

Prezydent Miasta Konina
plac Wolności 1
62-500 Konin

Załącznik nr 1 do Decyzji nr 23 znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 06 maja 2022 r.

Charakterystyka przedsięwzięcia – „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”.

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie realizowane na działkach o numerach ewidencyjnych: 53, 52/2, 54, 55/3, 55/1, 55/4, 56, 57, 59/2, 59/1, 62, 63, 89/3, 1033/2, 67/2, 67/1, 90, 91, 92/3, 92/4, 92/7, 92/9, 89/4, 93/4, 93/3 obręb Starówka w Koninie, 226/3, 226/5, 227/8, 227/6, 227/1, 227/4, 227/7, 227/10, 229/1, 229/2, 230/3, 230/4, 230/5, 230/6, 233, 234, 235, 241, 248/2, 242/6, 254/6 obręb Osada w Koninie.

Zaprojektowano drogę krajową dwujezdniową o nawierzchni bitumicznej o szerokości jednej jezdni 7,0 m (6,0 m na obiekcie remontowanym). Droga przebiegać będzie po istniejącym śladzie. Projektowany odcinek rozpoczyna się i kończy dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi krajowej nr 92 (ul. Warszawska). Początek projektowanego odcinka obydwóch jezdni znajduje się mniej więcej w połowie odległości pomiędzy skrzyżowaniem dwupoziomowym z drogą gminną nr 880652P (ul. Wiejska) a miejscem wlotu ul. Wiejskiej w ul. Warszawską w kierunku Poznania. W km ok. 0+100 projektowanej drogi krajowej przewiduje się przebudowę dwóch wiaduktów znajdujących się nad ul. Wiejską. Projektuje się jezdnię ul. Wiejskiej o nawierzchni bitumicznej o szerokości 7,0 m w obszarze przebudowywanych wiaduktów dowiązując ją do istniejącego stanu poza tym obszarem. Od km ok. 0+165 do km ok. 0+320 projektuje się przebudowę mostu wschodniego i remont mostu zachodniego nad rzeką Wartą. Prawa jezdnia drogi krajowej zmienia swoją szerokość z 7,0 m na przebudowywanym obiekcie nad ul. Wiejską do 6,0 m na obiekcie remontowanym nad rzeką Wartą. Zmiana szerokości jezdni wykonana zostanie w płynny sposób na łuku kołowym o promieniu $R=950$ m. Na odcinku pomiędzy ul. Wiejską, a rzeką Wartą przewiduje się wykonanie murów oporowych w celu zapobieżenia wejścia skarp nasypowych na sąsiednie działki. W km ok. 0+334 projektowanej prawej jezdni drogi krajowej projektuje się początek osi remontowanej łącznicy (droga powiatowa nr 6077P, ul. Grunwaldzka). Projektowany odcinek łącznicy kończy się dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącego stanu. Od km ok. 0+401 do km ok. 0+423

projektowanej drogi krajowej projektuje się przebudowę dwóch wiaduktów nad drogą powiatową nr 6078P (ul. Wał Tarejwy). Projektowany odcinek przebudowy prawej jezdni drogi krajowej kończy się przed wlotem łącznicy wjazdowej z ul. Wał Tarejwy w kierunku Warszawy. W km ok. 0+345 do km ok. 0+545 lewej jezdni drogi krajowej projektuje się pas włączania o szerokości 3,0 m. Lewa jezdnia drogi krajowej kończy się za wlotem łącznicy wjazdowej z ul. Wał Tarejwy w kierunku Poznania.

Wzdłuż drogi krajowej po jej wschodniej stronie przewidziano budowę ścieżki pieszo-rowerowej. Początek projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej usytuowany jest przed wlotem ul. Wiejskiej w ul. Warszawską w kierunku Poznania. W celu umożliwienia włączenia się użytkowników ruchu rowerowego, nawierzchnię ścieżki rowerowej dowiązано do nawierzchni jezdni. W km ok. 0+050 projektowanej ścieżki pieszo-rowerowej po jej wschodniej stronie przewiduje się budowę muru oporowego. Projektuje się połączenie ścieżki pieszo-rowerowej z układem komunikacyjnym Bulwaru Nadwarciańskiego poprzez budowę ścieżki pieszo-rowerowej ograniczonej ścianami oporowymi rozpoczynającej się w km ok. 0+333 lewej jezdni drogi krajowej, a kończącej się dowiązaniem do istniejącej ścieżki w rejonie wału przeciwpowodziowego. Projektowana ścieżka pieszo-rowerowa przecina łącznicę wjazdową z ul. Wał Tarejwy w kierunku Poznania i kończy się dowiązaniem do nawierzchni projektowanego odcinka drogi krajowej lewej jezdni.

Planowana inwestycja obejmuje:

- rozbiórkę istniejących nawierzchni jezdni,
- rozbiórkę/przebudowę/remont istniejących obiektów mostowych,
- budowę nowych obiektów mostowych,
- budowę nawierzchni drogi krajowej, powiatowej i gminnej,
- budowę ścieżki pieszo-rowerowej,
- remont łącznicy,
- budowę skarp z humusowaniem i obsianiem trawą,
- budowę konstrukcji oporowych,
- przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń infrastruktury technicznej, w tym przebudowę ciepłociągu wraz z konstrukcją wsporczą,
- wykonanie oznakowania poziomego i pionowego oraz urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- budowę kanalizacji deszczowej,
- budowę kanału technologicznego,
- budowę oświetlenia drogowego oraz iluminacji mostu nad rzeką Wartą,

- wycinkę drzew i krzewów,
- ewentualne nasadzenia zieleni,
- roboty rozbiórkowe.

1. Przyjęte parametry projektowe – droga krajowa nr 92:

Długość odcinka:

- jezdnia północno-wschodnia ok. 0,575 km
- jezdnia południowo-zachodnia ok. 0,491 km

Klasa techniczna GP

Kategoria ruchu KR5

Teren zabudowy: na całym odcinku

Przekrój poprzeczny 2 x 2

Typ przekroju uliczny

Parametry przekroju poprzecznego:

- pas ruchu 3,50 m (3,00 m na remontowanym obiekcie)
- opaska zewnętrzna 0,50 m
- ścieżka pieszo-rowerowa (netto) 3,00 m
- chodnik dla obsługi (netto) 0,90-1,30 m

Skrajnia pionowa 4,70 m

2. Przyjęte parametry projektowe – droga gminna nr 880652P:

Długość odcinka ok. 0,043 km

Klasa techniczna D

Kategoria ruchu KR3

Teren zabudowy na całym odcinku

Przekrój poprzeczny 1 x 2

Typ przekroju uliczny

Parametry przekroju poprzecznego:

- pas ruchu 3,50 m
- ścieżka pieszo-rowerowa (netto) 3,00 m
- chodnik (netto) 2,00 m

Skrajnia pionowa 4,50 m

Ze względu na ograniczenia terenowe oraz konieczność zabezpieczenia uskokuw terenu w obrębie inwestycji projektuje się wykonanie konstrukcji utrzymujących nasypy w formie gruntu zbrojonego.

Ściany oporowe wykonane w technologii gruntu zbrojonego składają się z:

- zbrojenia gruntu – z pasów lub siatek stalowych lub tworzywowych
- paneli lub bloczków elewacyjnych

- samostatecznego bloku gruntu nasypowego, układanego w kolejnych warstwach w geosiatkach.

Ściany z gruntu zbrojonego należy oprzeć na wcześniej wykonanych fundamentach betonowych. Górne krawędzie ścian należy wykończyć i zabezpieczyć żelbetowymi, monolitycznymi oczepami zwieńczającymi. Poza odcinkami ścian z gruntu zbrojonego lokalnie w obrębie inwestycji może wystąpić konieczność wykonania murów oporowych w innej technologii np. w formie żelbetowych elementów prefabrykowanych typu „L”. Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi krajowej i drogi powiatowej odprowadzane będą z powierzchni jezdni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanej kanalizacji deszczowej a następnie do miejsc zrzutu.

3. Obiekty mostowe

a) Mosty nad rzeką Wartą

- Obiekt wschodni

Planuje się budowę czteroprzęsłowego obiektu o konstrukcji nośnej w postaci stalowego rusztu zespolonego z żelbetową płytą pomostową. Ustrój nośny oparty zostanie na istniejących podporach, których nośność zostanie przywrócona, a gabaryty dostosowane do projektowanych elementów.

Podstawowe parametry obiektu:

Rodzaj konstrukcji: 4 przęsłowy, belkowo- płytowy,

Długość obiektu (przęsła) do 140 m (bez zmian),

Materiał konstrukcyjny ustroju nośnego stal konstrukcyjna, żelbet

Szerokość użytkowa – jezdnia min. 7,0 m,

Szerokość użytkowa – ścieżka pieszo-rowerowa min. 2,0 m,

Szerokość całkowita przęsła: max. 16,0 m

Zakres prac budowlanych obejmie w szczególności:

- rozbiórkę ustroju nośnego obiektu wraz z górną częścią podpór,
- wykonanie robót naprawczych podpór i rekonstrukcję górnych części podpór, przywrócenie nośności/wzmocnienie wraz z dostosowaniem gabarytów do projektowanych elementów,
- wykonanie projektowanego ustroju nośnego,
- wykonanie elementów wyposażenia i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- ewentualną przebudowę i budowę mediów doziemnych i napowietrznych w rejonie obiektu,
- wyprofilowanie skarp nasypów drogowych z humusowaniem i obsianiem trawą,
- wykonanie umocnień przyobiektowych.

W ramach przebudowy mostu wschodniego, z uwagi na zakres robót związanych z korektą skarp nasypów na dojazdach do obiektu, projektuje się również przebudowę istniejących schodów ogólnodostępnych. Dla umożliwienia połączenia istniejącej ścieżki rowerowej pod mostem z projektowaną na obiekcie zaprojektowano również wykonanie nowego odcinka ścieżki. Konstrukcję schodów i ścieżki zaprojektowano jako wykonane w obudowie w formie ściany oporowej z gruntu zbrojonego lub jako monolityczna żelbetowa konstrukcja samonośna.

- Obiekt zachodni

Planuje się remont obiektu z przywróceniem jego nośności. Roboty budowlane polegały będą m.in. na wymianie żelbetowej płyty pomostowej wraz z elementami wyposażenia. Ustrój nośny oparty zostanie na istniejących żelbetowych przyczółkach pełnościennych oraz filarach wykonanych w formie monolitycznych żelbetowych ścian, których nośność zostanie przywrócona, a gabaryty dostosowane do projektowanych elementów. Przyczółki wyposażone zostaną we wsporniki dla oparcia żelbetowych płyt przejściowych.

Podstawowe parametry obiektu:

Rodzaj konstrukcji: 4 przęsłowy, belkowo- płytowy,

- Długość obiektu do 140 m (bez zmian),
- Materiał konstrukcyjny ustroju nośnego, żelbet
- Szerokość użytkowa – jezdnia min. 6,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla pieszych min. 1,0 m,
- Szerokość całkowita: max. 13,0 m

Zakres prac budowlanych obejmie w szczególności:

- Częściową rozbiórkę istniejącego obiektu (nawierzchni, elementów wyposażenia, płyty pomostowej, fragmentów podpór),
- Wykonanie rekonstrukcji podpór, przywrócenia ich nośności wraz z dostosowaniem gabarytów do projektowanych elementów,
- Remont/wzmocnienie istniejących dźwigarów,
- Wykonanie nowej płyty pomostowej,
- Przebudowę dojazdów do obiektu,
- Wykonanie elementów wyposażenia i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- Ewentualną przebudowę i budowę mediów doziemnych i napowietrznych w rejonie obiektu,
- Wyprofilowanie skarp nasypów drogowych z humusowaniem i obsianiem trawą,
- Wykonanie umocnień przyobiektowych.

W ramach remontu mostu zachodniego, z uwagi na zakres robót związanych z korektą skarp nasypów na dojazdach do obiektu, projektuje się również wymianę/przebudowę istniejących schodów ogólnodostępnych. Konstrukcję schodów założono jako wykonane w obudowie w formie ściany oporowej z gruntu zbrojonego lub jako monolityczna żelbetowa konstrukcja samonośna.

b) Wiadukty

- Wiadukty nad ul. Wiejską

Planuje się budowę dwóch 1-przęsłowych obiektów (wschodni i zachodni) o konstrukcji z belek prefabrykowanych zespolonych z żelbetową płytą pomostu. Ustroje nośne oparte zostaną na żelbetowych przyczółkach pełnościennych.

Przyczółki wyposażone zostaną w żelbetowe skrzydła utrzymujące nasyp po obu stronach drogi, a także wsporniki dla oparcia żelbetowych płyt przejściowych.

Podstawowe parametry projektowanego obiektu pod jezdnią zachodnią Trasy Warszawskiej:

Rodzaj konstrukcji: 1 przęsłowy, belkowo- płytowy,

- Światło poziome pod wiaduktem: min. 13,0 m (między ścianami przyczółków)
- Długość całkowita obiektu do 50 m,
- Materiał konstrukcyjny żelbet,
- Szerokość użytkowa – jezdnia min. 7,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla pieszych min. 1,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla obsługi min. 0,9 m,
- Szerokość całkowita: max. 14,0 m

Podstawowe parametry projektowanego obiektu pod jezdnią wschodnią Trasy Warszawskiej:

- Rodzaj konstrukcji: 1 przęsłowy, belkowo- płytowy,
- Światło poziome pod wiaduktem: min. 13,0 m (między ścianami przyczółków)
- Długość całkowita obiektu do 50 m,
- Materiał konstrukcyjny żelbet,
- Szerokość użytkowa – jezdnia min. 7,0 m,
- Szerokość użytkowa – ścieżka pieszo-rower. min. 3,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla obsługi min. 0,9 m,
- Szerokość całkowita przęsła: max. 16,0 m

Zakres prac budowlanych związanych z rozbiórką i budową obiektów mostowych obejmie w szczególności:

- całkowitą rozbiórkę istniejących obiektów (nawierzchni, elementów wyposażenia, ustroju nośnego, podpór),
- budowę projektowanych obiektów wraz z odcinkami dojazdowymi,
- wykonanie elementów wyposażenia i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę i budowę mediów doziemnych i napowietrznych w rejonie obiektów,
- wyprofilowanie skarp nasypów drogowych z humusowaniem i obsianiem trawą,
- wykonanie umocnień przyobektowych.

- Wiadukty nad ul. Wał Księdza M. Tarejwy

Planuje się budowę dwóch 1-przęsłowych obiektów (wschodni i zachodni) o konstrukcji z belek prefabrykowanych, zespolonych z żelbetową płytą pomostu. Ustroje nośne oparte zostaną na żelbetowych przyczółkach pełnościennych. Przyczółki wyposażone zostaną w żelbetowe skrzydła utrzymujące nasyp po obu stronach drogi, a także wsporniki dla oparcia żelbetowych płyt przejściowych.

Podstawowe parametry projektowanego obiektu pod jezdnią zachodnią Trasy Warszawskiej:

- Rodzaj konstrukcji: 1 przęsłowy, belkowo- płytowy,
- Światło poziome pod wiaduktem: min. 19,0 m (między ścianami przyczółków)
- Długość całkowita obiektu do 50 m,
- Materiał konstrukcyjny żelbet,
- Szerokość użytkowa – jezdnia min. 7,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla pieszych min. 1,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla obsługi min. 0,9 m,
- Szerokość całkowita przęsła: max. 14,0 m

Podstawowe parametry projektowanego obiektu pod jezdnią wschodnią Trasy Warszawskiej:

- Rodzaj konstrukcji: 1 przęsłowy, belkowo- płytowy,
- Światło poziome pod wiaduktem: min. 19,0 m (między ścianami przyczółków)
- Długość całkowita obiektu do 50 m,
- Materiał konstrukcyjny, żelbet,
- Szerokość użytkowa – jezdnia min. 10,0 m,
- Szerokość użytkowa – ścieżka pieszo-rower. min. 3,0 m,
- Szerokość użytkowa – chodnik dla obsługi min. 0,9 m,
- Szerokość całkowita: max. 19,0 m

Zakres prac budowlanych związanych z rozbiórką i budową obiektów mostowych obejmie w szczególności:

- całkowitą rozbiórkę istniejących obiektów (nawierzchni, elementów wyposażenia, ustroju nośnego, podpór),
- budowę projektowanych obiektów wraz z odcinkami dojazdowymi,
- wykonanie elementów wyposażenia i urządzeń bezpieczeństwa ruchu,
- przebudowę i budowę mediów doziemnych i napowietrznych w rejonie obiektów,
- wyprofilowanie skarp nasypów drogowych z humusowaniem i obsianiem trawą,
- wykonanie umocnień przyobiekтовых.

W ramach przedmiotowej inwestycji, w związku z planowanymi robotami w zakresie obiektów mostowych przez rzekę Wartę planuje się również przebudowę istniejącej sieci ciepłowniczej powiązanej w chwili obecnej z konstrukcją obiektu w ciągu nitki zachodniej DK92. Przebudowa ciepłociągu polegać będzie na wymianie istniejącej sieci na nową i zostanie oparta na istniejących, rozbudowanych podporach mostu wschodniego

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady związane z charakterem prowadzonych prac budowlanych, w tym rozbiórkami oraz odpady związane z bytowaniem pracowników budowy tj.: odpady z niewykorzystanego asfaltu, odpady opakowaniowe oraz odpady komunalne. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane w szczelnych pojemnikach i zapewniony zostanie ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty.

W przypadku analizowanego przedsięwzięcia ścieki bytowe powstawać będą wyłącznie na etapie budowy, w wyniku przebywania na terenie inwestycji pracowników budowlanych. W miejscach prowadzonych prac postawione zostaną przenośne toalety typu toi-toi, opróżniane przy użyciu wozu asenizacyjnego. Zawartość toalet będzie przewożona do punktów zlewczych oczyszczalni ścieków.

Wody opadowe i roztopowe z projektowanej drogi krajowej i drogi powiatowej odprowadzane będą z powierzchni jezdni za pomocą spadków podłużnych i poprzecznych do projektowanej kanalizacji deszczowej, a następnie do miejsc zrzutu.

Realizacja planowanego przedsięwzięcia wiązać się będzie z wycinką drzew i krzewów.

z up. Prezydenta Miasta Konina
Agnieszka Szkudelska
Zastępca Kierownika
Wydziału Ochrony Środowiska