

Prezydent Miasta Konina  
plac Wolności 1  
62-500 Konin

**Załącznik nr 1 do Decyzji nr 10 znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 10 sierpnia 2022 r.**

Charakterystyka przedsięwzięcia – „Przebudowa mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”.

Planowane przedsięwzięcie polega na przebudowie mostu nad zalewem rzeki Warty (Kanałem Ulgi) po stronie zachodniej, w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie. Inwestycja znajduje się na terenie zabudowanym i realizowana będzie na terenie działek nr 81 1/4 obręb Chorzeń w Koninie oraz nr 29 i 52/2 obręb Starówka w Koninie. Planowana droga przebiegać będzie po istniejącym śladzie, jedynie celem uniknięcia ingerencji w osobną konstrukcję ciepłociągu zlokalizowanego w odległości 34 cm od istniejącej konstrukcji mostu, zdecydowano się na przesunięcie osi konstrukcji o 91 cm w kierunku wschodnim. Łączna długość przebudowywanego odcinka (most z drogami dojazdowymi) to 337 m.

Istniejący most jest obiektem ośmioprzęsłowym. Schemat statyczny przęsła stanowi ruszt swobodnie podparty, z siedmiu prefabrykowanych dźwigarów sprężonych kablobetonowych typu WBS, połączonych poprzecznkami (dwie podporowe i jedna przęsłowa – w środku rozpiętości) oraz żelbetową płytą pomostu. Dwa środkowe przęsła stanowią ustrój ciągły dwuprzęsłowy, z prefabrykowanych dźwigarów typu WBS, przedłużonych nad podporą elementem monolitycznym. Na obiekcie mostowym znajduje się jezdnia jednokierunkowa, dwupasowa o nawierzchni bitumicznej o szerokości 6,53 m, oraz chodnik dla ruchu pieszego o szerokości 1,29 m.

Ze względu na konieczność dostosowania nowego ustroju nośnego do obowiązujących przepisów, ulegnie zmianie szerokość przęsła. Szerokość jezdni będzie wynosić 8,6 m (pasy ruchu 2 x 3,5 m + opaski 2 x 0,8 m). Obiekt będzie wyposażony w ciąg pieszy o szerokości użytkowej 1,5 m. Całkowita szerokość mostu wynosić będzie 11,79 m – jest to wartość większa o 2,00 m od szerokości istniejącego mostu wynoszącej 9,79 m.

W celu uniknięcia ingerencji w osobną konstrukcję ciepłociągu zlokalizowanego w odległości 34 cm od istniejącej konstrukcji mostu, zdecydowano się na przesunięcie osi konstrukcji o 91 cm w kierunku wschodnim. Determinuje to konieczność przebudowy podpór w celu osiowego oparcia przęsła. Spowoduje to również przesunięcie osi jezdni i konieczność przebudowania Trasy Warszawskiej na dojazdach. Nowa konstrukcja jezdni wykonana zostanie na podbudowie zasadniczej z warstwą ścieralną SMA 11.

Przeprowadzona analiza obciążeń istniejącego obiektu oraz nowej konstrukcji według bieżącego wariantu z której wynika, że w wyniku zastosowania konstrukcji cięższej od istniejącej, po doliczeniu obciążeń użytkowych określonych przepisami dla drogi klasy Gp, całkowite obciążenie podpór wzrośnie o 59% w stosunku do stanu istniejącego. Z tego względu na etapie koncepcji założono wzmocnienie posadowienia. Projekt zakłada rozbiórkę ustroju nośnego przęsła oraz przyczółków, oczepów filarów wraz z filarami i oczepem palowym. Zostanie wykonane wzmocnienie posadowienia konstrukcji poprzez wykonanie dodatkowych pali fundamentowych pod wszystkimi podporami oraz nowe oczepy filarów, filary i przyczółki oraz ustrój nośny przęsła. Zakłada się wykonanie przyczółków żelbetowych, masywnych z podwieszonymi skrzydłami natomiast podpory pośrednie stanowić będą filary żelbetowe o przekroju kołowym i średnicy 1,2 m. Konstrukcję nośną przęsła stanowić będzie ustrój ciągły z belek prefabrykowanych. Belki zespolone będą z żelbetową płytą grubości 24 cm i połączone nad podporami poprzecznymi żelbetowymi. Koncepcja zakłada zwiększenie wysokości istniejącego światła mostu pod obiektem jak również zachowanie niwelety drogi na istniejącym poziomie. Wody opadowe i roztopowe będą odprowadzane z obiektu tak jak w stanie istniejącym tj. poprzez wpusty w płycie ustroju nośnego, kolektorem odwodnieniowym podwieszonym do konstrukcji mostu do istniejącej kanalizacji deszczowej

Przebudowana zostanie infrastruktura techniczna kolidująca z docelowym zagospodarowaniem, z zachowaniem jej dotychczasowej sprawności i funkcji. Planowana inwestycja spowoduje konieczność rozbiórki istniejącego obiektu mostowego. Do rozbiórki przewidziano również elementy dróg i ulic takie jak:

- istniejące konstrukcje jezdni, chodnika, itp.,
- krawężniki, obrzeża i ławy betonowe,
- bariery ochronne, balustrady,
- oznakowanie pionowe,
- kolidujące i przebudowywane urządzenia infrastruktury technicznej.

Na etapie realizacji przedsięwzięcia będą powstawać odpady związane z charakterem prowadzonych prac budowlanych oraz odpady związane z bytowaniem pracowników budowy tj. odpady z budowy, remontów i przebudowy dróg, odpady opakowaniowe oraz niesegregowane odpady komunalne. Odpady powstające na etapie realizacji inwestycji będą segregowane i magazynowane selektywnie w wydzielonym miejscu, o szczelnym podłożu lub w oznaczonych pojemnikach, w sposób zabezpieczający przed ewentualnymi odciekami do gruntu i zapewniony zostanie ich regularny odbiór przez uprawnione podmioty posiadające odpowiednie zezwolenia na prowadzenie działalności w zakresie gospodarowania odpadami z uwzględnieniem zasad postępowania z odpadami niebezpiecznymi.

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.

Przedsięwzięcie wiązać się będzie z zajęciem dodatkowego terenu. Planujący przedsięwzięcie wskazał na konieczność wycinki 200 m<sup>2</sup> krzewów.

Wnioskodawca zadeklarował ponadto, że nie będzie dokonywał wycinki drzew, co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania.

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