

Juszkowy Gród – Zwodzieckie – budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 687 oraz Tarnopol – Siemianówka – budowa drogi wojewódzkiej nr 688



Fundusze Europejskie
dla Polski Wschodniej



Rzeczpospolita
Polska

Dofinansowane przez
Unię Europejską



Projekt współfinansowany przez Unię Europejską w ramach
Programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027

Priorytet 04 Spójna sieć transportowa, Działania 04.01 Infrastruktura drogowa

Projekt Nr FEPW.04.01-IP.01-0002/23 pn.:

Juszkowy Gród - Zwodzieckie - budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 687
oraz Tarnopol - Siemianówka - budowa drogi wojewódzkiej nr 688

Całkowita wartość inwestycji	298 657 780,08 zł
Kwota dofinansowania z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego	253 859 113,06 zł
(Kwota dofinansowania z budżetu Samorządu Województwa Podlaskiego)	44 798 667,02 zł

Beneficjent: WOJEWÓDZTWO PODLASKIE

Podmiot upoważniony do ponoszenia wydatków (Realizator) Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku

Okres realizacji Projektu: 03.2024 – 06.2026

Projekt „Juszkowy Gród - Zwodzieckie - budowa i rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 687 oraz Tarnopol - Siemianówka - budowa drogi wojewódzkiej nr 688” obejmuje:

- budowę i rozbudowę drogi wojewódzkiej nr 687 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 8+400 (ok. 280 m przed skrzyżowaniem z drogą wojewódzką nr 688) do km 27+699,5 (przed m. Zwodzieckie - dowiązanie do odcinka przebudowanego w latach 2010-2012 w ramach projektu współfinansowanego ze środków RPO Województwa Podlaskiego 2007-2013),
- budowę drogi wojewódzkiej nr 688 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku od km 0+000 (skrzyżowanie z drogą nr 687) do km 5+791 (koniec drogi wojewódzkiej w m. Siemianówka).

Zrealizowanie zadania pozwoli na ustanowienie niezbędnych połączeń drogowych do funkcjonującego przy drodze nr 688 Kolejowego Przejścia Granicznego Świsłocz - Siemianówka. Placówka zlokalizowana jest w Siemianówce przy ul. Szkolnej 2 i jej działka przylega bezpośrednio do pasa drogi wojewódzkiej. Obok Straży Granicznej funkcjonuje tu też Oddział Celny w Siemianówce Krajowej Administracji Skarbowej.

Ponadto ponieważ w ostatnich latach przebudowano ciąg dróg wojewódzkich nr 687 i 685 od m. Zwodzieckie (koniec odcinka drogi nr 687 objętego projektem - km 27+699,5) do Zabłudowa i drogi krajowej nr 19, w wyniku inwestycji utworzone zostanie wysokiej jakości połączenie drogowe znacznych obszarów powiatu hajnowskiego z siecią drogową TEN-T.

Projekt w całości zlokalizowany w województwie podlaskim (powiat hajnowski, gminy wiejskie Narewka i Hajnówka) poza obszarami miejskimi (nie jest realizowany w obszarze istniejących miejskich obszarów funkcjonalnych) i w miastach nie obejmuje budowy nowych dróg (w znaczeniu dodatkowych ponad już istniejące) lub zwiększenia ich przepustowości.

Przewidziana jedna obwodnica Narewki oraz budowa drogi po nowym śladzie w celu ominięcia zabudowy Lewkowa Nowego ma na celu wyprowadzenie ruchu z miejscowości i tym samym zmniejszając zanieczyszczenie środowiska na obszarach skupisk ludności.

Obszar inwestycji wymaga interwencji poprzez poprawę jego dostępności oraz skuteczne włączenie go do regionalnej infrastruktury transportowej. Realizacja przyczyni się do szeroko rozumianej poprawy międzysektorowej dostępności transportowej w tym do sprawnych przewozów towarów oraz ludności. Pod kątem dostępności zewnętrznej inwestycja polepszy jakość niezbędnego połączenia z przejściem granicznym Świsłocz – Siemianówka.

Konieczność realizacji Projektu wynika z potrzeby: zaspokojenia wzrastającego zapotrzebowania na transport i zwiększenie przepustowości, uzupełnienia istniejących i realizowanych sieci drogowych o brakujące połączenia i rozbudowę istniejącej infrastruktury drogowej, poprawy niezawodności i bezpieczeństwa sieci drogowej (w tym niezmotoryzowanych uczestników) ograniczenia niekorzystnego oddziaływania na środowisko i aklimatyzacji do zmian klimatu, poprawy dostępności dla osób z obszarów peryferyjnych, zwiększenia konkurencyjności regionu.

Zakres projektu będzie oddziaływał na obszary miejskie, a spodziewanymi efektami będą m. in.: skrócenie czasu podróży i zwiększenie przepustowości oraz komfortu jazdy do i z miast, poprawa mobilności mieszkańców regionu, podniesienie atrakcyjności terenów wzdłuż nowo-wybudowanej i przebudowanej drogi, poprawa warunków wymiany ekonomicznej, podniesienie warunków życia mieszkańców znajdujących się nie tylko na obszarze oddziaływania samej DW 687

drogi 688 ale również poza nimi rozumianych jako dostępność do usług publicznych czy do miejsc pracy szkół osób zarówno infrastruktury społecznej i innych instytucji oddalonych od miejsca zamieszkania, zwiększanie atrakcyjności inwestycyjnej poprzez przeciwdziałanie peryferyzacji obszarów oddalonych od miast co bezpośrednio powoduje ubożenie społeczeństwa, zwiększanie dostępności wewnątrz-regionalnej (powodującą konieczność poprawy dostępności do ośrodków wzrostu z peryferyjnych części regionów), zmniejszanie dysproporcji w poziomie dostępu do usług i podstawowych dóbr pomiędzy zmarginalizowanymi obszarami wiejskimi i położonymi peryferyjnie

ze złą infrastrukturą drogową a obszarami w pobliżu większych ośrodków.

Zakres planowanych robót obejmuje m. in:

-roboty drogowe: nawierzchnia zjazdu skrzyżowania korekta łuków budowa zatok chodniki budowa nowej drogi dla rowerów zagospodarowanie zieleni odcinkowo oświetlenie

-obiekty inżynierskie m.in.: mosty przepusty infrastruktura techniczna nowy system odwodnienia korpusu drogowego kanalizacja deszczowa i inne.

Zaplanowane rozwiązania zaspokoją potrzeby oraz przyczynią się do poprawy najważniejszych parametrów technicznych w tym m.in.: dostosowanie dróg do klasy technicznej G, wykonanie konstrukcji nawierzchni przystosowanej do przenoszenia obciążenia ruchem KR5, poszerzenie jezdni do 7,0m (1x2 pasy po 3,5m) poprawa przepustowości przez ulepszenie warunków ruchu i poziomu swobody ruchu oraz zwiększenie prędkości projektowej zwiększenie nośności/ dopuszczalnego nacisku na oś do 115 kN/oś (obwodnica Narewki) budowa drogi po nowym śladzie w celu ominięcia zabudowy Lewkowa Nowego.

Nowe odcinki dróg wojewódzkich przyczynią się do: oszczędności czasu w przewozach, wzrostu nośności do 115kN/oś, poprawy warunków życia mieszkańców, wyższego komfortu podróży, mniejszego hałasu i zanieczyszczenia wzdłuż drogi, podniesienia estetyki drogi czy też zmniejszenia uciążliwości drogi dla środowiska.

Zamiarem Projektu zgodne z celami FEPW jest:

-zapewnienie niezbędnych połączeń drogowych o właściwym standardzie z Kolejowym Przejściem

Granicznym Swisłocz-Siemianówka

-zwiększenie wewnętrznej spójności komunikacyjnej regionu

-poprawę bezpieczeństwa ruchu (wynikającą m.in. z budowy obwodnicy zlokalizowania przystanków autobusowych w zatokach budowy dróg dla rowerów chodników wyeliminowania nienormatywnych

łuków pionowych i poziomych poprawy jakości nawierzchni jezdni zwiększenia szerokości przebudowanych skrzyżowań ograniczenia liczby zjazdów przez budowę dróg zbiorczych),

a także:

-spadek kosztów ponoszonych przez użytkowników drogi dzięki skróceniu czasu przejazdu i ograniczeniu kosztów eksploatacyjnych

-dostosowanie drogi do przenoszenia większych obciążeń

-poprawa warunków życia mieszkańców: wyższy komfort podróży mniejszy hałas i zanieczyszczenia wzdłuż drogi, podniesienie estetyki drogi

-zmniejszenie uciążliwości drogi dla środowiska oraz zmniejszenie oddziaływań w zakresie zmian klimatu (ograniczenie emisji gazów cieplarnianych)

-pozytywny wpływ na rozwój transportu zbiorowego

-poprawa dostępności obszaru oddziaływania inwestycji docelowo przyczyni się do wzrostu zamożności mieszkańców.

Poprawa dostępności obszaru oddziaływania inwestycji zwiększy również mobilność mieszkańców, przyczyni się do wzrostu ich aktywności, także na polu działalności gospodarczej, co w długim horyzoncie czasowym przyczyni się do wzrostu ich zamożności. Zwiększy się także atrakcyjność inwestycyjna terenów wzdłuż dróg.

Inwestycja w powiązaniu z planowanymi w okresie kilku lat działaniami komplementarnymi na sieci dróg krajowych i wojewódzkich przyniesie poprawę dostępności transportowej całego regionu.

Publiczny charakter drogi gwarantuje równy i nieograniczony dostęp dla wszystkich jej użytkowników

m. in.: mieszkańcy województwa w tym mieszkańcy okolic dojeżdżający do pracy lub korzystający z opieki zdrowotnej czy urzędów korzystający z ruchu tranzytowego potencjalni oraz obecni inwestorzy ich kontrahenci turyści studenci służby ratunkowe i inni.

Ponadto Projekt jest zgodny z art. 9 rozp. ogólnego i pozytywnie wpłynie na zagadnienia z zakresu równości i wyrównywania szans, w tym dostępności dla osób z niepełnosprawnościami eliminacji barier.

Projekt pozytywnie wpłynie na zagadnienia z zakresu równości szans, w tym dostępność dla osób z niepełnosprawnościami. Drogi nr 687 i 688 na odcinkach zadania przebiegają przez tereny wiejskie i zapewniają komunikację obszarów peryferyjnych z siecią dróg krajowych, z istotnym w tej części regionu ośrodkiem miejskim - Hajnówką oraz największym ośrodkiem regionu - Białymstokiem. Inwestycja podniesie standard dowozu uczniów do szkół podstawowych oraz ułatwi dostęp do szkół średnich i wyższych uczelni. Tym samym wyrównane zostaną szanse edukacyjne dzieci i młodzieży z tych obszarów w zestawieniu z szansami tych z terenów, gdzie infrastruktura edukacyjna zlokalizowana jest blisko miejsca zamieszkania.

Wyrównane zostaną także szanse dorosłych mieszkańców wsi i terenów peryferyjnych w odniesieniu do ludności miejskiej czy też z miejsc wyposażonych w

dobrze drogi – lepsza komunikacja to łatwiejszy dojazd do pracy, ośrodków zdrowia, placówek oświatowych i instytucji publicznych. Ponadto przebudowa dróg skróci czas przejazdu nie tylko prywatnych użytkowników, ale także służb ratunkowych. Zdecydowanie szersza jezdnia w idealnym stanie pozwoli na szybszą jazdę, co umożliwi sprawniejszy przejazd służb i zbliży czas ich dotarcia na miejsce wezwania do tego, jaki występuje w dużych ośrodkach miejskich.

Wyższa jakość dróg i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje wzdłuż całej trasy dróg wojewódzkich i możliwość powstawania tu nowych miejsc pracy. Tym samym rozwój infrastruktury drogowej będzie przyczyniał się do zmniejszania dysproporcji rozwojowych pomiędzy obszarami wiejskimi a miejskimi.

Projekt ma pozytywny wpływ pod względem równości szans także ze względu na zniesienie w wyniku jego realizacji barier architektonicznych w zakresie kształtowania przekroju normalnego drogi. Jako przykład można tu wymienić powstanie ścieżki rowerowej z dopuszczeniem ruchu pieszego wzdłuż niemal całej trasy, z której bez niebezpieczeństwa kolizji z samochodem będą mogły korzystać także osoby niepełnosprawne.

Wszystkie krawężniki w obrębie inwestycji na dojeżdżających do jezdni, na wyspach kanalizujących ruch w rejonie skrzyżowań (rond), itp. zostaną obniżone, tak aby nie stanowiły żadnej przeszkody dla osób niepełnosprawnych. W miarę możliwości ciągom pieszym i pieszo-rowerowym nadano też możliwie małe spadki podłużne, gdyż nadmierne stromizny stanowiłyby niewątpliwie utrudnienie w przypadku osób o ograniczonych możliwościach ruchowych.

Realizacja inwestycji przyczyni się ponadto do zmniejszenia dysproporcji rozwojowych między województwem podlaskim a regionami Unii Europejskiej, a więc także w tym kontekście ma pozytywne oddziaływanie w zakresie równości szans.

Zadanie należy określić jako neutralne pod kątem zasady niedyskryminacji. Z jego produktów skorzystają na równych prawach wszyscy użytkownicy bez względu na płeć, wiek, rasę, niepełnosprawność, wyznawaną religię, pochodzenie etniczne, światopoglądy oraz orientację.

Wyższa jakość drogi i lepsze połączenie z siecią dróg krajowych to także większa szansa na inwestycje wzdłuż całej trasy drogi wojewódzkiej i możliwość powstawania tu nowych miejsc pracy. Tym samym rozwój infrastruktury drogowej będzie przyczyniał się do zmniejszania dysproporcji rozwojowych pomiędzy obszarami wiejskimi a miejskimi.

Produkty projektu powstaną po zakończeniu realizacji projektu i przewiduje się osiągnięcie wskaźników:

- Długość zmodernizowanych lub przebudowanych dróg wojewódzkich 21,362 km
- Długość wybudowanych dróg wojewódzkich 3,729 km
- Liczba wybudowanych obwodnic 1
- Wsparta infrastruktura rowerowa 20,387 km

oraz wskaźników rezultatu:

- Oszczędność czasu dzięki udoskonalonej infrastrukturze drogowej 8 948 osobodni/rok
- Roczna liczba użytkowników nowo wybudowanych, przebudowanych, rozbudowanych

lub zmodernizowanych dróg 44 015 262 pasażero-km/rok

#FunduszeUE

#FunduszeEuropejskie

Metryka strony

Udostępniający: **Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich w Białymstoku**
Wytwarzający/odpowiadający: **Mateusz Kitlas**
Data wytworzenia: **2024-03-04**
Wprowadzający: **Mateusz Kitlas**
Data modyfikacji: **2024-03-04**
Opublikował: **Mateusz Kitlas**
Data publikacji: **2024-03-04**