

Spis Treści

1	Cel i zakres opracowania	2
2	Istniejący stan zagospodarowania terenu	2
3	Projektowany stan zagospodarowania terenu	3
4	Dane charakterystyczne obiektu budowlanego	5
5	Kategoria obiektu budowlanego	5
6	Określenie obszaru oddziaływania obiektu zgodnie z Dz.U.2000.63.735	5
7	Wpływ inwestycji na środowisko	5
8	Informacja na temat spełnienia warunków art. 5 ust. 1 ustawy Prawo budowlane.....	7
9	Dostępność obiektu dla osób niepełnosprawnych.....	7
10	Informacje na temat ochrony obiektu na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego	7
11	Informacja na temat wpisania działki lub terenu na listę zabytków	7

Rysunki

Rys 01. Projekt zagospodarowania terenu



1 Cel i zakres opracowania

1.1 Cel opracowania

Celem opracowania jest rozbudowa mostu przez rzekę Narew w Ostrołęce w ciągu drogi nr 61, ul. Mostowa, km 0+391 wraz z dojazdami. Celem rozbudowy jest wymiana będącego w bardzo złym stanie technicznym ustroju nośnego, poszerzenie go o ścieżkę rowerową ze strony prawej oraz chodnik dla pieszych z lewej. Dostosowane zostaną dojazdy w szczególności zostanie wykonana ścieżka rowerowa, nowe oświetlenie oraz sieć telekomunikacyjna

1.2 Zakres inwestycji

Inwestycja swoim zakresem obejmuje rozbudowę istniejącego mostu na rzece Narew w ciągu drogi krajowej nr 61 wraz z dojazdami. Zakres obejmuje: przedmiotowy most, dojazd od strony ul. Warszawskiej (ronda Księcia Siemowita) oraz ul. Szpitalnej. Zakres został ustalony tak aby nie obejmował przystanku autobusowego od strony ronda Księcia Siemowita oraz kończył się przed skrzyżowaniem z ul. Szpitalną.

Nasyp drogowy od strony południowej zostanie poszerzony. Zostanie wykonany nowy system odwodnienia oraz przebudowane oświetlenie. Drzewa na skarpach zostaną wycięte.

Inwestycja znajduje się na działkach:

województwo mazowieckie, powiat Ostrołęka, gmina ostrołęka

obręb 146101_1.0001 działki: **10404, 10403, 10402, 10833/2, 10463/17**

obręb 146101_1.0002 działki: **20551/4, 20549/4 20352/2, 20352/7, 20411, 20653**

2 Istniejący stan zagospodarowania terenu

2.1 Istniejący most na rzece Narew

Most jest konstrukcją żelbetową, belkowo-płytową w układzie gerberowskim składający się z 7 przęseł o rozpiętościach 27 m+5 x 36 m+27 m. Całkowita długość mostu wynosi 235 m, a szerokość 11,55 m.

Most posadowiony jest pośrednio na palach fundamentowych wbijanych o przekroju 30x30cm. Pod przyczółkami wykonano 57 pali o długości 5,0m, a pod filarami 62 o długości 7,5m. Pale wykonano w osłonie ścianek szczelnych stalowych, w nurcie rzeki tworząc wyspę.

Obiekt nie wykazuje śladów nierównomiernego osiadania ani przeciążenia fundamentów

Most jest konstrukcją żelbetową, belkowo-płytową w układzie gerberowskim składający się z 7 przęseł o rozpiętościach 27 m+5 x 36 m+27 m. Całkowita długość mostu wynosi 235 m, a szerokość 11,55 m. Ustrój nośny mostu stanowi żelbetowa konstrukcja z przegubami w przęsłach nr 1, 3, 5 i 7. W wyniku tego, w układzie podłużnym ustrój nośny mostu składa się z 3 przęseł dwuwspornikowych o rozpiętościach 36 m i wysięgu wsporników równym 9 m oraz 4 przęseł zawieszonych o rozpiętościach 18 m. W przekroju poprzecznym konstrukcja przęseł składa się z 4 belek żelbetowych i zmiennej wysokości (od 171 do 271 cm). Szerokość belek jest stała i wynosi 60 cm.

Płytę pomostu zagospodarowano poprzez wykonanie nawierzchni drogowej dwupasowej o szerokości 7,0m oraz obustronnych chodników technologicznych o szerokości ok 1,2. Chodniki oddzielone są od jezdni barierą, rozstaw słupków bariery wynosi 2,0m.

2.2 Dojazdy

Drogi dojazdowe do obiektu są w dobrym stanie, Najazd od strony ul. Warszawskiej (ronda Księcia Siemowita) ma szerokość 9,2m, natomiast najazd od ul Szpitalnej jest szerokości jak droga na obiekcie mostowym – 7,0m. Jezdnia ograniczona jest krawężnikami betonowymi i barierami drogowymi.

Po obu stronach znajdują się chodniki technologiczne o szerokości podobnej jak na moście. Nawierzchnia na chodnikach została wykonana z kostki betonowej.

Nawierzchnia na dojazdach jest w bardzo dobrym stanie, kilka lat temu została wymieniona i pomimo przeciętnie zagęszczonego nasypu, dzięki bardzo silnej podbudowie opiera się koleinowaniu.

Krawężniki na krawężniach jezdni są w wielu miejscach poobkruszone. Ruch na drodze nr61 jest bardzo duży z dużym udziałem samochodów ciężarowych, powoduje to częste najeżdżanie samochodów na krawężnik podczas mijania.

Po obu stronach drogi zastosowano bariery drogowe przekładkowe typu SP-06 o rozstawie słupków 2,0m. Ze względu na kolizje bariery ze studniami teletechnicznymi niektóre słupki zostały ucięte. Bariery noszą ślady licznych kolizji.

2.3 Sieci

Pod prawym chodnikiem technologicznym przeprowadzono kanalizację kablową sieci teletechnicznej. W 14 rurach osłonowych

Ponad to z obu stron przebiega kabel niskiego napięcia zasilający latarnie oświetleniowe.

2.4 Otoczenie obiektu

Od strony ul. Warszawskiej (ronda Księcia Siemowita) w otoczeniu planowanej inwestycji znajdują się: stacja benzynowa (w szczególności wjazd na teren stacji), przystanek autobusowy oraz zjazd na posesję. Powyższe budowle znajdują poza obszarem inwestycji. Teren wzdłuż drogi porastają drzewa i krzewy o średnim zagęszczeniu. Na skarpach nasypu drogowego rosną drzewa.

Pod mostem (od strony ronda Księcia Siemowita) znajdują się starorzecza, teren jest rzadko porośnięty drzewami o krzewami.

3 Projektowany stan zagospodarowania terenu

3.1 Projektowany most na rzece Narew

Rozbudowa mostu polegać będzie na wymianie starego ustroju nośnego, przyczółków oraz dostosowaniu głowic filarów.

W miejscu starego zostanie wykonany ustrój nośny z betonu sprężonego poszerzony w stosunku do starego o ścieżkę rowerową oraz chodnik dla pieszych, przyczółki i głowice filarów zostaną dostosowane do geometrii nowego ustroju nośnego.

Rozbudowa mostu będzie prowadzona z wykorzystaniem technologii rusztowania kroczącego.

W zabudowie mostu przewidziano jezdnię o 2 pasach ruchu 3.5m z obustronnymi opaskami po 0.5m co daje 8.0m. Chodnik dla pieszych od strony wody górnej o szerokości 1.5m, zabezpieczony balustradą h=1.2m i barierą ochronną stalową poprzedzoną bezpiecznikiem 0.5m od strony drogi. Ścieżkę rowerową dwukierunkową o szerokości 2.0m z zabezpieczeniem skrajni 0.2m z obu stron (razem 2.40m). Ścieżka



rowerowa znajdzie się od strony wody dolnej, zostanie zabezpieczona balustradą $h=1.2\text{m}$ i barierą ochronną stalową poprzedzoną bezpiecznikiem 0.5m od strony drogi.

3.2 Dojazdy

W ramach rozbudowy mostu zostaną dostosowane dojazdy do parametrów jednojezdniowej, dwukierunkowej ulicy klasy G1/2 z pasami ruchu o zasadniczej szerokości po $3,5\text{m}$ każdy z obustronną opaską szerokości 0.5m .

Przebieg rozbudowywanego odcinka DK 61 jest zgodny ze stanem istniejącym. W ramach inwestycji nasyp drogowy po stronie południowej zostanie poszerzony celem wykonania ciągu rowerowego szerokości $2,0\text{m}$ z zabezpieczeniem skrajni po 0.2m z każdej strony (razem 2.4m), oraz zostanie wykonany chodnik po północnej stronie ulicy szerokości $1,5\text{m}$. Trasa osi ulicy składa się z odcinków prostych, które w miejscach załomów osi trasy wyokrąglono łukami kołowymi o promieniach od 290m do 3000m .

Niweleta począwszy od granicy opracowania posiada pochylenie podłużne o wielkości od $0,4\%$ do $2,85\%$ (wartość maksymalna). Załomy profilu podłużnego występujące na trasie projektowanej ulicy wyokrąglono pionowymi, wypukłymi łukami kołowymi o promieniach 5500m i 7000m .

Jako typowy przekrój poprzeczny dla DK 61 przewidziany został przekrój uliczny z jedną dwukierunkową jezdnią o szerokości $8,0\text{m}$ z lewostronnym chodnikiem szerokości 1.5m i prawostronną drogą rowerową o szerokości $2,0\text{m}$ (skrajnia 2.40m). Pochylenie poprzeczne jezdni ulicy na prostej jest daszkowe o wartości 2% natomiast w przypadku łuków w planie o promieniu 290m pochylenie poprzeczne jest jednostronne o wartości 3% .

Wszelkie skarpy, jakie występują w rejonie projektowanej ulicy przewidziano z pochyleniem poprzecznym nie przekraczającym wartości $1:1.5$.

Odwodnienie powierzchniowe jezdni ulicy oraz ciągów rowerowych i pieszych zostaje zapewnione dzięki zastosowaniu odpowiednich pochyłeń podłużnych i poprzecznych nawierzchni oraz ścieków przykrawężnikowych zwykłych. Woda opadowa ze ścieków wprowadzana jest, poprzez wpusty klasyczne do projektowanej kanalizacji deszczowej.

3.3 Sieci

Wszystkie sieci teletechniczne znajdujące się terenie na czas budowy zostaną przełożone do okablowania tymczasowego stanowiącego tzw „bay-pass”. W trakcie robót drogowych zostanie wykonana nowa kanalizacja kablowa biegnąca skrajem ścieżki rowerowej.

Kable sieci elektrycznej zasilającej oświetlenie mostu i dojazdów zostaną zdemontowane i odtworzone w trakcie wykonywania nowego oświetlenia.

3.4 Otoczenie obiektu

Ruch rowerowy

W granicach opracowania przewidziano rozbudowę drogi o prawostronną, dwukierunkową ścieżkę rowerową. Zaprojektowana została ścieżka rowerowa przyjezdniowe o zasadniczej szerokości wynoszącej 2.0m z zabezpieczeniem skrajni $0,20\text{m}$ z każdej strony (razem 2.40m). Ścieżkę rowerową zaprojektowano w pochyleniu podłużnym wynikającym z profilu jezdni ulicy. Nawierzchnia ścieżki została przewidziana do wykonania z betonowej kostki brukowej na dojazdach i żywicy poliuretanowo epoksydowej na moście.

Ruch pieszcy

Ruch pieszcy będzie odbywał się po chodniku. Szerokość chodnika wynosi 1.5m. Nawierzchnia chodnika została przewidziana do wykonania z betonowej kostki brukowej na dojazdach i żywicy poliuretanowo epoksydowej na moście.

Zieleń

Skarpy zostaną obsiane mieszanką traw, nie planuje się nasadzeń roślinności wysokiej.

4 Dane charakterystyczne obiektu budowlanego

Kategoria drogi	Krakowa
Kategoria ruchu	KR 6
Klasa obciążenia obiektu mostowego	„A” wg PN 85/S-10030
Rozpiętość	27 + 5x36 + 27 = 234m
Szerokość	13,52m
Kąt skrzyżowania	90°
Długość trasy z dojazdami	810,52m (685,78 robót drogowych)

Powierzchnia dróg: 0.5504 ha

Powierzchnia chodników: 0.1843 ha

Powierzchnia ścieżki rowerowej: 0.2139 ha

Pozostałe obszary w stosunku do zakresu inwestycji – skarpy porośnięte trawą: 1.3332 ha

5 Kategoria obiektu budowlanego

XXVII - drogowe i kolejowe obiekty mostowe, jak: mosty, estakady, kładki, przejścia podziemne, wiadukty, przepusty, tunele

XXV - drogi i kolejowe drogi szynowe

XXVI - sieci, jak: elektroenergetyczne, telekomunikacyjne, gazowe, ciepłownicze, wodociągowe, kanalizacyjne oraz rurociągi przesyłowe

6 Określenie obszaru oddziaływania obiektu zgodnie z Dz.U.2000.63.735

Inwestycja oddziałuje na obszar

województwo mazowieckie, powiat Ostrołęka, gmina ostrołęka

obręb 146101_1.0001 działki: **10404, 10403, 10402, 10833/2, 10463/17**

obręb 146101_1.0002 działki: **20551/4, 20549/4 20352/2, 20352/7, 20411, 20653**

Obszar oddziaływania inwestycji mieści się w całości na działkach, na których został zaprojektowany

7 Wpływ inwestycji na środowisko

7.1 Usytuowanie przedsięwzięcia z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i



odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego - uwzględniające:

Realizacja na terenie gdzie nie występują obszary o których mowa w art. 63 ust.1 pkt 2 tj. obszary wodno-błotne i inne o płytkim zaleganiu wód podziemnych, wybrzeży, górskie i leśne, objęte ochroną /w tym strefy ochronne ujęć wód i obszary ochronne zbiorników wód śródlądowych/, obszary na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne, jeziora, oraz uzdrowiska i obszary ochrony uzdrowiskowej; na terenie miasta Ostrołęki o gęstości zaludnienia 1838 os/km²;

Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014 (obszar specjalnej ochrony ptaków, dla którego obowiązującym aktem prawnym jest Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 12 stycznia 2011 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków - Dz. U. Nr 25, poz. 133, ze zm.) oraz Zarządzenie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie i Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku z dnia 23 kwietnia 2014r. w sprawie ustanowienia planu zadań ochronnych dla obszaru Natura 2000 Dolina Dolnej Narwi PLB140014 (Dz. Urz. Woj. Maz. poz. 4462, ze zm.); ponadto, w odległości ok. 1,1 km od planowanej inwestycji usytuowany jest obszar specjalnej ochrony ptaków Natura 2000- Dolina Omulwi i Płodownicy. Pomimo że planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Natura 2000 to jego realizacja nie została zidentyfikowana jako przedsięwzięcie mogące znacząco negatywnie wpłynąć na środowisko przyrodnicze, w tym na przedmiotowy obszar Dolina Dolnej Narwi, ze względu na charakter planowanego przedsięwzięcia (rozbudowa istniejącego mostu), usytuowanie w terenie przekształconym (w ciągu drogi krajowej) oraz zapewnienie nadzoru zoologicznego w przypadku ingerencji w siedliska zwierząt.

7.2 Rodzaj i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do uwarunkowań wymienionych w pkt 1 i 2 wynikające z:

7.2.1 zasięgu oddziaływania - obszaru geograficznego i liczby ludności na którą przedsięwzięcie może oddziaływać:

Zasięg przestrzenny oddziaływania przedsięwzięcia ograniczy się do najbliższego otoczenia miejsca jego realizacji;

7.2.2 transgranicznego charakteru oddziaływania przedsięwzięcia na poszczególne elementy przyrodnicze:

Ze względu na rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz jego lokalizację nie wystąpi transgraniczne oddziaływanie na środowisko;

- wielkości i złożoności oddziaływania z uwzględnieniem obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej;

Informacje zawarte w przedłożonej karcie informacyjnej pozwalają stwierdzić, że nie przewiduje się możliwości wystąpienia oddziaływań o znacznej wielkości i złożoności; planowane przedsięwzięcie nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na środowisko;

7.2.3 prawdopodobieństwa oddziaływania:

Informacje zawarte w przedłożonej dokumentacji potwierdzają wystąpienie oddziaływań na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia; z uwagi na charakter i skalę przedsięwzięcia bezpośrednie oddziaływanie będą miały jedynie zasięg lokalny i ograniczą się do najbliższego terenu jego lokalizacji.

7.2.4 czasu trwania, częstotliwości i odwracalności oddziaływania:

Na podstawie przedstawionej dokumentacji można stwierdzić, że oddziaływania powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia będą krótkotrwałe, odwracalne i ustąpią po zakończeniu prac budowlanych; oddziaływania powstające na etapie eksploatacji będą miały charakter ciągły, skorelowany swoją wielkością i czasem trwania z natężeniem ruchu samochodowego na drodze.

Po rozbudowie most będzie szerszy o 1,97m, poszerzenie zostało tak zaprojektowane aby znajdowało się nad terenami nieużytkowanymi należącymi do Inwestora. W związku z czym inwestycja nie zmienia stosunku nasłonecznienia dla działek sąsiednich oraz nie powoduje naruszenia istniejących stosunków wodnych.

8 Informacja na temat spełnienia warunków art. 5 ust. 1 ustawy Prawo budowlane

Obiekt został zaprojektowany zgodnie z zasadami wiedzy technicznej i jest bezpieczny

Zaprojektowany obiekt nie stanowi zagrożenia pożarowego

Zaprojektowany obiekt nie stanowi zagrożenia dla bezpieczeństwa użytkownika

Zaprojektowany obiekt w żaden sposób nie wpływa na zanieczyszczenie powietrza, gruntu i wód.

Zaprojektowany obiekt nie powoduje żadnego hałasu ani drgań

9 Dostępność obiektu dla osób niepełnosprawnych

Projektowany obiekt jest w pełni dostępny dla ruchu osób niepełnosprawnych poprzez zastosowanie szerokości oraz pochyleń zgodnie z wymogami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 63 z dnia 30 maja 2000r.).

10 Informacje na temat ochrony obiektu na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego

Część inwestycji stanowiąca dojazd do mostu od strony ronda Ks. Siemowita znajduje się w obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – rejon „Benowo” (uchwała nr 296/XXVII/2004 Rady Miejskiej w Ostrołęce z dnia 5 listopada 2004r.)

Część inwestycji stanowiąca obiekt mostowy nad rzeką Narew nie znajduje się na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

Dla realizacji inwestycji została uzyskana decyzja ULICP

Część inwestycji stanowiąca dojazd od strony miasta znajduje się w obszarze objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego – rejon „Śródmieście płn. – 11 Listopada” (uchwała nr 471/LII/2006 Rady Miejskiej w Ostrołęce z dnia 30 marca 2006r.)

Obiekt nie znajduje się na terenie wpływów eksploatacji górniczej

11 Informacja na temat wpisania działki lub terenu na listę zabytków

Części działek 20551/4, 20549/4, 20352/2, 20352/7, 20411 znajdują się na obszarze zespołu urbanistycznego Starego Miasta w Ostrołęce wpisanego do rejestru zabytków nieruchomych województwa mazowieckiego. Inwestycja została uzgodniona z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków.

