

MATERIAŁY INFORMACYJNE

dotyczące przygotowania projektu: Rozbudowa drogi wojewódzkiej Nr 685 wraz z drogowymi obiektami inżynierskimi i niezbędną infrastrukturą techniczną na odcinku Zabłudów - Nowosady wraz z obejściem m. Trześcianka i m. Narew - etap koncepcji

INWESTOR:

Podlaski Zarząd Dróg Wojewódzkich
w Białymstoku
ul. Elewatorska 6, 15-620 Białystok
fax. 85-67-67-144
e-mail: sekretariat@pzdw.wrotapodlasia.pl



PROJEKTANT:

Lafrentz-Polska sp. z o.o.
ul. Zbąszyńska 29, 60-359 Poznań
fax. 61-867-40-79
lafrentz.pl/konsultacje/dw685
e-mail: office@lafrentz.pl

CEL OPRACOWANIA / LOKALIZACJA INWESTYCJI

Przedmiotem opracowania jest rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 685 na odcinku Zabłudów - Nowosady wraz z obejściem m. Trześcianka i m. Narew. Rozbudowywana droga nr 685 rozpoczyna się w km 0+000 istniejącej drogi wojewódzkiej, a swój koniec ma w km ok. 35+917 (dowiązanie do zakończonej w roku 2012 przebudowy drogi wojewódzkiej nr 685/687 na odcinku Zwodzieckie - Nowosady - Hajnówka). Łączna długość odcinka wynosi ok. 35,92 km. W ciągu rozbudowywanej drogi zaprojektowano obwodnice miejscowości Trześcianka i Narew. Obejście Trześcianki założono w 3 wariantach o długościach 2,4 km (Wariant I), 2,8 km (Wariant II) i 3,2 km (Wariant III). W przypadku miejscowości Narew także zaprojektowano trzy warianty obwodnic o długościach 3,1 km, 3,3 km, 3,8 km, odpowiednio dla wariantu I, II i III. Celem rozbudowy drogi wojewódzkiej DW 685 jest m.in. przeniesienie ruchu tranzytowego poza obręb miejscowości Trześcianka i Narew, podniesienie poziomu bezpieczeństwa ruchu w obrębie miejscowości przez wyeliminowanie powolnego ruchu lokalnego. Zmniejszenie liczby manewrów, podwyższenie poziomu swobody ruchu oraz poprawa parametrów technicznych i warunków użytkowania drogi.

OPIS ZADANIA INWESTYCYJNEGO

- budowa obejść m. Trześcianka oraz m. Narew
- poszerzenie jezdni do szerokości 7,0 m,
- wzmocnienie istniejącej nawierzchni oraz umocnienie poboczy dladrogi klasy G i podniesienie nośności do 115kN,
- rozbudowę, przebudowę, budowę drogowych obiektów inżynierskich,
- korektę nienormatywnych łuków poziomych i pionowych,
- budowę lub przebudowę zatok autobusowych (o ile zajdzie taka konieczność),
- budowę chodników jedno lub dwustronnych w terenie zabudowanym (o ile zajdzie taka konieczność),
- rozbudowę istniejącego lub budowę nowego systemu odwodnienia korpusu drogowego
- przebudowę istniejących miejsc dostępu do drogi publicznej, w oparciu o parametry właściwe dla funkcji zjazdu,
- rozbudowę/przebudowę skrzyżowań z drogami innej kategorii,
- budowę miejsc do kontroli i ważenia pojazdów (o ile zajdzie taka konieczność),
- budowę i przebudowę parkingów i zatok postojowych (o ile zajdzie taka konieczność),
- budowę przejść dla pieszych wraz z azylami (o ile zajdzie taka konieczność),
- budowę separatorów ruchu wraz z ich oświetleniem (o ile zajdzie taka konieczność),
- przebudowę lub zabezpieczenie, w niezbędnym zakresie, urządzeń obcych (branż: elektroenergetycznych, teletechnicznych, sanitarnych i innych) kolidujących z rozbudowywaną drogą i obiektami inżynierskimi,
- budowę kanału technologicznego,
- uzupełnienie istniejącego lub budowę nowego oświetlenia (o ile zajdzie taka konieczność),
- zagospodarowanie zieleni w granicach projektowanego pasa drogowego.

CEL KONSULTACJI SPOŁECZNYCH

Celem przeprowadzanych konsultacji społecznych jest poinformowanie lokalnych społeczności o planowanym zakresie przedsięwzięcia, prezentacja proponowanych rozwiązań koncepcyjnych i wariantów przebiegu trasy oraz zebranie uwag, wniosków i opinii mieszkańców. Zgromadzony podczas spotkań materiał stanowić będzie dla projektantów cenne źródło informacji i może wpłynąć na decyzję o wprowadzeniu korekt w planowanych rozwiązaniach. Zatem spotkania informacyjne stanowią bardzo istotny element procesu projektowego. Wnioski i zastrzeżenia dotyczące przedsięwzięcia można składać w formie pisemnej lub ustnej do 22 października 2014 w urzędzie gminy lub przesłać na adres Inwestora. Przesłane, podpisane i zaopatrzone w adres wnioski i zastrzeżenia zostaną przeanalizowane, a w przypadkach uzasadnionych i możliwych do zastosowania w aspekcie technicznym, prawnym i finansowym - zostaną uwzględnione



PROGRAM REGIONALNY
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO

