

Przebudowa drogi wojewodkiej Nr 668 na odcinku Piątница Poduchowna – Jedwabne od km 0+100 do km 16+938



## **Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Podlaskiego na lata 2007-2013**

### **Projekt Nr WND-RPPD.02.01.01-20-002/09 pn.: PRZEBUDOWA DROGI WOJEWÓDZKIEJ NR 668 NA ODCINKU PIĄTNICA PODUCHOWNA – JEDWABNE OD KM 0+100 DO KM 16+938**

Całkowita wartość inwestycji: **32 957 433,53 zł.**

Kwota dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego: **32 367 897,92 zł.**

(Kwota dofinansowania z budżetu Samorządu Województwa Podlaskiego): **326 948,63 zł.**

Beneficjent: **WOJEWÓDZTWO PODLASKIE**

Podmiot Reprezentujący Beneficjenta: **Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku**

Okres rzeczowej realizacji Projektu: **05.2010–11.2011**

Projekt przebudowy dotyczy drogi wojewódzkiej nr 668 Piątница Poduchowna – Przytuły – Osowiec na odcinku Piątница Poduchowna – Jedwabne od km 0+100 do km 16+938 (przedmiotowy odcinek drogi łączy się bezpośrednio z drogą krajową Nr 64 tj. drogą wyższą o jedną kat.). Droga ta położona jest w ciągu ważnego szlaku komunikacyjnego łączącego się z drogami krajowymi nr 61 (Warszawa – Łomża – Suwałki – przejście graniczne z Litwą), nr 64 oraz nr 65. Projektowana inwestycja będzie uzupełnieniem sieci dróg między regionalnych i krajowych jak również międzynarodowych sieci transportowych (Pan-Europejskiego korytarza transportowego – Korytarz I- Helsinki – Tallin – Ryga – Kanas - Warszawa). Realizacja projektu generalnie będzie polegać na przebudowie oraz nieznacznej rozbudowie odcinka o długości 16,838 km istniejącej drogi wojewódzkiej Nr 668, doprowadzającej ruch do dróg krajowych Nr 64 i Nr 65 i łączącej główne miejscowości regionu: Piątница, Jedwabne, Przytuły, Osowiec w województwie podlaskim. Projektowana inwestycja wymagać będzie również przebudowy lub budowy nowych obiektów inżynierskich (przebudowa mostu na przepust, budowa przepustów dla zwierząt), przepustów drogowych oraz urządzeń infrastruktury technicznej, kolidujących z zakresem robót drogowych. Podjęcie inwestycji jest konieczne i uzasadnione ze względu na niskie parametry techniczne i użytkowe istniejącej drogi, niewystarczającą nośność obiektów i konstrukcji nawierzchni, nie odpowiadającym warunkom technicznym, wymaganym dla drogi klasy „Z” (zbiorcza) oraz wzrastającemu natężeniu ruchu. Zbyt wąska jezdnia, brak poboczy na odcinkach pozamiejskich lub chodników i wydzielonych zatok autobusowych na terenach zabudowy mieszkaniowej stwarzają zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu zarówno pieszych jak i kierowców. Również istniejący, niedrożny system odwodnienia nie zapewnia sprawnego odprowadzania wód opadowych z korpusu drogi oraz przyległego terenu, co prowadzi do okresowego tworzenia się lokalnych zalewisk. Konieczność realizacji inwestycji wynika głównie z tego, iż droga wykazuje znaczny stopień zużycia konstrukcji nawierzchni wymagający dokonania wzmocnienia i remontu. Wg danych Zarządcy drogi, na odcinku objętym opracowaniem, brak jest nawierzchni o standardzie A i B. Około 86% długości odcinka stanowi nawierzchnia C z pojedynczymi spekaniami, łatami i wybojami oraz ubytkami ziaren i lepiszcza.

Pozostałe 14% stanowią nawierzchnie o kategorii D z pęknięciami siatkowymi, łatanami, wybojami, ubytkami ziaren i lepiszcza. Około 0,1% projektowanego odcinka stanowi nawierzchnia określona przez Zarządcę jako standard E, na którym występują wszystkie rodzaje uszkodzeń. Zły stan nawierzchni spowodowany jest jej niedostateczną nośnością. Odwodnienie drogi na całym projektowanym odcinku odbywa się powierzchniowo, poprzez spadki nawierzchni do rowów drogowych. Mają one ujścia do rowów poprzecznych i rzek. Część kanałów przydrożnych jest zasypana, a większość niedrożna i zamulona. Na odcinku projektowanej przebudowy zlokalizowanych jest 14 przepustów oraz w km 9+604 most żelbetowy. Część przepustów jest w złym stanie technicznym i wymaga naprawy. Istniejący most żelbetowy na rzece Łojewek o konstrukcji żelbetowej płytowej z obustronnymi wspornikami wylewany na mokro. Obiekt dwupodporowy o przyczółkach klasycznych, brak ciosów podłożyskowych. Jezdnia asfaltowa nie dylatowana. Na moście brak barier drogowych. Balustrady starego typu pozamiejskiego (słupki żelbetowe, pochwyty z rur stalowych). Nawierzchnia chodnika z asfaltu lanego. W korycie rzeki, pod ustrojem nośnym, przed przęsłem od strony Jedwabnego, usytuowana jest ściana żelbetowa z płytą denną będąca pozostałością po jazie lub małej tamie. W górze rzeki istnieje płytki bród z łagodnym dojazdem do drogi głównej. Zieleń przede wszystkim niska w postaci trawników, krzewów i żywopłotów. Drzewostan w rejonie drogi stanowią pojedyncze drzewa. Wyjątek stanowi odcinek leśny o konfiguracji falistej. Niektóre drzewa ze względu na stan zdrowotny i bliskość drogi zagrażają bezpieczeństwu ruchu i powinny być jak najszybciej usunięte.

Planowane przedsięwzięcie ma na celu zapewnienie:

- wymaganych parametrów geometrycznych drogi
- właściwej szerokości jezdni, poboczy i chodników,
- korekty łuków poziomych,
- wzmocnienia konstrukcji nawierzchni,
- remontu, przebudowy lub odbudowy mostów i przepustów pod drogą oraz zjazdami indywidualnymi do posesji,
- odwodnienia powierzchniowego i wglębnego drogi,
- przebudowy skrzyżowań z poprzecznymi drogami powiatowymi i gminnymi,
- poprawy bezpieczeństwa ruchu, poprzez zastosowanie właściwego oznakowania pionowego i poziomego drogi oraz budowę urządzeń ograniczających prędkość pojazdów na terenach zabudowanych, np.: wysepek oddzielających pasy jezdni, wydzielenie przejść dla pieszych oraz budowę zatok autobusowych,
- nasadzeń zieleni izolacyjnej.

**Na odcinku objętym projektem przebudowy planuje się zatem:**

- poszerzenie jezdni do 7,0 m,
- wzmocnienie nawierzchni do nośności  $\geq 100$  kN/oś przez ułożenie nowych warstw bitumicznych,
- przebudowę zatok autobusowych,
- przebudowę chodników w m. Jezioro i Janczewie,
- przebudowę zjazdów publicznych i indywidualnych z wykonaniem na nich nawierzchni utwardzonej,
- przebudowę i zabezpieczenie urządzeń teletechnicznych w m. Jezioro,
- wycinkę kolidującego drzewostanu z uwagi na zagrożenie życia i zdrowia uczestników ruchu,
- oczyszczenie, odmulenie oraz udrożnienie istniejących rowów drogowych, a na odcinkach na których rowy zostały zasypane ich odtworzenie,
- przebudowę lub naprawę istniejących przepustów pod drogą główną,
- przebudowę przepustów drogowych pod zjazdami i drogami bocznymi,
- przebudowę mostu zlokalizowanego w km 9+604 na przepust (kilometrą projektowany km 9+561),
- wykonanie nowych elementów odwodnienia drogi w m. Janczewo,
- wykonanie nowej organizacji ruchu na całym odcinku.

Wszystkie planowane powyżej elementy przebudowy drogi wojewódzkiej wraz z poprawą jej geometrii mają być wykonane zgodnie z wymaganiami technicznymi dla drogi klasy zbiorczej „Z” oraz zgodnie z norami i przepisami prawa krajowego i unijnego dotyczącymi budowy i przebudowy dróg.

**Efektom wykonania inwestycji będzie:**

1. przebudowa wyżej wymienionych elementów tak, aby odpowiadały one wymaganiom technicznym stawianym drodze kategorii wojewódzkiej klasy Z. W szczególności dotyczy to poszerzenia, poprawy geometrii, nośności istniejącej nawierzchni jezdni (dostosowanie do przenoszenia nacisków wynoszących co najmniej 100 kN/oś/pas ruchu) i drogowych obiektów inżynierskich (dostosowanie do obciążeń klasy „A”) oraz prawidłowego odwodnienia drogi;
2. poprawa bezpieczeństwa ruchu osiągnięta poprzez poszerzenie jezdni, poprawę równości i szerokości

- z. poprawa bezpieczeństwa ruchu osiągnięta poprzez poszerzenie jezoni, poprawę równości i szorstkości nawierzchni, korektę profilu podłużnego, wykonanie nawierzchni chodników w terenie zabudowanym, przebudowę zatok autobusowych oraz wprowadzenie nowej organizacji ruchu.

#### **Efektami bezpośrednimi realizacji projektu będą:**

- skrócenie czasu podróży na przebudowanym odcinku drogi – zdecydowanie ponad 10%;
- skrócenie czasu podróży w przewozach pasażerskich;
- skrócenie czasu podróży w przewozach towarowych;
- wzmocnienie nawierzchni do nośności  $\geq 100$  kN/oś przez ułożenie nowych warstw bitumicznych;
- zmniejszenie ryzyka wystąpienia wypadków drogowych;
- wzrost natężenia ruchu na przedmiotowym odcinku drogi o ponad 5%;
- poprawa przejezdności na odcinku przebudowywanej drogi (projektowana szerokość pasów ruchu dla drogi kat. Z –7,0 m jest szerokością maksymalną zgodnie z (Dz.U. Nr 43 poz.430 z 1999 r. Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. (Dz. U. z dnia 14 maja 1999 r.) na podstawie art. 7 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – prawo budowlane (Dz. U. Nr 89, poz. 414, z 1996 r. Nr 100, poz. 465, Nr 106, poz. 496 i Nr 146, poz. 680, z 1997 r. Nr 88, poz. 554 i Nr 111, poz. 726 oraz z 1998 r. Nr 22, poz. 118 i Nr 106, poz. 668);
- znacząca poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego (pod kątem poprawy bezpieczeństwa użytkowników dróg), poprzez zastosowanie rozwiązań inżynierskich znacząco zwiększających bezpieczeństwo (dostosowanie parametrów drogi do wymogów i standardów UE, wykonanie nowej organizacji ruchu na całym odcinku, budowę nowych chodników i przebudowę istniejących, przebudowa poboczy utwardzonych, budowę zatok autobusowych, budowę zjazdów zjazdów do posesji i pól, zastosowanie właściwego oznakowania pionowego i poziomego drogi oraz budowę urządzeń ograniczających prędkość pojazdów na terenach zabudowanych, np.: wysepek oddzielających pasy jezdni, wydzielenie przejść dla pieszych;
- ograniczenie i znaczące zmniejszenie wpływu na środowisko naturalne (budowa przepustów dla zwierząt, przebudowa-udrożnienie kanalizacji deszczowej – wykonanie nowych elementów odwodnienia drogi w m. Janczewo);
- znaczące korzyści techniczne, ekonomiczne a przede wszystkim społeczne uzyskane w wyniku realizacji projektu dla całego regionu;
- wysoki poziom ekonomiczności projektu (stosunek przewidzianych do poniesienia nakładów rozumianych jako zasoby finansowe i zasoby ludzkie, do możliwych do uzyskania rezultatów).

## **FUNDUSZE EUROPEJSKIE – DLA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA PODLASKIEGO**

Urząd Marszałkowski Województwa Podlaskiego – Instytucja Zarządzająca RPOWP

### **Metryka strony**

Udostępniający: **Artur Żuraw Wydział ds. korzystania z programów regionalnych i unijnych**

Wytwarzający/odpowiadający: **Jerzy Grygoruk**

Wprowadzający: **Jerzy Grygoruk**

Data wprowadzenia: **2011-07-13**

Modyfikujący: **Jerzy Grygoruk**

Data modyfikacji: **2012-12-18**

Opublikował: **Jerzy Grygoruk**

Data publikacji: **2011-07-13**