

OŚ.6220.33.2020

Konin, 06 maj 2022 r.

Prezydent Miasta Konina
reprezentowany przez
Pana Marcina Matysika
SMP Projektanci
Sp. z o.o. Sp. k.
ul. Głuchowska 1
60-101 Poznań

DECYZJA NR 23

Na podstawie art. 71 ust. 1, ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, art. 84, art. 85 ust. 1, ust. 2 pkt 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 2021 poz. 2373 ze zm.) oraz art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) po rozpatrzeniu wniosku Pana Marcina Matysika reprezentującego SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp. k., ul. Głuchowska 1 60-101 Poznań, działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Konina, z dnia 09 listopada 2020 r.

ORZEKAM

- I. Uzgodnić środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia: „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”.
- II. Stwierdzić brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.
- III. Określić warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich w następujący sposób:
 1. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe – osadniki i separatory.

2. Dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami awarii, zaprojektować i wykonać system zamykający odpływ w urządzeniach podczyszczających w miejscach wlotu do odbiorników.
3. Na obszarach, gdzie zwierciadło wody występuje płytko pod powierzchnią ziemi lub brak jest naturalnej warstwy izolacyjnej, zaprojektować i wykonać szczelny system kanalizacji deszczowej ujmujący wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi.
4. Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
5. Prace rozbiórkowe mostu na rzece Warcie przeprowadzić od 1 września do 15 kwietnia.
6. Pod rozbieranym mostem rozpiąć siatkę zabezpieczającą koryto rzeki oraz teren wokół niej przed spadającym gruzem rozbiórkowym.
7. Ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki.
8. Zachować i wykorzystać istniejące fundamenty podpór mostów.
9. Wykonać betonowe korki na dnie wykopów zrealizowanych w trakcie prac związanych z remontem podpór mostu, celem odcięcia dopływu wody.
10. Zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych i postoję ciężkiego sprzętu, wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew oraz poza terenami o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 100 lat.
11. Do prac budowlanych należy dopuszczać tylko sprzęt sprawny technicznie – bez wycieków paliw i olejów.
12. W czasie prowadzenia prac należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu, neutralizując ewentualne zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.
13. Wykonać szczelną izolację miejsc tankowania pojazdów i maszyn budowlanych od podłoża gruntowego.
14. Plac budowy wyposażać w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
15. Prace serwisowe pojazdów i maszyn, a także ich tankowanie należy wykonać w miejscach o utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni, wyposażonych w odpowiednie sorbenty, w odległości minimum 50 m od rzeki Warty, poza jej międzywalem.
16. Substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego (w tym paliwa, oleje, smary i farby) należy magazynować w odległości minimum 50 m od rzeki Warty, poza jej międzywalem, na utwardzonych szczelnych powierzchniach, w

szczelnych i oznakowanych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, w sposób zabezpieczający przed ich przewróceniem czy uszkodzeniem przez pojazdy i maszyny budowlane oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.

17. Podczas prowadzonych prac w obrębie terasy zalewowej w międzywalu Warty należy monitorować stan wód w rzece i prognozy jej przepływów, a w przypadku wystąpienia sytuacji powodziowej ewakuować materiały i sprzęt budowlany.

18. Należy zapobiec przed przedostaniem się do rzeki Warty odpadów powstałych w trakcie prac rozbiórkowych poprzez podwieszenie przed ich rozpoczęciem odpowiednich kurtyń ochronnych, po zakończeniu prac kurtyny wraz z materiałem z rozbiórki należy usunąć.

19. W przypadku wykonywania przewiertu lub przecisku pod korytem Warty ewentualną płuczkę należy przekazać uprawnionemu podmiotowi do odzysku lub unieszkodliwienia.

20. Zaplecze budowy wyposażyć w przenośne sanitariaty i zapewnić ich opróżnianie przez uprawniony podmiot.

21. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń.

22. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia przed emisją oparów.

23. Podczas prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do 1 listopada wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne w międzywalu Warty, po obu stronach placu budowy, na obu brzegach rzeki Warty oraz poprzecznie w stosunku do przebiegu doliny, jak i od strony koryta rzeki. Płotki wykonać z geotkaniny, o wysokości co najmniej 50 cm nad poziom gruntu z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Płotki wkopać w ziemię na głębokość minimum 10 cm. Montaż płotków herpetologicznych wykonać pod nadzorem przyrodniczym.

24. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.

25. Przeprowadzić nasadzenia zastępcze drzew, w zamian za drzewa przeznaczone do usunięcia poza terenami leśnymi, z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków w stosunku: 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 201 cm do 300 cm i 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm.

26. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularne podlewać przez okres min. 3 lat.

27. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, i dalej pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

28. Prowadzić monitoring stanu wód podziemnych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia poprzez wykonanie co najmniej dwóch otworów obserwacyjnych (piezometrów) w miejscach nieizolowanych, na kierunku odpływu wód podziemnych z rejonu mostów, umożliwiające pobór próbek wody.

29. Wpusty deszczowe należy wyposażyć w osadniki redukujące ilość zawiesiny ogólnej w wodach opadowych przed skierowaniem ich do odbiorników.

30. Zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń podczyszczających m.in. poprzez regularne przeglądy eksploatacyjne i usuwanie zgromadzonych zanieczyszczeń; odpady i osady z osadników przekazywać podmiotom uprawnionym do ich unieszkodliwienia.

31. Prowadzenie robót budowlanych na terenie planowanej inwestycji uzgadniać z gestorami sieci.

UZASADNIENIE

Pan Marcin Matysik, reprezentujący SMP Projektanci Sp. z o.o. Sp. k., działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Konina, wnioskiem z dnia 09 listopada 2020 r. (13 listopada 2020 r. data wpływu), zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla 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.

Według przedłożonych informacji, planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 62 oraz z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 32 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1893), zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, dla których obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko może być stwierdzony.

Zgodnie z art. 75 ust. 1 pkt 4 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest Prezydent Miasta Konina.

Zgodnie z 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) organ wydaje decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach po stwierdzeniu zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony. Nie dotyczy to decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wydawanej dla drogi publicznej. W związku z powyższym nie oceniono zgodności lokalizacji przedsięwzięcia z ustaleniami miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

Prezydent Miasta Konina na podstawie art. 61 § 1 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. 2021 r., poz. 735 ze zm.) oraz art. 73 ust. 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. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.) pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 18.12.2020 r. zawiadomił Strony o wszczęciu postępowania administracyjnego, informując o możliwości zapoznania się z aktami sprawy. Biorąc pod uwagę fakt, iż liczba ustalonych Stron w postępowaniu przekracza 10, zgodnie z art. 74 ust. 3 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) Organ zastosował art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) i na każdym etapie

informował obwieszczeniem Strony o toczącym się postępowaniu, a także o możliwości składania przez Strony uwag i wniosków.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 2 w oparciu o art. 64 ust. 3, 4 oraz art. 78 ust. 1 pkt 2 oraz ust. 4 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 2021 poz. 2373 ze zm.) pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 10.12.2020 r., zwrócono się do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny pismem znak ON.NS.9011.8.86.2020 z dnia 21.12.2020 r., stwierdził, iż pod względem higienicznym i zdrowotnym nie zachodzą przesłanki określone w art. 63 ust. 1 ww. ustawy do stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 4 i w oparciu o art. 64 ust. 3, 4 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 2021 poz. 2373 ze zm.) pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 10.12.2020 r., zwrócono się do Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Kole o opinię, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko. Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole pismem znak PO.ZZŚ.3.435.1.412.2020.PP z dnia 28.12.2020 r. (29.12.2020 r. data wpływu) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Teren planowanej inwestycji należy wyposażyć w sorbenty (takie jak sorbenty sypkie, rękawy, poduszki czy maty sorbentowe), właściwe w zakresie ilości i rodzaju do potencjalnego zagrożenia, mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych.
2. Do prac budowlanych należy dopuszczać tylko sprzęt sprawny technicznie – bez wycieków paliw i olejów.

3. W czasie prowadzenia prac należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia gruntu, neutralizując ewentualne zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.
4. W przypadku zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi, grunt ten należy niezwłocznie wybrać i przekazać upoważnionym do neutralizacji podmiotom.
5. Prace serwisowe pojazdów i maszyn, a także ich tankowanie należy wykonać w miejscach o utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni, wyposażonych w odpowiednie sorbenty, w odległości minimum 50 m od rzeki Warty, poza jej międzywalem.
6. Substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego (w tym paliwa, oleje, smary i farby) należy magazynować w odległości minimum 50 m od rzeki Warty, poza jej międzywalem, na utwardzonych szczelnych powierzchniach, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, w sposób zabezpieczający przed ich przewróceniem czy uszkodzeniem przez pojazdy i maszyny budowlane oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych.
7. Podczas prowadzonych prac w obrębie terasy zalewowej w międzywale Warty należy monitorować stan wód w rzece i prognozy jej przepływów, a w przypadku wystąpienia sytuacji powodziowej ewakuować materiały i sprzęt budowlany.
8. Należy zapobiec przedostaniem się do rzeki Warty odpadów powstałych w trakcie prac rozbiórkowych poprzez podwieszenie przed ich rozpoczęciem odpowiednich kurtyn ochronnych, po zakończeniu prac kurtyny wraz z materiałem z rozbiórki należy usunąć.
9. W przypadku wykonywania przewiertu lub przecisku pod korytem Warty ewentualna płuczka należy przekazać uprawnionemu podmiotowi do odzysku lub unieszkodliwienia.
10. Wpusty deszczowe należy wyposażyć w osadniki redukujące ilość zawiesiny ogólnej w wodach opadowych przed skierowaniem ich do odbiorników.

Powyższe warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W związku z tym, iż Wnioskodawca jest podmiotem zależnym od jednostki samorządu terytorialnego, w rozumieniu art. 24 m ust. 2 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2022 r. poz. 559) zgodnie z art. 64 ust. 1d 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.), pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 10.12.2020 r. zwrócono się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu o opinię/uzgodnienie, co do potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – co do zakresu raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 28.12.2020 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak WOO-II.4220.202.2020.ZP.1 dotyczące zakwalifikowania planowanego przedsięwzięcia do mogącego potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839) wraz z uwzględnieniem długości całego odcinka drogi krajowej nr 92, na którym przekrój to cztery pasy ruchu.

W związku z powyższym Prezydent Miasta Konina pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 30.12.2020 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do przedłożenia wyjaśnień przedstawionych w piśmie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Dnia 14.01.2021 r. do tut. Urzędu wpłynęły wyjaśnienia Pełnomocnika Inwestora, stanowiące odpowiedź na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony w Poznaniu, które Prezydent Miasta Konina pismem znak OŚ.6220.33.2020 w dniu 20.01.2021 r. przekazał do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem znak WOO-II.4220.202.2020.ZP.2 z dnia 14.01.2021 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia m.in.: z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, ochrony przyrody. W dniu 09.03.2021 r. do tut. Urzędu wpłynęły wyjaśnienia Pełnomocnika Inwestora, stanowiące odpowiedź na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Wobec powyższego Organ prowadzący postępowanie pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 18.03.2021 r. przekazał Organom opiniującym (Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Koninie Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie Zarząd Zlewni w Kole) ww. wyjaśnienia z prośbą o dołączenie materiałów do akt sprawy i o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie.

W dniu 23.03.2021 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie znak ON.NS.9011.8.31.2021

z dnia 22.03.2021 r., wyrażające opinię, iż pod względem higienicznym i zdrowotnym nie zachodzą przesłanki określone w art. 63 ust. 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. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.) do stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 06.04.2021 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni Kole znak PO.ZZŚ.3.435.1.412.2020.PP.2 z dnia 31.03.2021 r. informujące, iż Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole podtrzymuje stanowisko przedstawione w wydanej opinii znak PO.ZZŚ.3.435.1.412.2020.PP z dnia 28.12.2020 r., w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podanych warunków i wymagań, celem zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem znak WOO-II.4220.202.2020.ZP.5 z dnia 07.04.2021 r. ponownie wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia m.in.: z zakresu gospodarki wodno-ściekowej.

Dnia 04.05.2021 r. oraz dnia 27.05.2021 r. do tut. Urzędu wpłynęły wyjaśnienia Pełnomocnika Inwestora, stanowiące odpowiedź na wezwanie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu. Wobec powyższego Organ prowadzący postępowanie pismem znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 31.05.2021 r. przekazał Organom opiniującym (Państwowemu Powiatowemu Inspektorowi Sanitarnemu w Koninie Państwowemu Gospodarstwu Wodnemu Wody Polskie Zarząd Zlewni w Kole) ww. wyjaśnienia z prośbą o dołączenie materiałów do akt sprawy i o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie.

W dniu 11.06.2021 r. wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie znak ON.NS.9011.8.31.2021, wyrażające opinię, iż pod względem higienicznym i zdrowotnym nie zachodzą przesłanki określone w art. 63 ust. 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. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.) do stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 15.06.2021 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni Kole znak PO.ZZŚ.3.435.1.412.2020.PP.3 z dnia 14.06.2021 r. informujące, iż Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole podtrzymuje stanowisko przedstawione w wydanej opinii znak PO.ZZŚ.3.435.1.412.2020.PP z dnia 28.12.2020 r., w której nie stwierdził potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazując na konieczność określenia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach podanych warunków i wymagań, celem zapobieżenia negatywnemu oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem znak WOO-II.4220.202.2020.ZP.8 z dnia 16.06.2021 r. ponownie wezwał Pełnomocnika Inwestora o kopię dokumentacji hydrogeologicznej sporządzonej dla przedmiotowego przedsięwzięcia wraz z kopią decyzji zatwierdzającej właściwego organu administracji geologicznej.

Pełnomocnik Inwestora, pismami z dnia 01.07.2021 r. oraz z dnia 29.09.2021 r. zwrócił się do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu z prośbą o wydłużenie terminu złożenia ww. wyjaśnień.

W dniu 09.12.2021 r. Pełnomocnik Inwestora przedłożył Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu kopię dokumentacji hydrogeologicznej wraz z kopią decyzji zatwierdzającej przedmiotową dokumentację.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznania postanowieniem znak WOO-II.4220.202.2020.ZP.11 z dnia 24.01.2022 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie” nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe – osadniki i separatory.
2. Dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami awarii, zaprojektować i wykonać system zamykający odpływ w urządzeniach podczyszczających w miejscach wlotu do odbiorników.
3. Na obszarach, gdzie zwierciadło wody występuje płytko pod powierzchnią ziemi lub brak jest naturalnej warstwy izolacyjnej, zaprojektować i wykonać szczelny system kanalizacji deszczowej ujmujący wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi.

4. Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
5. Prace rozbiórkowe mostu na rzece Warcie przeprowadzić od 1 września do 15 kwietnia.
6. Pod rozbieranym mostem rozpiąć siatkę zabezpieczającą koryto rzeki oraz teren wokół niej przed spadającym gruzem rozbiórkowym.
7. Ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki.
8. Zachować i wykorzystać istniejące podpory mostów.
9. Wykonać betonowe korki na dnie wykopów zrealizowanych w trakcie prac związanych z remontem podpór mostu, celem odcięcia dopływu wody.
10. Zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych i postojów ciężkiego sprzętu, wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew oraz poza terenami o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 100 lat.
11. Wykonać szczelną izolację miejsc tankowania pojazdów i maszyn budowlanych od podłoża gruntowego.
12. Plac budowy wyposażyć w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
13. Zaplecze budowy wyposażyć w przenośne sanitariaty i zapewnić ich opróżnianie przez uprawniony podmiot.
14. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń.
15. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia przed emisją oparów.
16. Podczas prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do 1 listopada wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne w międzywalu Warty, po obu stronach placu budowy, na obu brzegach rzeki Warty oraz poprzecznie w stosunku do przebiegu doliny, jak i od strony koryta rzeki. Płotki wykonać z geotkaniny, o wysokości co najmniej 50 cm nad poziom gruntu z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Płotki wkopać w ziemię na głębokość minimum 10 cm. Montaż płotków herpetologicznych wykonać pod nadzorem przyrodniczym.
17. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
18. Przeprowadzić nasadzenia zastępcze drzew, w zamian za drzewa przeznaczone do usunięcia poza terenami leśnymi, z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków w stosunku: 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za

każde wycięte drzewo o obwodzie od 201 cm do 300 cm i 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm.

19. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularnie podlewać przez okres min. 3 lat.

20. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, i dalej pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

21. Prowadzić monitoring stanu wód podziemnych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia poprzez wykonanie co najmniej dwóch otworów obserwacyjnych (piezometrów) w miejscach nieizolowanych, na kierunku odpływu wód podziemnych z rejonu mostów, umożliwiające pobór próbek wody.

22. Zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń podczyszczających m.in. poprzez regularne przeglądy eksploatacyjne i usuwanie zgromadzonych zanieczyszczeń; odpady i osady z osadników przekazywać podmiotom uprawnionym do ich unieszkodliwienia.

Na podstawie art. 10 § 1 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 poz. 735 ze zm.) oraz art. 74 ust. 3 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) Prezydent Miasta Konina pismem OŚ.6220.33.2020 z dnia 25.01.2022 r. zawiadomił, poprzez obwieszczenie, Strony postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie” o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem w tym z opiniami wydanymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie.

W obwieszczeniu wskazano miejsce i czas do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także ostateczny termin zapoznania się z materiałami – do dnia 17.02.2022 r. Obwieszczenie wywieszono

na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Koninie oraz zamieszczono na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Koninie www.konin.pl w Biuletynie Informacji Publicznej.

W dniu 17.02.2022 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Inwestora dotyczące uwag do postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak WOO-II.4220.202.2020.ZP.11 z dnia 24.01.2022 r. Wnioskodawca wnosi o zmianę zapisów pkt 8 ww. postanowienia brzmiącego: „Zachować i wykorzystać istniejące podpory mostów” na „Zachować i wykorzystać istniejące fundamenty podpór mostowych.” Uzasadniając to tym, iż przedstawiony zapis przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu jest niezgodny z projektowanymi rozwiązaniami (zostaną zachowane i wykorzystane dolne fragmenty podpór mostowych – fundamenty, natomiast górne części – filary i oszczepy zostaną rozebrane) oraz wnioskowanymi rozwiązaniami opisanymi w karcie informacyjnej przedsięwzięcia (m.in. strona 29 KIP – „zakres prac budowlanych obejmuje w szczególności: rozbiórkę ustroju nośnego obiektu wraz z górną częścią podpór, rekonstrukcję górnych części podpór”, str. 30 KIP „rozbiórce ulegną również fragmenty istniejących podpór”. W związku z powyższym, Organ prowadzący postępowanie pismami znak OŚ.6220.33.2020 z dnia 21.02.2022 r. oraz 01.03.2022 r. przekazał uwagi złożone przez Inwestora Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznania postanowieniem znak WOO-II.4220.48.2022.ZP.1 z dnia 18.03.2022 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia pn. „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie” nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, i wskazał na konieczność uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach następujących warunków i wymagań:

1. Zaprojektować i wykonać urządzenia podczyszczające wody opadowe i roztopowe – osadniki i separatory.
2. Dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami awarii, zaprojektować i wykonać system zamykający odpływ w urządzeniach podczyszczających w miejscach wlotu do odbiorników.
3. Na obszarach, gdzie zwierciadło wody występuje płytko pod powierzchnią ziemi lub brak jest naturalnej warstwy izolacyjnej, zaprojektować i wykonać szczelny system kanalizacji deszczowej ujmujący wody opadowe i roztopowe z nawierzchni drogi.

4. Prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
5. Prace rozbiórkowe mostu na rzece Warcie przeprowadzić od 1 września do 15 kwietnia.
6. Pod rozbieranym mostem rozpiąć siatkę zabezpieczającą koryto rzeki oraz teren wokół niej przed spadającym gruzem rozbiórkowym.
7. Ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki.
8. Zachować i wykorzystać istniejące fundamenty podpór mostów.
9. Wykonać betonowe korki na dnie wykopów zrealizowanych w trakcie prac związanych z remontem podpór mostu, celem odcięcia dopływu wody.
10. Zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych i postojów ciężkiego sprzętu, wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew oraz poza terenami o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 100 lat.
11. Wykonać szczelną izolację miejsc tankowania pojazdów i maszyn budowlanych od podłoża gruntowego.
12. Plac budowy wyposażać w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
13. Zaplecze budowy wyposażać w przenośne sanitariaty i zapewnić ich opróżnianie przez uprawniony podmiot.
14. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń.
15. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia przed emisją oparów.
16. Podczas prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do 1 listopada wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne w międzywalu Warty, po obu stronach placu budowy, na obu brzegach rzeki Warty oraz poprzecznie w stosunku do przebiegu doliny, jak i od strony koryta rzeki. Płotki wykonać z geotkaniny, o wysokości co najmniej 50 cm nad poziom gruntu z przewieszką w górnej części o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót. Płotki wkopać w ziemię na głębokość minimum 10 cm. Montaż płotków herpetologicznych wykonać pod nadzorem przyrodniczym.
17. Wycinkę drzew i krzewów przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
18. Przeprowadzić nasadzenia zastępcze drzew, w zamian za drzewa przeznaczone do usunięcia poza terenami leśnymi, z wykorzystaniem drzew rodzimych gatunków w stosunku: 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 cm do 200 cm, 1:3 za

każde wycięte drzewo o obwodzie od 201 cm do 300 cm i 1:4 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 300 cm.

19. Do sadzenia zastosować w pierwszej kolejności młode osobniki drzew pochodzące z odnowień naturalnych występujące w obrębie terenu objętego postępowaniem. W przypadku ich braku zastosować prawidłowo wyprodukowany materiał szkółkarski drzew: właściwie uformowanych, o wyprowadzonej koronie i prostym pniu oraz proporcjonalnej bryle korzeniowej. Nasadzenia pielęgnować i regularnie podlewać przez okres min. 3 lat.

20. Prowadzić monitoring udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, i dalej pielęgnować i regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

21. Prowadzić monitoring stanu wód podziemnych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia poprzez wykonanie co najmniej dwóch otworów obserwacyjnych (piezometrów) w miejscach nieizolowanych, na kierunku odpływu wód podziemnych z rejonu mostów, umożliwiające pobór próbek wody.

22. Zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń podczyszczających m.in. poprzez regularne przeglądy eksploatacyjne i usuwanie zgromadzonych zanieczyszczeń; odpady i osady z osadników przekazywać podmiotom uprawnionym do ich unieszkodliwienia.

Powyższe warunki zostały uwzględnione w sentencji niniejszej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Wobec powyższego, analizując obszerne dane w karcie informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnieniach, a także biorąc pod uwagę opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie oraz Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni w Kole, Prezydent Miasta Konina w niniejszej decyzji, odstąpił od konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko dla przedmiotowej inwestycji.

Biorąc pod uwagę kryteria wymienione w art. 63 ust. 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. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.), przeanalizowano: rodzaj, skalę i charakter przedsięwzięcia, zakres robót związanych z jego realizacją, wielkość zajmowanego terenu, prawdopodobieństwo, czas trwania, zasięg oddziaływania, możliwości ograniczenia oddziaływania oraz odwracalność oddziaływania,

powiązania z innymi przedsięwzięciami, a także wykorzystanie zasobów naturalnych, różnorodność biologiczną, emisję i uciążliwości związane z eksploatacją przedsięwzięcia, gęstość zaludnienia wokół przedsięwzięcia oraz usytuowanie przedsięwzięcia względem obszarów wymagających specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w tym obszarów Natura 2000.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. a i pkt 3 lit. a 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie obiektów mostowych w ciągu istniejącego przebiegu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie o przekroju dwujezdniowym, tj.: dwóch wiaduktów nad ul. Wiejską, przebudowę jednego i remont drugiego mostu nad rzeką Wartą oraz przebudowę dwóch wiaduktów nad ul. Wał Tarejwy. Planowana inwestycja spowoduje konieczność rozbiórki pięciu obiektów mostowych. Wnioskodawca przewiduje ponadto: wykonanie nowej nawierzchni bitumicznej jezdni drogi krajowej nr 92 (ul. Warszawska), jezdni drogi powiatowej nr 6077P (ul. Grunwaldzka) oraz jezdni drogi gminnej nr 880652P (ul. Wiejska); budowę ścieżki pieszo-rowerowej po wschodniej stronie Trasy Warszawskiej; przebudowę i zabezpieczenie kolidujących urządzeń obcych w tym przebudowę ciepłociągu wraz z konstrukcją wsporczą; wycinkę drzew i krzewów. Planowany do przebudowy odcinek drogi posiada długość ok. 0,58 km. Odwodnienie powierzchni jezdni odbywać się będzie za pomocą kanalizacji deszczowej poprzez spadki podłużne i poprzeczne.

Przedsięwzięcie ma na celu przede wszystkim poprawienie stanu technicznego obiektów mostowych. Budowa ścieżki pieszo-rowerowej polepszy warunki komunikacyjne rowerzystów i pieszych oraz poprzez segregację ruchu samochodowego i pieszo-rowerowego przyczyni się do zwiększenia bezpieczeństwa ruchu na tym odcinku.

W ramach przedsięwzięcia projektuje się drogę krajową dwujezdniową o nawierzchni bitumicznej o szerokości jednej jezdni 7,0 m (6,0 m na obiekcie remontowanym) oraz:

- klasie drogi: GP,
- kategorii ruchu: KR5,
- przekroju poprzecznym 2x2.

Ze względu na ograniczenia terenowe oraz konieczność zabezpieczenia

uskoków terenu w obrębie drogi Wnioskodawca przewiduje wykonanie konstrukcji utrzymujących nasypy w formie gruntu zbrojonego. Ściany oporowe w technologii gruntu zbrojonego z pasów lub siatek stalowych lub tworzywowych na fundamentach betonowych składać się będą z paneli lub bloczków elewacyjnych oraz samostatecznego bloku gruntu nasypowego, układanego w kolejnych warstwach w geosiatkach.

Most wschodni nad Wartą jest obiektem czteroprzęsłowym, swobodnie podpartym, o ustroju nośnym kratownicowym. Ze względu na niedostateczny stan techniczny przęsła zostanie on rozebrany przy zachowaniu istniejących fundamentów podpór i ich wzmocnieniu oraz dostosowaniu do projektowanych elementów, a następnie wykonany zostanie nowy ustrój nośny ze stali konstrukcyjnej i żelbetu. Ilość przęseł oraz ich długość (140 m) pozostanie bez zmian, szerokość całkowita przęsła wyniesie max. 16 m.

Zachodni obiekt czteroprzęsłowy jest swobodnie oparty o ustrój nośny z dźwigarów żelbetowych, sprężonych, kablobetonowych typu WBS połączonych żelbetową monolityczną płytą pomostową. W obiekcie tym przeprowadzony zostanie remont przęsła oraz podpór wraz z przywróceniem ich nośności i dostosowaniu gabarytów do projektowanych elementów; wymieniona zostanie płyta pomostowa wraz z elementami wyposażenia. Most ten ma długość 140 m oraz szerokość max. 13 m.

Władukty nad ul. Wiejską oraz nad ul. Wał Tarejwy to obiekty trójprzęsłowe o budowie płytowo-belkowej, żelbetowej, położone na 7 żelbetowych dźwigarach z przyczółkami żelbetowymi. W ramach przedsięwzięcia powstaną obiekty jednoprzęsłowe o konstrukcji belkowo – płytowej.

W istniejącym stanie sieć ciepłownicza usytuowana jest ponad korytem rzeki i przebiega równolegle do zachodniego ustroju nośnego mostu. Ciepłociągi oparte są na stalowych wspornikach, przytwierdzonych do żelbetowych korpusów podpór mostu. Przy przyczółku północnym sieć załamuje się i przechodzi wzdłuż korpusu przyczółka, pod ustrojami nośnymi nitki wschodniej i zachodniej i dalej po kolejnym załamaniu kieruje się na północ, w stronę ul. Wiejskiej, równolegle do nasypu drogi krajowej nr 92. Przebudowa ciepłociągu polegać będzie na wymianie istniejącej sieci na nową i zostanie oparta na istniejących, rozbudowanych podporach mostu wschodniego.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit c 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) ustalono, że realizacja

przedsięwzięcia będzie wiązać się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców, takich jak: woda, kruszywa, masy bitumiczne, kostka brukowa, beton, stal oraz paliwa.

Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji.

W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. c, lit. d i lit. g 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, zarówno w fazie realizacji jak i eksploatacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się krótkotrwałej i odwracalnej emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urzędzeń i pojazdów obsługujących budowę. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie nałożono warunek, aby prace wykonawcze w rejonie terenów podlegających ochronie akustycznej prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia źródłem emisji hałasu do środowiska będzie ruch pojazdów poruszających się po drodze. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia prognozowane natężenie ruchu pojazdów na drodze dla roku 2032 wyniesie 11145 pojazdów na dobę, w tym 317 pojazdów/godzinę w porze dnia i 62 pojazdy/godzinę w porze nocy, przy udziale pojazdów ciężkich odpowiednio 14,63% i 34,26%. Prędkość dopuszczalna na przedmiotowym odcinku wynosi 70 km/h. W kontekście art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. h oraz art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. a 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) ustalono, że tereny zabudowy mieszkaniowej położone są poniżej przebiegu drogi.

W przedłożonej karcie informacyjnej przedsięwzięcia zawarto pełną analizę akustyczną uwzględniającą prognozę i strukturę ruchu oraz prędkość pojazdów, a także ukształtowanie terenu, rodzaj nawierzchni oraz inne istotne czynniki wpływające na wielkość emisji hałasu. Biorąc pod uwagę powyższe, nie przewiduje się przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu na terenach podlegających ochronie akustycznej, określonych w rozporządzeniu Ministra

Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r. poz. 112).

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. d i lit. g 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) stwierdzono, że realizacja przedsięwzięcia wiązać się będzie z krótkotrwałą emisją substancji do powietrza. Emisja związana będzie z prowadzeniem robót ziemnych oraz z przemieszczaniem mas ziemnych. Źródłem emisji substancji do powietrza będą również procesy spalania paliw w silnikach maszyn i urządzeń pracujących na placu budowy. Wobec faktu, że emisje te będą miały charakter miejscowy i okresowy, a także ustaną po zakończeniu prac budowlanych uznano je za pomijalne. Celem zmniejszenia uciążliwości w tym aspekcie Wnioskodawca wskazał, iż będzie stosował w miarę możliwości gotowe mieszanki, a materiały przewożone będą w sposób ograniczający emisję. Mając na względzie powyższe, w niniejszej decyzji określono warunki minimalizujące wpływ realizacji przedsięwzięcia na powietrze.

W karcie informacyjnej przedsięwzięcia zawarto analizę emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie funkcjonowania drogi i przedstawiono jej wyniki w odniesieniu do wartości dopuszczalnych dla tlenków azotu, pyłów PM10 oraz PM2,5. Mając na uwadze rodzaj planowanego przedsięwzięcia oraz przedstawione wyniki analizy stwierdzono, że poziom maksymalnych stężeń emitowanych zanieczyszczeń nie będzie przekraczał dopuszczalnych wartości odniesienia poza pasem drogowym.

Na przebiegu planowanego układu drogowego dominują piaski rzeczne tarasów zalewowych i nadzalewowych o niewielkiej miąższości łącznej do 4 m występujące na marglach, opokach, wapieniach i piaskowcach. Zgodnie z Mapą Podziału Hydrograficznego Polski obszar inwestycji leży w Dorzeczu Warty, w zlewni tej rzeki i jej dopływów – Powy i Topca. Teren inwestycji przecina rzekę Wartę. Szerokość koryta Warty w miejscu prowadzonych prac wynosi ok. 60 m. W odległości ok. 60 m na wschód od terenu inwestycji do Warty uchodzi Kanał Topiec (nazywany na niektórych mapach Kanałem Głównym). Na kanale tym powstał zbiornik retencyjny o powierzchni ok 4,9 ha.

W obszarze inwestycji, zgodnie z odczytem z mapy hydrograficznej w skali 1: 50 000, wody podziemne pierwszego poziomu występują na głębokości poniżej 1 p.p.t., a w obrębie terasy zalewowej Warty powyżej tej głębokości. Teren inwestycji zajmujący terasę zalewową, mieszczącą się między istniejącymi wałami

przeciwpowodziowymi znajduje się w zasięgu terenów o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi wynoszącym 1% – raz na 100 lat (<http://mapy.isok.gov.pl/imap/>). Ponadto obszar inwestycji znajduje się w granicach złoża wody termalnej Konin GT-1 i w strefie ochronnej ujęcia wód podziemnych „Kurów” w Koninie.

W § 2 pkt 11 rozporządzenia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 2 września 2015 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wód podziemnych „Kurów” w Koninie wskazano, że dla przedmiotowego terenu zabronione jest między innymi lokalizowanie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko w rozumieniu przepisów odrębnych, dla których dokumentacja hydrogeologiczna, wykazała możliwość wystąpienia negatywnego oddziaływania na wody podziemne. Wnioskodawca uzyskał od Prezydenta Miasta Konina decyzję nr 6 z dnia 17 września 2021 r., znak: OŚ.6530.8.2021 zatwierdzającą „Projekt robót geologicznych dla ustalenia warunków hydrogeologicznych dla inwestycji: Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”, w tym dokumentację hydrogeologiczną, określającą warunki hydrogeologiczne w związku z zamierzonym wykonywaniem przedsięwzięć mogących negatywnie oddziaływać na wody podziemne, w tym powodować zanieczyszczenie.

Dokumentacja ta powstała w oparciu o wyniki pochodzące z 2 nowych otworów hydrogeologicznych oraz 16 archiwalnych otworów geologiczno – inżynierskich. Nowe otwory zostały wykonane do głębokości 5,8 m p.p.t. oraz 13 m p.p.t w lokalizacjach wskazanych w ww. dokumentacji. Zasilanie pierwszego poziomu wodonośnego na rozpatrywanym obszarze odbywa się poprzez bezpośrednią infiltrację opadów atmosferycznych. Przeprowadzone analizy chemiczne wykazały, że wody gruntowe posiadają III klasę jakości, czyli zakwalifikować je można do wód o zadowalającym stanie chemicznym. Skład chemiczny uwarunkowany jest czynnikami naturalnymi i antropogenicznymi i wynika głównie ze sposobu zagospodarowania terenu. Z przedstawionej dokumentacji wynika, iż przedsięwzięcie nie będzie miało istotnego wpływu na stosunki wodno – gruntowe na etapie budowy (potencjalnie największe znaczenie będzie miało na pierwszy poziom wód podziemnych).

W dokumentacji wskazano na wykonanie sieci monitoringu wpływu przedsięwzięcia na etapie eksploatacji na wody gruntowe w procesie długofalowym. Badania kontrolne winny objąć oznaczenia następujących wskaźników jakości wód podziemnych:

1. wskaźniki fizyczne: przewodność elektrolityczna, odczyn pH;
2. wskaźniki nieorganiczne: chlorki, siarczany, magnez, wapń, azotany, amoniak, fluorki, żelazo, mangan;
3. mikroelementy: ołów, kadm, cynk, chrom ogólny, kobalt;
4. wskaźniki organiczne: suma benzyn, suma oleju mineralnego, suma BTEX, beznzen, toluen, etylobenzen, ksyleny,

i być wykonane w rejonach aktualnie zbadanego tła hydrogeochemicznego, aby dokonać dalszych porównań jakości wody w odniesieniu do obecnego stanu. W tym celu wskazuje się na założenie piezometrów. Wskazano również na rozważenie prowadzenia monitoringu wód podziemnych w wybranych rejonach najniżej położonych w stosunku do trasy drogi, ze względu na spływ powierzchniowy zanieczyszczeń, a także w miejscach, gdzie eksploatowany poziom wodonośny nie posiada izolacji i jest bezpośrednio narażony na migracje zanieczyszczeń z powierzchni ziemi, a także na prowadzenie monitoringu wód odciekowych pochodzących z odwodnienia drogi na wlotach odwodnienia do cieków lub gruntu. Uwzględniając zapisy przedstawionej dokumentacji hydrogeologicznej, w niniejszej decyzji określono warunek wykonania dwóch otworów obserwacyjnych – piezometrów i prowadzenia monitoringu stanu wód podziemnych.

Wnioskodawca przewiduje wykonanie nowych nasypów. Ze względu na ograniczenia terenowe oraz konieczność zabezpieczenia uskoków terenu w obrębie inwestycji projektowane jest wykonanie konstrukcji utrzymujących nasypy w formie gruntu zbrojonego. 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”.

W celu ograniczenia zakresu prac ziemnych w obrębie doliny Warty (wzmocnienie podpór istniejących mostów) projektuje się wykonanie prac w obudowie ze ścianek szczelnych. Powyższe umożliwi bezpieczne prowadzenie robót i ograniczenie ingerencji w koryto Warty (w obrębie koryta znajdują się po dwie podpory dla każdego z mostów ułożone w pary znajdujące się jednej linii, równoległe do biegu rzeki) i jego terasy zalewowej do niezbędnego minimum. Przęsła docelowych obiektów, o ile to będzie możliwe, przewidziane zostały częściowo z elementów prefabrykowanych, co przyczyni się do skrócenia czasu ich budowy. W bezpośrednim sąsiedztwie podpór pośrednich projektuje się również odtworzenie umocnienia dna rzeki - wykonanie narzutu z grubego kamienia. Nie przewiduje się ingerencji w brzeg rzeki.

W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, zachowane zostaną fundamenty podpór istniejących mostów, co zostało

wskazane jako warunek realizacji przedsięwzięcia, a prace w ich obrębie polegać będą na dostosowaniu do nowych przęseł mostów (tam gdzie będą wymieniane), przywróceniu im pierwotnej nośności oraz wykonaniu umocnienia w ich sąsiedztwie w postaci narzutu z grubego kamienia.

Realizacja inwestycji będzie się wiązała z koniecznością odwadniania wykopów, w szczególności związanych z remontem podpór istniejących mostów. Wszelkie roboty (w tym odwadnianie wykopów) związane z podporami prowadzone będą wewnątrz zamkniętego ściankami szczelnymi obszaru, co pozwoli na wydzielenie i ograniczenie tej strefy do minimum. W związku z powyższym przewiduje się brak istotnego wpływu prowadzonych prac na poziom i stan wód gruntowych i powierzchniowych. W celu zabezpieczenia terenu, po obwodzie remontowanych podpór, zamontowane zostaną szczelne ścianki zabezpieczające teren prac i ewentualne wykopy i zmniejszające zakres robót ziemnych. W celu odcięcia dopływu wody wykonane zostaną betonowe korki na dnie wykopów. Powyższe rozwiązanie zostało określone w niniejszej decyzji jako warunki realizacji przedsięwzięcia. Po skończonym betonowaniu korków oraz związaniu betonu wody pozostałe w przestrzeniach ograniczonych ściankami szczelnymi zostaną wypompowane. Następnie wewnątrz ścianek szczelnych wykonane zostaną niezbędne prace przywracające podporom pierwotną nośność. Jednorazowemu wypompowaniu podlegać będzie jedynie niewielka ilość wody, która zgromadzi się wewnątrz ścianek szczelnych jeszcze przed zabetonowaniem korków. Planuje się odprowadzenie wypompowanej wody na teren budowy. Z uwagi na niewielką ilość pompowanej wody, a także zawartość w niej wyłącznie substancji mineralnych nie nastąpi przekroczenie dopuszczalnych wskaźników zanieczyszczeń określonych zgodnie z rozporządzeniem Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019 poz. 1311). W związku z powyższym nie wystąpi więc konieczność ich podczyszczania przed odprowadzeniem do środowiska. Sposób realizacji prac przy podporach mostów w stalowych ściankach szczelnych zminimalizuje również ilość koniecznych robót ziemnych oraz spowoduje brak wpływu na środowisko gruntowo-wodne w rejonie inwestycji. Pozostałe elementy obiektów mostowych realizowane będą metodą na mokro w deskowaniach i z wykorzystaniem elementów prefabrykowanych realizowanych w zakładach prefabrykacji poza terenem inwestycji.

Odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. g 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne. Do prowadzenia prac będzie wykorzystywany sprzęt sprawny technicznie, na terenie placu budowy nie będą myte pojazdy, a w przypadku ich tankowania, czynności te wykonane będą w miejscach szczelnie zaizolowanych od podłoża gruntowego. Teren budowy wyposażony zostanie w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie będą zneutralizowane. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia zaplecze budowy zostanie zlokalizowane poza obszarami szczególnego zagrożenia ryzykiem powodziowym. Ścieki bytowe powstające w związku z funkcjonowaniem zaplecza budowy będą gromadzone w szczelnych, przenośnych sanitariatach obsługiwanych przez uprawniony podmiot. Mając na uwadze powyższe, nałożono w niniejszej decyzji szereg odpowiednich warunków, celem ochrony środowiska gruntowo-wodnego na etapie realizacji przedsięwzięcia.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach jednolitych częściach wód podziemnych nr 62 i 71 o europejskim kodzie PLGW600062 i PLGW600071, położonych w regionie wodnym Warty. Ocena stanu ilościowego tych JCWPd według „Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” (Dz. U. z 2016 r. poz. 1967)” jest dobra, stan chemiczny JCWPd nr 62 oceniono jako słaby, a nr 71 jako dobry. Obie JCWPd są zagrożone ryzykiem nieosiągnięcia celów środowiskowych.

Teren inwestycji znajduje się w granicach trzech Jednolitych Części Wód Powierzchniowych (JCWP):

- RW600021183519 „Warta od Topca do Powy”. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, której stan oceniono w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry jako zły i która jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.
- RW600023183529 „Powa”. Stanowi ona naturalną część wód, której stan oceniono w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry jako zły i która jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.
- RW600023183512 „Topiec”. Stanowi ona silnie zmienioną część wód, której stan oceniono w Planie Gospodarowania Wodami na Obszarze Dorzecza Odry jako zły i która jest zagrożona nieosiągnięciem celów środowiskowych.

Przy uwzględnieniu planowanych rozwiązań technicznych i technologicznych, w szczególności dotyczących gospodarki wodno-ściekowej i gospodarki odpadami, a także robót ziemnych i fundamentowych stwierdzono,

że realizacja i eksploatacja planowanego przedsięwzięcia nie wpłynie znacząco negatywnie zarówno na stan wód powierzchniowych, jak i podziemnych. Ponadto stwierdza się brak możliwości znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód i nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, stwarzającego zagrożenie dla realizacji celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.), a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry”.

Obecnie odwodnienie mostów na rzeką Wartą realizowane jest poprzez zrzut rurami spustowymi pod obiekt. Na podstawie obliczeń wskazano, że dla roku 2032 stężenie zawiesiny ogólnej w wodach opadowych i roztopowych z analizowanej drogi, dla prognozowanego natężenia ruchu wyniesie 188,4 mg/l. Stężenie substancji ropopochodnych, na podstawie dostępnych danych, nie będzie przekraczać normatywnego stężenia 15 mg/l. Uwzględniając powyższe, Wnioskodawca przewiduje na odcinku od km 0+000 do km 0+238 odwodnienie nawierzchni dróg i mostów poprzez spadki podłużne i poprzeczne do wpustów drogowych i mostowych, i dalej kolektorami zbiorczymi do kanalizacji deszczowej w obrębie dojazdów do obiektów. Odprowadzenie wody z powierzchni izolowanych projektuje się za pomocą układu drenaży, z których woda sprowadzona zostanie do sączków mostowych i również ujęta w kolektory zbiorcze służące do odprowadzenia wody z nawierzchni. Z pozostałego odcinka drogi, od km 0+238 do km 0+575, wody opadowe i roztopowe odprowadzane będą do przydrożnego rowu drogowego. Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia oraz jej uzupełnień przed wylotem projektowanej kanalizacji deszczowej do rowu drogowego, który połączony jest ze zbiornikiem wyrównawczym, zastosowany zostanie osadnik. Końcowym odbiornikiem zrzutu ścieków będzie zbiornik wyrównawczy Nizina Konińska.

W dokumentacji hydrogeologicznej, przedstawionej w sprawie, zawarte zostały rozwiązania związane z zastosowaniem urządzeń podczyszczających tj. osadników i separatorów w miejscach szczególnie wrażliwych, a także z zastosowaniem na wlotach do odbiorników zasuw dla ochrony wód powierzchniowych przed skutkami awarii. Ponadto na obszarach, gdzie zwierciadło wody występuje płytko pod powierzchnią terenu oraz/lub na obszarach, gdzie występują warstwy utworów słabo przepuszczalnych ścieki opadowe powinno się ująć w szczelną kanalizację deszczową (szczelne rowy przydrożne). Wskazano także, aby zastosować izolacje podłoża gruntowego

poprzez wykorzystanie membrany nieprzepuszczalnej. Uwzględniając powyższe, nałożono warunki związane z koniecznością zastosowania osadników i separatorów oraz ich właściwą konserwacją.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. f 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) na podstawie danych zawartych w uzupełnieniu karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, iż 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 celu zabezpieczenia rzeki przed przedostaniem się do wody odpadów powstałych w trakcie prac rozbiórkowych przed ich rozpoczęciem podwieszane zostaną kurtyny, i w miarę potrzeb ustawione zostaną tymczasowe rusztowania zabezpieczające wraz z pomostami roboczymi. Ewentualne pomosty robocze zapewniać będą pracownikom swobodny dostęp do wyburzanego lub remontowanego elementu. Podczas rozbiórki, pod obiektami rozpięta zostanie siatka zabezpieczająca teren pod mostem oraz koryto rzeki przed spadającym gruzem. W czasie wykonywania robót zbierający się na powierzchni siatki gruz rozbiórkowy będzie na bieżąco usuwany. Wszelkie roboty rozbiórkowe i budowlane związane z podporami prowadzone będą wewnątrz wydzielonego, zamkniętego ściankami szczelnymi obszaru, co pozwoli na wykluczenie możliwości przedostawania się materiału do koryta Warty poza obszarem robót, a także umożliwi bardzo dokładne wybranie niepożądanych elementów rozbiórkowych z wnętrza przestrzeni ograniczonej ściankami. Powyższe zostało zawarte w niniejszej decyzji, jako warunki realizacji przedsięwzięcia.

Z uwagi na specyfikę przedsięwzięcia należy uznać, że na etapie eksploatacji droga nie będzie stanowić znaczącego źródła powstawania odpadów – wytwarzane będą m.in.: odpadowa masa roślinna, odpady powstałe w wyniku ewentualnych wypadków drogowych lub likwidacji awaryjnych rozlewów substancji oraz odpady z czyszczenia ulic. Odpady te będą gromadzone selektywnie i przekazywane do dalszego zagospodarowania.

Teren przedsięwzięcia sąsiaduje z chronionym założeniem urbanistycznym wpisanym do rejestru zabytków 7 kwietnia 1956 r. pod numerem 56/558, ale

realizacja przedsięwzięcia nie będzie wiązać się z ingerencją w ten obszar.

W związku z powyższym, w odniesieniu do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. a, lit. b, lit. c, lit. d, lit. f, lit. g, lit. h, lit. i, lit. j 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) nie przewiduje się negatywnego wpływu przedsięwzięcia na obszary wodno-błotne oraz inne obszary o płytkim zaleganiu wód podziemnych i obszary objęte ochroną, w tym strefy ochronne ujęć wód, a także na wody powierzchniowe. Ponadto przedsięwzięcie nie wpłynie negatywnie na obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe oraz archeologiczne, a także na obszary o dużej gęstości zaludnienia. Nie będzie także zlokalizowane na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego oraz na obszarach górskich. Biorąc pod uwagę przedstawione przez Wnioskodawcę analizy i założenia co do funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska.

Z uwagi na rodzaj, skalę oraz lokalizację planowanego przedsięwzięcia, odnosząc się do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. e 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) należy stwierdzić, że przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii oraz realizacji zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, ryzyko wystąpienia katastrofy budowlanej będzie ograniczone. Przedsięwzięcie nie zalicza się do kategorii zakładów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych, zgodnie z rozporządzeniem 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 przemysłowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 138). Ze względu na położenie geograficzne przedsięwzięcie nie jest zagrożone ryzykiem katastrofy naturalnej, w szczególności w wyniku wystąpienia: trzęsień ziemi, powodzi czy osuwisk. Przedsięwzięcie zostanie zaadaptowane do zmieniających się warunków klimatycznych i możliwych zdarzeń ekstremalnych poprzez planowane rozwiązania konstrukcyjno-budowlane. Uwzględniając rodzaj i skalę przedsięwzięcia należy stwierdzić, że przedsięwzięcie nie wpłynie znacząco na postępujące zmiany klimatu na etapie realizacji, eksploatacji i likwidacji. Przyjęte rozwiązania techniczne, w tym konstrukcja drogi i mostów oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu.

Biorąc pod uwagę rodzaj, skalę i lokalizację przedmiotowego przedsięwzięcia oraz przeprowadzoną analizę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w odniesieniu do zapisów art. 63 ust. 1 pkt 1 lit. b i pkt 3 lit. f 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.), nie przewiduje się powiązań, ani kumulowania oddziaływań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 lit. e ww. ustawy na podstawie przedstawionych materiałów stwierdzono, że teren przeznaczony pod przedsięwzięcie zlokalizowany jest na obszarze Natura 2000 - obszarze specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 i w odległości ok. 0,1 km od obszaru mającego znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009. Ponadto przedsięwzięcie znajduje się w ponadregionalnym korytarzu ekologicznym KPnC-22A „Dolina Warty”.

Planujący przedsięwzięcie wskazał na konieczność wycinki 338 drzew o obwodach do 286 cm i 1009 m² krzewów. Do wycinki przeznaczono drzewa głównie z gatunków: klon jesionolistny, jawor, robinia akacja. Wnioskodawca zadeklarował wycinkę klonów jesionolistnych i orzechów włoskich nie kolidujących z przedsięwzięciem i pierwotnie planowanymi do pozostawienia. Klony jesionolistne i orzech włoski są gatunkami obcymi i ekspansywnymi. Ich wycięcie będzie miało korzystny wpływ na biologiczną różnorodność rodzimej flory.

Obserwacje przyrodnicze prowadzono w okresie od czerwca do sierpnia 2020 r. Na drzewach przeznaczonych do wycinki nie stwierdzono obecności dziupli. Nie stwierdzono także na terenie przedsięwzięcia obecności chronionych gatunków roślin i grzybów. Do wycinki przeznaczono m. in. płat ok. 100 m² siedliska 91E0 łągi wierzbowe, topolowe, olszowe i jesionowe (*Salicetum albae*, *Populetum albae*, *Alnenion glutinoso-incanae*, olsy źródliskowe). Fragment ten stanowi ok. 5% powierzchni dwóch płatów siedliska 91E0 zinwentaryzowanych w sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia. Do wycinki przeznaczono jedynie zakrzewienia znajdujące się w tym siedlisku. Uwzględniając położenie fragmentu tego siedliska poza obszarem Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska oraz jego stosunkowo niewielką powierzchnię można wykluczyć znaczący negatywne oddziaływanie na obszar Natura 2000.

Celem ochrony ptaków lęgowych, w niniejszej decyzji nałożono warunek przeprowadzenia wycinki drzew i krzewów poza okresem lęgowym ptaków, który

dla większości gatunków przypada przeciętnie od 1 marca do 31 sierpnia. Drzewa stanowią bardzo istotny element ekosystemu pozytywnie kształtując lokalny klimat, absorbując zanieczyszczenia z powietrza, w tym metale ciężkie, oraz zwiększając retencję wód opadowych. Ponadto mają wielką wartość historyczną, kulturową. Każde drzewo to mikro-ekosystem z właściwą mu florą i fauną oraz biotą grzybów. W związku z powyższym ich wycinka ma negatywny wpływ na środowisko. W celu jego rekompensaty w pełni uzasadnione jest nałożenie obowiązku nasadzeń zastępczych. Kierując się zasadą wzrastającej wartości drzewa wraz z jego wiekiem nałożono warunek nasadzeń zastępczych w skali 1:1 za każde wycięte drzewo o obwodzie do 100 cm, 1:2 za każde wycięte drzewo o obwodzie od 101 do 200 cm i w skali 1:3 za każde wycięte drzewo o obwodzie powyżej 200 cm. Określono także warunek nasadzeń zastępczych krzewów na powierzchni co najmniej równej powierzchni krzewów przeznaczonych do wycinki. W celu zapewnienia jak najwyższej skuteczności nasadzeń nałożono warunki dotyczące jakości materiału do nasadzeń oraz prac pielęgnacyjnych. W pierwszej kolejności do nasadzeń powinny być wykorzystywane młode osobniki drzew pochodzące z odnowień, które stanowią bardzo dobry materiał odnowieniowy – są to osobniki najlepiej przystosowane do warunków, które panują w obrębie istniejącego zadrzewienia. Określono także obowiązek prowadzenia monitoringu udatności i trwałości nasadzeń zastępczych drzew, w okresie 3 lat od ich posadzenia - w 1, 2 i 3 roku. W przypadku stwierdzonego braku zachowania żywotności drzew lub krzewów, nasadzenia należy uzupełnić w stosunku 1:1 w następnym roku kalendarzowym, i pielęgnować oraz regularnie podlewać przez kolejne 3 lata.

Na moście nad Wartą wykazano obecność 28 gniazd oknówek *Delichon urbicum*, przy czym ich ilość wynika z częściowej inwentaryzacji, gdyż nie przeprowadzono badań przęseł nad rzeką Wartą. Zgodnie z publikacją Mikuska R., Stawarczyka T. 2014. Poradnik ornitologa. Wyd. FWIE. Kraków (str. 267) okres lęgowy oknówek przypada od 20 maja do końca sierpnia. Okres lęgowy rozumiany jest, jako przedział czasu od złożenia pierwszego jaja do uzyskania zdolności lotu przez młode. Nie obejmuje np. czasu dobierania się w pary czy budowania gniazd przez ptaki. W celu ochrony lęgów oknówek nałożono warunek prowadzenia prac rozbiórkowych mostu nad Wartą poza okresem liczącym od przylotu oknówek do kraju do czasu uzyskania zdolności lotu przez młode ptaki, tj. od 14 kwietnia do końca sierpnia. W opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu objęcie ochroną jedynie okresu lęgowego może być niewystarczające i nie zapewniać całej kolonii lęgowej, w

przypadku podjęcia prac rozbiórkowych tuż przed okresem lęgowym, znalezienie na czas siedlisk zastępczych. Po przebudowie mostu konstrukcja jego będzie podobna jak mostu obecnego, zatem dostępność odpowiednich miejsc do zakładania gniazd przez ptaki nie zmniejszy się. Przebudowywane wiadukty nad drogami nie są miejscem bytowania ptaków ani nietoperzy.

Celem ochrony płazów na etapie realizacji przedsięwzięcia nałożono warunek, aby podczas prac w okresie rozrodu i migracji płazów wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne. Okres migracji wiosennej i jesiennej większości gatunków płazów oraz ich okres rozrodu przypada od 15 lutego do końca października. Płotki należy wykonać z geotkaniny, powinny mieć wysokość, co najmniej 50 cm nad poziom gruntu i posiadać w górnej części przewieszkę o szerokości co najmniej 5 cm skierowaną w kierunku przeciwnym do terenu robót oraz powinny być wkopane w ziemię na głębokość minimum 10 cm. Płotki należy wykonać w międzywalu Warty po obu stronach placu budowy, na obu brzegach rzeki Warty oraz poprzecznie w stosunku do przebiegu doliny, jak i od strony koryta rzeki. Płotki należy wykonać pod nadzorem przyrodniczym.

Teren przy podporach pośrednich mostu na rzece Warcie wzmocniony zostanie narzutem z grubego kamienia. Nie przewiduje się ingerencji w brzegi rzeki, ani w znajdujące się w pobliżu wody zbiorniki wodne i tereny podmokłe w dolinie Warty. Po przebudowie mostu nie zmienią się jego parametry, a tym samym przedsięwzięcie nie wpłynie na drożność szlaków migracyjnych zwierząt. W związku z tym, że realizacja przedsięwzięcia będzie się wiązać ze zniszczeniem siedlisk ptaków gatunku objętego ochroną ścisłą, przed przystąpieniem do realizacji przedsięwzięcia należy wystąpić do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska lub Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska o stosowne odstąpienie od obowiązujących zakazów. Również w przypadku stwierdzenia obecności innych gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów należy uzyskać odstąpienie od zakazów wymienionych w art. 51 i 52 ustawy o ochronie przyrody (takich jak: niszczenie lub przenoszenie osobników chronionego gatunku, niszczenie siedlisk gatunków chronionych, gniazd).

Mając na względzie realizację przedsięwzięcia zgodnie z nałożonymi w niniejszej decyzji warunkami, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania inwestycji na środowisko przyrodnicze, w tym na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycję populacji występujących gatunków, w szczególności chronionych, rzadkich lub ginących gatunków roślin, zwierząt i grzybów oraz ich siedlisk. Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie także na obszary chronione, a w szczególności na siedliska przyrodnicze, gatunki roślin

i zwierząt oraz ich siedliska, dla których ochrony zostały wyznaczone obszary Natura 2000, a także nie spowoduje pogorszenia integralności obszarów Natura 2000 lub ich powiązania z innymi obszarami. Ponadto przedsięwzięcie nie spowoduje utraty i fragmentacji siedlisk oraz nie wpłynie na korytarze ekologiczne i funkcję ekosystemu.

Zgodnie z art. 63 ust. 1 pkt 3 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) przeanalizowano zasięg, wielkość i złożoność oddziaływania, jego prawdopodobieństwo, czas trwania, częstotliwość i odwracalność oraz możliwość powiązania z innymi przedsięwzięciami i ustalono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia nie pociągnie za sobą zagrożeń dla środowiska. Przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie transgranicznie oddziaływać na środowisko.

Na podstawie art. 10 § 1 i art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 poz. 735 ze zm.) oraz art. 74 ust. 3 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 2021 r. poz. 2373 ze zm.) Prezydent Miasta Konina pismem OŚ.6220.33.2020 z dnia 24.04.2022 r. zawiadomił, poprzez obwieszczenie, Strony postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia: „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie” o możliwości zapoznania się ze zgromadzonym materiałem w tym z opiniami wydanymi przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu, Dyrektora Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole oraz Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie.

W obwieszczeniu wskazano miejsce i czas do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także ostateczny termin zapoznania się z materiałami – do dnia 15.04.2022 r. Obwieszczenie wywieszono na tablicy ogłoszeń Urzędu Miejskiego w Koninie oraz zamieszczono na stronie internetowej Urzędu Miejskiego w Koninie www.konin.pl w Biuletynie Informacji Publicznej. W wyznaczonym terminie nie wpłynęły żadne uwagi.

W myśl art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba, że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Decyzje rozstrzygają sprawę, co do jej istoty w całości lub

w części albo w inny sposób kończą sprawę w danej instancji.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejszą decyzję przysługuje stronie odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego za pośrednictwem Prezydenta Miasta Konina w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

Zgodnie z art. 127a ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.) w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna. Powyższe oznacza, iż decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu oraz brak jest możliwości złożenia odwołania do organu wyższego stopnia i zaskarżenia decyzji do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego.

Nie jest możliwe skuteczne cofnięcie oświadczenia o zrzeczeniu się praw do wniesienia odwołania.



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

Załączniki:

Załącznik nr 1: Charakterystyka przedsięwzięcia – „Przebudowa obiektów mostowych w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”.

Otrzymują:

1. Pan Marcin Matysik – pełnomocnik
2. Strony postępowania administracyjnego - poprzez obwieszczenie na podstawie art. 74 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz oceny oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2021 r. poz. 2373 ze zm.) oraz art. 49 ustawy Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r. poz. 735 ze zm.)
3. a/a A.Sz.

Do wiadomości:

1. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu
ul. J. H. Dąbrowskiego 79, 60-529 Poznań (za pośrednictwem ePUAP)
2. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny
ul. Staszica 16, 62-500 Konin (za pośrednictwem ePUAP)
3. Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie
Zarząd Zlewni w Kole
ul. Prusa 3, 62-600 Koło (za pośrednictwem ePUAP)

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 szerokości 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 dowiązano 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 uskoków 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 przyobektowych.

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) Władukty

- Władukty nad ul. Wlejską

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 przyobiekтовых.

- Władukty 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 przyobektowych.

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

Agneszka Kucielewska
Agneszka Kucielewska
Zastępca Kierownika
Wydziału Ochrony Środowiska