwala na zmianę kategorii przejazdu z kat. A na kat. B. Przewidziano przebudowę przejazdu w dotychczasowej lokalizacji z dostosowaniem do przebudowanego układu torowego realizowanego w ramach likwidacji stacji z zamianą na przystanek osobowy. Odcinki drogi na dojazdach do przejazdu przebudowane z zachowaniem istniejących parametrów drogi.
 27. Przejazd w km 139.268 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B. Przejazd powiązany z siecią dróg dojazdowych do gruntów ornych i plantacji krzewów. Przebudowa przejazdu i dojazdu do przejazdu dla dostosowania układu drogowego w korytarzu linii kolejowej do modernizowanych torów szlakowych obejmuje likwidację przejazdu kat. D w km 137.599 i budowę drogi równoległej za zlikwidowany przejazd od km 137.599 do modernizowanego przejazdu w km 139.268. Szczególna dbałość o grunty uprawne i maksymalne ich wykorzystanie uzasadnia prowadzenie trasy częściowo w pasie gruntu kolejowego. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej konieczne jest uzyskiwanie dla drogi zgody na odstępstwo od przepisów określających odległość budowli od toru.
 28. Przejazd w km 141.200 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana lokalizacji i kategorii przejazdu. Istniejący przejazd w km 140.709 przy którym usytuowany był p.o. Łopatki ze względu na lokalizację na łuku przewiduje się zlikwidować. Kolejny przejazd na linii w km 141.607 na skrzyżowaniu z drogą powiatową również usytuowany jest na łuku, na długości którego przewidziano korektę geometrii i przechyłki. Wartość projektowanej przechyłki $h=95mm$ eliminuje przejazd na łuku. Za dwa kolejne przejazdy na łuku przewidziano przejazd usytuowany na prostej pomiędzy łukami w km 141.200 dla przeprowadzenia drogi powiatowej. Po stronie toru

- nr 2 projektowana trasa drogi przechodzi w śladzie istniejącej drogi dojazdowej wzdłuż toru nr 2. Za zlikwidowany przejazd w km 140.709 przewidziano przebudowę istniejącej drogi dojazdowej po stronie toru nr 2 od likwidowanego przejazdu w km 140.709 do projektowanego przejazdu w km 141.200. Z projektowanym przejazdem kategorii B w km 141.200 przewidziano zintegrować przystanek osobowy z peronami naprzemianległymi.
29. Likwidacja przejazdu w km 142.559 nie wymaga budowy dróg alternatywnych. Z miejscowości Łopatki – Madejak dojazd do obszarów ornych położonych po północnej stronie linii zapewnia istniejący układ dróg dojazdowych z przekroczeniem linii kolejowej przez przejazd w km 143.526.
30. Przejazd w km 143.526 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” – pozostaje bez zmian. Przejazd usytuowany na łuku, na którym przewiduje się korektę ze zmianą promienia łuku $R=1500m$ oraz przechyłki $h=30mm$. Maksymalne przesunięcie toru na łuku wyniesie 25m. Przełożenie toru na łuku wymaga przemieszczenia przejazdu. Droga pozostaje w dotychczasowym przebiegu. Wartość przechyłki zapewni normatywne dopuszczalne pochylenie podłużne drogi na przejeździe, wymaga jednak zmiany profilu drogi w obrębie przejazdu oraz przebudowy konstrukcji drogi na długości zmiany profilu drogi.
31. Przejazd w km 146.884 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. B. Przejazd położony na odcinku toru prostego, w którym w ramach modernizacji przewidziano przebudowę podtorza i wymianę nawierzchni torowej. Przebudowa przejazdu w celu dostosowania do przebudowanej linii. Przebudowa dojazdów do przejazdu w śladzie istniejącej drogi.
32. Przejazd w km 152.697 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Przejazd kategorii A – pozostaje bez zmian. Przebudowa przejazdu w celu dostosowania drogi do przebudowanego układu torowego z zachowaniem dotychczasowej lokalizacji przejazdu oraz dróg do przejazdu. Przebudowa drogi w zakresie korekty niwelety drogi na przejeździe i na dojazdach do przejazdu i wzmocnienia konstrukcji jezdni.
33. Przejazd w km 158.989 na skrzyżowaniu z drogą wewnętrzną pod zarządem Urzędu Gminy Konopnica. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. C na kat. B. Przebudowa przejazdu dla dostosowania do modernizowanego układu torowego linii kolejowej z uwzględnieniem budowy peronów zewnętrznych jednokrawędziowych przystanku osobowego „Motycz Leśny”, zintegrowanego z przejazdem. Przebudowa drogi na dojazdach do przejazdu ma uwzględnić włączenie dojeżdżających do peronów oraz zjazdu do przylegającej zabudowy oraz włączenie istniejących dróg dojazdowych.
34. Przejazd w km 160.104 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu „B” pozostaje bez zmian. Przejazd pozostaje w dotychczasowym usytuowaniu na odcinku torów w prostej bez zmian przebiegu drogi. Projektuje się dostosowanie profilu drogi do przebudowanej nawierzchni torowej wraz z przebudową podtorza oraz korektą profilu linii kolejowej. Przebudowę przejazdu wraz z dojazdami uzupełnia projektowana budowa drogi dwupasowej wzdłuż toru nr 1 od km 160.420 do km 161.152 tj. do przejazdu kat. D, który należy zlikwidować. Projektowana droga prowadzona jest w śladzie istniejącej drogi gruntowej z zajęciem terenu kolejowego dla wykonania drogi dwupasowej z pobocznymi. Wykorzystanie terenu kolejowego i zbliżenie do torów wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisu wymaganej odległości budowli od toru skrajnego i obszaru kolejowego.
35. Przejazd w km 163.750 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką. Zamierzenia inwestycyjny w przebudowie sieci dróg prowadzących ruch tranzytowy w pierścieniu otaczającym Lublin zmieniają funkcję drogi wojewódzkiej krzyżującej się z torami linii kolejowej w km 164.564, która po planowanych zmianach obsługiwać będzie ruch lokalny. Ze względu na położenie przejazdu na długości użytecznej torów stacyjnych (po przebudowie) przewidziano przełożenie skrzyżowania poza tory stacyjne. Projektowany przejazd przewidziano w głowicy rozjazdowej z kierunku Nałęczowa w km 163.750. Do projektowanego przejazdu przewidziano dojazdy. Po stronie toru nr 1 dla połączenia istniejącej drogi wojewódzkiej z przejazdem konieczne jest wyłączenie terenu dla pasa drogowego. Po stronie toru nr 2 przewidziano trasę projektowanego przełożenia drogi prowadzić w śladzie wewnętrznych, dojazdowych.
36. Przejazd w km 180.715 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Kategoria przejazdu „A” – pozostaje bez zmian. Usytuowanie przejazdu i odcinków drogi do przejazdu nie ulega zmianie. Przewiduje się dostosowanie drogi na skrzyżowaniu i dojeździe do modernizowanego układu torowego. Przejazd usytuowany jest w odległości 1,5km od projektowanej „trasy mełgiewskiej” ze skrzyżowaniem dwupoziomowym, które zastąpi przejazd w poziomie szyn w km 181.933. Wymaga zgody na zaniechanie likwidacji przejazdu. Ze względu na rozwijające się budownictwo mieszkaniowe po stronie parzystej torów w obszarze za przejazdem w km 180.715, dla którego połączenie z Lublinem przez przejazd jest jedynym i najkrótszym połączeniem – pozostawienie przejazdu jest zasadne. Urząd Miasta Lublina nie akceptuje propozycji likwidacji przejazdu.
37. Przejazd w km 187.316 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu A pozostaje bez zmian. Korekta łuku, na którym położony jest przejazd wymaga przebudowy przejazdu oraz odcinka drogi przekraczającej tory. Przesunięcie toru poprzez korektę łuku wymaga przebudowy drogi usytuowanej wzdłuż linii po stronie toru nr 2. Zagospodarowanie terenu nie pozwala na przełożenie na odległość wymaganą dla budowli lokalizowanych przy liniach kolejowych. Wymagane jest uzyskanie zgody na odstępstwo od przepisów na etapie sporządzania dokumentacji projektowej.
38. Przejazd w km 188.308 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd pozostaje w śladzie przejazdu istniejącego. Przebudowa przejazdu w celu dostosowania do modernizowanej linii kolejowej powiązana jest z budową drogi dojazdowej wzdłuż toru nr 2 na odcinku od objętego modernizacją przejazdu w km 188.308 do przewidzianego do likwidacji przejazdu w km 189.383.
39. Przejazd w km 190.512 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. A do kat. B. Przebudowa przejazdu z zachowaniem istniejącej lokalizacji. Przebudowa odcinków dróg na dojazdach do przejazdów w śladzie istniejącej drogi w nawiązaniu do istniejącej niwelety drogi.
40. Droga równoległa w km 190.950 ÷ 191.850. Przewidziano likwidację przejazdów kat. D w km 191.847 i 192.396. Dla zapewnienia dojazdów przewidziano wydłużenie istniejącej drogi asfaltowej po stronie toru nr 1 od km 190.950 do 191.850 jako droga dwupasowa.
41. Przejazd w km 192,890 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. C na kat. B. W ramach korekty łuku konieczne jest przesunięcie toru na skrzyżowaniu z drogą. Przełożenie torów przesunęło przejazd po śladzie drogi w nowe położenie torów. Projektowana modernizacja przejazdu powinna objąć dostosowanie przyległych odcinków drogi do przebudowanego układu torowego, oraz włączenie dojeżdżających do peronów, ponieważ z przejazdem zintegrowany będzie przystanek osobowy „Podzamcze”. Na długości drogi przez przejazd pomiędzy dojeżdżającymi do peronów należy przewidzieć po obu stronach jezdni chodniki. Na zewnątrz od dojeżdżających do peronów chodniki jednostronne do granicy obszaru kolejowego.
42. Przejazd w km 195,081 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D na kat. C. Istniejący przejazd kat. D w km 193,817 należy zlikwidować. Dla umożliwienia objazdów do obszarów upraw rolnych przewidziano budowę drogi jednopasowej z mijankami wzdłuż toru nr 1 od likwidowanego przejazdu w km 193,817 do przewidzianego do modernizacji przejazdu w km 195.081. Modernizowany przejazd powinien uwzględniać przebudowę podtorza i wymianę nawierzchni torowej oraz regulację profilu linii kolejowej. Odcinki dojazdu do przejazdu należy przebudować na długość do włączeń w drogi równoległe po obu stronach torów: po stronie toru nr 1 do budowanej drogi w km 193,817 – 196,700 , a po stronie toru nr 2 do drogi istniejącej. Istniejący przejazd kat. D w km 196,098 przewidziano zlikwidować. Projekt powinien objąć budowę drogi jednopasowej z mijankami prowadzonej w śladzie istniejącej drogi polnej po obrzeżach gruntów uprawnych. Poszerzenie pasa drogowego należy wykonać w kierunku linii kolejowej, aby nie wyłączać gruntów ornych z użytkowania. Dla odcinkowych zbliżeń pasa drogowego do toru należy uzyskać zgodę na odstępstwo od przepisów określających odległość budowli od obszaru kolejowego.
43. Przejazd w km 196.700 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Przejazd w nowej lokalizacji zastępujący likwidowany przejazd w km 196.599. Dla przejazdu w km 196.700 przewidziano kategorię B. Przejazd zintegrowany z peronami przystanku osobowego Dominów. Odcinek drogi przez przejazd pomiędzy dojeżdżającymi do peronów należy wykonać z obustronnymi chodnikami, a na zewnątrz (od dojeżdżających do peronów) do granicy obszaru kolejowego należy wykonać chodniki jednostronne.

44. Przejazd w km 198.861 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd na odcinku torów w prostej. Modernizacja torów obejmuje przebudowę podtorza, wymianę nawierzchni torowej oraz regulację torów w planie i w profilu. W ramach robót drogowych należy dostosować przejazd oraz odcinki drogi na dojazdach do przejazdu do zmodernizowanych torów. Przejazd i droga pozostają w istniejących lokalizacjach. Do przebudowanej drogi po stronie toru nr 1 należy włączyć projektowaną drogę równoległą wzdłuż toru nr 1 na odcinku od km 196.817 do 198.861. Droga umożliwi dojazd do gruntów uprawnych po likwidacji przejazdu w km 198.197. Projektowaną drogę należy prowadzić w śladzie istniejącej drogi gruntowej. Poszerzenie pasa drogowego należy wykonać wykorzystując grunty nieużytków lub nieużytkowane rolniczo. W przypadku wystąpienia odcinków, które nie spełniają warunków odległości budowli od toru należy uzyskać zgodę na odstępstwo od przepisów na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
45. Przejazd w km 199.653 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Tory w rejonie skrzyżowania w prostej. W ramach modernizacji linii przewidywana przebudowa podtorza i wymiana nawierzchni torowej oraz regulacja torów w planie i profilu. Przejazd i droga przecinająca linię kolejową pozostają w istniejącej lokalizacji. Przewidziano przebudowę przejazdu w celu dostosowania do przebudowywanych torów. Należy przebudować przyległe do linii odcinki drogi z nawiązaniem do istniejącej niwelety drogi.
46. Przejazd w km 200.500. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Istniejący przejazd kat. D w km 200.461 usytuowany na krzywej przejściowej należy przełożyć poza krzywą przejściową. Uwzględniając warunki terenowe przyjęto lokalizację na łuku -dopuszcza przewidziana przechyłka w torach. Wymagane jest uzyskanie takiego profilu torów aby na przejeździe wszystkie główki szyny ułożone były w jednym pochyleniu. Należy wykonać odcinki dróg do przejazdu nawiązując do istniejącej geometrii i niwelety dróg po obu stronach torów.
47. Przejazd w km 203.831 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Tory i przejazd oraz odcinki dróg do przejazdu pozostają w istniejącym położeniu. Należy przebudować przejazd w dostosowaniu z modernizowanych torów, a odcinki drogi na dojazdach przebudować przyjmując parametry wymagane dla dróg lokalnych poza terenem zabudowy. Projektowana przebudowa przejazdu oraz drogi po stronie toru nr 1 należy powiązać z przewidywaną likwidacją istniejącego przejazdu kat. C w km 203,314 oraz budową drogi (za likwidowany przejazd). Przewidywaną drogę dwupasową o parametrach drogi lokalnej poza terenem zabudowy należy przeprowadzić po stronie toru nr 1 od likwidowanego przejazdu w km 203,314 do modernizowanego przejazdu w km 203,831 z zachowaniem wymaganej odległości budowli od toru kolejowego. Budowa drogi wymaga wykonania przełożenia i regulacji rowu melioracyjnego.
48. Przejazd w km 205,431 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 829. Kategoria przejazdu - „B” – pozostaje bez zmian. Skrzyżowanie na długości torów w prostej przy kącie skrzyżowania torów z drogą – 45°. Należy przebudować odcinek drogi na przekroczeniu linii kolejowej dla uzyskania min. normatywnego kąta skrzyżowania 60°. Dla przebudowanego odcinka należy przyjąć parametry drogi głównej (G). Projektowaną drogę należy nawiązać do modernizowanych torów oraz do geometrii i niwelety drogi na podejściach do linii kolejowej.
49. Przejazd w km 209,000 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowany przejazd kat. C w nowej lokalizacji, zastępujący likwidowane przejazdy: na łuku w km 208,229 – kat. C oraz w km 209,171 – kat. D. Projektowany przejazd należy uzupełnić budową drogi równoległej wzdłuż toru nr 2 pomiędzy likwidowanymi przejazdami w km 208,229 a 209,171 o parametrach drogi dwupasowej dojazdowej (D) poza terenem zabudowy. Dla ochrony gruntów ornych projektowaną drogę prowadzić wzdłuż granicy obszaru kolejowego. Rozwiązanie takie (na etapie opracowania dokumentacji projektowej) wymaga uzyskania zgody na odstępstwo od przepisów określających odległość budowli od toru kolejowego.
50. Drogi za likwidowany przejazd kat. A w km 210,960. Przebudowa układu torowego stacji Trawniki wymaga likwidacji przejazdu w km 210,960 oraz przełożenia istniejącej drogi kolidującej z projektowanym układem torowym po stronie toru nr 2. Przewiduje się przełożenie drogi na odcinku od km 210.800 do km 211.150 Kolidujący odcinek drogi przebudować, przyjmując parametry dla dróg dwupasowych dojazdowych (D) na terenie zabudowy. Ze względu na warunki terenowe z przebiegiem drogi w pasie gruntu PKP oraz przylegające do drogi grunty orne proponuje się dla ochrony gruntów rolnych – pas drogowy dla projektowanego odcinka drogi wyznaczyć bezpośrednio za wymaganą minimalną odległością granicy od zewnętrznej krawędzi budowli kolejowej. Wymagane będzie uzyskanie zgody na odstępstwo od przepisów określających odległość budowli od toru kolejowego. Likwidacja przejazdu w km 210,960 wymaga przełożenia końcowego odcinka drogi powiatowej Biskupice – Trawniki. Proponuje się budowę nowego odcinka drogi po stronie toru nr 1 od likwidowanego przejazdu w km 210,960 z włączeniem w istniejącą drogę (w km 210.950 do 211.150). Budowa drogi o parametrach wymaganych dla dróg lokalnych (L) na terenie zabudowy.
51. Przejazd w km 212.062 na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 838. Kategoria przejazdu A pozostaje bez zmian. Istniejący przejazd w km 212.095 ze względu na przebudowę układu torowego stacji Trawniki należy przełożyć poza połączenie rozjazdowe torów. Projektowany przejazd usytuowano pomiędzy rozjazdami połączenia rozjazdowego w km 212.062. Przełożenie uwzględnia włączenie dróg dojazdowych do zabudowy. Dla projektowanego odcinka drogi wojewódzkiej należy stosować parametry przewidziane dla dróg zbiorczych (Z), a dla pozostałych dróg parametry dla dróg lokalnych (L) na terenie zabudowy.
52. Przejazd w km 213.080 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. C do kat. B. Przejazd usytuowany na długości torów ułożonych w łuku w którym przewidziano korektę promienia łuku do wartości $R=2136m$ z przechyłką $h=30mm$. Nie ulega zmianie przebieg drogi. Ze względu na korektę łuku przesunięty będzie przejazd. W zakresie robót drogowych przewiduje się dostosowanie odcinka drogi do przebudowanych torów. Przebudowa drogi na parametrach dla drogi lokalnej (L) na terenie zabudowy.
53. Przejazd w km 214.860 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Istniejący przejazd w km 214.820 usytuowany na krzywej przejściowej należy przełożyć poza krzywą przejściową. Projektuje się budowę przejazdu w km 214.860. Do przełożonego przejazdu należy wykonać nowe dojazdy. Przewiduje się budowę drogi na parametrach drogi dojazdowej (D) jednopasowej. Budowa odcinka drogi po stronie toru nr 1 wymaga wyłączenia terenu leśnego.
54. Przejazd w km 217.122 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd i drogi dojazdowe nie ulegają zmianie usytuowania. Przebudowany przejazd dla dostosowania do modernizowanej linii. Z przejazdem przewidziano zintegrować przystanek osobowy Wólka Kańska. Perony powinny zostać usytuowane przy przejeździe w układzie naprzemianległym. Dojazd do przejazdu przebudować przyjmując parametry dla drogi lokalnej poza terenem zabudowy.
55. Likwidacja przejazdu w km 218.683 – dla zapewnienia dojazdu do obszarów rolniczych po północnej stronie linii oraz pojedynczej zabudowy przy likwidowanym przejeździe – przewidziano utwardzenie istniejącej drogi gruntowej w km 218.680 – 219.380 jako przedłużenie istniejącej drogi wzdłuż toru nr 2 od przejazdu w km 220.143.
56. Przejazd w km 220.143 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. A do kat. B. Przewiduje się przebudowę przejazdu bez zmiany lokalizacji. Przebudowa obejmie dostosowanie przejazdu do zmodernizowanego układu torowego. Przebudowę odcinków dróg na dojeździe do przejazdu nawiązano do regulowanych torów w planie i w profilu oraz do istniejącej niwelety drogi przed zakresem przebudowy. Przebudowę drogi należy wykonać przyjmując parametry dla drogi zbiorczej na terenie zabudowy uwzględniając szerokość jezdni na pozostałym przebudowanym odcinku drogi – 6,50m. Z przejazdem zintegrowano perony przystanku osobowego Kanie po likwidacji stacji Kanie z zamianą na p.o. Perony przystanku w układzie naprzemianległym z dojazdami z drogi przed przejazdem. Na długości drogi przez przejazd (pomiędzy dojazdami do peronu) należy przewidzieć chodniki dwustronne, a na zewnątrz dojść chodnik jednostronny do granicy terenu kolejowego.
57. Przejazdy w km 221.759 i 223.657 na skrzyżowaniu z drogami gminnymi. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd i drogi do przejazdu pozostają w dotychczasowej lokalizacji. Po przebudowie podtorza i wymianie nawierzchni torowej przewidziano dostosować odcinki dróg na dojazdach do przejazdu oraz skrzyżowanie w poziomie szyn do zmodernizowanej linii kolejowej. Przebudowa drogi o parametrach drogi dojazdowej (D) - jednopasowej.

58. Przejazd w km 224.786 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Usytuowanie przejazdu i drogi krzyżującej się z torami pozostałej bez zmian. Przebudowa przejazdu oraz dróg do przejazdu w celu dostosowania do przebudowanych i regulowanych torów. Przebudowa dojazdów do przejazdu uwzględniając parametry: dwa pasy ruchu; szerokość pasa ruchu – 2,50m, pobocza min 1,50m na długości przewidywanych barier oraz 1,00m na odcinkach bez barier.
59. Przejazd w km 226.140 na skrzyżowaniu z drogą wewnętrzną będącą pod zarządem gminy Rejowiec Fabryczny. Projektowany przejazd kat. C zastępujący likwidowane przejazdy kat. D w km 225.733 i 226.420. Przejazd przewidziano na dwupasowym połączeniu dróg równoległych przebiegających po obu stronach linii kolejowej. Dla zapewnienia dojazdów do terenów położonych po stronie nieparzystej należy wykonać drogę dojazdową wzdłuż toru nr 1 od likwidowanego przejazdu w km 225.733 do likwidowanego przejazdu w km 226.140 jako drogę jednopasową z mijanką utwardzoną.
60. Przejazd w km 226.791 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przebudowa przejazdu i odcinków dróg do przejazdu z zachowaniem lokalizacji w celu dostosowania do modernizowanej linii kolejowej. Dostosowanie drogi powinno uwzględniać parametry dróg zbiorczych poza terenem zabudowy – jezdnia dwupasowa o szerokości pasa ruchu – 3,00m.
61. Przejazd w km 227.415 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Istniejący przejazd w km 227.415 usytuowany jest na długości krzywej przejściowej. Przewiduje się przełożenie skrzyżowania poza krzywą przejściową na łuk o promieniu $R=1693m$ z przechyłką $h=35mm$ z przebudową dróg na przełożony przejazd. Przebudowę drogi należy wykonać na parametrach drogi lokalnej (L) uwzględniając istniejącą szerokość jezdni 5,50m.
62. Przejazd w km 232.911 na skrzyżowaniu z drogą wewnętrzną będącą w zarządzie gminy Rejowiec. Przejazd kat. D zlikwidowany przez służby utrzymania PKP w roku 2009. Wymagana likwidacja przejazdu na łuku w km 232.167 wymaga odtworzenia przejazdu w km 232.911 jako przejazdu kat. C z zachowaniem kąta skrzyżowania min. 60° . Dla zapewnienia dojazdów do obszarów leśnych i gruntów ornych poza odtworzeniem przejazdu w km 232.911 przewidziano budowę drogi wzdłuż toru nr 2 – od likwidowanego przejazdu w km 232.167 do przywróconego przejazdu w km 232.911. Drogę jednopasową z mijankami należy prowadzić bezpośrednio za obszarem kolejowym z częściowym wykorzystaniem terenu kolejowego. Rozwiązania projektowe w których trasa projektowanej drogi nie spełnia wymogów odległości od toru muszą uzyskać zgodę na odstępowanie od przepisów na etapie opracowania dokumentacji projektowej.
63. Przejazd w km 233.843 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd i droga pozostają w dotychczasowych lokalizacjach. Przebudowa ma na celu dostosowanie drogi przekraczającej linię do zmodernizowanych torów. Przebudowa drogi zachowując istniejącą szerokość jezdni 5,00m.
64. Przejazd w km 236.135 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana C – bez zmian. Kąt istniejącego skrzyżowania linii kolejowej z drogą wynosi 44° . W ramach przebudowy przejazdu dla dostosowania do zmodernizowanej linii kolejowej przewiduje się zmianę geometrii drogi na podejściach do przejazdu i uzyskanie dopuszczalnego kąta skrzyżowania 60° . Drogę należy przebudować przyjmując parametry jak dla dróg lokalnych w zabudowie jednorodzinnej.
65. Przejazd w km 236.995 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Istniejące skrzyżowanie drogi z torami w km 237.098 usytuowane jest na krzywej przejściowej. Ze względu na wielkość przechyłki $h=80m$ przewiduje się przełożenie skrzyżowania na odcinek toru w prostej przed krzywą przejściową do km 236.995. Przełożenie odcinków drogi do nowego przejazdu należy wykonać przyjmując parametry drogi lokalnej poza terenem zabudowy.
66. Przejazd w km 239.385 na skrzyżowaniu z drogą leśną – Nadleśnictwo Chełm. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd i droga przekraczająca tory pozostają bez zmiany usytuowania. W ramach modernizacji linii przewidziano przebudowę przejazdu oraz przebudowę odcinka dróg przyległych do przejazdu. Należy zmienić profil drogi w obrębie przejazdu i uzyskać normatywne dopuszczalne spadki max 2,5%. Przebudowa dojazdów z zapewnieniem parametrów drogi dojazdowej (D) jednopasowej.
67. Przejazd w km 241.900 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Istniejący przejazd w km 241.546 usytuowany na łuk z przechyłką w torze $h=105m$ wyklucza uzyskanie dopuszczalnego pochylenia poprzecznego na przejeździe. Przewiduje się przełożenie skrzyżowania w poziomie szyn poza łuk na odcinek prosty. Przyjęto lokalizację w km 241.900 w najkorzystniejszych warunkach terenowych. Przewidziano budowę drogi o parametrach drogi lokalnych – poza terenem zabudowy.
68. Przejazd w km 242.528 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Kąt skrzyżowania drogi z torami na istniejącym skrzyżowaniu wynosi 43° . Przebudowa przejazdu dla dostosowania do modernizowanych torów linii kolejowej musi objąć korektę przekroczenia linii dla uzyskania kąta skrzyżowania minimum 60° . Przewidziano korektę geometrii trasy drogi w obrębie skrzyżowania. Przebudowę dojazdu do przejazdu zrealizować zapewniając parametry drogi lokalnej poza terenem zabudowy uwzględniając istniejącą szerokość jezdni 5,50m.
69. Przejazd w km 251.702 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Kategoria przejazdu – A – bez zmian. Przejazd i droga na dojazdach do przejazdu pozostają bez zmian. Przewiduje się po przebudowie podtorza i wymianie nawierzchni torowej dostosować przejazd i drogę w obrębie skrzyżowania do przebudowanych torów. Należy zachować istniejące parametry drogi w tym szerokość 7,90m, oraz istniejące połączenia z wjazdami na punkty ładunkowe oraz do Cementowni „Chełm”. Z przejazdem zintegrowany jest p.o. Chełm Cementownia, którego perony ułożone są poza przejazdem w układzie naprzeciwległym. Pomiędzy dojazdami do peronów należy wzdłuż wschodniej krawędzi jezdni wykonać chodnik szerokości min. 2m z wyprowadzeniem od dojeżdżających do peronów do peronów do granicy z torem kolejowym.
70. Przejazd w km 263.450 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Kategoria przejazdu – A – bez zmian. Przejazd położony w głowicy rozjazdowej stacji Wólka Okopska poza semaforami wyjazdowymi na kierunek zachodni – Brzeźno. Jest to nowa lokalizacja po przełożeniu przejazdu w km 263.510, który po przebudowie stacji byłby na długości użytecznej torów stacyjnych. Przełożenie przejazdu wymaga wykonania – przełożenia – odcinków dróg na długości od likwidowanego przejazdu w km 263.510 do nowego przejazdu w km 263.450. Budowa odcinków dróg do przejazdu o parametrach przewidzianych dla dróg lokalnych (L) usytuowanych poza terenem zabudowy. Przejazd przejmie ruch drogowy z likwidowanych przejazdów w km 261.057 i 262.494. Dla umożliwienia dojazdów do obszarów zabudowy i terenów rolnych po likwidacji przejazdów przewidziano budowę drogi dojazdowej wzdłuż toru szerokiego linii nr 63 od likwidowanego przejazdu w km 261.057 do przejazdu w km 263.450. Na odcinku od likwidowanego przejazdu w km 261.057 do likwidowanego przejazdu w 262.494, przewidziano drogę jednopasową usytuowaną bezpośrednio wzdłuż terenu kolejowego, aby zminimalizować zajęcie obszarów leśnych. Na odcinku od likwidowanego przejazdu w km 262.494 do przejazdu w głowicy stacji Wólka Okopska km 263.450 przewidziano drogę dwupasową o parametrach drogi dojazdowej poza terenem zabudowy. Bezpośrednio za przejazdem w km 262.492 gdzie występują grunty orne, drogę należy prowadzić bezpośrednio przy granicy gruntów ornych (dla ochrony gruntów), na pozostałym odcinku występują nieużytki. Na długości nieużytków drogę należy prowadzić zgodnie z wymaganiami odległości budowli od toru kolejowego. Na etapie opracowania dokumentacji projektowej projektant dla rozwiązań, które lokalizują drogę w odległości mniejszej od wymaganych określonych w przepisach powinien uzyskać zgodę na odstępowanie od przepisów.
71. Przejazd w km 264.931 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Kategoria przejazdu – A – bez zmian. Przejazd pozostaje w dotychczasowej lokalizacji na odcinku pomiędzy głowicą rozjazdową wschodnią stacji Wólka Okopska, a semaforem wjazdowym do stacji z Dorohuska. Przebudowa obejmuje dostosowanie drogi w rejonie skrzyżowania do toru modernizowanego linii kolejowej. Przebudowa drogi po istniejącym śladzie w dostosowaniu do istniejącej szerokości jezdni – 5,50m.

72. Przejazd w km 265.712 na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd i odcinki drogi do przejazdu po obu stronach linii kolejowej pozostają w dotychczasowym usytuowaniu. Przewiduje się dostosowanie drogi na skrzyżowaniu z linią kolejową oraz na dojazdach do przebudowanych i regulowanych torów. Przebudowę odcinków drogi na dojazdach nawiązać do istniejącej geometrii i niwelety drogi uwzględniając parametry dla dróg zbiorczych poza terenem zabudowy.
73. Przejazd w km 267.811 na skrzyżowaniu z drogą gminną. Projektowana zmiana kategorii przejazdu z kat. D do kat. C. Przejazd pozostaje w śladzie przejazdu istniejącego. W ramach dostosowania przejazdu oraz drogi w rejonie skrzyżowania do modernizowanej linii kolejowej należy zmienić niweletę drogi w obrębie przejazdu i doprowadzić do zmniejszenia spadków przed przejazdem dla uzyskania normatywnych spadków max 2,5% do 26m od skrajnego toru. Przebudowa drogi przy uwzględnieniu parametrów dla dróg dojazdowych (D) dwupasowych poza terenem zabudowy.

Zakres budowy skrzyżowań dwupoziomowych:

1. Projektowany wiadukt drogowy w km 65.070.
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi powiatowej Garwolin – Górki – Izdebnik za likwidowane skrzyżowania w poziomie szyn: w km 65.114 – przejazd kat. A z obsługą z odległości; w km 65.531 – przejazd kat. A z obsługą z odległości; w km 66.590 – przejazd kat. A z obsługą na miejscu.
W ramach budowy skrzyżowania dwupoziomowego przewidziano:
 - przełożenie drogi powiatowej Garwolin – Izdebnik na projektowany wiadukt drogowy – droga o parametrach drogi zbiorczej (Z) poza terenem zabudowy – długość 400 m.
 - budowę drogi równoległej wzdłuż toru nr 2 od km 65.00 do km 65.531 o parametrach drogi lokalnej (L) poza terenem zabudowy – długość 600 m.
 - budowę drogi równoległej wzdłuż toru nr 1 od km 65.531 do km 66.590 o parametrach drogi zbiorczej (Z) poza terenem zabudowy – długość 1100 m
 - budowę zjazdów do pól.
2. Projektowany wiadukt kolejowy w km 150.800.
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 860 relacji droga 830 – stacja kolejowa – Małe Sadurki za likwidowane skrzyżowania w poziomie szyn: w km 150.340 – przejazd kat. D; w km 151.463 – przejazd kat. A z obsługą na miejscu.
W ramach skrzyżowania dwupoziomowego przewidziano:
 - przełożenie drogi wojewódzkiej nr 860 pod projektowany wiadukt kolejowy – droga o parametrach drogi głównej (G) poza terenem zabudowy na długości 600 m
 - przebudowę istniejącej drogi wzdłuż toru nr 2 od km 150.800 do km 151.460 na parametrach drogi głównej (G) – długość 700 m
 - budowę drogi równoległej wzdłuż toru nr 2 od km 150.340 do km 150.800 o parametrach drogi dojazdowej dwupasowej (D) – długość 500 m
3. Projektowany wiadukt drogowy w km 154.680
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 830 relacji: Lublin – Nałęczów – Bochońca za likwidowane skrzyżowanie w poziomie szyn w km 154.793.
Budowa skrzyżowania dwupoziomowego obejmuje przełożenie drogi wojewódzkiej na długości 750 m – droga o parametrach drogi głównej (G) na terenie zabudowy oraz zjazdu na drogi dojazdowe na terenie zabudowy.
4. Projektowana estakada drogowa w km 229.780.
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 839 relacji: Cyców – Siedliszcze – Marynin – Pawłów – Rejowiec za likwidowane skrzyżowania w poziomie szyn w km 229.806 – przejazd kat. A z obsługą na miejscu; w km 230.603 – przejazd kat. D.
W ramach budowy skrzyżowania dwupoziomowego przewidziano:
 - przełożenie drogi wojewódzkiej na estakadę, budowa drogi o parametrach drogi głównej (G) na terenie zabudowy – długość 500 m
 - budowę dróg o parametrach drogi lokalnej (L) na terenie zabudowy
5. Projektowany wiadukt drogowy w km 244.695
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi powiatowej nr 1832L ul. Metalowa – ul. Złota, miasto Chełm za likwidowane przejazdy w km 243.885 – kat. A z obsługą na miejscu oraz w km 244.671 kat. A z obsługą na miejscu.
W ramach budowy skrzyżowania dwupoziomowego przewidziano:
 - budowę drogi równoległej wzdłuż toru nr 2 od km 229.800 do km 230.600 o parametrach drogi lokalnej (L) na terenie zabudowy
 - przełożenie drogi powiatowej na wiadukt – droga o parametrach drogi zbiorczej (Z) na terenie zabudowy – długość 700 m
 - budowę drogi wzdłuż toru nr 1 od km 243.885 do km 244.700 o parametrach drogi lokalnej (L) na terenie zabudowy
6. Projektowany wiadukt drogowy w km 246.150.
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi powiatowej 1983L (ul. Lubelska w Chełmie) za likwidowany przejazd kat. A z obsługą na miejscu w km 245.987.
Budowa skrzyżowania dwupoziomowego obejmuje przełożenie drogi powiatowej na wiadukt – budowa drogi o parametrach drogi zbiorczej (Z) na terenie zabudowy – długość 500 m
7. Projektowana estakada drogowa w km 249.750.
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi gminnej zastępujące likwidowany przejazd przez tory stacji Chełm w km 249.237 – przejazd kat. A z obsługą z odległości.
Budowa skrzyżowania dwupoziomowego wymaga przełożenia drogi na estakadę – budowa drogi o parametrach drogi zbiorczej (Z) na terenie zabudowy, długość 700 m.
8. Projektowany wiadukt drogowy w km 252.895
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi powiatowej nr 1843L Srebrzyszcze – Skordiów zastępujące likwidowane przejazdy w km 252.915 – kat. D oraz w km 254.611 – kat. D.
W ramach budowy skrzyżowania dwupoziomowego przewidziano:
 - przełożenie drogi powiatowej na wiadukt drogowy – budowa drogi o parametrach drogi zbiorczej (Z) poza terenem zabudowy, długość 600 m
 - budowę drogi dojazdowej dwupasowej (D) na terenie zabudowy
 - budowę zjazdu na drogi do terenów upraw – droga jednopasowa dojazdowa (D) poza terenem zabudowy
 - utwardzenie istniejącej drogi wzdłuż toru nr 1 i toru linii nr 63 od km 252.915 do km 254.610
9. Projektowany wiadukt drogowy w km 256.290
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi powiatowej nr 1842L relacji: droga woj. 844 – Kamień zastępujące likwidowany przejazd w km 256.266.
Budowa skrzyżowania dwupoziomowego obejmuje:
 - przełożenie drogi powiatowej na wiadukt – budowa drogi o parametrach drogi zbiorczej (Z) poza terenem zabudowy
 - budowę dróg dojazdowych jednopasowych – zjazdów do terenów uprawnych i zabudowy rozproszonej – długość 900 m
10. Projektowany wiadukt drogowy w km 258.600
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi gminnej stanowiącej dojazd z drogi krajowej nr 12 do punktów ładunkowych (Dominik) zastępujące likwidowany przejazd kat. A obsługiwany z odległości w km 258.102.
Budowa skrzyżowania dwupoziomowego obejmuje przełożenie drogi na wiadukt – budowa drogi o parametrach drogi lokalnej (L) na terenie zabudowy – długość 800 m.
11. Projektowany wiadukt drogowy w km 270.030.
Skrzyżowanie dwupoziomowe w ciągu drogi wojewódzkiej nr 816 relacji: Terespol – Kodeń – Włodawa – Dorohusk zastępujące likwidowany przejazd kat. A obsługiwany na miejscu w km 269.778.
Budowa skrzyżowania dwupoziomowego obejmuje przełożenie drogi wojewódzkiej na wiadukt i budowę drogi w nowej trasie o parametrach drogi głównej (G) na terenie zabudowy – długość 1,5 km

Spis zawartości

TOM I

Część opisowa

Część graficzna

Schemat linii kolejowej nr 7

TOM II

Sytuacja - od km 56.800 do km 271.533