

OŚ.6220.33.2021

Konin, 10 sierpień 2022 r.

Prezydent Miasta Konina
reprezentowany przez
Pana Romana Białka
BAK Sp. z o.o.
ul. Kościuszki 53
85-079 Bydgoszcz

DECYZJA NR 10

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 2022 poz. 1029 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 Romana Białka, reprezentującego firmę BAK Sp. z o.o. ul. Kościuszki 53 85-079 Bydgoszcz, działającego z upoważnienia Prezydenta Miasta Konina, z dnia 09 grudnia 2021 r.

ORZEKAM

- I. Uzgodnić środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, 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 do podczyszczenia wód opadowych i roztopowych.
 2. Zachować i wykorzystać istniejące posadowienie mostu (pale fundamentowe).
 3. Prace wykonawcze prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.

4. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń.
5. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia przed emisją oparów.
6. W okresach suszy teren placu budowy zraszać wodą.
7. Plac budowy wyposażyć w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
8. Zaplecze budowy zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Wykonać szczelną izolację miejsc tankowania pojazdów i maszyn budowlanych od podłoża gruntowego.
9. Substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego (w tym paliwa ciekłe, oleje, smary, farby, lakiery i rozpuszczalniki) należy magazynować w odległości minimum 100 m od Kanału Ulgi oraz minimum 25 m od terenów bagiennych, na utwardzonych, szczelnych powierzchniach, w szczelnych i oznakowanych zbiornikach/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.
10. Do prac budowlanych należy dopuszczać tylko sprzęt sprawny technicznie – bez wycieków paliw i olejów.
11. W czasie prowadzenia prac należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia wody i gruntu, neutralizując ewentualne zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego.
12. Okresowe bazy sprzętowe dla planowanej inwestycji należy zlokalizować w odległości minimum 50 m od Kanału Ulgi.
13. Tankowanie pojazdów i maszyn, a także ich serwis mogący spowodować zanieczyszczenie wody i gruntu należy wykonywać w miejscach o utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni, wyposażonych w odpowiednie sorbenty, w odległości minimum 50 m od Kanału Ulgi.
14. W przypadku zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi/niebezpiecznymi grunt ten należy niezwłocznie wybrać i przekazać upoważnionemu do neutralizacji podmiotowi.
15. Pod demontowanym mostem rozpiąć siatkę zabezpieczającą koryto rzeki oraz teren wokół niej przed spadającym gruzem rozbiórkowym.
16. Należy zapobiec przedostawaniu się do Kanału Ulgi substancji i materiałów używanych w trakcie prac budowlanych oraz odpadów powstałych w trakcie

- prac rozbiórkowych (m.in. poprzez zachowanie szczególnej ostrożności podczas stosowania farb, lakierów i rozpuszczalników oraz poprzez powieszenie odpowiedniej siatki i folii/plandeki ochronnej, które po zakończeniu prac należy wraz z materiałami z rozbiórki usunąć).
17. Odpady należy magazynować w sposób zapobiegający ich przedostawaniu się do wód powierzchniowych oraz zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem w wyniku infiltracji wód odciekowych z miejsc magazynowania, w szczelnych pojemnikach/kontenerach, a następnie w miarę potrzeby przekazywać podmiotowi uprawnionemu do odzysku, przetworzenia lub unieszkodliwienia.
 18. Podczas prowadzonych prac w obrębie terasy zalewowej Warty – Kanału Ulgi należy monitorować stan wód w rzece i prognozy jej przepływów, a w przypadku wystąpienia sytuacji powodziowej niezwłocznie ewakuować materiały (w tym substancje niebezpieczne dla środowiska wodnego) i sprzęt budowlany.
 19. Ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki.
 20. Wykonać betonowe korki na dnie wykopów zrealizowanych w trakcie prac związanych z remontem podpór mostu, celem odcięcia dopływu wody.
 21. Zaplecze budowy, w tym miejsca składowania materiałów budowlanych i postoju ciężkiego sprzętu, wyznaczyć poza obrysem rzutu koron drzew oraz poza terenami o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi raz na 100 lat.
 22. Prace rozbiórkowe mostu na rzece Warcie przeprowadzić od 1 września do 15 kwietnia.
 23. Podczas prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do 1 listopada wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne w międzywalu Kanału Ulgi, po obu stronach placu budowy, na obu brzegach kanału 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. Nie wycinać drzew w związku z realizacją przedsięwzięcia.
 25. Wycinkę krzewów ograniczyć do 200 m² i przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
 26. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący

drzewom i krzewom w szczególności:

- pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
- nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
- podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnaniem i przemarzaniem;
- nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.

27. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.

28. Zamontować pod obiektem mostowym sztuczne gniazda lub półki lęgowe dla oknówek.

29. Wody opadowe i roztopowe z projektowanego mostu należy odprowadzać do miejskiej kanalizacji deszczowej.

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 Roman Białek, reprezentujący firmę BAK Sp. z o.o. ul. Kościuszki 53 85-079 Bydgoszcz, działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Konina, wnioskiem z dnia 09 grudnia 2021 r. (10 grudnia 2021 r. data wpływu, uzupełnionym w dniu 27 stycznia 2022 r.) zwrócił się o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie. Inwestycja realizowana będzie na terenie działek nr 811/4 obręb Chorzeń w Koninie oraz nr 29 i 52/2 obręb Starówka w Koninie.

Według przedłożonych informacji, planowane przedsięwzięcie zgodnie z § 3 ust. 2 pkt 2, w związku z § 3 ust. 1 pkt 62 oraz 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 ze zm.), 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 2022 poz. 1029 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 2022 r. poz. 1029 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 2022 poz. 1029 ze zm.) pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 01 luty 2022 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 2022 r. poz. 1029 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 2022 poz. 1029 ze zm.) pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 01 luty 2022 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.9011.8.16.2022 z dnia 17 luty 2022 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 2022 poz. 1029 ze zm.) pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 01 luty 2022 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.3.435.43.2022.PP.2 z dnia 02 marca 2022 r. (03 marca 2022 r. data wpływu) wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, 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. Substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego (w tym paliwa ciekłe, oleje, smary, farby, lakiery i rozpuszczalniki) należy magazynować w odległości minimum 100 m od Kanału Ulgi oraz minimum 25 m od terenów bagiennych, na utwardzonych, szczelnych powierzchniach, w szczelnych i oznakowanych zbiornikach/pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie substancji w nich zawartych, w sposób zabezpieczający przed ich

przewróceniem czy uszkodzeniem przez pojazdy i maszyny oraz zabezpieczyć przed dostępem osób postronnych;

2. Teren planowanego przedsięwzięcia należy wyposażyć w sorbenty (takie jak sorbenty sypkie, rękawy, poduszki czy maty sorbentowe), właściwe w zakresie rodzaju i ilości do potencjalnego zagrożenia mogącego wystąpić w następstwie sytuacji awaryjnych;

3. Do prac budowlanych należy dopuszczać tylko sprzęt sprawny technicznie - bez wycieków paliw i olejów;

4. W czasie prowadzenia prac należy prowadzić stały monitoring stanu technicznego sprzętu oraz przypadków wystąpienia zanieczyszczenia wody i gruntu, neutralizując ewentualne zagrożenia dla środowiska gruntowo-wodnego;

5. Okresowe bazy sprzętowe dla planowanej inwestycji należy zlokalizować w odległości minimum 50 m od Kanału Ulgi;

6. Tankowanie pojazdów i maszyn, a także ich serwis mogący spowodować zanieczyszczenie wody i gruntu należy wykonywać w miejscach o utwardzonej i uszczelnionej nawierzchni, wyposażonych w odpowiednie sorbenty, w odległości minimum 50 m od Kanału Ulgi;

7. W przypadku zanieczyszczenia gruntu substancjami ropopochodnymi/niebezpiecznymi grunt ten należy niezwłocznie wybrać i przekazać upoważnionemu do neutralizacji podmiotowi;

8. Należy zapobiec przedostawaniu się do Kanału Ulgi substancji i materiałów używanych w trakcie prac budowlanych oraz odpadów powstałych w trakcie prac rozbiórkowych (m. in. poprzez zachowanie szczególnej ostrożności podczas stosowania farb, lakierów i rozpuszczalników oraz poprzez powieszenie odpowiedniej siatki i folii/plandeki ochronnej, które po zakończeniu prac należy wraz z materiałami z rozbiórki usunąć);

9. Odpady należy magazynować w sposób zapobiegający ich przedostawaniu się do wód powierzchniowych oraz zabezpieczający środowisko gruntowo-wodne przed zanieczyszczeniem w wyniku infiltracji wód odciekowych z miejsc magazynowania, w szczelnych pojemnikach/kontenerach, a następnie w miarę potrzeby przekazywać podmiotowi uprawnionemu do odzysku, przetworzenia lub unieszkodliwienia;

10. Podczas prowadzenia prac w obrębie terasy zalewowej Warty - Kanału Ulgi należy monitorować stan wód w rzece i prognozy jej przepływów, a w przypadku wystąpienia sytuacji powodziowej niezwłocznie ewakuować materiały (w tym substancje niebezpieczne dla środowiska gruntowo-wodnego) i sprzęt

budowlany;

11. Wody opadowe i roztopowe z projektowanego mostu należy odprowadzać do miejskiej kanalizacji deszczowej.

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 2022 r. poz. 1029 ze zm.), pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 01 luty 2022 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.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu pismem znak WOO-II.4220.22.2022.ZP.1 z dnia 17 lutego 2022 r. zwrócił się z prośbą o wezwanie Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej przedsięwzięcia m.in.: z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, ochrony przyrody. Wobec powyższego Prezydent Miasta Konina pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 21 lutego 2022 r. wezwał Pełnomocnika Inwestora do uzupełnienia karty informacyjnej w zakresie przedstawionym przez Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu.

W dniu 25 marca 2022 r. do tut. Urzędu wpłynęły wyjaśnienia Pełnomocnika Inwestora, stanowiące odpowiedź na wezwanie, które zostały przekazane pismem znak OŚ.6220.31.2021 w dniu 28 marca 2022 r. Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Organ prowadzący postępowanie pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 28 marca 2022 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 12 kwietnia 2022 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Koninie znak ON-NS.9011.8.16.2022 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) do stwierdzenia obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko oraz wykonania raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

W dniu 12 kwietnia 2022 r. do tut. Urzędu wpłynęło pismo Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie Zarząd Zlewni Kole znak PO.ZZŚ.3.435.43.2022.PP.3 z dnia 11 kwietnia 2022 r. informujące, iż Dyrektor Zarządu Zlewni Wód Polskich w Kole podtrzymuje stanowisko przedstawione w wydanej opinii znak PO.ZZŚ.3.435.43.2022.PP.2 z dnia 2 marca 2022 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 Poznania postanowieniem znak WOO-II.4220.22.2022.ZP.4 z dnia 25 maja 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 do podczyszczenia wód opadowych i roztopowych.
2. Zachować i wykorzystać istniejące podpory mostów.
3. Prace wykonawcze prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
4. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń.
5. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia przed emisją oparów.
6. W okresach suszy teren placu budowy zraszać wodą.
7. Plac budowy wyposażyć w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
8. Zaplecze budowy zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Wykonać szczelną izolację miejsc tankowania pojazdów i maszyn budowlanych od podłoża gruntowego.
9. Pod demontowanym mostem rozpiąć siatkę zabezpieczającą koryto rzeki oraz teren wokół niej przed spadającym gruzem rozbiórkowym.

10. Ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki.
11. Wykonać betonowe korki na dnie wykopów zrealizowanych w trakcie prac związanych z remontem podpór mostu, celem odcięcia dopływu wody.
12. 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.
13. Prace rozbiórkowe mostu na rzece Warcie przeprowadzić od 1 września do 15 kwietnia.
14. Podczas prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do 1 listopada wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne w międzywalu Kanału Ulgi, po obu stronach placu budowy, na obu brzegach kanału 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.
15. Nie wycinać drzew w związku z realizacją przedsięwzięcia.
16. Wycinkę krzewów ograniczyć do 200 m² i przeprowadzić od 1 września do końca lutego.
17. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:
 - pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
 - nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
 - podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychnieniem i przemarzaniem;
 - nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.
18. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.

19. Zamontować pod obiektem mostowym sztuczne gniazda lub półki lęgowe dla oknówek.

20. Zapewnić prawidłowe funkcjonowanie urządzeń podczyszczających m.in. poprzez regularne przeglądy eksploatacyjne i usuwanie zgromadzonych zanieczyszczeń; odpady i osady z osadników przekazywać podmiotom.

W dniach 30 maja 2022 r. oraz 06 czerwca 2022 r. do tut. Urzędu wpłynęły pisma Inwestora dotyczące uwag do postanowienia Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu znak WOO-II.4220.22.2022.ZP.4 z dnia 25 maja 2022 r. Wnioskodawca wnosi o zmianę zapisów pkt 2 ww. postanowienia brzmiącego: „Zachować i wykorzystać istniejące podpory mostów” 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 – pale fundamentowe, natomiast górne części podpór filarów i przyczółków oraz oczepy zostaną rozebrane).

Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia inwestycja wiąże się z rozbiórką istniejącej konstrukcji mostu i wykonaniem nowego obiektu. Rozbiórką zostanie objęty ustrój nośny 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. Wnioskodawca zakłada wykonanie przyczółków żelbetowych, masywnych z podwieszonymi skrzydłami natomiast podpory pośrednie stanowiąc będą filary żelbetowe o przekroju kołowym i średnicy 1,20 m. Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi w miejscach realizacji nowych podpór planowanego obiektu mostowego. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, zachowane zostaną lokalizacje istniejących podpór mostu, które zostaną poszerzone, co organ (Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu) nałożył jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Należy zauważyć, że pozostawienie zapisów postanowienia w takiej formie uniemożliwi realizację zadania ze względu na potwierdzony badaniami zły stan techniczny podpór istniejącego obiektu. W związku z powyższym, Organ prowadzący postępowanie pismem znak OŚ.6220.33.2021 z dnia 08 czerwca 2022 r. przekazał uwagi złożone przez Inwestora Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Poznaniu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznania postanowieniem

znak WOO-II.4220.143.2022.ZP.1 z dnia 24 czerwca 2022 r. wyraził opinię, że dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, 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 do podczyszczenia wód opadowych i roztopowych.
2. Zachować i wykorzystać istniejące posadowienie mostu (pale fundamentowe).
3. Prace wykonawcze prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00.
4. Materiały sypkie przewozić i magazynować w sposób ograniczający wtórną emisję zanieczyszczeń.
5. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenia przed emisją oparów.
6. W okresach suszy teren placu budowy zraszać wodą.
7. Plac budowy wyposażać w sorbenty, a wszelkie wycieki niezwłocznie neutralizować.
8. Zaplecze budowy zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego. Wykonać szczelną izolację miejsc tankowania pojazdów i maszyn budowlanych od podłoża gruntowego.
9. Pod demontowanym mostem rozpiąć siatkę zabezpieczającą koryto rzeki oraz teren wokół niej przed spadającym gruzem rozbiórkowym.
10. Ograniczyć do minimum ingerencję w koryto rzeki.
11. Wykonać betonowe korki na dnie wykopów zrealizowanych w trakcie prac związanych z remontem podpór mostu, celem odcięcia dopływu wody.
12. 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.
13. Prace rozbiórkowe mostu na rzece Warcie przeprowadzić od 1 września do 15 kwietnia.
14. Podczas prowadzenia prac w okresie od 15 lutego do 1 listopada wykonać tymczasowe płotki herpetologiczne w międzywalu Kanału Ulgi, po obu stronach placu budowy, na obu brzegach kanału 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.

15. Nie wycinać drzew w związku z realizacją przedsięwzięcia.

16. Wycinkę krzewów ograniczyć do 200 m² i przeprowadzić od 1 września do końca lutego.

17. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego prowadzone w obrębie bryły korzeniowej drzew i krzewów nieprzeznaczonych do wycinki, wykonywać w sposób jak najmniej szkodzący drzewom i krzewom w szczególności:

- pnie drzew narażonych na uszkodzenia na czas budowy właściwie zabezpieczyć uwzględniając konieczność zapewnienia dostępu do schronień oraz w sposób niepowodujący zniszczenia, uszkodzenia lub zabicia występujących tam gatunków roślin, zwierząt i grzybów;
- nie obsypywać ziemią pni drzew powyżej wysokości 0,2 m i krzewów powyżej wysokości 0,1 m, ponad pierwotny poziom terenu;
- podczas prac ziemnych zabezpieczyć systemy korzeniowe przed przesychaniem i przemarzaniem;
- nie niszczyć korzeni odpowiedzialnych za statykę drzewa.

18. Na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac, kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce; taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.

19. Zamontować pod obiektem mostowym sztuczne gniazda lub półki lęgowe dla oknówek.

20. 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 2022 r. poz. 1029 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) na podstawie karty informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, że 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 w mieście i gminie Konin. 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.

Zgodnie z treścią karty informacyjnej przedsięwzięcia, przedsięwzięcie wiąże się z rozbiórką istniejącej konstrukcji mostu i wykonaniu nowego obiektu. Rozbiórką objęty zostanie ustrój nośny 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. Wnioskodawca zakłada wykonanie przyczółków żelbetowych, masywnych z podwieszonymi skrzydłami natomiast podpory pośrednie stanowiąc będą filary żelbetowe o przekroju kołowym i średnicy 1,2 m. Konstrukcję nośną przęsła stanowiąc będzie ustrój ciągły z belek prefabrykowanych. Belki zespolone będą z żelbetową płytą grubości 24 cm i połączone nad podporami poprzecznikami żelbetowymi. Koncepcja zakłada zbliżoną do istniejącego wysokość światła mostu pod obiektem, jak również zachowanie niwelety drogi na istniejącym poziomie. 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 zostanie zwiększona o 2,0 m w stosunku do szerokości istniejącego mostu i wynosić będzie 11,79 m. Most będzie również dłuższy od istniejącego o 1,0 m. Planowane podpory będą mieć większy przekrój poziomy, ale nie zmieni się ich położenie. Nowa konstrukcja jezdni wykonana zostanie na podbudowie zasadniczej z warstwą ścieralną SMA 11.

Planowana droga przebiegać będzie po istniejącym śladzie, jedynie celem uniknięcia ingerencji w osobną konstrukcję ciepłociągu zlokalizowanego w odległości 34 cm od istniejącej konstrukcji mostu, Wnioskodawca wskazał, iż wykonane zostanie przesunięcie osi konstrukcji o 91 cm w kierunku wschodnim. Projektowany odcinek rozpoczyna się i kończy dowiązaniem sytuacyjnym do istniejącej jezdni drogi krajowej nr 92 (ul. Warszawska).

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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) ustalono, że realizacja przedsięwzięcia będzie wiązać się z zastosowaniem typowych dla tego rodzaju przedsięwzięć materiałów i surowców budowlanych, takich jak: gotowe wyroby stalowe i betonowe, masy mineralno – asfaltowe, kruszywo, piasek, żwir, kamień. Wykorzystane zostaną również energia elektryczna, paliwa oraz woda. Przęsła docelowych obiektów, o ile to będzie możliwe, przewidziane zostały częściowo z elementów prefabrykowanych, co przyczyni się do skrócenia czasu ich budowy.

W sąsiedztwie planowanego przedsięwzięcia znajdują się tereny zalewowe rzeki Warty oraz biura, magazyny, punkty usługowe, stadion miejski, oczyszczalnia ścieków. Jeden budynek mieszkalny znajduje się w odległości ok.

140 m od terenu przedsięwzięcia.

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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) stwierdzono, że realizacja planowanego przedsięwzięcia będzie wiązała się z oddziaływaniem na klimat akustyczny, przede wszystkim w fazie realizacji. Na etapie prac wykonawczych spodziewać należy się emisji hałasu do środowiska, której źródłem będzie praca urządzeń i pojazdów obsługujących budowę. Uwzględniając art. 63 ust. 1 pkt 3 lit. e ww. ustawy stwierdzono, że uciążliwości związane z realizacją przedsięwzięcia będą krótkookresowe i ustąpią po zakończeniu jego realizacji. Celem ograniczenia uciążliwości w tym zakresie, nałożono warunek, aby prace wykonawcze, prowadzić wyłącznie w porze dnia, rozumianej jako przedział czasu od godziny 6:00 do godziny 22:00. W porze dnia, z uwagi na znacznie większy poziom tła akustycznego, roboty ziemne i budowlane nie będą odczuwalne, jako uciążliwe.

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 2033 wyniesie 21692 pojazdów na dobę, w tym 19786 pojazdów w porze dnia (przy udziale pojazdów ciężkich 12,4%) oraz 1906 pojazdów w porze nocy (przy udziale pojazdów ciężkich 29,7%).

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, oraz odległość najbliższych terenów chronionych akustycznie, 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) w zakresie emisji hałasu pochodzącego od przedmiotowego przedsięwzięcia.

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 2022 r. poz. 1029 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, określono warunki realizacji przedsięwzięcia obejmujące ograniczenie emisji zanieczyszczeń podczas transportu materiałów budowlanych, a także celem ograniczenia pylenia na placu budowy w czasie suszy – okresowe zraszanie terenu placu budowy wodą.

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, tlenków węgla, pyłów PM10 i PM2,5, węglowodorów alifatycznych, węglowodorów aromatycznych i benzenu. 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.

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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) na podstawie danych zawartych w karcie informacyjnej przedsięwzięcia ustalono, iż 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 celu zabezpieczenia rzeki przed przedostaniem się do wody odpadów powstałych w trakcie prac rozbiórkowych przed ich rozpoczęciem podwieszono 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 rzeki 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.

W miejscu przebudowy mostu, zgodnie ze Szczegółową Mapą Geologiczną Polski dominują piaski rzeczne tarasów nadzalewowych 2,0-3,0 m n .p. rzeki oraz piaski rzeczne tarasów zalewowych 0,5-1,0 m n. p. rzeki. Na niewielkim fragmencie przy brzegach rzeki pojawiają się piaski rzeczne tarasów zalewowych 0,5-1,0 m n. p. rzeki na marglach, opokach, wapieniach i piaskowcach. Obszar inwestycji znajduje się w granicach złoża wody termalnej Konin GT-1. Gleby występują tu na stokach skarpy po której ją poprowadzono oraz w przestrzeni pod mostem. Droga przebiega w obszarze zabudowanym cechującym się znacznym przekształceniem pedosfery. Istniejące tu gleby mają płytki profil i wykształciły się z piasków.

W obszarze inwestycji, zgodnie z odczytem z mapy hydrograficznej w skali 1: 50 000 wody podziemne pierwszego poziomu występują w obrębie terasy zalewowej Warty powyżej 1 m p.p.t.

Teren inwestycji znajduje się w granicach strefy ochrony pośredniej ujęcia wód podziemnych „Kurów” w Koninie, ustanowionej rozporządzeniem Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Poznaniu z dnia 2 września 2015 r. (Dz. Urz. Woj. Wlkp. z 2015 r. poz. 5076). Najbliżej położony otwór tego ujęcia znajduje się w odległości ok. 170 m w kierunku wschodnim od terenu inwestycji. W §2 pkt 11 ww. rozporządzenia 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 decyzję nr 1 Prezydenta Miasta Konina z 15 marca 2022 r., znak: OŚ.6531.1.2022 zatwierdzającą „Dokumentację hydrogeologiczną określającą warunki hydrogeologiczne w związku z projektowaniem inwestycji mogącej negatywnie oddziaływać na wody podziemne – projektowana przebudowa obiektu mostowego nad Kanałem Ulgi w ciągu Drogi Krajowej nr 92 w Koninie”; jak również decyzję nr 1 Prezydenta Miasta Konina z 30 listopada 2021 r., znak: OŚ.6540.1.2021 zatwierdzającą „Projekt robót geologicznych dla określenia warunków geologiczno – inżynierskich i hydrogeologicznych dla projektu przebudowy przeprawy mostowej nad Kanałem Ulgi w ciągu drogi DK92 w Koninie”.

Zgodnie z załączoną dokumentacją hydrogeologiczną w wodzie gruntowej stwierdzono śladowe ilości substancji ropopochodnych, metali ciężkich i WWA, jednakże planowana przebudowa nie wpłynie negatywnie na wody podziemne i nie ma również konieczności realizacji stałego monitoringu tych wód. Ponadto wiercenia wskazały, iż czwartorzędowa warstwa wodonośna posiada napięte oraz lokalnie swobodne zwierciadło stabilizujące się na głębokości 0,43 – 1,11 m p.p.t. Z powyższe wynika, że dokumentacja hydrogeologiczna dla planowanego przedsięwzięcia nie wykazała możliwości wystąpienia negatywnego oddziaływania na wody podziemne.

Planowane przedsięwzięcie zlokalizowane jest w obrębie Jednolitej Części Wód Powierzchniowych "Warta od Topca do Powy", o kodzie: PLRW600021183519 i Jednolitej Części Wód Podziemnych o kodzie: PLGW600062. Omawiane przedsięwzięcie zlokalizowane jest na Kanale Ulgi, prowadzącym część wód rzeki Warty. Planowana inwestycja sąsiaduje z terenami bagiennymi położonymi na działce o numerze ewidencyjnym 810/7 obręb Chorzeń w Koninie ok. 40 m i ok. 80 m na wschód od projektowanego przedsięwzięcia znajdują się dwa osadniki wód opadowych (o powierzchni ok. 0,2 ha każdy). Część planowanej inwestycji położona pod aktualnym mostem znajduje się na obszarze szczególnego zagrożenia powodzią o wysokim prawdopodobieństwie powodzi, wynoszącym 10 % tj. raz na 10 lat (https://wody.isok.gov.pl/imap_kzgw/?gpmmap=gpMZP). Zgodnie z art. 77 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy Prawo wodne (Dz. U. z 2021 r. poz. 2233 ze zm.) na obszarach szczególnego zagrożenia powodzią zakazuje się gromadzenia substancji lub materiałów, które mogą zanieczyścić wody; zgodnie z art. 77 ust. 3 tej ustawy, jeżeli nie spowoduje to zagrożenia dla jakości wód w przypadku wystąpienia powodzi, właściwy organ Wód Polskich (tj. Dyrektor Regionalnego Zarządu

Gospodarki Wodnej Wód Polskich) może, w drodze decyzji, zwolnić od tego zakazu, określając warunki niezbędne dla ochrony jakości wód. Inwestor powinien, zgodnie z wymogami Prawa wodnego zawartymi w art. 389 pkt 6, w związku z art. 17 ust. 1 pkt 3 lit. b i lit. c oraz art. 17 ust. 1 pkt 4, uzyskać pozwolenie wodnoprawne na omawiane przedsięwzięcie.

Mając na względzie lokalizację, rodzaj i skalę przedmiotowego przedsięwzięcia oraz jego oddziaływanie, zastosowane rozwiązania i technologie, a tak że przy założeniu realizacji warunków i wymagań określonych w sentencji, stwierdza się brak możliwości negatywnego oddziaływania na pozostające w zasięgu oddziaływania jednolite części wód oraz nie stwierdza się negatywnego oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia, powodującego 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, a określonych dla tych części wód w „Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Odry” ,przyjętym rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. (Dz.U. z 2016 r., poz. 1967).

W przedłożonej dokumentacji przedstawiono planowane do zastosowania rozwiązania techniczne i organizacyjne mające na celu ochronę środowiska gruntowo-wodnego na etapie budowy. 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) stwierdzono, że ze względu na skalę, rodzaj i charakter przedsięwzięcia, nie będzie ono negatywnie wpływać na lokalne warunki gruntowo-wodne.

Z uwagi na zakres przedsięwzięcia ingerencja w grunt ograniczona zostanie jedynie do przypowierzchniowych warstw. Nie przewiduje się powstania nowych nasypów znacznej wysokości. Znajdzie jedynie ingerencja w skarpy drogi, pobocza, budowane będą podpory obiektu mostowego. Ponadto przewiduje się umocnienie dna i brzegu narzutem z kamienia hydrotechnicznego. Zdjęcie przypowierzchniowej warstwy gruntu wraz z ewentualną szatą roślinną w sąsiedztwie istniejącej jezdni będzie miało czasowy wpływ na szybkość infiltracji wód opadowych i roztopowych do warstwy wodonośnej.

Konieczność wykonania głębszych wykopów wystąpi w miejscach realizacji nowych podpór planowanego obiektu mostowego. W celu zminimalizowania oddziaływania inwestycji na środowisko gruntowo-wodne, zachowane zostaną lokalizacje istniejących podpór mostu, które zostaną poszerzone, co Organ nałożył, jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

W celu ograniczenia zakresu prac ziemnych w obrębie doliny Warty – Kanału Ulgi (wzmocnienie posadowienia, wykonanie podpór) projektuje się wykonanie prac w obudowie ze ścianek szczelnych. W celu odcięcia dopływu wody wykonane zostaną betonowe korki na dnie wykopów. Po skończonym betonowaniu korków oraz związaniu betonu wody pozostałe w przestrzeniach ograniczonych ściankami szczelnymi zostaną wypompowane. Następnie wewnątrz ścianek szczelnych wykonane zostaną niezbędne prace związane z budową podpór i wzmocnieniem posadowienia. Jednorazowemu wypompowaniu podlegać będzie jedynie niewielka ilość wody, która zgromadzi się wewnątrz ścianek szczelnych jeszcze przed zabetonowaniem korków. Planuje się odprowadzenie wypompowanej wody na terenie budowy. Powyższe umożliwi bezpieczne prowadzenie robót i ograniczenie ingerencji w koryto kanału (w obrębie koryta znajduje się jedna podpora, położona równoległe do biegu rzeki) i jego terasy zalewowe do niezbędnego minimum. Powyższe rozwiązania nałożono jako warunki realizacji przedsięwzięcia. W bezpośrednim sąsiedztwie podpór pośrednich projektuje się również odtworzenie umocnienia dna rzeki.

Na etapie budowy, w celu ograniczenia możliwości przedostawania się substancji ropopochodnych do gruntu, przewiduje się wykorzystanie wyłącznie sprzętu w pełni sprawnego technicznie i zorganizowanie zaplecza budowy na terenie utwardzonym. Wykonawca prac będzie zobowiązany do stałej kontroli stanu technicznego wykorzystywanych maszyn. Powierzchnia przeznaczona pod plac budowy zostanie ograniczona do niezbędnego minimum. Zaplecze budowy zostanie wyposażone w sorbent na wypadek rozlania się substancji niebezpiecznych dla środowiska wodnego, co tutaj organ wpisał, jako warunek realizacji przedsięwzięcia. Jeżeli Wykonawca zdecyduje się na tankowanie sprzętu budowlanego na terenie budowy to będzie zobowiązany do wykonywania tego w odległości minimum 50 m od ciekłu, w wydzielonym do tego celu miejscu, na szczelnym podłożu lub z zastosowaniem mat Wszelkiego rodzaju substancje, które mogą wpłynąć na jakość gruntu, a które mogą znaleźć się na zapleczu budowy (np. oleje, smary, farby, masy i powłoki uszczelniające) będą magazynowane w szczelnych i zamykanych pojemnikach, najlepiej fabrycznych, w których zostały dostarczone przez producenta. W zakresie zaplecza budowy, odbywać się będzie postój maszyn w godzinach nocnych i w dni wolne od pracy. Zaplecze zostanie ogrodzone i posiadać będzie stały nadzór zabezpieczający przed dostępem osób trzecich.

W związku z wykorzystaniem w czasie prowadzenia prac budowlanych ciężkiego sprzętu może dojść do nieznacznych zmian cech gruntu w sąsiedztwie

prowadzonych prac (ubicie gruntu). Jednak skalę tego zjawiska uznaje się za niewielką, niewpływającą w sposób istotny na możliwość infiltracji wody do gruntu. W celu ograniczenia oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne, roboty przy wykopach będą wykonane w jak najkrótszym czasie, po którym nastąpi uporządkowanie terenu.

Nie przewiduje się by w pobliżu analizowanego odcinka drogi powstał węzeł betoniarski czy wytwórnia mas bitumicznych. Tego typu materiały będą dowożone na bieżąco na plac budowy. Nie przewiduje się długotrwałego magazynowania tego typu substancji, gdyż będą one w miarę możliwości od razu wbudowywane w obiekt.

Ścieki bytowe powstające w związku z funkcjonowaniem zaplecza budowy, zgodnie z obowiązującymi przepisami, będą gromadzone w szczelnych, przenośnych sanitariatach obsługiwanych przez uprawniony podmiot.

Po wykonaniu nawierzchni jezdni i chodników może dojść do niewielkich zmian w obiegu wody na skutek uszczelnienia podłoża. Oddziaływanie takie ma pomijalny charakter dotyczyć będzie tylko wąskich pasów wzdłuż istniejącej jezdni gdzie droga będzie poszerzana (chodników).

Odwodnienie powierzchni jezdni odbywać się będzie za pomocą istniejącej kanalizacji deszczowej. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia dokonano obliczeń i wskazano, że dla roku 2033 stężenie zawiesiny ogólnej w wodach opadowych i roztopowych z analizowanej drogi, dla prognozowanego natężenia ruchu wyniesie 135,55 mg/l. Stężenie substancji ropopochodnych, na podstawie dostępnych danych, nie będzie przekraczać normatywnego stężenia 15 mg/l. Uwzględniając powyższe, Wnioskodawca przewiduje, że wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do odbiornika zostaną podczyszczone do 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. z 2019 r. poz. 1311) poprzez osadniki zawiesiny w wpustach ulicznych. Powyższe zostało nałożone, jako warunek realizacji przedsięwzięcia wraz z koniecznością zapewnienia prawidłowego funkcjonowania i konserwacji tych urządzeń.

Teren inwestycji zajmujący terasę zalewową (przestrzeń pod mostem gdzie realizowane będą podpory), znajduje się w zasięgu terenów o prawdopodobieństwie wystąpienia powodzi wynoszącym 1% – raz na 100 lat.

Spód konstrukcji mostów wyniesiony zostanie min. 0,5 m ponad poziom wody o prawdopodobieństwie wystąpienia 0,5% a zatem wyżej niż w stosunku do wody 1%.

Zgodnie z danymi Narodowego Instytutu Dziedzictwa, teren inwestycji nie obejmuje obiektów zabytkowych ujętych w ewidencji Wielkopolskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków. Obiekt taki stanowi wschodnia nitka przedmiotowego mostu (niestanowiąca przedmiotu inwestycji).

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 2022 r. poz. 1029 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; obszary o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe oraz archeologiczne, a także uzdrowiskowe. Przedsięwzięcie nie będzie także zlokalizowane na obszarach wybrzeży i środowiska morskiego oraz na obszarach górskich i leśnych. Przedsięwzięcie zlokalizowane zostanie na obszarach o dużej gęstości zaludnienia. Biorąc pod uwagę przedstawione przez inwestora analizy i założenia co do funkcjonowania planowanego przedsięwzięcia nie przewiduje się przekroczenia standardów jakości środowiska na przedmiotowym obszarze w związku z realizacją przedsięwzięcia.

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 2022 r. poz. 1029 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 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 oraz zastosowane materiały ograniczą wrażliwość przedsięwzięcia na zmiany klimatu. W wyniku realizacji planowanej inwestycji poprawie ulegnie bezpieczeństwo i płynność ruchu drogowego.

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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) nie przewiduje się znaczących powiązań, ani kumulowania oddziaływań planowanej inwestycji z innymi przedsięwzięciami.

Odnosząc się do art. 63 ust. 1 pkt 2 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) 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 na obszarze mającym znaczenie dla Wspólnoty Ostoja Nadwarciańska PLH300009. Ponadto przedsięwzięcie znajduje się w ponadregionalnym korytarzu ekologicznym KPnC-22A „Dolina Warty”.

Badania inwentaryzacyjne na potrzeby niniejszego przedsięwzięcia prowadzono od czerwca 2021 r. do września 2021 r., a ich wyniki przedstawiono w karcie informacyjnej przedsięwzięcia. Inwentaryzacja chronionych gatunków roślin, grzybów i siedlisk wykonana została metodą marszrutową. W wyniku przeprowadzonej inwentaryzacji nie stwierdzono prawnie chronionych gatunków roślin i grzybów Polsce.

W tym samym okresie dokonano inwentaryzacji fauny. W czasie pieszej kontroli obchodzono cały obszar wzdłuż inwestycji, ze zwróceniem szczególnej uwagi na tereny zielone i otoczenie koryta Kanału Ulgi. Poszukiwano wszelkich śladów obecności chronionych i cennych gatunków zwierząt jak również

możliwych, potencjalnych środowisk odpowiednich dla ich występowania. Inwentaryzacja ponadto miała na celu ocenę atrakcyjności terenu dla poszczególnych gatunków lub grup systematycznych zwierząt. W trakcie kontroli przeprowadzono szczegółowe oględziny obu obiektów mostowych znajdujących się nad Kanałem Ulgi oraz terenu znajdującego się w bezpośrednim sąsiedztwie. Inwentaryzację wykonano zarówno z poziomu mostu jak i dokonując oględzin pod obiektem. Badania prowadzone były z wykorzystaniem sprzętu optycznego jak również poprzez nasłuchiwanie, np. głosów ptaków.

Z lustracji terenowej wynika, że teren inwestycji jest stosunkowo mało atrakcyjnym siedliskiem dla ptaków, co potwierdza mała liczba odnotowanych gatunków, nie mniej jednak odnotowano potencjalne siedliska lęgowe. Ponieważ jest to obszar dość mocno zurbanizowany i usytuowany w centrum miasta liczba gatunków ptaków go zasiedlających jest niewielka i są to gatunki pospolite i szeroko spotykane. Brak fragmentów drzewostanów o cechach naturalnych oraz obszarów wodno-błotnych sprawia, że najprawdopodobniej nie gniazdują tu gatunki rzadsze czy zagrożone. Ponieważ w skład badanego obszaru wchodzi dolina Warty należy liczyć się także z faktem, że w okresie migracji, mogą w ten rejon zlatywać się ptaki wodne. Dotyczy to zwłaszcza okresu, kiedy tworzą się rozlewiska w terasie zalewowej. Ptaki te jednak będą najpewniej gromadzić się w pewnym oddaleniu od mostu, mając w tym czasie znacznie więcej miejsc do odpoczynku i żerowania na skutek rozlewisk w całej dolinie.

Wnioskodawca wskazał również, iż dokonano kontroli drzew w badanym obszarze i nie odnotowano chronionych owadów saproksylicznych. W czasie przeprowadzonych kontroli terenowych nie odnotowano również osobników płazów oraz gadów.

Celem ochrony płazów na etapie realizacji przedsięwzięcia Regionalny Dyrektor nałożył 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 Kanału Ulgi po obu stronach placu budowy, na obu brzegach kanału oraz poprzecznie w stosunku do przebiegu doliny, jak i od strony koryta rzeki. Płotki należy wykonać pod nadzorem przyrodniczym.

Badania obejmowały również poszukiwanie śladów bytowania lub

bezpośrednią obserwację gatunków ssaków. Z uwagi na charakter terenu inwestycji, który obejmuje bezpośrednio sąsiedztwo istniejącej i ruchliwej drogi krajowej, położonej w intensywnie zabudowanym obszarze miejskim, nie obserwowano przedstawicieli gatunków ssaków.

Realizacja przedsięwzięcia nie wpłynie w sposób istotnie negatywny na zachowanie ciągłości ekologicznej korytarza ekologicznego doliny Warty. Przebudowa drogi odbywać się będzie w jej istniejącym śladzie, nie przewiduje się zmiany rozkładu podpór, zatem światło mostów nie ulegnie zmianie. W związku z tym realizacja inwestycji nie wpłynie na obniżenie potencjału migracyjnego doliny dla zwierząt. Nie przewiduje się realizacji zabudowy poprzecznej koryta Kanału Ulgi w związku z tym zachowany będzie jej potencjał migracyjny dla organizmów wodnych.

Przedsięwzięcie wiązać się będzie z zajęciem dodatkowego terenu. Planujący przedsięwzięcie wskazał na konieczność wycinki 200 m² krzewów. Celem ochrony ptaków lęgowych, w niniejszej decyzji nałożono warunek przeprowadzenia wycinki krzewów poza okresem lęgowym ptaków, który dla większości gatunków przypada przeciętnie od 1 marca do 31 sierpnia.

Do zniszczenia przeznaczono również płat ok. 100 m² siedliska 6510-1 Łąki rajgrasowa (*Arrhenatheretum elatioris*) oraz 550 m² siedliska 6430-3 Niżowe, nadrzeczne zbiorowiska okrajkowe (*Convolvuletalia sepium*). Siedliska te położone są w obszarze Natura 2000 Ostoja Nadwarciańska i są przedmiotem ochrony tego obszaru. Całkowita powierzchnia siedliska 6510-1 w obszarze wynosi 26 ha, a siedliska 6430-3: 260 ha. Mając na uwadze stosunkowo niewielką powierzchnię wycinki, można wykluczyć znaczący negatywny oddziaływanie na obszar Natura 2000. Tereny te nie zostały objęte działaniami ochronnymi.

Wnioskodawca zadeklarował ponadto, że nie będzie dokonywał wycinki drzew, co oznacza, że realizacja przedsięwzięcia może być dokonana bez ich usuwania. Uwzględniając powyższe i mając na uwadze ich ważną rolę zarówno dla lokalnego ekosystemu i klimatu, jak i z uwagi na wartości kulturowe, krajobrazowe nałożono warunek nie dokonywania wycinki w ramach realizacji niniejszego przedsięwzięcia.

Celem ochrony drzew nieprzeznaczonych do wycinki, nałożono szereg warunków mających na celu ich zabezpieczenie przez mechanicznymi uszkodzeniami, naruszeniem statyki. Dodatkowo nałożono warunek chroniący florę, faunę i biotę grzybów występujących na drzewach przydrożnych polegający na takim zabezpieczeniu pni drzew, które zapewni zachowanie występujących w ich obrębie gatunków zwierząt, roślin i grzybów.

Po przebudowie mostu konstrukcja jego będzie podobna jak mostu obecnego, zatem dostępność odpowiednich miejsc do zakładania gniazd przez ptaki nie zmniejszy się.

Na moście wykazano możliwość lęgu oknówek *Delichon urbicum*. 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 liczonym 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. Przebudowywany most nie jest miejscem bytowania nietoperzy. Ponadto Wnioskodawca wskazał, iż pod obiektem mostowym zostaną zawieszane sztuczne gniazda lub półki lęgowe dla oknówek, co zostało wskazane, jako warunek realizacji przedsięwzięcia.

Ze względu na to, że realizacja przedsięwzięcia może wymagać wykonania prac ziemnych, które mogą wpływać negatywnie na zwierzęta nałożono warunek, aby na etapie prowadzenia prac ziemnych, minimum raz dziennie przed rozpoczęciem prac kontrolować ewentualne wykopy i zagłębienia a uwięzione w nich zwierzęta niezwłocznie przenosić w bezpieczne miejsce oraz, aby taką samą kontrolę przeprowadzić bezpośrednio przed zasypaniem wykopów i likwidacją zagłębień.

W przypadku stwierdzenia obecności gatunków chronionych roślin, zwierząt i grzybów należy wystąpić o odpowiednie odstępstwo od zakazów wymienionych w art. 51 i w art. 52 ustawy o ochronie przyrody (np. 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 2022 r. poz. 1029 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.

Z uwagi na skalę, charakter i stopień złożoności oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz brak znaczącego negatywnego wpływu na obszary wymagające specjalnej ochrony ze względu na występowanie gatunków roślin, grzybów i zwierząt, ich siedlisk lub siedlisk przyrodniczych objętych ochroną, w opinii Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Poznaniu dla przedmiotowego przedsięwzięcia, nie ma potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania 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 2022 r. poz. 1029 ze zm.) Prezydent Miasta Konina pismem OŚ.6220.33.2021 z dnia 04 lipca 2022 r. zawiadomił, poprzez obwieszczenie, Strony postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia polegającego na przebudowie mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, 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 27 lipca 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. Prezydent Miasta Konina
[Signature]
Agnieszka Kiercznińska
Zastępca Kierownika
Wydziału Ochrony Środowiska

Załączniki:

Załącznik nr 1: Charakterystyka przedsięwzięcia – „Przebudowa mostu nad zalewem rzeki Warty – strona zachodnia, w ciągu drogi krajowej nr 92 na Trasie Warszawskiej w Koninie”.

Otrzymują:

1. Pan Roman Białek, reprezentujący firmę BAK Sp. z o. o. ul. Kościuszki 53 85-079 Bydgoszcz, działający z upoważnienia Prezydenta Miasta Konina.
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 2022 r. poz. 1029 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 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 811/4 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 przęseł 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 przęseł. 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 wzrosło 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 stanowiąc będą filary żelbetowe o przekroju kołowym i średnicy 1,2 m. Konstrukcję nośną przęsła stanowiąc 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 m² krzewów.

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



z up. Prezydenta Miast Konina

Agnieszka Krawczyk
Zastępczyni Burmistrza
Wydział Ochrony Środowiska

