

Wysokie Mazowieckie 28.05.2019r.

**MK.6220.1.2019**

## **DECYZJA** **o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia**

Na podstawie art. 123 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018r. poz. 2096 t.j.) w związku z art. 64 ust. 1 i ust. 2, art. 74 ust. 3, art. 75 ust. 4 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r. poz. 2081 t. j.) oraz § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 t.j.), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 12.03.2019r. (data wpływu 14.03.2019r.) złożonego do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok, przekazanego w dniu 20.03.2019r. (data wpływu 21.03.2019r.) do Urzędu Miasta Wysokie Mazowieckie pismem znak: WOOS.420.4.2019.AS, przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok przez pełnomocnika Piotra Urbańskiego reprezentującego firmę HIGHWAY Sp. z o.o. ul. Złota 20, 80-297 Banino oraz po zapoznaniu się z Opinią nr 29/NZ/2019 znak: NZ.4461.5.27.2019 z dnia 09.04.2019r. (data wpływu 11.04.2019r.) Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem, Opinią znak: WOOS.4220.130.2019.JK z dnia 15.04.2019r. Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Opinią znak LU.RZŚ.436.4.2.90.2019.KN z dnia 07.05.2019r. (data wpływu 13.05.2019r.) Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie

### **STWIERDZAM**

odstąpić od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w ciągu DK 66 w km około 19+719 w związku z realizacją inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500”.**

### **Uzasadnienie**

W dniu 16.01.2019r. (data wpływu 18.01.2019r.) został złożony przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok przez pełnomocnika Piotra Urbańskiego reprezentującego firmę HIGHWAY Sp. z o.o. ul. Złota 20, 80-297 Banino wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w km około 19+719 na terenie miasta Wysokie Mazowieckie w ramach inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500”.**

W dniu 25.01.2019r. (data wpływu 30.01.2019r.) Biuro Projektów HIGHWAY Sp. zo.o. ul. Złota 20, 80-297 Banino złożyło do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok uzupełnienie wniosku z dnia 16.01.2019r. o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w km około 19+719 na terenie miasta Wysokie Mazowieckie w ramach inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na**

**rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, dl. 3,940km”.**

W dniu 12.03.2019r. (data wpływu 14.03.2019r.) Biuro Projektów HIGHWAY Sp. zo.o. ul. Złota 20, 80-297 Banino złożyło nowy wniosek do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w km około 19+719 na terenie miasta Wysokie Mazowieckie w ramach inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa, na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, dl. 3,940km”.**

W dniu 20.03.2019r. (data wpływu 21.03.2019r.) do Urzędu Miasta Wysokie Mazowieckie wpłynęło pismo znak: WOOS.420.4.2019.AS od Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku o przekazaniu przedmiotowego wniosku wraz z kartą informacyjną do załatwienia według właściwości Burmistrzowi Miasta Wysokie Mazowieckie.

Do wniosku dołączono wymagane dokumenty, w tym kartę informacyjną przedsięwzięcia sporządzoną zgodnie z art. 62a ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r. poz. 2081 t. j.).

Przedsięwzięcie objęte w/w wnioskiem zgodnie z § 3 ust. 1 pkt. 60 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016r. poz. 71 t.j.), w związku z art. 173 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko posiada status „przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko.”

W związku z powyższym na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 2 realizacja przedsięwzięcia wymaga uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Biorąc pod uwagę rodzaj i lokalizację przedsięwzięcia zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 organem właściwym do wydania decyzji w niniejszej sprawie jest Burmistrz Miasta Wysokie Mazowieckie.

Stosownie do treści art. 59 ust. 1 pkt 2 ww. ustawy realizacja planowanego przedsięwzięcia mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, jeżeli obowiązek przeprowadzenia tej oceny został stwierdzony na podstawie art. 63 ust. 1 cytowanej powyżej ustawy.

W dniu 03.04.2019r. zostało wszczęte postępowanie administracyjne w przedmiotowej sprawie. Postępowanie to prowadzone jest z udziałem społeczeństwa. Zgodnie z art. 33 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r. poz. 2081 t. j.) zawiadomienie o wszczęciu postępowania zostało wysłane do wszystkich stron postępowania oraz podane do publicznej wiadomości przez zamieszczenie w publicznym wykazie danych na stronie BIP Urzędu Miasta Wysokie Mazowieckie [www.wysokiemazowieckie.pl](http://www.wysokiemazowieckie.pl) oraz wywieszone na Tablicy Ogłoszeń Urzędu Miasta Wysokie Mazowieckie oraz w pobliżu miejsca planowanej inwestycji.

Zgodnie z wymogami art. 63 ust. 1 i art. 64 ust. 1 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko, organ prowadzący postępowanie pismem z dnia 04.04.2019r. zwrócił się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Wysokiem Mazowieckiem, Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko planowanego przedsięwzięcia, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Opinią nr 29/NZ/2019 znak: NZ.4461.5.27.2019 z dnia 09.04.2019r. (data wpływu 11.04.2019r.) Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w km około 19+719 na terenie miasta Wysokie Mazowieckie w ramach inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów**

– *Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa, na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, dl. 3,940km*” nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Biorąc pod uwagę przedstawione w karcie informacyjnej rozwiązanie minimalizujące oddziaływanie inwestycji na środowisko, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokiem Mazowieckiem uważa, iż realizacja inwestycji nie powinna negatywnie oddziaływać na środowisko, tym bardziej, że przewiduje się wykonanie robót budowlanych zgodnie z technologią powszechnie stosowaną przy tego typu pracach. Ponadto z dokumentacji wynika, iż w strefie oddziaływania przedsięwzięcia nie występują obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku Opinią znak: WOOŚ.4220.130.2019.JK z dnia 15.04.2019r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w km około 19+719 na terenie miasta Wysokie Mazowieckie w ramach inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa, na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, dl. 3,940km”** nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Wnioskowane przedsięwzięcie kwalifikuje się do przedsięwzięć wymienionych w § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71 t.j.), dla których sporządzenie raportu może być wymagane. Przedsięwzięcie będzie zlokalizowane na terenie położonym poza obszarami objętymi ochroną prawną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2018r. poz. 1614 ze zm.).

Planowane zamierzenie inwestycyjne będzie realizowane na terenie objętym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego zatwierdzonym uchwałą nr XXXVII/141/05 Rady Miasta Wysokie Mazowieckie z dnia 24 listopada 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego obszaru miasta Wysokie Mazowieckie. W myśl art. 80 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018 r. poz. 2081 ze zm.) organ właściwy wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Po przeanalizowaniu przedłożonego materiału dowodowego pod kątem uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko stwierdzono, że wnioskowane przedsięwzięcie będzie polegało na:

- rozbiórce istniejącego obiektu mostowego na rzece Brok, budowie tymczasowego obiektu mostowego na rzece Brok na czas budowy nowego mostu,
- budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok o klasie obciążenia A wg PN-85/S- 10030, profilu podłużnym dostosowanym do niwelety rozbudowywanej drogi i przekroju poprzecznym dostosowanym do przekroju projektowanego układu drogowego,
- wykonaniu ścieżki rowerowej i chodnika na obiekcie mostowym po lewej stronie oraz ciągu pieszo-rowerowego po stronie prawej,
- poprowadzeniu niezbędnej infrastruktury technicznej na obiekcie projektowanym w ramach projektu rozbudowy drogi krajowej nr 66,
- ustawieniu barier ochronnych oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu na obiekcie i w rejonie obiektu.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego obiektu mostowego:

- klasa drogi: GP
- długość całkowita ze skrzydłami: 25,91m
- długość całkowita: 15,43m
- rozpiętość teoretyczna: 14,47
- kąt skrzyżowania z przeszkodą: ~46°;
- światło pionowe: min. 0,5 m od rz. Q0,3%
- światło poziome (równoległe do osi drogi): 13,37m
- światło poziome (prostopadłe do osi ciekłu): 9,54m

- szerokość jezdni: 8,30m
- pasy ruchu:  $2 \times 3,5 = 7,00\text{m}$
- szerokość całkowita przęsła: 17,80m.

Zaprojektowano most o schemacie statycznym belki wolnopodpartej o konstrukcji płytowej. Przyjęte gabaryty konstrukcji umożliwią zwiększenie istniejącego światła poziomego w stosunku do stanu istniejącego, co poprawi warunki przepływu wód powodziowych. Płyta pomostu będzie wyposażona w sączki i drenaże podłużne. Przyczółki zaprojektowano, jako masywne ze skrzydłami, posadowione na palach. Na końcach płyt przejściowych zaprojektowano drenaże umożliwiające odprowadzenie wód gruntowych poza nasyp. Wyloty drenaży będą wykonane, jako „ukryte” (rurki zakończone przed płaszczyzną skarpy z wylotami obsypanymi kruszywem). Nie przewiduje się ingerencji w koryto pod obiektem mostowym. Spadki na płycie będą uformowane w taki sposób, aby w obrębie jezdni uzyskać spadek daszkowy 2%, natomiast pod chodnikiem i ścieżką rowerową oraz ciągiem pieszo-rowerowym jednostronny spadek 3% w kierunku osi jezdni. Odwodnienie projektowanego odcinka drogi na dojazdach do obiektu odbywać się będzie do projektowanej kanalizacji deszczowej, poprzez system wpustów deszczowych, przykanalików i projektowanych kolektorów kanalizacji deszczowej, z której wody opadowe po podczyszczeniu zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników. W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wycinkę około 10 sztuk drzew oraz około 170 m<sup>2</sup> powierzchni krzewów kolidujących z projektowanym mostem i układem drogowym. W celu ochrony środowiska przyrodniczego wycinka drzew i krzewów będzie prowadzona poza okresem lęgowym ptaków przypadającym w terminie od 15 marca do 31 lipca. W przypadku stwierdzenia gatunków chronionych w obrębie wycinanych drzew, inwestor zobowiązany jest do wstrzymania prac i wystąpienia o derogację do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Białymstoku.

Na czas rozbiórki istniejącego mostu i budowy nowego obiektu przewiduje się całkowite zamknięcie dla ruchu ulicy 1-go Maja na odcinku od ul. Kościelnej i Jagiellońskiej do ulicy Długiej oraz wprowadzenie objazdu tymczasowego. Przedsięwzięcie będzie wykonywane w ramach inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 66 na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, realizowanej na zlecenie Gminy Miejskiej Wysokie Mazowieckie.

W chwili obecnej przedmiotowy most jest jednoprzęsłowym układem płytowym o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. W przekroju poprzecznym ustrój nośny stanowią 32 dźwigary główne - żelbetowe prefabrykowane belki w rozstawie osiowym 0,5m i wysokości ~0,57m z obustronnymi wspornikami o wysięgu ~0,155m. Belki są stężone poprzecznicą żelbetową nad przyczółkiem. Nawierzchnia mostu jest bitumiczna z betonu asfaltowego. Od strony dolnej i górnej wody zlokalizowana jest balustrada o wysokości  $h \approx 1,1\text{m}$ . Konstrukcja oparta jest na żelbetowych monolitycznych przyczółkach. Droga krajowa nr 66, w obrębie której znajduje się planowany do budowy most przebiega głównie przez tereny zabudowy mieszkaniowej miejscowości Wysokie Mazowieckie.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia nastąpi zwiększenie poziomu hałasu i emisji zanieczyszczeń do powietrza związane z pracą maszyn budowlanych i środków transportu dowożących materiały budowlane. Jednak oddziaływania te będą miały charakter krótkotrwały i ograniczony jedynie do czasu trwania budowy. W celu zminimalizowania ww. oddziaływań prace będą wykonywane wyłącznie w porze dziennej w godzinach od 6<sup>00</sup> do 22<sup>00</sup>, zgodnie z przyjętym harmonogramem robót, czas realizacji przedsięwzięcia zostanie skrócony do niezbędnego minimum, sprzęt mechaniczny pracujący na budowie będzie się poruszał tylko w obrębie pasa drogowego, a w czasie przerw postojowych silniki sprzętu będą wyłączone. W celu ochrony środowiska gruntowo-wodnego prace będą prowadzone przy użyciu sprzętu sprawnego technicznie, niepowodującego wycieków substancji ropopochodnych. Ścieki bytowe będą gromadzone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych. Odpady będą zbierane selektywnie i gromadzone w miejscu ich powstawania (w obrębie pasa drogowego) oraz przekazywane uprawnionym firmom w celu ich odzysku lub unieszkodliwienia. Pnie drzew nieprzeznaczonych do usunięcia będą zabezpieczone matami ze słomy oraz oszalowane deskami.

Na etapie eksploatacji będą występować typowe dla tego rodzaju przedsięwzięć oddziaływania, tj. emisja zanieczyszczeń do powietrza, emisja hałasu, spływy opadowe i roztopowe. Jak wynika z karty informacyjnej przedsięwzięcia, realizacja przedsięwzięcia poprawi stan techniczny mostu, a co za tym idzie - wpłynie na obniżenie poziomu emisji hałasu komunikacyjnego oraz gazów i pyłów jak również podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Ponadto przewiduje się odprowadzanie wód opadowych

i roztopowych z nawierzchni jezdni przez powierzchniowy ich spływ do rowów przydrożnych. Poprawa odwodnienia projektowanego odcinka drogi na dojazdach do obiektu znacząco wpłynie na polepszenie funkcjonowania drogi.

Biorąc pod uwagę powyższe stwierdzono, że planowana inwestycja zarówno w fazie jej realizacji jak i eksploatacji nie będzie w sposób ponadnormatywny oddziaływać na środowisko, w tym w zakresie emisji hałasu w stosunku do terenów chronionych akustycznie i emisji zanieczyszczeń do powietrza.

Planowane przedsięwzięcie jest inwestycją o znaczeniu lokalnym polepszającą parametry techniczne mostu i jej realizacja nie wpłynie na zwiększenie natężenia ruchu pojazdów na danym obszarze, a tym samym nie wpłynie na wzrost emisji gazów cieplarnianych ani nie zmieni wielkości emisji do powietrza. Z tego względu, jak również z uwagi na skalę i usytuowanie przedsięwzięcia poza terenami zagrożonymi powodzią, osuwiskami, trzęsieniem ziemi, itd., oraz fakt, iż planowane obiekt (most) będzie spełniać wymagania budowlane dla tego typu konstrukcji, a wykorzystane do jego wykonania materiały budowlane będą spełniać wszystkie normy dopuszczające je do stosowania w budownictwie, nie wpłynie ono negatywnie na klimat i jego zmiany oraz nie jest szczególnie narażone na klęski żywiołowe i warunki ekstremalne.

Biorąc pod uwagę fakt, iż w wyniku realizacji przedsięwzięcia nie zmieni się obecne wykorzystanie terenu (rozbiórka i budowa mostu w miejscu istniejącego obiektu) - nie zmieni ono istniejącego krajobrazu.

Ustosunkowując się do zapisów zawartych art. 63 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. 2018 r., poz. 2081 ze zm.) ustalono, co następuje:

- budowa mostu wraz z rozbudową drogi krajowej nr 66 na odcinku przejścia Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500 przyczyni się do zwiększenia oddziaływań emisyjnych, jednak nie będą one przekraczały dopuszczalnych norm poza granicami terenu, do którego tytułem prawnym dysponuje inwestor,
- w trakcie realizacji przedsięwzięcia będą wykorzystywane zasoby naturalne: woda, kruszywo naturalne i łamane, paliwo do napędu sprzętu budowlanego; w fazie eksploatacji przewiduje się wykorzystanie materiałów i surowców związanych z zimowym utrzymaniem obiektu - w postaci mieszanki piasku z solą;
- przedmiotowe przedsięwzięcie przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii nie stwarza ryzyka wystąpienia poważnej awarii - przedsięwzięcie nie zalicza się do zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii (Dz. U. z 2016 r. poz. 138).

Analiza materiału dowodowego pod kątem dalszych wymagań zawartych w art. 63 ust. 1 pkt 2 i 3 ww. ustawy wykazała, że realizacja wnioskowanego przedsięwzięcia nie stanowi zagrożenia dla środowiska, w tym również przy: istniejącym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych. Wnioskowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na obszarach wodno-błotnych, obszarach przylegających do jezior i obszarach wybrzeży oraz obszarach górskich lub leśnych. Przedsięwzięcie nie będzie również realizowane na obszarach, na których standardy jakości środowiska zostały przekroczone, na obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne oraz uzdrowiskach i obszarach ochrony uzdrowiskowej.

W wyniku eksploatacji przedsięwzięcia nie istnieje szczególne ryzyko wystąpienia katastrofy naturalnej i budowlanej. Planowany most zostanie zrealizowany zgodnie z obowiązującymi wymaganiami projektowymi i technicznymi, przy użyciu atestowanych materiałów budowlanych. Technologię robót przyjęto ogólnie znaną i powszechnie stosowaną spełniającą wszystkie polskie normy.

Oddziaływanie planowanego zamierzenia inwestycyjnego będzie miało zasięg lokalny (brak transgranicznego oddziaływania).

Biorąc pod uwagę usytuowanie, rodzaj i skalę przedsięwzięcia, w ocenie organu, jego realizacja i eksploatacja nie będzie stanowiła znacznej uciążliwości dla środowiska.

Po przeanalizowaniu całości materiału w przedmiotowej sprawie, biorąc pod uwagę charakter i skalę przedsięwzięcia oraz uwarunkowania związane z jego kwalifikowaniem do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko uznano, iż odstąpienie od obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia jest uzasadnione.

Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie Opinią znak: LU.RZŚ.436.4.2.90.2019.KN w dniu 07.05.2019r. (data wpływu 13.05.2019r.) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na: **„Rozbiórce istniejącego mostu i budowie nowego obiektu mostowego na rzece Brok w km około 19+719 na terenie miasta Wysokie Mazowieckie w ramach inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa, na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, dl. 3,940km”** nie stwierdza potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania w/w przedsięwzięcia na stan zasobów wodnych i zagrożenia osiągnięcia przez nie celów środowiskowych jednocześnie wskazując na konieczność uwzględnienia następujących warunków:

1. Zaplecze budowy oraz bazę materiałowo - sprzętową należy odpowiednio zabezpieczyć (uszczelnić) oraz wyposażać odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków.
2. Miejsca postoju maszyn i składowania materiałów budowlanych oraz zapleczy budowy lokalizować poza doliną rzeki Brok.
2. Prace budowlane należy prowadzić w taki sposób, aby nie zakłócać swobodnego przepływu wody w rzece Brok oraz aby nie zaburzyć stosunków wodnych na omawianym terenie.
3. Prace związane z rozbiórką starego i budową nowego mostu prowadzić bez ingerencji w koryto rzeki.
4. Prace związane z budową systemu odwodnienia należy wykonywać w jak najkrótszym czasie a następnie teren ten rekultywować przy zastosowaniu technologii w jak najmniejszym stopniu ingerujące w struktury wodonośne.
5. Wykonać system odprowadzania i oczyszczania wód opadowych i roztopowych spływających z terenu przebudowywanego odcinka drogi (osadnik i separator) przed odprowadzeniem ścieków do naturalnych odbiorników.

Omawiane przedsięwzięcie zostało zakwalifikowane do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t.j. Dz. U. z 2016 r. poz. 71) na podstawie § 3 ust. 1 pkt 60 - „drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 31 i 32 oraz obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej, z wyłączeniem przebudowy dróg oraz obiektów mostowych, służących do obsługi stacji elektroenergetycznych i zlokalizowanych poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody”.

Wraz z pismem Burmistrza Miasta Wysokie Mazowieckie przesłano wniosek wraz z załącznikami o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach złożony przez Inwestora GDDKiA Oddział w Białymstoku, którego pełnomocnikiem jest Pan Piotr Urbański, HIGHWAY Sp.z o.o. ul. Złota, Banino oraz kartę informacyjną przedsięwzięcia.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie wysokomazowieckim, w mieście Wysokie Mazowieckie.

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu mostowego na rzece Brok w ciągu DK 66 w km drogi krajowej ok. 19+719 wraz z budową obiektu tymczasowego na czas prowadzenia robót. Przedsięwzięcie będzie wykonywane w ramach inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 66 na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500. Jego realizacja jest niezbędna w celu podniesienia komfortu i bezpieczeństwa uczestników ruchu, zapewnienia odpowiedniej nośności i stanu technicznego obiektu, zwiększenia bezpieczeństwa ruchu w centrum miasta, poprawy efektywności układu komunikacyjnego oraz zabezpieczenia ruchu na odcinku drogi krajowej przed skutkami ewentualnych powodzi poprzez podniesienie niwelety drogi w rejonie mostu w stosunku do stanu istniejącego.

Istniejący obiekt stanowiący przedmiot niniejszego opracowania znajduje się km 77,96 rzeki

Brok. Konstrukcję mostu stanowi jednoprzęsłowy układ płytowy o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. Nowy obiekt mostowy projektuje się w miejscu istniejącego mostu, który, ze względu na swoją charakterystykę i typ konstrukcji nie może zostać przebudowany. Obiekt projektuje się o długości i szerokości zbliżonej do istniejącego mostu. Zmiana parametrów charakterystycznych nowego obiektu w stosunku do istniejącego będzie zatem nieznaczna, a nowy most w sposób znaczący przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zapewni wymaganą nośność i komfort podróży.

W ramach projektowanego przedsięwzięcia planuje się:

- rozbiórkę istniejącego obiektu mostowego na rzece Brok,
- budowę tymczasowego obiektu mostowego na rzece Brok na czas budowy nowego mostu,
- budowę nowego obiektu mostowego na rzece Brok o klasie obciążenia A wg PN-85/S-10030, profilu podłużnym dostosowanym do niwelety rozbudowywanej drogi i przekroju poprzecznym dostosowanym do przekroju projektowanego układu drogowego,
- wykonanie ścieżki rowerowej i chodnika na obiekcie mostowym po lewej stronie oraz ciągu pieszo-rowerowego po stronie prawej,
- poprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej na obiekcie projektowanej w ramach projektu rozbudowy drogi krajowej nr 66,
- ustawienie barier ochronnych oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu na obiekcie i w rejonie obiektu.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego obiektu mostowego:

- klasa drogi: GP
- długość całkowita ze skrzydłami: 25,91 m
- długość całkowita: 15,43 m
- rozpiętość teoretyczna: 14,47 m
- kąt skrzyżowania z przeszkodą: ~46°;
- światło pionowe: min. 0,5 m od rz.  $Q_{0,3\%}$
- światło poziome (równoległe do osi drogi): 13,37 m
- światło poziome (prostopadłe do osi cieku): 9,54 m
- szerokość jezdni: 8,30m;
- pasy ruchu:  $2 \times 3,5 = 7,00$ m;
- szerokość całkowita przęsła: 17,80m.

Zaprojektowano most o schemacie statycznym belki wolnopodpartej, o konstrukcji płytowej. Pomost zaprojektowano na klasę obciążenia: A wg PN-85/S-10030 oraz pojazd specjalny kl. 150 wg STANAG 2021.

W karcie przeanalizowano przeniesienie ruchu na czas przebudowy mostu i wskazano, że ruch będzie odbywał się istniejącą siecią drogową miasta Wysokie Mazowieckie w związku z uzyskanymi zgodami Burmistrza Miasta Wysokie Mazowieckie i Dyrektora Zarządu Dróg Powiatowych w Wysokim Mazowieckiem, umożliwiającymi poprowadzenie ruchu tranzytowego i lokalnego innymi drogami miejskimi alternatywnymi dla drogi krajowej nr 66 (np. ul. Przechodnią i ul. Ludową) i planowane jest wykonanie tymczasowego mostu jedynie dla ruchu pieszego - kładki. Parametry tej kładki:

- minimalne światło poziome: 28,0 m
- min. rzędna konstrukcji, 138,69 m n.p.m.
- szerokość kładki: 3,5 m
- obciążenie tłumem pieszych wg PN-85/S-10030.

Zgodnie z podziałem dokonany w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r. poz. 1911 ze zm.), przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obrębie jednolitych części wód o nazwie „Brok do Siennicy” o kodzie PLRW2000172667649, status: naturalna część wód, typ (17) - potok nizinny piaszczysty. Ocena stanu JCWP- zły. Osiągnięcie celów środowiskowych dla JCWP oceniono jako zagrożone - brak możliwości technicznych. W zlewni JCWP występują presje komunalna, przemysłowa, rolnictwo oraz presja niska emisja. W programie działań zaplanowano wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie presji rolniczej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także działanie obejmujące przegląd pozwoleń wodnoprawnych na wprowadzanie ścieków do wód lub do ziemi przez użytkowników w zlewni JCWP z uwagi na

zagrożenie osiągnięcia celów środowiskowych, zgodnie z art. 136 ust. 3 ustawy -Prawo wodne, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie presji komunalnej i przemysłowej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. W programie działań zaplanowano także działanie: weryfikacja programu ochrony środowiska dla gminy, mające na celu szczegółowe rozpoznanie i w rezultacie ograniczenie tej presji tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia tego działania, następnie konkretnych działań naprawczych, a także okres niezbędny aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Analizowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obszarze Jednolitych Części Wód Podziemnych (JCWPd) oznaczonych kodem PLGW200055 która charakteryzuje się dobrym stanem ilościowym i dobrym stanem chemicznym. Celem środowiskowym dla JCWPd jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Osiągnięcie celów środowiskowych oceniono jako niezagrożone. JCWPd znajduje się w obszarze wyznaczonym do poboru wody przeznaczonej do spożycia przez ludzi oraz w obszarze przeznaczonym do ochrony siedlisk lub gatunków, gdzie utrzymanie lub poprawa stanu jest ważnym czynnikiem w ich ochronie.

Inwestycja położona jest poza strefami ochrony bezpośredniej i pośredniej ujęć wód podziemnych i powierzchniowych. Planowane przedsięwzięcie znajduje się poza obszarem Głównych Zbiorników Wód Podziemnych. Inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Negatywne oddziaływania, jakie mogą wystąpić na etapie realizacji przedsięwzięcia związane będą z możliwością zanieczyszczenia wód podziemnych w wyniku uszkodzenia pracującego sprzętu i wycieku do gruntu substancji ropopochodnych. W celu ograniczenia możliwości wystąpienia takiej sytuacji należy używać sprzętu sprawnego technicznie i przestrzegać instrukcji obsługi poszczególnych urządzeń. Teren inwestycji powinien zostać wyposażony w odpowiednią ilość sorbentów przeznaczonych do neutralizacji ewentualnych wycieków. Należy wyposażyć plac budowy przenośną toaletę typu Toi-Toi (zawartość wywozić do oczyszczalni ścieków przez podmiot upoważniony do tego celu).

W trakcie realizacji przedsięwzięcia zużycie wody występować będzie w minimalnym zakresie. Woda do celów technologicznych będzie dowożona beczkowozami. Wszelkie potrzeby sanitarne ekip prowadzących budowę będą zabezpieczone w przewoźnych urządzeniach sanitarnych lub na terenie baz ekip prowadzących budowę a powstałe ścieki będą wywożone na oczyszczalnię.

Nie przewiduje się ingerencji w koryto pod obiektem mostowym. W następstwie prac budowlanych nastąpić może również ingerencja w stosunki wodne w wyniku prac związanych z budową systemu odwodnienia, oddziaływanie to jednak będzie lokalne krótkotrwale. W celu jego ograniczenia roboty przy tego typu wykopach należy wykonywać w jak najkrótszym czasie i szybko rekultywować teren oraz stosować technologie w jak najmniejszym stopniu ingerujące w struktury wodonośne.

Przyjęte gabaryty konstrukcji umożliwią zwiększenie istniejącego światła poziomego w stosunku do stanu istniejącego co poprawi warunki przepływu wód powodziowych. Płytę pomostu wyposażono w sączki i drenaże podłużne. Przyczółki zaprojektowano jako masywne ze skrzydłami, posadowione na palach. Na końcach płyt przejściowych zaprojektowano drenaże umożliwiające odprowadzenie wód gruntowych poza nasyp. Wyloty drenaży wykonać jako „ukryte” (rurki zakończone przed płaszczyzną skarpy z wylotami obsypanymi kruszywem).

Spadki na płycie należy uformować w taki sposób, aby w obrębie jezdni uzyskać spadek daszkowy 2%, natomiast pod chodnikiem i ścieżką rowerową oraz ciągiem pieszo-rowerowym jednostronny spadek 3% w kierunku osi jezdni.

Odwodnienie projektowanego odcinka drogi na dojazdach do obiektu odbywać się będzie do projektowanej kanalizacji deszczowej, poprzez system wpustów deszczowych, przykanalików i projektowanych kolektorów kanalizacji deszczowej, z której wody opadowe po podczyszczeniu (osadnik i separator lub z wykorzystaniem poduszek sorbencyjnych) zostaną odprowadzone do naturalnych odbiorników. Wody opadowe zostaną oczyszczone w takim stopniu, aby zawarte w nich stężenia zanieczyszczeń nie przekraczały wielkości dopuszczalnych. Przedstawiony sposób odprowadzania wód opadowych i roztopowych jest zgodny z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 18 listopada 2014r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego.

Po przeanalizowaniu załączonej do wniosku karty informacyjnej przedsięwzięcia z uzupełnieniem, uwzględniając charakter, skalę i lokalizację przedsięwzięcia oraz planowane rozwiązania techniczne chroniące środowisko, nie przewiduje się negatywnego oddziaływania



przedmiotowej inwestycji na stan jednolitych części wód, obszarów chronionych oraz na realizację celów środowiskowych określonych w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły”.

Przedmiotowa opinia nie zwalnia Inwestora/Wnioskodawcy od uzyskania wymaganych odrębnymi przepisami decyzji, uzgodnień lub zezwoleń.

W trakcie trwania postępowania strony były zawiadamiane o wszystkich jego etapach.

Dane dotyczące niniejszej decyzji zostały umieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie.

Analiza przedłożonego wniosku wykazała, że jest to przedsięwzięcie, które nie wpłynie na pogorszenie stanu środowiska naturalnego i nie będzie negatywnie oddziaływać na zdrowie ludzi. Oddziaływanie w trakcie eksploatacji zamknie się w granicach terenu, do którego wnioskodawca posiada tytuł prawny.

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji służy stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Łomży za pośrednictwem Burmistrza Miasta Wysokie Mazowieckie w terminie 14 dni od dnia jej otrzymania.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnieniu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r. poz. 2081 t.j.), decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji o pozwoleniu na budowę. Wniosek ten powinien być złożony nie później niż przed upływem 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. Termin ten może ulec wydłużeniu o 4 lata, jeśli realizacja planowanego przedsięwzięcia przebiega etapowo oraz nie zmieniły się warunki określone w niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2018r. poz. 2096 t.j.) strony mogą w trakcie biegu terminu odwoławczego zrzec się prawa do wniesienia odwołania doręczając organowi stosowne oświadczenie. Zrzeczenie się tego prawa przez ostatnią ze stron postępowania czyni decyzję ostateczną i prawomocną.

Z up. BURMISTRZA MIASTA  
mgr inż. *Anna Kłemińska*  
BURMISTRZA MIASTA  
KOMUNALNEGO OŚWIĘTLENIA I REMONTÓW  
GRAD ZOLNICTWA

#### ZAŁĄCZNIKI:

1. Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia.

#### DO WIADOMOŚCI:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Białymstoku, ul. Dojlidy Fabryczne 23, 15-554 Białystok
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Wysokim Mazowieckiem, ul. 1 Maja 9, 18-200 Wysokie Mazowieckie
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej w Lublinie, ul. Leszka Czarnego 3, 20-610 Lublin
4. Starosta Wysokomazowiecki, ul. Ludowa 15A, 18-200 Wysokie Mazowieckie

#### OTRZYMUJĄ:

1. GDDKiA Oddział w Białymstoku ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok
2. HIGHWAY Sp. z o.o., ul. Złota 20, 80-297 Banino
3. Pozostałe strony postępowania według wykazu stron znajdującego się w aktach sprawy
4. Tablica Ogłoszeń Urzędu Miasta Wysokie Mazowieckie
5. BIP Urzędu Miasta Wysokie Mazowieckie
6. a/a



Wysokie Mazowieckie, 28.05.2019r.

**MK.6220.1.2019**

**Charakterystyka planowanego przedsięwzięcia zgodnie art. 84 ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2018r. poz. 2081 t. j.).**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest:

**„Rozbiórka istniejącego mostu i budowa nowego obiektu mostowego na rzece Brok w ciągu DK 66 w km około 19+719 w związku z realizacją inwestycji pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej na rozbudowę drogi krajowej nr 66 Zambrów – Bielsk Podlaski – Połowce – granica państwa na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500”**

**Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia**

Przedmiotem przedsięwzięcia jest rozbiórka istniejącego i budowa nowego obiektu mostowego na rzece Brok w ciągu DK 66 w km około 19+719 wraz z budową obiektu tymczasowego na czas prowadzenia robót. Przedsięwzięcie będzie wykonywane w ramach inwestycji polegającej na rozbudowie drogi krajowej nr 66 na odcinku przejścia przez Wysokie Mazowieckie od km 18+560 do km 22+500, realizowanej na zlecenie Gminy Miejskiej Wysokie Mazowieckie, ul. Ludowa 15, 18-200 Wysokie Mazowieckie. Inwestorem przedsięwzięcia jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Białymstoku, ul. Zwycięstwa 2, 15-703 Białystok. Dokumentację projektową wykonuje Biuro Projektów HIGHWAY Sp. z o. o., ul. Złota 20, 80-297 Banino. Długość projektowanego obiektu mostowego wyniesie około 15,43 m, natomiast długość całkowita ze skrzydłami około 25,91 m.

Planowana inwestycja zlokalizowana jest w województwie podlaskim, w powiecie wysokomazowieckim, w mieście Wysokie Mazowieckie. Wysokie Mazowieckie położone jest w centralnej części powiatu wysokomazowieckiego, nad rzeką Brok – dopływem Bugu, w odległości 50 km od Białegostoku, siedziby województwa, 120 km od Warszawy i 100 km od wschodniej granicy. Miasto położone jest przy głównych szlakach komunikacyjnych o znaczeniu krajowym i regionalnym: Zambrów – Brańsk, Wysokie Mazowieckie – Białystok.

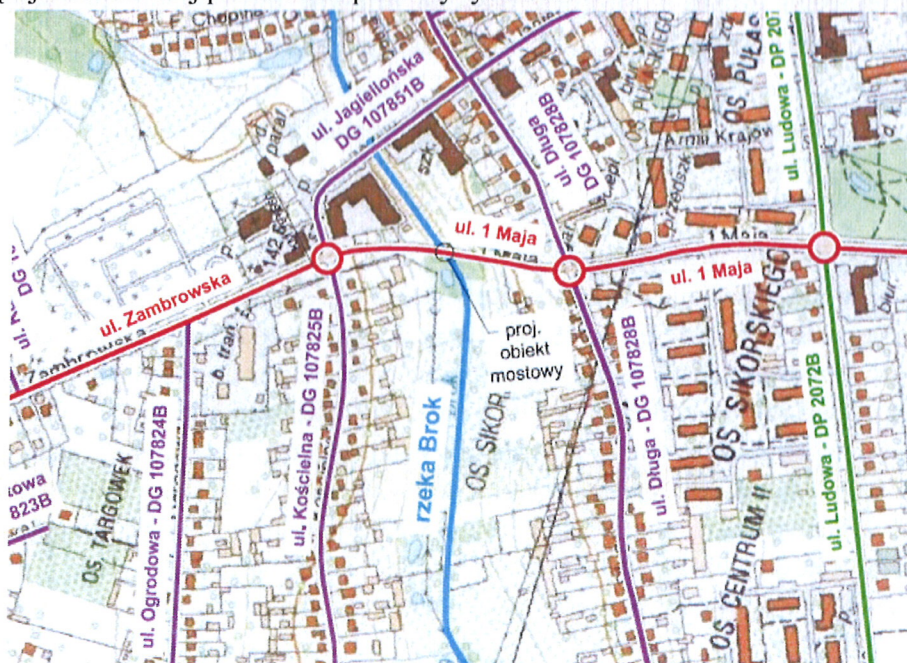
Miasto Wysokie Mazowieckie leży po południowej stronie drogi krajowej nr 18 Warszawa – Białystok. Jednocześnie miasto leży niedaleko linii kolejowej Warszawa – Białystok co jest ważnym uwarunkowaniem komunikacyjnym w obszarze słabo rozwiniętej sieci PKP. Odległość od linii kolejowej oraz stacji pasażerskiej i towarowej w Szepietowie wynosi ok. 7 km co pozwala na uwzględnienie miasta Wysokie Mazowieckie w transporcie osobowym na trasie Warszawa – Białystok oraz w transporcie towarowym, masowym itp.

Wysokie Mazowieckie posiada około 10 000 mieszkańców, co w skali kraju zalicza je do miast małych. Miasta tego typu, o ile nie posiadają problemów z ruchem tranzytowym są stosunkowo bezkonfliktowe komunikacyjnie. Wysokie Mazowieckie jest w stosunku do tranzytu wojewódzkiego położone dogodnie na skraju alternatywnego tranzytu Zambrów – Białystok i z uwagi na przebieg ciągu dróg nr 689 i nr 678 – Zambrów – Białystok nie posiada istotnych problemów tranzytowych.



W granicach administracyjnych miasto zajmuje powierzchnię 1 524 ha. Miasto posiada aktualny miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego obejmujący całe miasto.

Lokalizację projektowanego obiektu mostowego na mapie miasta oraz w odniesieniu do istniejącej sieci ulicznej przedstawia poniższy rysunek.



Nowy obiekt mostowy projektuje się w miejscu istniejącego mostu, który, ze względu na swoją charakterystykę i typ konstrukcji (zastosowanie belek typu Gromnik), nie może zostać przebudowany w celu uzyskania wymaganej klasy obciążenia (klasa A wg PN-85/S-10030) oraz brak dokumentacji archiwalnej istniejącego obiektu, która pozwoliłaby na jednoznaczne określenie sposobu jego posadowienia. Dlatego, w celu zapewnienia powyższych wymagań, a także w celu zwiększenia bezpieczeństwa uczestników ruchu w mieście, konieczna jest rozbiórka istniejącego mostu i budowa w

jego miejscu nowego obiektu o klasie obciążenia A, profilu podłużnym zgodnym z niweletą projektowanej drogi oraz o przekroju poprzecznym dostosowanym do przekroju projektowanego układu drogowego w ramach rozbudowy odcinka DK 66.

Obiekt mostowy projektuje się o długości i szerokości zbliżonej do istniejącego mostu. Zmiana parametrów charakterystycznych nowego obiektu w stosunku do istniejącego, będzie zatem nieznaczna, a nowy most w sposób znaczący przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa ruchu oraz zapewni wymaganą nośność i komfort podróży.

Oś drogi krajowej nr 66 na obiekcie i dojazdach nie ulegnie zmianie względem stanu istniejącego.

Na obiekcie przewidziano wykonanie dwóch pasów ruchu o szerokości 3,5 m każdy oraz obustronnych opasek o szerokości 0,5 m po stronie lewej oraz 0,8 m po stronie prawej. Całkowita szerokość jezdni na obiekcie wyniesie  $7,0 + 1,3 = 8,3$  m (jezdnia + opaski).

Po stronie lewej przebiegać będzie chodnik o szerokości 2,0 m oraz ścieżka rowerowa o szerokości 2,0 m, natomiast po stronie prawej – ciąg pieszo-rowerowy o szerokości 3,0 m oddzielony od krawężnika dodatkową 0,5-metrową opaską w postaci rozróżnienia kolorystyki nawierzchni.

Na załączonym do wniosku planie orientacyjnym przedstawiono lokalizację inwestycji na tle istniejącego układu komunikacyjnego.

### **Rodzaj technologii – stan istniejący i planowany**

#### **Stan istniejący:**

Istniejący obiekt stanowiący przedmiot niniejszego opracowania znajduje się km 77,96 rzeki Brok. Obiekt został wybudowany najprawdopodobniej ok. 1975 roku nad rzeką Brok na ul. 1-go Maja w mieście Wysokie Mazowieckie.

Konstrukcję mostu stanowi jednoprzęsłowy układ płytowy o schemacie statycznym belki swobodnie podpartej. W przekroju poprzecznym ustrój nośny stanowią 32 dźwigary główne – żelbetowe prefabrykowane belki w rozstawie osiowym 0,5m i wysokości  $\sim 0,57$ m z obustronnymi wspornikami o wysięgu  $\sim 0,155$ m. Belki zostały stężone poprzecznicą żelbetową nad przyczółkiem. Płytę nadbetonu najprawdopodobniej wykonano jako żelbetową grubości  $\sim 185\div 255$ mm na której ułożono izolację. Najprawdopodobniej na warstwie ochronnej z betonu pierwotnie ułożona została nawierzchnia z kostki brukowej. W późniejszym okresie wykonano nawierzchnię bitumiczną z betonu asfaltowego. Od strony dolnej i górnej wody zlokalizowana jest balustrada o wysokości  $h \sim 1,1$ m.

Konstrukcja oparta jest na żelbetowych monolitycznych przyczółkach.

#### **Stan planowany:**

W ramach przedsięwzięcia planuje się:

- Rozbiórkę istniejącego obiektu mostowego na rzece Brok,
- Budowę tymczasowego obiektu mostowego na rzece Brok na czas budowy nowego mostu,
- Budowę nowego obiektu mostowego na rzece Brok o klasie obciążenia A wg PN-85/S-10030, profilu podłużnym dostosowanym do niwelety rozbudowywanej drogi i przekroju poprzecznym dostosowanym do przekroju projektowanego układu drogowego,
- Wykonanie ścieżki rowerowej i chodnika na obiekcie mostowym po lewej stronie oraz ciągu pieszo-rowerowego po stronie prawej,
- Poprowadzenie niezbędnej infrastruktury technicznej na obiekcie projektowanej w ramach projektu rozbudowy drogi krajowej nr 66,



- Ustawienie barier ochronnych oraz innych urządzeń bezpieczeństwa ruchu na obiekcie i w rejonie obiektu.

Podstawowe parametry techniczne projektowanego obiektu mostowego:

- klasa drogi: GP
- długość całkowita ze skrzydłami: 25,91 m
- długość całkowita: 15,43 m
- rozpiętość teoretyczna: 14,47 m
- kąt skrzyżowania z przeszkodą:  $\sim 46^\circ$ ;
- światło pionowe: min. 0,5 m od rz.  $Q_{0,3\%}$
- światło poziome (równoległe do osi drogi): 13,37 m
- światło poziome (prostopadłe do osi ciekłu): 9,54 m
- szerokość jezdni: 8,30m;
- pasy ruchu:  $2 \times 3,5 = 7,00\text{m}$ ;
- szerokość całkowita przęsła: 17,80m.

Zaprojektowano most o schemacie statycznym belki wolnopodpartej, o konstrukcji płytowej. Pomost zaprojektowano na klasę obciążenia: A wg PN-85/S-10030 oraz pojazd specjalny kl. 150 wg. STANAG 2021.

Przyjęte gabaryty konstrukcji umożliwią zwiększenie istniejącego światła poziomego w stosunku do stanu istniejącego co poprawi warunki przepływu wód powodziowych. Płytę pomostu wyposażono w sączki i drenaże podłużne. Przyczółki zaprojektowano jako masywne ze skrzydłami, posadowione na palach.

Na końcach płyt przejściowych zaprojektowano drenaże umożliwiające odprowadzenie wód gruntowych poza nasyp. Wyloty drenaży wykonać jako „ukryte” (rurki zakończone przed płaszczyzną skarpy z wylotami obsypanymi kruszywem frakcji 32 mm).

Nie przewiduje się ingerencji w koryto pod obiektem mostowym.

Spadki na płycie należy uformować w taki sposób, aby w obrębie jezdni uzyskać spadek daszkowy 2%, natomiast pod chodnikiem i ścieżką rowerową oraz ciągiem pieszo-rowerowym jednostronny spadek 3% w kierunku osi jezdni.

Po stronie dolnej wody należy wykonać obiekt tymczasowy na czas rozbiórki istniejącego mostu oraz budowy nowego obiektu, celem przeprowadzenia ruchu lokalnego w ciągu drogi krajowej nr 66.

W zależności od ostatecznie przyjętego do realizacji wariantu dla mostu tymczasowego (warianty przedsięwzięcia opisano w pkt. 6.2. niniejszej KIP) przewiduje się wykonanie mostu dla ruchu samochodowego

i pieszego lub tymczasowego obiektu przeznaczzonego jedynie dla pieszych – kładki.

Z up. BURMISTRZA MIASTA  
mgr inż. Anna Niemyjska  
KIEROWNICZKA  
KONCEPCyjNO-INWESTYCYJNO-REMONTOWEJ  
GRUPY PRACOWNI