



Łódź, 22 czerwca 2021 r.

REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

WOOŚ.420.48.2019.JCh/ZZł.34

DECYZJA Nr 10/2021 z dnia 22 czerwca 2021 r. o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2021 r., poz. 735), zwanej dalej w skrócie k.p.a., w związku z art. 71 ust. 2 pkt. 2, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. 1 oraz art. 82 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. 247 ze zm.), zwanej dalej w skrócie ustawą ooś oraz art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r., poz. 1712), a także § 3 ust. 2 pkt. 2 w związku z § 3 ust. 1 pkt. 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71) oraz § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r., poz. 1839), po rozpatrzeniu wniosku Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział w Łodzi, reprezentowanej przez pełnomocnika, z 20 maja 2019 r. (uzupełnionego pismem z 23 maja 2019 r.) w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „*Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno*”, a także uwzględniając opinie: Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęczycy z 28 czerwca 2019 r., znak: PPIS/ZNS/440/18/2895/19 oraz Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie z 2 lipca 2019 r., znak: WA.RZŚ.436.1.122.2019.RZGW.MC

ustalam środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: „*Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno*”, w wariantcie proponowanym przez wnioskodawcę i jednocześnie:

I. Określam:

1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

- 1.1. Przedmiotowe przedsięwzięcie obejmuje rozbudowę około 19,3 km drogi krajowej. Początek przebudowy odcinka DK60 stanowi skrzyżowanie z drogą krajową nr 91 w km 0+000 w miejscowości Topola Królewska, natomiast koniec opracowania stanowi skrzyżowanie z drogą krajową nr 92 w km ok. 19+274 w miejscowości Kutno. Trasa projektowanego odcinka krzyżuje się z wieloma drogami powiatowymi i gminnymi.
- 1.2. Teren inwestycji zlokalizowany jest na terenie województwa łódzkiego, na terenie powiatów: łęczyckiego i kutnowskiego oraz gmin: Łęczycza, Witonia i Kutno i Miasta Kutno.

2. Warunki wykorzystania terenu w fazie realizacji i eksploatacji, ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich:

- 2.1. Plac budowy, zaplecze oraz drogi techniczne należy zorganizować w sposób zapewniający oszczędne korzystanie z terenu oraz minimalne jego przekształcenie.
- 2.2. Maksymalnie ograniczyć czas budowy poszczególnych etapów poprzez odpowiednie zaplanowanie prac budowlanych.
- 2.3. Na etapie realizacji przedsięwzięcia należy stosować sprzęt i urządzenia w dobrym stanie technicznym, gwarantującym zachowanie dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń w powietrzu oraz dotrzymanie dopuszczalnych poziomów hałasu.
- 2.4. Przestrzegać zasady wyłączania silników w czasie przerw w pracy.
- 2.5. W celu ograniczenia uciążliwości hałasowej prace budowlane w sąsiedztwie terenów objętych ochroną przed hałasem należy prowadzić w godz. 6.00 – 22.00 (w odległości do 50 m od zabudowy chronionej akustycznie). Dopuszczalne jest wykonywanie prac w porze nocnej w przypadku robót, których technologia nie będzie pozwalała na ich wykonanie tylko w porze dnia, a także takich prac które nie będą generowały nadmiernego hałasu.
- 2.6. Podczas prowadzenia prac ziemnych w okresie bezdeszczowym, drogi i place manewrowe należy zraszać wodą w celu ograniczenia pylenia.
- 2.7. Masy bitumiczne przewozić transportem posiadającym zabezpieczenie ograniczające emisję oparów masy bitumicznej.
- 2.8. W przypadku stwierdzenia konieczności odwadniania dna wykopów, prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych, wody z odwodnienia odprowadzać zgodnie z obowiązującymi przepisami.
- 2.9. Prace ziemne prowadzić w sposób nie naruszający stosunków gruntowo-wodnych, w szczególności ograniczający ingerencję z warstwy wodonośne.
- 2.10. Powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia niezanieczyszczone wody opadowe i roztopowe z terenu przedmiotowego przedsięwzięcia odprowadzać powierzchniowo do gruntu w sposób niepowodujący zalewania terenów sąsiednich oraz niezmieniający stanu wody na gruncie, w szczególności kierunku i natężenia odpływu wód opadowych ze szkodą dla gruntów sąsiednich.
- 2.11. Odpady niebezpieczne, w fazie budowy, czasowo magazynować w szczelnych, zamykanych pojemnikach wykonanych z materiałów odpornych na działanie chemiczne magazynowanych odpadów niebezpiecznych, na szczelnym podłożu w magazynie odpadów niebezpiecznych (wydzielony kontener).
- 2.12. Odpady inne niż niebezpieczne, w fazie budowy, czasowo magazynować w magazynie odpadów innych niż niebezpieczne, na utwardzonym podłożu, w zamykanych pojemnikach/kontenerach lub selektywnie na wydzielonym oznakowanym stanowisku.
- 2.13. Powierzchnię robót ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 2.14. Materiały i surowce składować w sposób uniemożliwiający przedostanie się zanieczyszczeń do gruntu i wód.
- 2.15. Zaplecza budowy i drogi dojazdowe organizować na odcinku DK 60, na terenach przekształconych antropogenicznie.
- 2.16. Zaplecze budowy, a w szczególności miejsca postoju i maszyn, zabezpieczyć przed przedostaniem się substancji ropopochodnych do gruntu i wód oraz wyposażyć w materiały sorpcyjne umożliwiające szybkie usunięcie ewentualnych wycieków paliw.

- 2.17. Na terenach wrażliwych wyznaczonych dla wód powierzchniowych (kanał Witonia „A”) zaplecze budowy lokalizować w odległości zabezpieczającej te tereny przed zanieczyszczeniem, tj. co najmniej 50 m od nich.
- 2.18. Zapleczy budowy nie lokalizować w odległości do 100 m od ujęć wód podziemnych.
- 2.19. Zaplecza budowy oraz bazy materiałowe lokalizować poza zasięgiem siedlisk i stanowisk chronionych gatunków flory i fauny; w sąsiedztwie siedlisk wykazanych gatunków płazów zaplecza budowy oraz bazy materiałowe tymczasowo wygradzić.
- 2.20. Zaplecza budowy, parkingi oraz bazy materiałowe lokalizować poza zasięgiem obszarów chronionych i w buforze 15 m od ich granicy, tj. w km ok.: 0+000 do 0+115 (P – prawa strona DK 60) oraz pomników przyrody w km ok.: 0+445 (L – lewa strona DK 60), 4+860 (L), 17+020 (L), 17+145 (L).
- 2.21. Na terenach wrażliwych wyznaczonych dla wód podziemnych plac budowy i jego zaplecze (w tym zaplecze socjalno-bytowe dla pracowników budowlanych) organizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, zabezpieczyć przed możliwością zanieczyszczenia substancjami ropopochodnymi i innymi niebezpiecznymi dla środowiska (np. smary, składniki materiałów budowlanych itp.) poprzez jego utwardzenie (np. za pomocą płyt betonowych) i uszczelnienie (np. za pomocą geomembrany), bądź wykorzystanie w tym celu wcześniej przekształconych i utwardzonych powierzchni, zaopatrzyć w przenośne sanitariaty szczelnie odizolowane od gruntu wraz z zapewnieniem bieżącego ich opróżniania, a po zakończeniu realizacji planowanego przedsięwzięcia plac budowy i zaplecza przywrócić do stanu możliwie zbliżonego do pierwotnego, w tym zwłaszcza w zakresie ukształtowania i pokrycia powierzchni gruntu (np. poprzez wyrównanie i następnie zadarnienie powierzchni terenu).
- 2.22. Wyeliminować wkraczanie ciężkiego sprzętu na tereny przyległe do przebiegu drogi, leżące poza wyznaczonym zakresem inwestycji, zapleczem budowy oraz drogami dojazdowymi.
- 2.23. Na placach budowy stosować oświetlenie LED, które będzie miało barwę ciepłą (zakres od 2000K do 3500K), najlepsze jest białe słabe światło niewabiące owadów, a co za tym idzie także ich drapieżników, tj. głównie nietoperzy.
- 2.24. Teren w obrębie przejścia dla zwierząt średnich w km ok. 16+060 w celu zminimalizowania zjawiska bariery psychofizycznej (hałas, światło, ludzie) zabezpieczyć przed niepożądanym ruchem pieszym oraz kołowym ludzi poprzez umiejscowienie głązów, karp korzeniowych i innych elementów utrudniających ruch, wprowadzić nasadzenia naprowadzające na przejście oraz w pobliżu przejścia w miarę możliwości ograniczyć moc latarni do minimum (zgodnego z przepisami prawa) oraz zastosować oprawy kierunkowe, ograniczające rozpraszanie strumieni świetlnych.
- 2.25. Zaprojektować płotki ochronno-naprowadzające dla płazów na odcinkach o długości ok. 100 m w każdą stronę od przepustów oraz siatki wygradzające przy przejściu dla zwierząt średnich, tj. na odcinku w km od ok. 15+850 do 16+180 z siatką dogęszczającą na płazy.
- 2.26. Płotki dla herpetofauny wykonać z prefabrykatów betonowych lub płotków z siatki lub murków lub ramp betonowych w kształcie zbliżonym do litery „C”. Płotki winny być wkopane na głębokość min. 30 cm i posiadać wysokość min. 50 cm, a górna krawędź (tzw. przewieszka) winna być zagięta w kierunku przeciwnym do drogi i posiadać długość min 10 cm. Ogrodzenie ochronno-naprowadzające w postaci siatki dogęszczającej winno być wykonane z siatki stalowej o średnicy oczek nie większej niż 0,5 cm. System ten winien być szczelny na połączeniach i kończyć się elementami U-kształtnymi czyli, tzw. zawrotkami.
- 2.27. Stałe płotki herpetologiczne wykonać po obu stronach DK 60 w km ok.: 1+230 do 1+430, 2+360 do 2+560, 2+970 do 3+170, 5+920 do 6+120, 7+300 do 7+500, 9+100 do 9+300,

10+275 do 10+415, 10+600 do 10+800, 11+710 do 11+910, 15+850 do 16+050, 16+938 do 17+138, od 18+355 do 18+555. W miejscach, gdzie przebieg płotków będzie kolidował z podjazdami do posesji lub bocznymi drogami należy zastosować zakończenia w formie elementów U-kształtnych czyli tzw. zawrotek po obu stronach drogi.

- 2.28. W obrębie projektowanych przepustów zaprojektować płotki ochronno-naprowadzające dla płazów na odcinkach 100 m w każdą stronę od przepustów zespolonych z ciekami
- 2.29. Na odcinku km ok. od 15+850 do 16+180 w obrębie projektowanego przejścia dla zwierząt średnich w km ok. 16+060 zlokalizować siatkę wygradzającą wysokości 220 cm, której dolną krawędź wkopać pod powierzchnię terenu na głębokość min. 30 cm, w celu stabilizacji ogrodzenia oraz aby zapobiec podkopywaniu się zwierząt. Siatkę dla zwierząt średnich wyposażyć w siatkę dogęszczającą na płazy w dolnej części na wysokości min. 50 cm. Ogrodzenie wykonać z siatki stalowej rozpiętej na stalowych słupkach. Oczka siatki winny być kwadratowe i prostokątne, o zmniejszającej się wielkości w kierunku powierzchni gruntu, siatka winna być szczelnie połączona z istniejącym ogrodzeniem, aby nie stwarzać luk w ogrodzeniu, przez które zwierzęta będą się przedostawać na jezdnię.
- 2.30. Wycinkę drzew i krzewów ograniczyć do niezbędnego minimum.
- 2.31. W celu rekompensaty utraty drzew i krzewów przewidzianych do wycinki należy wprowadzić nasadzenia gatunków rodzimych zgodnie z następującymi wytycznymi:
 - drzewa: za każde rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy – 1 drzewo, przy czym w przypadku wielopniowych za każde 50 cm sumy obwodów pierśnic pni – 1 drzewo, przy czym liczba nasadzeń za drzewo wielopniowe nie może być mniejsza niż liczba pni,
 - krzewy: za 1 m² usuwanych krzewów – 1 m² nowych krzewów albo za każde 5 m² usuwanych krzewów – 1 pnącze (winobluszcz lub bluszcz) albo za każde 5 m² usuwanych krzewów – 1 drzewo.
- 2.32. Za każdy usuwany rodzimy gatunek należy nasadzić ten sam gatunek, natomiast w przypadku gatunku obcego lub inwazyjnego należy nasadzić gatunek rodzimy. Łączna wielkość nasadzeń kompensacyjnych to ok. 6381 sztuk drzew i ok. 1403 m² zakrzewień. Sadzić gatunki odporne na uszkodzenia pod wpływem wiatru i śniegu, tj. klon zwyczajny (*Acer pseudoplatanus*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*).
- 2.33. Nasadzenia kompensacyjne na obszarach rolniczych w bezpośrednim sąsiedztwie drogi dotyczyć winny jedynie drzew. Krzewy zaleca się sadzić na obszarach zabudowanych w celu minimalizacji ryzyka kolizji gąsiora będącego przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000, który wykorzystuje krzewy jako czatownie i jest potencjalną ofiarą kolizji.
- 2.34. Wzdłuż drogi, w granicach projektu w km ok. 7+600 (strona prawa DK 60), ok. 14+800 (strona prawa) i wzdłuż drogi, głównie przy skrzyżowaniach, nasadzić ok. 300 szt. drzew z gatunku: klon zwyczajny (*Acer pseudoplatanus*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*). Nasadzenia zaprojektować tak, aby została zachowana widoczność oraz w miejscach, gdzie pas drogowy będzie szerszy. Pozostałe nasadzenia drzew i zakrzewień, które nie zmieszczą się wzdłuż drogi nasadzić w granicach gmin (Łęczycza, Witonia, Kutno), na których realizowane będzie przedsięwzięcie. Jeżeli działki wskazane przez ww. Gminy będą na tyle duże, że możliwe będzie nasadzenie na nich wszystkich drzew, to dopuszcza się rezygnację z wykonania nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż drogi DK 60, na rzecz posadzenia wszystkich nasadzeń w granicach gmin. Nasadzenia w pobliżu drogi nie powinny obejmować krzewów mających atrakcyjne dla ptaków owoce, tj. trzmielina zwyczajna, bez czarny, ligustr, głóg, dzika róża.

- 2.35. Nasadzenia w zależności od rodzaju sadzonek prowadzić wczesną wiosną bądź jesienią – drzewa z gołym korzeniem lub przez cały sezon wegetacyjny od wiosny do jesieni – drzewa z w pełni uformowanymi korzeniami (tzw. bryłą korzeniową). Nie sadzić drzew zbyt późno, gdyż mogą przemarznąć lub latem, gdyż wymagane może być podlewanie. Sadzenie należy wykonać w sprzyjających warunkach atmosferycznych, tj. za wyłączeniem dni mroźnych, upalnych oraz deszczowych (ulewnych).
- 2.36. Doły pod nasadzenia winny być dostosowane do bryły korzeniowej (z zapasem cn. 5-10 cm) wykonane bezpośrednio przed sadzeniem. Ściany i dno dołów powinny być spulchnione, a ziemia użyta do zaprawy wolna od zanieczyszczeń. Głębokość sadzenia drzew i krzewów musi odpowiadać tej, na której rosły w szkółce lub z jakiej zostały wykopane przy przesadzeniach. Obwód sadzonek drzew przewidziany do nasadzeń winien mieć minimum 10-12 cm.
- 2.37. Materiał szkółkarski winien charakteryzować się dobrą kondycją fitosanitarną sadzonego materiału.
- 2.38. Drzewa należy sadzić w rozstawie co 6 m, w kolumnach co 4 m. W przypadku sadzenia odmian kolumnowych grabu, minimalny rozstaw sadzonek w kolumnie może wynosić 2 m, a dopuszczalny rozstaw między kolumnami 4 m.
- 2.39. Do nasadzeń wykorzystać gatunki z poniższego zestawienia:
- berberys zwyczajny (*Berberis vulgaris*),
 - bez czarny (*Sambucus nigra*),
 - brzoza brodawkowata (*Betula pendula*),
 - dąb szypułkowy (*Quercus robur*),
 - głóg jednoszyjkowy (*Crataegus monogyna*),
 - grab pospolity (*Carpinus betulus*),
 - grusza pospolita (*Pyrus communis*),
 - jabłoń dzika (*Malus sylvestris*),
 - jałowiec pospolity (*Juniperus communis*),
 - jarząb pospolity (*Sorbus aucuparia*),
 - jarząb szwedzki (*Sorbus intermedia*),
 - jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*),
 - jodła pospolita (*Abies alba*),
 - kalina koralowa (*Viburnum opulus*),
 - klon jawor (*Acer pseudoplatanus*),
 - klon polny (*Acer campestre*),
 - klon pospolity (*Acer patanoides*),
 - leszczyna pospolita (*Corylus avellana*),
 - ligustr pospolity (*Ligustrum vulgare*),
 - lipa drobnolistna (*Tilia cordata*),
 - modrzew europejski (*Larix decidu.*),
 - olcha czarna (*Alnus glutinosa*),
 - róża dzika (*Rosa canina*),
 - sosna pospolita (*Pinus sylvestris*),
 - szczodrzeniec (*Chamaecytisus*),
 - śliwa domowa mirabelka (*Prunus domestica*),
 - śliwa tarnina (*Prunus spinosa*),
 - świerk pospolity (*Picea abies*),

- tawuła wierzbolistna (*Spiraea salicifolia*),
- topola czarna (*Populus nigra*),
- topola osika (*Populus tremula*),
- trzmielina zwyczajna (*Euonymus europaeus*),
- wiąz pospolity (*Ulmus minor*),
- wiąz szypułkowy (*Ulmus laevis*),
- wiciokrzew pospolity (*Lonicera xylosteum*),
- wierzba siwa (*Salix eleagnos*),
- wierzba biała (*Salix alba*),
- wiśnia ptasia (*Prunus avium*).

- 2.40. Wszelkie prace wycinkowe oraz związane z redukcją koron drzew oraz cięciami pielęgnacyjnymi innych typów (usuwanie posuszu z koron, usuwanie suchych konarów, cięcia fragmentów pni, usuwanie martwych fragmentów pni, usuwanie fragmentów pni z chorobą grzybową, itp.) prowadzić wyłącznie przez wykwalifikowane służby legitymujące się adekwatnym doświadczeniem.
- 2.41. Prace ziemne oraz inne prace związane z wykorzystaniem sprzętu mechanicznego i maszyn budowlanych w bezpośrednim otoczeniu oraz w obrębie bryły korzennej lub kęp krzewów prowadzić w sposób możliwie najmniej szkodzący drzewom i krzewom, a na czas prowadzenia robót budowlanych zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem odpowiednio pnie drzew i krzewów, których usunięcia projekt budowlany nie obejmuje.
- 2.42. W pobliżu pomników przyrody znajdujących się w zakresie inwestycji, tj. drzew w km: 0+445, 4+860 (do 275 m od osi drogi), 17+020, 17+145, prace prowadzić ze szczególną ostrożnością, aby nie dopuścić do uszkodzenia żadnego drzewa oraz jego systemu korzeniowego. Prawidłowe zabezpieczenie drzew musi dotyczyć wszystkich jego części, jak i warunków siedliskowych. Należy kategorycznie wykluczyć możliwość uszkodzeń mechanicznych oraz zapobiegać zmianom właściwości gruntu, stosując takie metody jak:
- wygradzanie systemu korzeniowego drzewa (co najmniej strefy rzutu korony drzew, a optymalnie: rzut korony plus 1,5 m) oraz czytelne oznaczenie tej strefy tabliczką informacyjną;
 - wygradzenia strefy systemu korzeniowego drzewa: ogrodzenie ochronne systemu korzeniowego powinno być widoczne, wysokie (nie niższe niż 1,5 m) i trwałe. Nie będzie ono barierą mechaniczną dla wielu sprzętów, ale znakiem dla wszystkich uczestników procesu budowlanego, że chroniona jest cenna wartość, którą w tym przypadku są drzewa;
 - w celu zabezpieczenia koron drzew należy wygradzić teren w granicach ich rzutu. Dodatkowo należy uwzględnić wysokość środków transportu, maszyn i urządzeń budowlanych.
- 2.43. Na czas prowadzenia robót budowlanych zabezpieczyć przed mechanicznym uszkodzeniem pnie drzew i krzewów, których usunięcia projekt budowlany nie obejmuje, a zwłaszcza drzewa rosnące w bezpośrednim sąsiedztwie pasa drogowego przedmiotowego odcinka drogi oraz na placu budowy. Zabezpieczenie to będzie miało miejsce w postaci wyraźnego oznaczenia ich pni wraz z zastosowaniem tzw. oszalowania pni drzew znajdujących się na linii bezpośrednio sąsiadującej ze strefą objętą pracami wycinkowymi i budowlanymi.
- 2.44. W trakcie budowy, przy pracach zlokalizowanych w sąsiedztwie drzew nieprzeznaczonych do wycinki należy je zabezpieczyć. Należy wykonać zabezpieczenia mające na celu ochronę drzew przed uszkodzeniami mechanicznymi, zasypianiem oraz uszkodzeniem składowanym materiałem. W związku z powyższym:

- należy unikać zagęszczania gleby wokół drzew oraz przemieszczania warstwy powierzchniowej z podglebiem;
- nie należy manewrować sprzętem ciężkim w pobliżu drzew i krzewów; wszelkie roboty w pobliżu systemu korzeniowego drzew należy wykonać ręcznie z zachowaniem maksymalnej ilości korzeni. Wyznacznikiem zasięgu obszaru prac ręcznych jest zazwyczaj obrys korony drzewa. Jeżeli jest to niemożliwe należy wykonać osłonę ze specjalnych elementów, izolując podłoże warstwą gruboziarnistego żwiru lub innych podobnych materiałów;
- w celu niedopuszczenia do przesuszenia systemów korzeniowych, wykopy przy drzewach należy zasypywać w jak najkrótszym czasie;
- w przypadku prowadzenia robót w okresie wegetacyjnym, drzewa po zasypaniu wykopów należy obficie podlać, zaś w przypadku prowadzenia robót w okresie jesienno-zimowego spoczynku drzew/krzewów, korzenie podczas wykopów należy owinać jutą lub matami;
- w przypadku głębokich wykopów należy wykonywać specjalne ekrany zabezpieczające systemy korzeniowe, z zastosowaniem podłoża biologicznie czynnego, które umożliwi szybszą odbudowę korzeni. Cięcia żywych części koron należy wykonywać tylko w ostateczności, pod nadzorem osoby uprawnionej - prace powinny być wykonywane pod nadzorem inspektora nadzoru terenów zieleni. Po zakończeniu przedmiotowego przedsięwzięcia, w miejscach gdzie były prowadzone prace w zasięgu koron drzew należy rozłożyć warstwę urodzajnej gleby;
- drewno składować w najbliższej odległości, na możliwie suchym i wyrównanym podłożu. Należy zastosować warstwę dystansową od strony podłoża w postaci legarów w celu zapobiegania degradacji surowca pod wpływem wilgoci;
- najlepszym sposobem ochrony drzew jest wyгородzenie powierzchni zlokalizowanej w min. odległości 1 m od pnia drzewa. Jeżeli takie rozwiązanie jest niemożliwe, należy zastosować specjalne osłony dla poszczególnych drzew – należy zabezpieczyć deskami (deski powinny przylegać do całej powierzchni pnia, wysokość oszalowania min. 1,5 m, jeśli jest to możliwe – dolną część deski delikatnie wkopać w ziemię, szalunek zamocować za pomocą opasek z drutu lub taśmy stalowej). Niedopuszczalne jest wbijanie w pnie gwoździ;
- należy podwiązać narażone na uszkodzenia gałęzie do gałęzi nadległych;
- opracować ścisły harmonogram prowadzenia prac ziemnych, w szczególności dotyczy to pracy ciężkiego sprzętu oraz konieczności/terminów przeprowadzenia wycinki;
- usytuować bazy zaplecza budowy poza terenami zadrzewionymi, nieobjętymi liniami zajętości terenu pod przedmiotowe przedsięwzięcie i wycinki;
- zabezpieczyć sprzęt przed wyciekami substancji ropopochodnych i innych;
- składować odpady w czasie budowy na wyznaczonym miejscu, poza terenem zadrzewionym;
- nie dopuszczać do poruszania się i parkowania pod koronami drzew (ochrona systemu korzeniowego drzew) pojazdów mechanicznych oraz nie składować materiałów budowlanych;
- w zasięgu rzutu koron drzew zabrania się również stosowania otwartego ognia.

2.45. W trakcie eksploatacji drogi zapewnić stosowną opiekę i pielęgnację drzew i krzewów znajdujących się w pasie drogowym, a osobniki posadzone w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia, przez pierwsze trzy lata od posadzenia, w okresach bezdeszczowych podlewać, przy czym warunek ten dotyczy okresu wegetacyjnego. Terminy i częstotliwość

podlewania dostosować do aktualnych warunków hydrologicznych, pogodowych i siedliskowych. Podlewanie drzew prowadzić tak, by dostarczać drzewom tygodniową minimalną dawkę wody wg wzoru: 20 litrów na osobnik + 20 litrów na każde 2,5 cm pierśnicy drzewa. Dopuszcza się także stosowanie podziemnych i naziemnych systemów nawadniania zapewniających ww. skutek.

- 2.46. Zakres prac na poszczególnych ciekach/ rowach melioracyjnych ograniczyć do obszarów zgodnych z przeprowadzoną analizą hydrologiczno-hydrauliczną. Dopuszcza się wykonanie umocnień dna i skarp rowów. Umocnienia wykonać z materiałów naturalnych, np. narzut kamienny, kołki drewniane i faszyna.
- 2.47. Podczas prowadzenia prac budowlanych w korycie rzeki, większość prac wykonywać ręcznie lub prowadzić prace budowlane z brzegu (w przypadku stosowania maszyn budowlanych).
- 2.48. Wszelkie prace ingerujące w koryta cieków wodnych i rowy melioracyjne wykonywać poza okresem wędrówki i rozrodu herpetofauny, o ile technologia wykonywania robót na to pozwala (optymalny czas prowadzenia prac listopad – luty). Dopuszcza się prowadzenie prac poza wyznaczonym terminem pod warunkiem prowadzenia nadzoru przyrodniczego.
- 2.49. Prace w korycie kanału Witonia „A”, w którym stwierdzono obecność ryb (km ok. 10+375) prowadzić poza okresem tarła ryb i inkubacji ikry, który przypada na okres 1 marca – 15 lipca (optymalny okres prowadzenia prac listopad – luty), a w przypadku konieczności prowadzenia prac w tym okresie prowadzić je pod nadzorem ichtiologa.
- 2.50. W okresie migracji i rozrodu płazów (marzec – październik) oraz w okresie lęgowym ptaków (marzec-wrzesień) prace prowadzić pod nadzorem przyrodniczym i przy uzyskaniu odpowiednich pozwoleń derogacyjnych.
- 2.51. Wszelkie głębokie i strome wykopy ziemne zabezpieczyć przed wpadaniem do nich drobnych zwierząt (płazów, ssaków) poprzez ich wygradzenie tymczasowymi płótkami zabezpieczającymi (tymczasowymi przenośnymi płótkami herpetologicznymi) o parametrach płótków stałych, tj. wysokości min. 50 cm (wkopanymi na głębokość min. 30 cm) oraz obejmujące pełen obwód strefy brzeżnej poszczególnych zagłębień (wykopów) powstających w ramach prowadzonych prac budowlanych, lokalizację płótków tymczasowych wskaże nadzór przyrodniczy.
- 2.52. Zastosować elementy ucieczkowe umożliwiające wydostanie się płazów, a także zabezpieczenie na wlotach poprzez zastosowanie krat o odstępach między prętami nie rzadszych niż 2 cm w obrębie urządzeń podczyszczających w formie osadnika w fazie realizacji (budowy) w szczególności w przypadku powstania głębokich wykopów oraz konieczności odprowadzenia ich odwodnienia do cieku powierzchniowego.
- 2.53. Przebieg rowów melioracyjnych kształtować poprzez sytuowanie przepustów w kącie prostym, co zminimalizuje długość budowli. Przed i za przepustem koryto rowów kształtować zgodnie z projektowanym przekrojem oraz umacniać.
- 2.54. Zapewnić nadzór przyrodniczy w miejscach występowania stwierdzonych gatunków zwierząt objętych ochroną prawną (w szczególności w pobliżu cieków i stwierdzonych siedlisk płazów). Do obowiązków nadzoru należeć winno regularne kontrolowanie placu budowy celem stwierdzania/wykluczania obecności osobników zwierząt (w tym zwłaszcza płazów) w obrębie strefy objętej ingerencją w ramach prowadzonych prac budowlanych, w szczególności w obrębie występujących zbiorników wodnych, na których stwierdzono obecność płazów. Kontrolowanie placu budowy winno odbywać się w terminach uzasadnionych rodzajem i postępowaniem prowadzonych prac, w szczególności prowadzonych wykopów, natomiast w okresach sezonowej migracji – codziennie na odcinkach, gdzie planowana inwestycja przecina cieki powierzchniowe oraz miejsca lub potencjalne miejsca

rozrodu, tj.: 0+000 ÷ 1+500, 2+000 ÷ 4+700, 5+800 ÷ 6+200, 7+200 ÷ 9+400, 10+000 ÷ do końca inwestycji. Niezbędna kontrola powinna obejmować także wszelkie zagłębienia powstające celowo oraz przypadkowo na etapie realizacji przedsięwzięcia. Zadaniem nadzoru, w razie stwierdzenia obecności osobników zwierząt w obrębie placu budowy, będzie ponadto przenoszenie stwierdzonych osobników do strefy poza placem budowy, z preferencją terenów stale zawodnionych i podmokłych. Dobór ekspertów w nadzorze przyrodniczym winien zostać oparty o wykształcenie kierunkowe oraz stosowne doświadczenie w charakterze nadzoru herpetologicznego oraz teriologicznego w zakresie inwestycji liniowych, w tym zwłaszcza inwestycji drogowych.

- 2.55. Nadzór przyrodniczy winien wskazać miejsce lokalizacji wygradzeń tymczasowych. Do wygradzeń tymczasowych można stosować: plastik, siatkę plastikową, stalową lub blachę ocynkowaną, o parametrach tożsamyh do parametrów wygradzeń stałych.
- 2.56. Zapewnić nadzór przyrodniczy (ornitologiczny i chiropterologiczny) przed pracami rozbiórkowymi w celu wyeliminowania możliwości zasiedlenia obiektów przeznaczonych do rozbiórki przez ptaki lub nietoperze.
- 2.57. W przypadku stwierdzenia nietoperzy i/lub ptaków prace rozbiórkowe prowadzić zgodnie z zaleceniami chiropterologa i/lub ornitologa.
- 2.58. Usuniętą w trakcie wykonywania wykopów glebę oraz warstwę humusu oraz skałę macierzystą składować w ich pobliżu w formie nasypów bądź pryzm. Po zakończeniu prac użytkowane tereny przywrócić do stanu wyjściowego i poddać rekultywacji. Warstwę usuniętej gleby wykorzystać w maksymalny sposób przy pracach wykończeniowych, co pozwoli zminimalizować ryzyko wprowadzenia do danej biosfery gatunków inwazyjnych, szkodników czy patogenów.
- 2.59. W celu zapobiegania rozprzestrzeniania się gatunków obcych inwazyjnych prace ziemne w miejscu ich występowania należy ograniczyć do niezbędnego minimum. Dojrzałe osobniki usuwać mechanicznie poprzez wykoszenie i wykopywanie kłaczy wraz z całym nakładem ziemi na głębokości do 3 m. Glebę wraz z nasionami i kłaczami zbierać do foliowych worków, wywozić jako odpad poza teren inwestycji i przekazywać do utylizacji.
- 2.60. Teren przyległy do inwestycji przekształcony podczas prac budowlanych, po zakończeniu prac powinien zostać zrekultywowany.
- 2.61. Prowadzić systematyczną ochronę szaty roślinnej poprzez pielęgnację roślinności przydrożnej i drzew oraz pielęgnację trawników porastających rowy odwadniające, towarzyszące wszystkim elementom infrastrukturalnym objętym zakresem niniejszego przedsięwzięcia.
- 2.62. Do utrzymania dróg w okresie zimowym stosować środki chemiczne, które nie szkodzą terenom zielonym i zadrzewionym.
- 2.63. W przypadku odkrycia nowego stanowiska archeologicznego na etapie prac budowlanych, podmiot realizujący budowę jest zobowiązany wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków.
- 2.64. Zaleca się, aby nie wyznaczać dróg przeznaczonych na dowóz materiałów budowlanych i dojazd maszyn budowlanych na teren budowy w bezpośrednim sąsiedztwie stanowisk archeologicznych oraz w miarę możliwości w sąsiedztwie obiektów o szczególnej wartości zabytkowej.
- 2.65. Wodę na cele socjalno-bytowe pracowników dostarczać w butlach.

- 2.66. Ścieki socjalno-bytowe powstające podczas realizacji przedsięwzięcia gromadzić w szczelnych, bezodpływowych zbiornikach, które należy systematycznie opróżniać za pomocą wozów asenizacyjnych. Nieczystości wywozić na oczyszczalnię ścieków.
- 2.67. Odwodnienie drogi prowadzić poprzez powierzchniowy spływ wód do rowów drogowych oraz odcinkami do projektowanej sieci kanalizacji deszczowej.
- 2.68. Zaplecza budowy i drogi dojazdowe zorganizować poza odcinkiem DK 60 znajdującym się w obszarze narażonym na ryzyko wystąpienia powodzi.
- 2.69. Wody opadowe i roztopowe z terenu drogi po realizacji przedsięwzięcia odprowadzać do następujących odbiorników:

Lp.	Km drogi DK60	Nazwa odbiornika / rów km
1.	0+000	Istniejący rów drogowy
2.	0+350	R-B km 0+944
3.	0+982	Istniejący rów drogowy, rów R-G
4.	1+335	R-G km 0+680
5.	2+443	R-B km 1+449
6.	3+066	R-B2 km 0+346
7.	3+650	R-B2 km 1+015
8.	3+715	R-B2 km 1+086
9.	6+032	R-H km 5+152
10.	7+403	R-H1/1 km 3+360
11.	9+207	R-E2 km0+040
12.	10+373	Kanał Witonia „A“ km 4+118
13.	10+500	Kanał Witonia „A“
14.	10+701	R-D km 0+065
15.	11+803	R-J km 1+511
16.	12+439	R-J2/1 km 0+250
17.	15+440	Dopływ z Woli Bożej
18.	15+930	R-C km 7+065
19.	16+219	R-C km 6+860
20.	16+500	R-C km 0+670
21.	17+032	R-C13/1 km 0+730
22.	17+248	Istniejący rów drogowy
23.	17+800	Istniejący rów drogowy
24.	18+464	R-C10 km 1+430
25.	19+274	Istniejący rów drogowy
26.	19+274	Istniejący rów drogowy

- 2.70. Z uwagi na ograniczenia w ilości możliwych do przyjęcia wód opadowych i roztopowych do następujących odbiorników odprowadzać wody opadowe i roztopowe z drogi w ilości nie większej niż:

- DK60 km 0+350 R-B km 0+944 (droga boczna) – 189 dm³/s,
- DK60 km 0+982 R-G istniejący rów drogowy (droga boczna) – 105 dm³/s,
- DK60 km 1+335 Rów R-G km 0+680 – 279 dm³/s,
- DK60 km 3+650 Rów R-B2 km 1+015 – 27 dm³/s,
- DK60 km 10+701 Rów R-D km 0+065 – 183 dm³/s,
- DK60 km 12+439 Rów R-J2/1 km 0+250 – 461 dm³/s,
- DK60 km 17+800 istniejący rów drogowy (droga boczna) – 133 dm³/s.

- 2.71. Na etapie eksploatacji utrzymywać drożność odbiorników końcowych poprzez okresową wycinkę roślin oraz bieżące usuwanie zatorów.
- 2.72. Niszczenie, zabijanie, płoszenie gatunków chronionych, które przypadkowo dostały się na teren budowy i podejmowanie innych działań mających wpływ na gatunki chronione, w tym ich przenoszenie może odbywać się wyłącznie przez specjalistę z zakresu ochrony przyrody, po uzyskaniu przez Wnioskodawcę stosownego zezwolenia właściwego organu na odstępstwa od zakazów w stosunku do gatunków objętych ochroną.

3. Warunki dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji o pozwoleniu na budowę:

- 3.1. Przedmiotową drogę wykonać o nawierzchni o obniżonej hałaśliwości co najmniej na odcinkach w km 0+000 – 0+840, 8+690 – 10+490, 11+750 – 12+330, 16+250 – 19+274. Nawierzchnię o obniżonej hałaśliwości wykonać również na modernizowanym fragmencie DK91 w rejonie włączenia DK60.
- 3.2. Istniejące przepusty/przejścia przystosować do pełnienia przejść lub wybudować nowe dla płazów i małych zwierząt. Półki w przejściach dolnych zaprojektować powyżej poziomu średniej wody na cieku oraz płynnie połączyć z otoczeniem. Wymagane minimalne parametry:
- przejście/przepust dla płazów i małych ssaków, dolne, zespolone z ciekim w km ok.: 1+335, 2+445, 3+065, 6+030, 7+400, 9+210, 10+700, 11+805, 15+930, 17+030, 18+470 – szerokość ≥ 1 m, wysokość $\geq 0,75$ m, przekrój prostokątny, obustronne półki gruntowe, posadowione na dnie przepustu o szerokości min. 0,5 m,
 - przejście dolne suche dla średnich zwierząt, w tym również dla płazów i małych zwierząt w km ok.: 16+060 – szerokość ≥ 6 m, wysokość $\geq 2,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$ (liczony według wzoru: szerokość x wysokość/długość), przekrój prostokątny,
 - przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekim w km ok. 10+375 – obiekt mostowy nad kanałem Witonina „A” – szerokość $\geq 1,5$ m, wysokość ≥ 2 m, obustronne półki gruntowe, posadowione na dnie przepustu o szerokości min. 1 m.
- 3.3. Zaprojektować następujące odcinki rowu prawego wzdłuż DK 60:

Lp.	Kilometraż projektowany	Zakres projektowanej głębokość rowu	Średnia głębokość rowu	Szerokość dna	Nachylenie skarpy
1.	ok. km 1+170 ÷ ok. km 1+820	0,50 m ÷ 1,60 m	ok.1,25 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
2.	ok. km 2+082 ÷ ok. km 3+630	0,50 m ÷ 1,60 m	ok.1,00 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
3.	ok. km 3+702 ÷ ok. km 7+548	0,50 m ÷ 1,90 m	ok.1,10 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
4.	ok. km 7+823 ÷ ok. km 9+842	0,50 m ÷ 2,00 m	ok.1,20 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
5.	ok. km 10+546 ÷ ok. km 11+391	0,50 m ÷ 1,50 m	ok.1,20 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
6.	ok. km 11+415 ÷ ok. km 15+130	0,50 m ÷ 2,40 m	ok.1,10 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
7.	ok. km 15+239 ÷ ok. km 16+050	0,50 m ÷ 2,20 m	ok.1,10 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
8.	ok. km 16+070 ÷ ok. km 16+198	0,50 m ÷ 1,00 m	ok.0,70 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
9.	ok. km 16+220 ÷ ok. km 17+167	0,50 m ÷ 2,20 m	ok.1,00 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5

3.4. Zaprojektować następujące odcinki rowu lewego wzdłuż DK 60:

Lp.	Kilometraż projektowany	Zakres projektowanej głębokość rowu	Średnia głębokość rowu	Szerokość dna	Nachylenie skarpy
1.	ok. km 1+004 ÷ ok. km 1+887	0,50 m ÷ 2,10 m	ok.1,30 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
2.	ok. km 1+978 ÷ ok. km 3+620	0,50 m ÷ 1,70 m	ok.1,00 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
3.	ok. km 3+650 ÷ ok. km 6+930	0,50 m ÷ 2,20 m	ok.1,20 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
4.	ok. km 6+955 ÷ ok. km 7+677	0,50 m ÷ 1,90 m	ok.1,10 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
5.	ok. km 7+693 ÷ ok. km 10+191	0,50 m ÷ 1,60 m	ok.1,00 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
6.	ok. km 10+565 ÷ ok. km 15+097	0,50 m ÷ 2,20 m	ok.1,05 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
7.	ok. km 15+210 ÷ ok. km 16+050	0,50 m ÷ 2,20 m	ok.1,20 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
8.	ok. km 16+070 ÷ ok. km 16+215	0,50 m ÷ 1,30 m	ok.1,00 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5
9.	ok. km 16+231 ÷ ok. km 16+365	0,50 m ÷ 1,10 m	ok.1,00 m	0,5 m ÷ 1,0 m	1:1,5

3.5. Dopuszcza się lokalnie, na niewielkich odcinkach zaprojektowanie innych pochyłeń skarp (1:1 lub 1:3).

3.6. Zaprojektować odcinki sieci kanalizacji deszczowej na następującym kilometrażu:

- ok. km 0+000 ÷ ok. km 1+160,
- ok. km 1+826 ÷ ok. km 2+082,
- ok. km 3+553 ÷ ok. km 3+724,
- ok. km 4+821 ÷ ok. km 5+100,
- ok. km 6+861 ÷ ok. km 7+023,
- ok. km 7+546 ÷ ok. km 7+822,
- ok. km 9+842 ÷ ok. km 10+566,
- ok. km 14+012 ÷ ok. km 14+150,
- ok. km 14+685 ÷ ok. km 15+491,
- ok. km 16+184 ÷ ok. km 19+274.

3.7. Zaprojektować konserwację rowu R-B pod drogą boczną drogi DK60 w km 0+350 obejmującą wycinkę roślin, odmulenie dna oraz wyprofilowanie skarp zapewniającą uzyskanie szerokości dna 1,0 m oraz nachylenia skarp 1:1,5.

3.8. Zaprojektować regulację rowu R-G od drogi DK60 w km 1+335 do drogi bocznej odchodzącej od DK60 w km 0+982 na odcinku około 260 m do drogi w kierunku m. Kozuby zapewniającą następujące parametry: szerokość w dnie 2,0 m, średnia głębokość 1,2 m, nachylenie skarp 1:1,5, spadek dna 3‰. Alternatywnie zaprojektować zbiornik retencyjny o pojemności min. 301 m³, z odpływem ze zbiornika do odbiornika w ilości 15 l/s.

3.9. Zaprojektować konserwację rowu R-B km 1+449 (DK60 km 2+443) na odcinku ok. 150 m obejmującą wycinkę roślin, odmulenie dna i wyprofilowanie skarp, zapewniającą uzyskanie szerokości dna 1,3 m oraz nachylenie skarp 1:1.

3.10. Zaprojektować konserwację rowu R-B2 km 1+015 (DK60 km 3+650) na odcinku poniżej drogi bocznej obejmującą wycinkę roślin, odmulenie dna i wyprofilowanie skarp, zapewniającą uzyskanie szerokości dna 1,0 m oraz nachylenie skarp 1:1,5 i spadku dna 3‰.

- 3.11. Zaprojektować konserwację rowu R-B2 km 1+086 (DK60 km 3+715) na odcinku do drogi bocznej, tj. na odcinku około 100 m obejmującą wycinkę roślin, odmulenie dna i wyprofilowanie, skarp zapewniającą uzyskanie szerokości dna 1,0 m oraz nachylenie skarp 1:1,5.
- 3.12. Zaprojektować konserwację rowu R-D km 0+065 (DK60 km 10+701) na odcinku bezpośrednio poniżej DK60 na długości około 20 m obejmującą wycinkę roślin i wyprofilowanie koryta.
- 3.13. Zaprojektować konserwację rowu R-J km 1+511 (DK60 km 11+803) na odcinku poniżej drogi na długości około 50 m obejmującą wycinkę roślin i wyprofilowanie koryta, zapewniającą uzyskanie szerokości dna 1,6 m oraz nachylenie skarp 1:1,5.
- 3.14. Zaprojektować gruntowną konserwację rowu R-J2/1 km 0+250 (DK60 km 12+439) na odcinku około 220 m do ujścia do rowu R-J2 zapewniającą uzyskanie szerokości dna 1,5 m, średniej głębokości 0,7 m, nachylenia skarp 1:1 oraz spadku dna 2‰.
- 3.15. Zaprojektować gruntowną konserwację rowu drogowego przy bocznej drodze odchodzącej od DK60 w km 17+800 na odcinku około 220 m do ujścia do rowu R-J2 zapewniającą uzyskanie szerokości dna 0,5 m, średniej głębokości 0,7 m, nachylenia skarp 1:1,5 oraz spadku dna 2‰.
- 3.16. Zaprojektować most na kanale Witonia „A” w km ok. 10+375 o podstawowych parametrach: długość obiektu ok. 12,9 m, szerokość obiektu ok. 14,8 m, szerokość jezdni ok. 8,0 m, min. światło pod obiektem 11,4 x 1,65 m.
- 3.17. Zaprojektować wiadukt nad torami kolejowymi w rejonie istniejącego przejazdu w poziomie szyn w km ok. 15+165 o podstawowych parametrach: długość obiektu ok. 68,6 m, szerokość obiektu ok. 14,7 m, szerokość jezdni ok. 8,0 m, wysokość ok. 10,0 m.
- 3.18. Zaprojektować wiadukt nad drogą powiatową w km ok. 15+445 o podstawowych parametrach: długość obiektu ok. 23,7 m, szerokość obiektu ok. 14,7 m, szerokość jezdni ok. 8,0 m, wysokość ok. 7,0 m.

II. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania zezwolenia na realizację inwestycji drogowej.

III. Nie nakładam obowiązku przeprowadzenia postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko.

IV. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia należy prowadzić monitoring:

1. Monitoring nasadzeń drzew, krzewów należy prowadzić w 1, 3 i 5 roku po oddaniu przedsięwzięcia do eksploatacji, wykonać przynajmniej jedną kontrolę w danym roku badań, w okresie wegetacyjnym roślin:
 - a) w ramach monitoringu nasadzeń zebrać w szczególności informacje o: gatunkach, liczbie, lokalizacji (kilometraż i strona drogi) nasadzeń wykonanych na podstawie projektu wykonawczego, następnie informacje o ich stanie zdrowotnym, o brakach w nasadzeniach (z adnotacją o przyczynie: obumarcie, kradzież, itp.), o innych nieprawidłowościach, w tym o brakach w zabezpieczeniach (np. uszkodzenie palików) oraz o dokonanych nowych nasadzeniach w miejsce brakujących nasadzeń,
 - b) określić zalecenia dotyczące bieżącej kontroli i zabiegów pielęgnacyjnych monitorowanych nasadzeń,
 - c) określić zalecenia dotyczące koniecznych, możliwych do przeprowadzenia działań w odniesieniu do odnotowanego stanu zdrowotnego nasadzeń, braków w nasadzeniach i innych odnotowanych nieprawidłowości,
 - d) w kolejnych latach monitoringu dołączyć krótki opis wprowadzonych zmian względem wyników i zaleceń otrzymanych w latach poprzednich.

2. Po zakończeniu każdego roku objętego monitoringiem, za poprzedni rok kalendarzowy, należy do 30 stycznia przedkładać Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi sprawozdanie z wyników przeprowadzonego monitoringu, o którym mowa w ww. punkcie oraz podjętych działań mających na celu wyeliminowanie stwierdzonych nieprawidłowości.
- V. Stwierdzam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej, w zakresie ochrony przed hałasem, dla przedmiotowej drogi, po upływie pół roku od dnia oddania jej w całości do użytkowania i przedstawienia jej wyników Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 12 miesięcy od ww. okresu.**
1. Zakres analizy porealizacyjnej powinien obejmować pomiary, w punktach wskazanych poniżej, które pozwolą m.in. na porównanie ustaleń zawartych w raporcie ooś z rzeczywistym oddziaływaniem przedsięwzięcia na środowisko.
 2. Badania powinny być przeprowadzone przez laboratorium posiadające certyfikat akredytacji dla wykonywanego rodzaju pomiarów, wydany przez PCA lub równoprawną jednostkę akredytującą.
 3. Należy przeprowadzić pomiary w porze dnia oraz w porze nocy na danym terenie chronionym akustycznie (teren działki ewidencyjnej, na której znajduje się faktycznie budynek chroniony akustycznie) dla lokalizacji przy punktach obliczeniowych: 1 (kondygnacja 0 i 1), 3, 6, 27 (kondygnacja 1), 34, 35, 36, 48, 53, 54, 55, 56 (kondygnacja 0 i 1), 57, 60, 62, 63, 73 (kondygnacja 1), 77, 89, 90, 94, 95, 97 (kondygnacja 0 i 1), 98, 99, 109, 120 (kondygnacja 0 i 1), 121 (kondygnacja 0 i 1), 143, 148 (numeracja z tabeli 6.17 z uzupełnienia z 21 stycznia 2021 r. do raportu ooś) w taki sposób, aby przeprowadzone w nich pomiary pozwoliły na ustalenie miejsca o największym oddziaływaniu hałasu na ludzi w miejscu ich możliwego pobytu. Podkreślenia wymaga, iż przy pomiarach należy zastosować wyłącznie metodę rzeczywistych pomiarów wykonywanych w terenie (a nie metodę obliczeniową).
 4. Należy przedstawić aktualne (tzn. wydane nie wcześniej niż sześć miesięcy od daty przeprowadzenia pomiarów) tzw. klasyfikacje akustyczne, w których będzie wskazane czy ww. tereny stanowią tereny chronione akustycznie.
 5. Jeśli w ww. klasyfikacji akustycznych wskazane będą nowe tereny chronione akustycznie, znajdujące się w zasięgu potencjalnego oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia, których nie uwzględniono na załącznikach graficznych z obliczeń w raporcie ooś, należy również dla tych lokalizacji wykonać ww. pomiary dla pory dnia i dla pory nocy.

UZASADNIENIE

Do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi, zwanego dalej w skrócie RDOŚ w Łodzi, wpłynął wniosek z 20 maja 2019 r., uzupełniony pismem z 23 maja 2019 r., Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – Oddział Łódź, działającej przez Pełnomocnika, o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „*Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno*”, zwanego dalej w skrócie m.in.: przedmiotowym przedsięwzięciem. Do wniosku dołączono m.in. pełnomocnictwo udzielone Panu Grzegorzowi Dylągowi, trzy egzemplarze karty informacyjnej przedsięwzięcia (zwanej dalej w skrócie KIP) w formie papierowej oraz elektronicznej, mapę obejmującą przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zakwalifikowane zostało jako przedsięwzięcie mogące potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko zgodnie z § 3 ust. 2 pkt. 2 oraz § 3 ust. 1 pkt 60 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r., poz. 71).

Przedmiotowe przedsięwzięcie w części realizowane będzie na terenach zamkniętych, tj. na działce o nr ew. 11/1 obręb nr 15 Leszno, o których mowa w Decyzji Nr 3 Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 24 marca 2014 r. w sprawie ustalenia terenów, przez które przebiegają linie kolejowe, jako terenów zamkniętych (Dz. Urz. Min. Inf. I Roz. z 2014 r., poz. 25, ze zm.). Przedmiotowe przedsięwzięcie w całości zlokalizowane będzie na terenie województwa łódzkiego. Mając na uwadze powyższe, zgodnie z art. 75 ust. 6 ustawy o oś organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia będącego przedmiotem niniejszego postępowania administracyjnego jest RDOŚ w Łodzi.

Organami opiniującymi w przedmiotowym postępowaniu są zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt. 2 i pkt. 4 oraz art. 6 lit. a ust. 1 ustawy o oś Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęczycy, oraz Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie.

W dalszej kolejności tutejszy organ uznał w procesie ustalania kręgu stron, że jest ich powyżej 20. Zgodnie z art. 74 ust. 3 ustawy o oś: „Jeżeli liczba stron postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 20, stosuje się przepis art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego”.

Zgodnie z art. 74 ust. 1a – 1b kopię mapy, o której mowa w ust. 1 pkt 3 oraz dokument, o którym mowa w ust. 1 pkt 6, przedkłada się na późniejszym etapie postępowania.

Obwieszczeniem z 12 czerwca 2019 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.2, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wszczęciu postępowania dla ww. przedsięwzięcia.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczycy, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

12 czerwca 2019 r. RDOŚ w Łodzi pismem znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęczycy oraz do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie o opinie w sprawie obowiązku przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko ww. przedsięwzięcia, o czym zawiadomiono strony postępowania przez obwieszczenie, w sposób opisany powyżej.

2 lipca 2019 r., do RDOŚ w Łodzi wpłynęła opinia Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej Wód Polskich w Warszawie z 2 lipca 2019 r. WA.SZŚ.436.1.122.2019.RZGW.MC, o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, w której wskazano jednocześnie warunki konieczne do uwzględnienia w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Warunki te zostały uwzględnione w treści niniejszej decyzji dosłownie lub w części w brzmieniu zbliżonym, bez naruszenia ich zakresu.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęczycy pismem z 28 czerwca 2019 r., znak: PPIS/ZNS/440/18/2895/19 wyraził opinię stwierdzającą brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia, argumentując, iż tu cyt.: „planowana inwestycja nie będzie źródłem znaczącego oddziaływania na środowisko i zdrowie ludzi na etapie realizacji, a także eksploatacji przedsięwzięcia”.

Opinie ww. organów zostały wzięte pod uwagę w zakresie dotyczącym ustalenia obowiązku przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko i zakresu raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Postanowieniem z 26 lipca 2019 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.5 RDOŚ w Łodzi stwierdził obowiązek przeprowadzenia o oś i określił zakres raportu dla przedmiotowego przedsięwzięcia.

Obwieszczeniem z 26 lipca 2019 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.6, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o wydaniu postanowienia o konieczności przeprowadzenia o oś.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczyca, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Pismem z 6 sierpnia 2019 r., znak: 220/Rz/19/PL9400, wnioskodawca działający przez pełnomocnika złożył zażalenie na postanowienie o konieczności przeprowadzenia ooś dla ww. przedsięwzięcia.

Pismem z 12 sierpnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.8, RDOŚ w Łodzi przekazał zażalenie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska wraz z aktami sprawy.

Obwieszeniem z 12 sierpnia 2019 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.9, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o przesłaniu zażalenia na postanowienie RDOŚ w Łodzi o konieczności przeprowadzenia ooś i określające zakres raportu.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczyca, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Pismem z 25 września 2020 r. RDOŚ w Łodzi przekazał do GDOŚ dokumentację stanowiącą uzupełnienie akt sprawy przesłane w związku z wniesionym zażaleniem.

24 października 2019 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska wydał postanowienie, znak: DOOŚ-WDŚ/ZIL.420.174.2019.KM.3, uchylające w części postanowienie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Przy piśmie z 18 lutego 2020 r. Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska zwrócił do RDOŚ w Łodzi dokumentację w niniejszej sprawie przekazaną wraz z zażaleniem na postanowienie o konieczności przeprowadzenia ooś.

Pismem z 3 marca 2020 r., otrzymanym 5 marca 2020 r. wnioskodawca przesłał raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

Obwieszczeniem z 13 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.13, RDOŚ w Łodzi zawiadomił uczestników postępowania o wpływie raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, o przystąpieniu do przeprowadzania oceny oddziaływania na środowisko oraz, iż organem właściwym do wydania opinii jest Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęczycy. Ponadto zawiadomieniem z 13 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.14, RDOŚ w Łodzi podał ww. informacje do publicznej wiadomości.

Wskazane powyżej zawiadomienie i obwieszczenie zostały obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczyca, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczone na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Pismem z 13 marca 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.16, RDOŚ w Łodzi wezwał wnioskodawcę do przedłożenia w terminie 21 dni wymaganych ustawą załączników przedkładanych wraz z raportem o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko.

15 kwietnia 2020 r. na skrzynkę e-mail wpłynęło pismo z 15 kwietnia 2020 r., znak: 067/Rz/20/PL9400 pełnomocnika wnioskodawcy dot. pytania w sprawie niniejszego postępowania.

16 kwietnia 2020 r. na skrzynkę e-mail wpłynęło pismo z 16 kwietnia 2020 r., znak: 197/9400/WYGI/Kce/MC/4/2020/m pełnomocnika wnioskodawcy informujące o terminie, w którym mają zostać przesłane wymagane załączniki.

6 maja 2020 r. na skrzynkę e-mail wpłynęło pismo z 6 maja 2020 r., znak: 238/9400/WYGI/Kce/MC/5/2020/m pełnomocnika wnioskodawcy informujące o terminie, w którym mają zostać przesłane wymagane załączniki.

29 maja 2020 r. na skrzynkę e-mail wpłynęło pismo z 28 maja 2020 r., znak: 360/9400/WYGI/Kce/MC/5/2020/m pełnomocnika wnioskodawcy informujące o terminie, w którym mają zostać przesłane wymagane załączniki.

9 czerwca 2020 r. na skrzynkę e-mail wpłynęło pismo z 9 czerwca 2020 r., znak: 360/9400/WYGI/Kce/PC/02/2020/m pełnomocnika wnioskodawcy informujące o terminie, w którym mają zostać przesłane wymagane załączniki oraz informujące o zmianie nazwy spółki, której pracownik reprezentuje wnioskodawcę. Niniejsze pismo zostało także przekazane 10 czerwca 2020 r. na elektroniczną skrzynkę podawczą ePUAP.

15 czerwca 2020 r. na skrzynkę e-mail wpłynęło pismo znak: 361/9400/WYGI/Kce/PC/06/2020/m pełnomocnika wnioskodawcy przekazujące brakujące załączniki do raportu ooś.

Pismem z 19 czerwca 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.17, RDOŚ w Łodzi wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu.

Pismem z 7 lipca 2020 r., otrzymanym 10 lipca 2020 r., znak: 406/9400/DB/Kce/MC/7/2020/o pełnomocnik wnioskodawcy poinformował, iż w złożonej do RDOŚ w Łodzi dokumentacji wystąpiła omyłka pisarska.

Pismem z 24 lipca 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.18, RDOŚ w Łodzi wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia załączników w związku z omyłką.

Pismem z 28 lipca 2020 r., otrzymanym 30 lipca 2020 r., znak: 474/9400/DB/Kce/MC/7/2020/o pełnomocnik wnioskodawcy uzupełnił załącznik do wniosku.

Postanowieniem z 6 sierpnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.19, RDOŚ w Łodzi sprostował oczywistą omyłkę pisarską w postanowieniu znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.5, z 26 lipca 2019 r., stwierdzającym potrzebę przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko.

Obwieszeniem z 6 sierpnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.20, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o sprostowaniu oczywistej omyłki pisarskiej w postanowieniu o konieczności przeprowadzenia ooś.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczyca, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Obwieszeniem z 6 sierpnia 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.22, RDOŚ w Łodzi poinformował strony postępowania o czynnościach w niniejszej sprawie dla części przedsięwzięcia zlokalizowanego na terenie miasta Łęczyca.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Miasta Łęczyca oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Pismem z 30 września 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.24, RDOŚ w Łodzi wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu ooś.

Pismem z 16 listopada 2020 r., otrzymanym 17 listopada 2020 r., znak: 672/9400/DB/Kce/PC/11/2020/k pełnomocnik wnioskodawcy przesłał uzupełnienie do raportu.

Obwieszeniem z 27 listopada 2020 r., znak: WOOŚ.420.48.2019.JCh.22, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o niedotrzymaniu terminu na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczyca, Urzędzie Miasta Łęczyca, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Pismem z 23 grudnia 2020 r., znak: WOOS.420.48.2019.JCh.27, RDOŚ w Łodzi wezwał wnioskodawcę do uzupełnienia raportu ooś.

Pismem z 21 stycznia 2021 r., otrzymanym 22 stycznia 2021 r., znak: 82/9400/DB/Kce/KW/1/2021/k pełnomocnik wnioskodawcy przesłał uzupełnienie do raportu.

Pismem z 11 lutego 2021 r., znak: WOOS.420.48.2019.JCh.28, RDOŚ w Łodzi wystąpił do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęczycy o wydanie opinii w przedmiotowej sprawie.

W terminie, wskazanym w art. 77 ust. 6 ustawy ooś, Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęczycy nie wyraził opinii zgodnie z art. 77 ust 1 pkt 2 ustawy ooś, w związku z czym RDOŚ w Łodzi uznał „milczącą zgodę” organu zgodnie z art. 78 ust. 4 ustawy ooś.

Zawiadomieniem z 11 lutego 2021 r., znak: WOOS.420.48.2019.JCh.29, RDOŚ w Łodzi podał do publicznej wiadomości informację o możliwości składania uwag i wniosków w niniejszej sprawie oraz wskazał trzydziestodniowy termin, w którym mogą być składane.

Obwieszeniem z 11 lutego 2021 r., znak: WOOS.420.48.2019.JCh.30, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania m.in. o niedotrzymaniu terminu na wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w niniejszej sprawie oraz o wystąpieniu o opinię do Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Łęczycy.

Wskazane powyżej zawiadomienie i obwieszczenie zostały zamieszczone w Urzędzie Gminy Łęczycy, Urzędzie Miasta Łęczycy, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Pismami z 13 kwietnia 2021 r., znak: 421/9400/DB/Kce/KW/4/2021/p (otrzymanym 16 kwietnia 2021 r.) oraz 16 kwietnia 2021 r., znak: 457/9400/DB/Kce/KW/4/2021/p (otrzymanym 16 kwietnia 2021 r.) pełnomocnik wnioskodawcy przesłał uzupełnienie do raportu.

Obwieszeniem z 29 kwietnia 2021 r., znak: WOOS.420.48.2019.JCh.32, RDOŚ w Łodzi zawiadomił strony postępowania o czynnościach w postępowaniu oraz o zebraniu materiału dowodowego.

Wskazane powyżej zawiadomienie zostało obwieszczone w Urzędzie Gminy Łęczycy, Urzędzie Miasta Łęczycy, Urzędzie Gminy Witonia, Urzędzie Gminy Kutno oraz Urzędzie Miasta Kutno oraz zamieszczono na tablicy ogłoszeń w RDOŚ w Łodzi i na stronie internetowej <http://bip.lodz.rdos.gov.pl>.

Do dnia wydania niniejszej Decyzji nie wpłynęły żadne uwagi ani wnioski w przedmiotowej sprawie.

Przedmiotowy odcinek drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno zlokalizowany jest w województwie łódzkim, na terenie powiatów: łęczyckiego i kutnowskiego oraz gmin: Łęczycy, Witonia, Kutno i miasta Kutno na odcinku drogi krajowej nr 60 od km 0+000 do km 19+862. Droga krajowa nr 60 jest obecnie klasy G, rozpoczyna się skrzyżowaniem z DK 91. Na przedmiotowym odcinku krzyżuje się z drogami powiatowymi, gminnymi oraz linią kolejową LK16 (Widzew Łódź – Kutno) w km ok. 15+450. Występują też liczne zjazdy do gospodarstw indywidualnych i na drogi polne. W ciągu przedmiotowego odcinka drogi usytuowany jest jeden obiekt mostowy na kanale Witonia „A” w km ok. 10+370. Pas drogowy ma szerokość od około 12,0 m do około 16,5 m, natomiast szerokość jezdni kształtuje się w zakresie od 5,2 m do 12,0 m. Droga krajowa 60 w km 19+862 łączy się skrzyżowaniem z DK 92. Zdecydowana większa część drogi przebiega w terenie, gdzie występują pola uprawne bez zabudowy bądź z rozproszoną zabudową jednorodziną. Zwarta zabudowa mieszkalna występuje na terenie miejscowości Topola Królewska (km 0+000 ÷ km ok. 0+600), Witonia (km 10+400 ÷ km 11+400), Leszczynek oraz Dudki (km 18+500 ÷ km 19+862). Na terenach o zwartej zabudowie występują chodniki (km

10+520 ÷ km 10+900 strona lewa oraz km 0+000 ÷ km 0+580 i km 10+430 ÷ km 10+880 strona prawa) o szerokości od 1,5 do 3,0 m.

W stanie istniejącym przedmiotowy odcinek rozbudowywanej drogi krajowej nr 60 ma długość ok. 19,862 km. Po rozbudowie i korekcie przebiegu (m.in. w nowym śladzie w Witoni i Lesznie) ww. odcinek DK 60 zostanie skrócony i będzie miał długość ok. 19,274 km.

W rejonie planowanej inwestycji występuje następujące uzbrojenie terenu: sieć wodociągowa, sieć gazowa, sieci kanalizacji sanitarnej i deszczowej, kable elektroenergetyczne niskiego napięcia, kable elektroenergetyczne średniego napięcia, kable teletechniczne, rozdzielcza napowietrzna sieć niskiego napięcia, napowietrzna sieć teletechniczna, napowietrzna sieć elektroenergetyczna średniego napięcia, napowietrzna sieć elektroenergetyczna 110kV.

W stanie istniejącym droga przebiega w terenie płaskim. Na odcinku od km ok. 15+700 do km ok. 16+800 biegnie na niskim nasypie. W stanie istniejącym na całym odcinku nawierzchnia jezdni jest bitumiczna. Nawierzchnia chodników wykonana jest z płyt betonowych chodnikowych.

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi krajowej nr 60 od skrzyżowania z drogą DK 91 w miejscowości Topola Królewska w km 0+000 do skrzyżowania z drogą DK92 w miejscowości Kutno w km 19+274. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się:

- rozbudowę drogi krajowej DK 60 do parametrów klasy GP, o łącznej długości ok. 19,3 km,
- rozbudowę dróg krajowych DK 91 oraz DK 92 do parametrów dróg klasy GP w zakresie wynikającym z rozbudowy skrzyżowań tych dróg z DK 60,
- wzmocnienie i/lub wymianę istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni dostosowaną do obciążenia 115 kN,
- lokalnie korektę przebiegu osi drogi głównej (DK 60) z uwzględnieniem:
 - likwidacji nienormatywnych łuków (w planie) dla założonej klasy drogi oraz prędkości (miarodajnych i projektowych),
 - w miarę możliwości likwidację (względnie ograniczenie) odcinków, na których zachodzi ryzyko oślepiania kierujących pojazdami jadących w przeciwnych kierunkach (porą nocną),
 - rozbudowy wybranych skrzyżowań (zmiany dotychczasowego przebiegu drogi głównej oraz miejsc włączeń dróg podporządkowanych do drogi głównej);
- zmianę przebiegu drogi:
 - w obrębie miejscowości Witonia (obejście terenu ściśle zabudowanego),
 - w miejscowości Leszno,
- korektę włączeń części dróg podporządkowanych, w tym w szczególności:
 - likwidację kilku- i kilkunastometrowych przesunięć (w osi drogi głównej) miejsc włączeń dróg podporządkowanych po przeciwnych stronach DK 60 i stworzenie skrzyżowań 4-wlotowych zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi (w miejscach skrzyżowań o przesuniętych wlotach),
 - korektę kątów włączeń dróg podporządkowanych, zgodnie z warunkami technicznymi oraz: zapewniającymi przejezdności i poprawiających relacje skrętne;
- przebudowę i rozbudowę istniejących skrzyżowań w sposób poprawiający warunki bezpieczeństwa (oraz w części przepustowość) poprzez:
 - zmianę skrzyżowań zwykłych na skanalizowane (w tym skrzyżowania skanalizowane typu rondo),
 - wydzielenie dodatkowych pasów na skrzyżowaniach dla relacji skrętnych („lewoskręty”),
 - zamknięcie niektórych wlotów dróg gminnych (zakończenie placem do zawracania) z zapewnieniem dojazdu do drogi krajowej poprzez inne drogi lokalne,

- w miarę możliwości wykonanie wysp dzielących na wlotach dróg podporządkowanych, szczególnie o prostoliniowym przebiegu poprzedzającym skrzyżowanie z przedmiotowym odcinkiem DK 60 (mających bezpośredni wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa poprzez poprawę dostrzegalności i czytelności skrzyżowań),
- realizację innych elementów uspokajających ruch, również na drogach głównych poprzez wydzielenie wysp na wlotach skrzyżowań (wydzielających dodatkowe relacje skrętne, poprzedzające skrzyżowania skanalizowane typu rondo),
- budowę ciągów pieszych, pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- budowę zatok autobusowych z uwzględnieniem ewentualnych zmian lokalizacyjnych zapewniających zgodność z obowiązującymi warunkami technicznymi i bezpośrednio wpływających na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu,
- zaprojektowanie przejść dla pieszych, w tym w części z azylami dla pieszych (zarówno na drodze głównej jak i na włączeniach dróg podporządkowanych),
- wykonanie innych elementów i/lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery, balustrady),
- budowę i przebudowę przepustów,
- przebudowę/rozbudowę istniejącego mostu oraz budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w miejscu istniejącego przejazdu kolejowego,
- budowę systemu odwodnienia drogi, w miarę możliwości – powierzchniowego (rowy oraz ewentualne zbiorniki chłonne lub odparowujące), w pozostałej części – poprzez kanalizację deszczową,
- budowę zasilania i kanalizacji kablowej dla sygnalizacji świetlnej,
- budowę oświetlenia drogowego (wraz z zasilaniem),
- budowę kanałów technologicznych,
- rozbudowę, przebudowę oraz zabezpieczenie sieci i urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej (związanej i niezwiązanej z drogą), kolidujących z rozwiązaniami wynikającymi z przedmiotowej inwestycji,
- wyburzenie budynków i budowli kolidujących z rozbudowywaną drogą,
- zastosowanie zabezpieczeń akustycznych – nawierzchni o obniżonej hałaśliwości,
- przeprowadzenie wycinki oraz nasadzeń drzew.

Na większości skrzyżowań czterowlotowych przewiduje się ronda. Na wlotach ronda przewiduje się przejścia dla pieszych i/lub przejazdy dla rowerzystów. Wzdłuż projektowane są chodniki, ścieżki rowerowe i/lub ciągi pieszo-rowerowe.

Pozostałe skrzyżowania przewiduje się jako skrzyżowania trzywlotowe skanalizowane wraz z lub bez dodatkowego pasa do skrętu w lewo, z uwzględnieniem zagospodarowania przyległego terenu. Dodatkowo zostały przewidziane azyle dla pieszych, i wyspy rozdzielające ruch.

Przedmiotowa droga krzyżuje się z wieloma drogami powiatowymi i gminnymi. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz planowanych skrzyżowań z drogami poprzecznymi.

Lp.	Km projektowany około	Typ skrzyżowania	Skrzyżowanie
1	0+000	rondo czterowlotowe	droga krajowa DK91 droga powiatowa nr 2521E
2	0+982	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 104155E droga powiatowa nr 2505E
3	1+967	skanalizowane trzywlotowe	droga powiatowa nr 2507E
4	3+639	skanalizowane czterowlotowe	droga gminna nr 104156E

5	4+960	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 104303E droga gminna nr 104157E
6	6+944	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 104308E
7	7+684	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 104326E
8	8+249	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 104309E
9	10+510	rondo czterowlotowe	droga powiatowa nr 2503E starodroże DK60
10	11+401	skanalizowane trzywlotowe	starodroże DK60
11	14+723	skanalizowane trzywlotowe	droga powiatowa nr 2514E
12	15+446	skrzyżowanie dwupoziomowe	droga powiatowa nr 2176E – skrzyżowanie dwupoziomowe
13	16+219	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 102219E starodroże DK60
14	17+249	skanalizowane trzywlotowe z sygnalizacją świetlną	droga powiatowa nr 2166E
15	17+456	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 102221E
16	17+789	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 102662E
17	19+274	rondo czterowlotowe	droga krajowa nr 92 droga gminna nr 102644E

Szacunkowa powierzchnia terenu przedmiotowego przedsięwzięcia wyniesie ok. 93,5 ha.

Rozbudowywana droga DK 60 na większości odcinka przebiegać będzie zgodnie z przebiegiem istniejącym. Wyjątek stanowi miejscowość Witonia oraz odcinek drogi między przejazdem kolejowym w pobliżu miejscowości Leszno, a miejscowością Leszczynek. W miejscowości Witonia projektuje się drogę po nowym śladzie w celu ominięcia terenu zabudowanego. Przejazd kolejowy w pobliżu miejscowości Leszno zostanie przebudowany do skrzyżowania dwupoziomowego, ruch drogowy odbywać się będzie wiaduktem nad linią kolejową.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia konieczne będzie wyburzenie budynków gospodarczych i mieszkalnych kolidujących z rozbudowywaną drogą oraz obiektów inżynierskich (mostu oraz przepustów). Budynki przeznaczone do wyburzenia to:

- budynek handlowo-usługowy oraz budynek mieszkalny przy drodze podporządkowanej DP2521E (początek opracowania) km ok. 0+030 str. P, działki nr 55 oraz 57/1 obręb 0033 Topola Królewska, gmina Łęczycza,
- budynek mieszkalny na skrzyżowaniu DK91 z DK60 (początek opracowania) km DK60 ok. 0+018 str. P, działka nr 340/7 obręb 0033 Topola Królewska, gmina Łęczycza,
- budynek gospodarczy w km ok. 10+560 str. P, działka nr 148/1 obręb 0028 Witonia, gmina Witonia,
- budynek gospodarczy w km ok. 10+567 str. L, działka nr 148/1 obręb 0028 Witonia, gmina Witonia.

W ramach przedsięwzięcia planuje się rozbiórkę istniejącego mostu na kanale Witonia „A” (km ok. 10+375) i budowę nowego. Światło projektowanego obiektu będzie nie mniejsze niż istniejącego mostu. Podstawowe parametry projektowanego mostu:

- długość obiektu ok. 12,9 m,
- szerokość obiektu ok. 14,8 m,
- szerokość jezdni ok. 8,0 m,
- min. światło pod obiektem 11,4 x 1,65 m.

Koryto kanału pod mostem oraz około 10 – 15 m przed i za mostem zostanie oczyszczone, wyprofilowane i umocnione materiałami naturalnymi (kamień, paliki drewniane, faszyna). Nie przewiduje się zmiany przebiegu koryta kanału.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę wiaduktu nad torami kolejowymi w rejonie istniejącego przejazdu w poziomie szyn w km ok. 15+165. Przewiduje się budowę obiektu trójprzęsłowego. Podstawowe parametry projektowanego obiektu:

- długość obiektu ok. 68,6 m,
- szerokość obiektu ok. 14,7 m,
- szerokość jezdni ok. 8,0 m,
- wysokość: ok. 10,0 m.

Ponadto przewiduje się budowę wiaduktu nad drogą powiatową w km ok. 15+445.

Podstawowe parametry projektowanego obiektu:

- długość obiektu ok. 23,7 m,
- szerokość obiektu ok. 14,7 m,
- szerokość jezdni ok. 8,0 m,
- wysokość ok. 7,0 m.

W ciągu rozbudowywanej drogi krajowej nr 60 planuje się przebudowę istniejących i budowę nowych przepustów.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także zabezpieczenie lub przebudowę istniejącej infrastruktury sanitarnej, w tym:

- sieci wodociągowych,
- sieci gazowych,
- sieci kanalizacji deszczowej,
- sieci kanalizacji sanitarnej.

Przewiduje się rozbiórkę wyłączonych z eksploatacji i nieczynnych odcinków sieci.

Przewiduje się zabezpieczenie lub przebudowę istniejącej kolejowej infrastruktury elektroenergetycznej trakcyjnej i nietrakcyjnej, w tym:

- kolejowej sieci trakcyjnej poprzez zabudowę nowych konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami palowymi i wysięgnikami oraz przewieszenie sieci na nowe konstrukcje z ewentualną wymianą przewodów jezdnych i lin nośnych,
- sieci i urządzeń elektroenergetycznych średniego napięcia SN (linia potrzeb nietrakcyjnych - LPN) poprzez zabudowę nowych słupów oraz przewieszenie sieci na nowe konstrukcje z ewentualną wymianą przewodów oraz częściowe skablowanie linii napowietrznej,
- sieci i urządzeń elektroenergetycznych niskiego napięcia nN oraz sterowania ruchem kolejowym (SRK),
- przewiduje się rozbiórkę wyłączonych z eksploatacji i nieczynnych odcinków sieci i urządzeń.

W obszarze planowanej inwestycji znajdują się linie kablowe nN i SN, linie napowietrzne SN i nN, oświetlenie skojarzone na słupach elektroenergetycznych oraz oświetlenie kablowe. Istniejące sieci elektroenergetyczne SN i nN kolidujące z projektowanym układem drogowym zostaną przebudowane.

Zakres przebudowy sieci elektroenergetycznych nN i SN obejmuje:

- przebudowę linii napowietrznych nN 0,4kV i SN 15kV lub 20kV poprzez przestawienie słupów poza obszar kolizji lub skablowanie,

- przebudowę kabli elektroenergetycznych nN i SN poprzez przełożenie poza obszar kolizji oraz zabezpieczenie rurami osłonowymi $\Phi 110$ oraz $\Phi 160$ pod drogami oraz w miejscach skrzyżowań z innymi sieciami,
- przestawienie kolidujących złączy kablowych nN 0,4kV,
- przebudowę sygnalizacji świetlnej poprzez dostosowanie do projektowanego rozwiązania drogowego,
- wyznaczenie zakresu oddziaływania istniejącej linii WN 110kV na drogę.

Przewiduje się budowę oświetlenia na skrzyżowaniach typu rondo, oświetlenie chodników, na dojeźdżach do przystanków autobusowych w terenie zabudowanym. Dodatkowo przewiduje się oświetlenie na przejściach dla pieszych. Istniejące oświetlenie na słupach energetycznych przewiduje się dostosować do nowych warunków drogowych.

Prace będą prowadzone w technologii wykopu otwartego z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego. Część prac dla infrastruktury technicznej może być wykonywana przy pomocy przewiertów sterowanych.

W trakcie realizacji całego przedsięwzięcia wymagane będzie zużycie określonej ilości surowców mineralnych, materiałów, paliw oraz energii. W fazie realizacji inwestycji wykorzystywane będą typowe dla tego typu prac budowlanych materiały i surowce, głównie masy bitumiczne, kruszywo, piasek i kostka chodnikowa. Ilości wykorzystanych surowców do przebudowy drogi DK60 będą wynikały z przedmiaru robót. Na etapie realizacji woda wykorzystywana będzie do celów technologicznych i socjalno-bytowych. W trakcie realizacji przedsięwzięcia woda przeznaczona na cele socjalno-bytowe będzie dostarczana w butlach w ilości zależnej od ilości pracujących osób i warunków atmosferycznych. Wielkość zużycia wody na cele socjalne będzie skorelowana z ilością pracowników na budowie. Woda w celach technologicznych będzie wykorzystywana przede wszystkim do zraszania podbudowy kamiennej w trakcie stabilizacji mechanicznej, zraszania bębnowalcy drogowych podczas zagęszczania nawierzchni bitumicznej, jak również zraszania placu budowy w celu ograniczenia pylenia. Paliwa użytkowane będą do napędu silników pojazdów dostawczych, maszyn budowlanych, agregatów prądotwórczych oraz przenośnych narzędzi. Na etapie budowy energia będzie pobierana na podstawie oddzielnej umowy z dystrybutorem zewnętrznym lub będzie wytwarzana przy użyciu agregatów.

Podczas prowadzonych robót wystąpią niekorzystne zjawiska hałasowe związane z pracą ciężkich maszyn oraz ruchem pojazdów ciężarowych. Front prac będzie się sukcesywnie przesuwiał w miarę ich postępu. Będą to przejściowe uciążliwości o zasięgu lokalnym.

Jak wynika z raportu o obliczenia rozprzestrzeniania hałasu wykonano zgodnie z francuską metodą obliczania hałasu drogowego „NBPB-Routes-96 (SETRA-CERTU-LCPC-CSTB), o której mowa w „Arrêtè du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières, Journal Officiel du 10 mai 1995, Article 6” oraz francuskiej normie ”XPS 31-133”. Użyty model emisji oparty jest na metodyce opisanej w normie PN ISO 9613-2:2002 „Akustyka. Tłumienie dźwięku podczas propagacji w przestrzeni otwartej”, natomiast dane wejściowe dotyczące emisji wyznaczone są zgodnie z „Guide du bruit des transports terrestres, fascicule prévision des niveaux sonores, CETUR 1980”. Obliczenia propagacji hałasu przenikającego do środowiska wykonano przy zastosowaniu pakietu programu SoundPLAN 7.4.

Podstawę obliczeń stanowiły następujące czynniki, które mają wpływ na powstanie i rozprzestrzenianie się w terenie hałasu z eksploatacji dróg:

- parametry przedsięwzięcia (geometria drogi, pochylenie niwelety),
- natężenie ruchu,
- procentowy udział pojazdów ciężkich w potoku ruchu,
- średnia prędkość poruszających się pojazdów,

- istniejąca zabudowa.

Na podstawie posiadanych danych zbudowano numeryczny model terenu oraz model budynków chronionych i innych budynków ekranujących.

Obliczenia akustyczne dla stanu projektowanego wykonano w siatce obliczeniowej o rozmiarze boku 10 m na wysokości 4 m nad poziomem terenu oraz w punktach kontrolnych zlokalizowanych przy najbliższej zabudowie mieszkaniowej.

Obliczenia emisji hałasu wykonano dla przedziału odniesienia:

- L_{AeqD} – oznacza równoważny poziom dźwięku A dla pory dnia (rozumianej jako przedział czasu od godz. 6:00 do godz. 22:00), w decybelach [dB],
- L_{AeqN} – oznacza równoważny poziom dźwięku A dla pory nocy (rozumianej jako przedział czasu od godz. 22:00 do godz. 6:00), w decybelach [dB].

Analizę akustyczną oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko przeprowadzono z uwzględnieniem następujących danych:

- przekrój: 1x2 (jedna jezdnia po dwa pasy ruchu),
- szerokości pasów ruchu – 3,5 m,
- prędkość dopuszczalna na terenie zabudowy – 50 km/h pora dnia i 60 km/h pora nocy,
- prędkość dopuszczalna poza terenem zabudowy – 90 km/h (z lokalnymi ograniczeniami w rejonie skrzyżowań),
- rodzaj nawierzchni – asfaltowa (nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości na wybranych odcinkach w wariancie z zabezpieczeniami akustycznymi),
- natężenie oraz struktura ruchu (udział pojazdów lekkich i ciężkich),
- warunki atmosferyczne.

Prognoza ruchu została wykonana na podstawie średniego dobowego ruchu (ŚDR) wg danych z serwisu informacyjnego GDDKiA. Przyjęto pomiary z roku 2015 z określeniem prognozy ruchu na podstawie skumulowanych wskaźników wzrostu w perspektywie do roku 2035.

Natężenie ruchu dla roku 2025 i 2035, w podziale na porę dnia i porę nocy wraz z podziałem na pojazdy klasy lekkiej (osobowe i dostawcze) oraz klasy ciężkiej (pozostałe) przedstawiono w poniższej tabeli.

Odcinek drogi	Natężenie ruchu			
	Pora dnia		Pora nocy	
	klasa lekka [poj./h]	klasa ciężka [poj./h]	klasa lekka [poj./h]	klasa ciężka [poj./h]
2025				
DK60 Topola Królewska – Kutno	219	23	29	7
DK91 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku północnym)	164	81	21	14
DK91 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku południowym)	293	88	37	15
DK92 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku północno-zachodnim)	166	64	21	11
DK92 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku południowo-wschodnim)	258	78	78	14
2035				
DK60 Topola Królewska – Kutno	271	29	36	6
DK91 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku północnym)	203	105	26	18
DK91 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku południowym)	362	112	46	19

DK92 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku północno-zachodnim)	205	83	26	14
DK92 (od skrzyżowania z DK60 w kierunku południowo-wschodnim)	320	99	41	17

Zestawienie informacji na temat rodzajów terenów, o których mowa w tabeli nr 1 załącznika do rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. z 2014 r., poz. 112), znajdujących się w potencjalnym obszarze oddziaływania akustycznego przedmiotowego przedsięwzięcia, w nawiązaniu do art. 115 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r., poz. 1219 ze zm.) zwanej dalej POŚ, stanowiły następujące pisma dołączone do raportu z listopada 2020 r. i uzupełnienia z 21 stycznia 2021 r. oraz załączniki graficzne dołączone do uzupełnienia ze stycznia 2021 r.:

- znak: GP.4120.1.5.2018.JF.2 z 26 września 2018 r. oraz znak: GP.670.17.2020.JF.2 z 3 sierpnia 2020 r. uzyskane z Urzędu Miasta Kutno,
- znak: OŚ.6254.2.2018 z 5 października 2018 r. oraz OŚ.6254.2.2020 z 11 sierpnia 2020 r. uzyskane z Urzędu Gminy Kutno,
- znak: BD.7226.15.2018 z 17 października 2018 r. oraz BD.7226.1.2020 z 24 czerwca 2020 r. z Urzędu Gminy Witonia,
- znak: GPI.6727.195.2020 z 3 sierpnia 2020 r. z Urzędu Gminy w Łęczycy.

Analizowany odcinek drogi krajowej przebiega przez tereny, dla których obowiązują ustalenia następujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego:

- Uchwała nr XXII/236/16 Rady Miasta Kutno z dnia 26 kwietnia 2016 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla obszaru położonego w Kutnie pomiędzy ulicami Chopina, Łęczycką i Objazdową,
- Uchwała nr XXXIX/414/09 Rady Miasta Kutno w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla terenu położonego w Kutnie pomiędzy ulicami: Piwną, Objazdową, Łęczycką, Matejki, Łąkoszyńską i torami PKP,
- Uchwała nr XVI/106/2004 z dnia 16.04.2004 o uchwaleniu miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Kutno,
- Uchwała XXVIII/157/05 w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego gminy Witonia,
- Uchwała nr XVI/83/2004 Rady Gminy w Łęczycy z dn. 2 marca 2004 roku w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego Gminy Łęczycy.

W sąsiedztwie przedmiotowego przedsięwzięcia zlokalizowane są 3 budynki chronione akustycznie, dla których obowiązuje konieczność zapewnienia właściwych warunków akustycznych wewnątrz budynku zgodnie z art. 114 ust. 3 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2020 r. poz. 1219 ze zm.) oraz 1 budynek w granicy pasa drogowego, dla którego również obowiązuje konieczność zapewnienia właściwych warunków akustycznych wewnątrz budynku zgodnie z art. 114 ust. 4 ww. ustawy. Budynki, o których mowa powyżej zlokalizowane są na dz. nr ewid. 145/1 i 180/11 obr. Leszczynek, gmina Kutno, dz. nr ewid. 371/1 obr. Topola Królewska, gmina Łęczycy oraz dz. nr ewid. 334 obr. Witonia, gm. Witonia. Jednak należy zauważyć, że Adresatami ww. przepisu są organy odpowiedzialne za przygotowanie i uchwalenie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz organy administracji architektoniczno-budowlanej, które w drodze decyzji mogą nakładać obowiązek zastosowania konkretnych rozwiązań technicznych, zapewniających właściwe warunki akustyczne w budynkach (Wyrok NSA z 26.09.2017 r., sygn.. akt II OSK 129/16).

Analiza oddziaływania akustycznego projektowanego przedsięwzięcia wykazała, że eksploatacja drogi spowoduje występowanie przekroczeń dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dziennej i nocnej na terenach chronionych przed hałasem.

Podstawowym środkiem ochrony akustycznej, który zostanie zastosowany na przedmiotowej drodze jest nawierzchnia o obniżonej hałaśliwości. Według danych zawartych w badaniach wykonanych w ramach programu Rozwój Innowacji Drogowych pt. „Ochrona przed hałasem drogowym” nawierzchnia gwarantuje obniżenie hałasu na styku opony z powierzchnią drogi o około 1 dB. W tym celu zastosowana zostanie warstwa ścieralna z mieszanki mineralno-asfaltowej lub inna o co najmniej takich samych parametrach akustycznych. Przewiduje się zastosowanie nawierzchni o obniżonej hałaśliwości co najmniej na odcinkach DK60 w km 0+000 ÷ 0+840, 8+690 ÷ 10+490, 11+750 ÷ 12+330, 16+250 ÷ 19+274. Ponadto przewiduje się jej zastosowanie na modernizowanym fragmencie DK91 w rejonie włączenia DK60.

W związku z wykonaniem nawierzchni o obniżonej hałaśliwości, w obliczeniach oddziaływania akustycznego przyjęto poprawkę -1 dB. Nie stosowano poprawki związanej z modernizacją parku samochodowego.

Na podstawie przedstawionych w raporcie oś wyników obliczeń stwierdzono, że zastosowane działania minimalizujące nie są wystarczające do dochowania dopuszczalnych poziomów hałasu. Analizowana możliwość stosowania skutecznego środka ograniczającego hałas w postaci ekranów dźwiękochłonnych wykazała, że na przedmiotowym odcinku nie jest ona wskazana. W poniższej tabeli autorzy raportu wskazali szczegółowe wyjaśnienia w tej kwestii.

Nr receptora	Aspekt techniczny	Bezpieczeństwo ruchu drogowego	Komfort życia	Funkcjonalność ekranu
1	ekran znajdowałby się bardzo blisko budynku – od 0,3 m do 1,3 m od elewacji oraz ok. 0,1 m od schodów wejściowych do budynku, co uniemożliwia wejście	brak widoczności przy ruszaniu z miejsca zatrzymania; brak możliwości bezpiecznego zatrzymania się pojazdu na drodze, aby móc otworzyć bramę w ekranie	ekran znajdowałby się ok. 0,5 m od okien; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi	w ciągu ekranu jest jeden zjazd, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
3	kolizja z budynkiem gospodarczym znajdującym się na działce 33/342 – brak możliwości wykonania ekranu	brak widoczności przy ruszaniu z miejsca zatrzymania; brak możliwości bezpiecznego zatrzymania się pojazdu na drodze, aby móc otworzyć bramę w ekranie	ekran znajdowałby się ok. 1,3 m od okien	w ciągu ekranu są dwa zjazdy (w tym jeden publiczny), w związku z czym będzie konieczność wykonania bram – w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność, z założenia można domniemywać, że brama na zjeździe publicznym będzie zawsze otwarta
6		brak widoczności przy ruszaniu z miejsca zatrzymania; brak możliwości bezpiecznego zatrzymania się	ekran znajdowałby się ok. 2,8 m od okien; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala

		pojazdu na drodze, aby móc otworzyć bramę w ekranie	pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi	akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
27				w ciągu ekranu jest jeden zjazd publiczny, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność, z założenia można domniemywać, że brama na zjeździe publicznym będzie zawsze otwarta
34		brak możliwości bezpiecznego zatrzymania się pojazdu na drodze, aby móc otworzyć bramę w ekranie	ekran ma chronić budynek na działce 332, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd do działki nr 335 (przez co właściciel działki będzie miał utrudniony wjazd - będzie musiał otwierać bramę w ekranie, a jego budynek i tak nie będzie chroniony), natomiast słup ekranu będzie musiał być wykonany tuż przed elewacją budynku na działce 334; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
36			ekran znajdowałby się ok. 4,0 m od okien	w ciągu ekranu są trzy zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
48		brak widoczności przy zbliżaniu się do skrzyżowania po drodze podporządkowanej	ekran znajdowałby się ok. 1,2 m i 2,9 m od okien, a w najgorszym miejscu ok. 1,1 m od elewacji budynku	
53	brak możliwości wykonania bram w ekranie tak, aby przy otwieraniu	brak możliwości bezpiecznego zatrzymania się pojazdu na drodze, aby	ekran znajdowałby się ok. 1,0 m od okien; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może	w ciągu ekranu jest 7 zjazdów, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w
54				
55				

	nie kolidowały z sąsiednim zjazdem	móc otworzyć bramę w ekranie;	wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi	przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
56				
57				
58			ekran znajdowałby się ok. 2,2 m od okien; konieczna rozbiórka dodatkowych ogrodzeń; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi	w ciągu ekranu jest 14 zjazdów (w tym dwa publiczne), w związku z czym będzie konieczność wykonania bram – w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność, z założenia można domniemywać, że brama na zjazdach publicznych będzie zawsze otwarta
60			ekran znajdowałby się ok. 4,1 m od okien; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi; ekran ma chronić budynek na działce 2-30/3, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd do działki nr 2-31 (przez co właściciel działki będzie miał utrudniony wjazd – będzie musiał otwierać bramę w ekranie, a jego budynek i tak nie będzie chroniony) ekran znajdowałby się ok. 2,0 m od elewacji budynku i 5,0 m od okien	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
62		brak widoczności przy zbliżaniu się do skrzyżowania po drodze podporządkowanej		w ciągu ekranu jest jeden zjazd, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
63			konieczna rozbiórka dodatkowych ogrodzeń	w ciągu ekranu są trzy zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą
64				

				one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
73			konieczna wycinka drzew, które stanowią naturalną ochronę akustyczną; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi; na działce 14-195/3 prowadzona jest działalność gospodarcza (wynajem pokoi gościnnych – Oleńka) – właściciele składali skargi na dotychczasową zajętość ich działki w związku z rozbudową DK60 – budowa ekranu tylko ją zwiększy – co może mieć wpływ na zmniejszenie atrakcyjności ww. działalności	
77			ekran znajdowałby się ok. 2,0 m od okien; ekran ma chronić budynek na działce 14-189, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd publiczny do działki nr 14-190 (przez co będzie utrudniony wjazd do Okręgowej Stacji Kontroli Pojazdów, która jest zlokalizowana na ww. działce); w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi;	w ciągu ekranu są trzy zjazdy (w tym jeden publiczny), w związku z czym będzie konieczność wykonania bram – w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność, z założenia można domniemywać, że brama na zjeździe publicznym będzie zawsze otwarta
89			ekran znajdowałby się ok. 3,7 m od okien; konieczna rozbiórka ogrodzenia i schodów na taras zlokalizowany przy budynku na działce 14-144/7	w ciągu ekranu jest jeden zjazd, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
90			ekran znajdowałby się ok. 4,30m od okien; konieczna rozbiórka ogrodzenia; ekran ma chronić budynek na	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w

			działce 14- 143/4, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd do działki nr 14-144/6 (przez co właściciel działki będzie miał utrudniony wjazd – będzie musiał otwierać bramę w ekranie)	przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
94			konieczna rozbiórka ogrodzenia; ekran ma chronić budynek na działce 14-136, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd do działki nr 14- 138/2 (przez co właściciel działki będzie miał utrudniony wjazd – będzie musiał otwierać bramę w ekranie)	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
95			ekran znajdowałby się ok. 2,0 m od okien; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi; ekran ma chronić budynek na działce 14- 130 i 14-129, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd na działkę nr 14-132 (przez co właściciel działki będzie miał utrudniony wjazd – będzie musiał otwierać bramę w ekranie, a jego budynek i tak nie będzie chroniony)	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
97			ekran znajdowałby się ok. 1,8 m od okien	w ciągu ekranu jest jeden zjazd, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
98			ekran znajdowałby się ok. 5,3 m od okien; w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi; konieczna rozbiórka ogrodzenia	w ciągu ekranu są trzy zjazdy (w tym jeden publiczny na drogę wewnętrzną), w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku
99				

				chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność - z założenia można domniemywać, że brama na zjeździe publicznym będzie zawsze otwarta
109			w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi; konieczna rozbiórka ogrodzenia	w ciągu ekranu jest jeden zjazd, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
120			ekran znajdowałby się ok. 5,5 m od okien; konieczność rozbiórki ogrodzenia	w ciągu ekranu są trzy zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
121				
143			ekran znajdowałby się ok. 3,7 m od okien; konieczność rozbiórki ogrodzenia; ekran ma chronić budynek na działce 33-158, ale żeby spełniał on swoją funkcję musi być wydłużony za zjazd na działkę nr 33-160/1 (przez co właściciel działki będzie miał utrudniony wjazd - będzie musiał otwierać bramę w ekranie)	w ciągu ekranu są dwa zjazdy, w związku z czym będzie konieczność wykonania bram - w przypadku, gdy nie będą one zamykane, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność
148			w przypadku zastosowania ekranów odbijających może wystąpić tzw. "fala odbita" - może mieć to wpływ na pogorszenie klimatu akustycznego dla zabudowy po przeciwnej stronie drogi	w ciągu ekranu jest jeden zjazd publiczny, w związku z czym będzie konieczność wykonania bramy - w przypadku, gdy nie będzie ona zamykana, fala akustyczna będzie mogła przedostawać się bezpośrednio do budynku chronionego - ekran w ten sposób straci swoją skuteczność, z założenia można domniemywać, że brama na zjeździe publicznym będzie zawsze otwarta

Mając powyższe na uwadze, w niniejszej decyzji RDOŚ w Łodzi wskazał punkty pomiarowe do wykonania analizy porealizacyjnej z zakresu oddziaływania akustycznego. Zakres punktów pomiarowych wybranych do przeprowadzenia analizy porealizacyjnej dobrano na podstawie

wyników obliczeń na rok 2025 przedstawionych w uzupełnieniu z 21 stycznia 2021 r. do raportu o.o.s. Do analizy wskazano punkty (budynki), w których występują przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu w porze dnia i/lub w porze nocy oraz posiadają okna na elewacji frontowej.

Planowane przedsięwzięcie w fazie realizacji będzie potencjalnym źródłem emisji substancji pyłowych i gazowych do środowiska. Zagrożeniem dla jakości powietrza będą prace związane z przygotowaniem terenu pod budowę (zdjęcie wierzchniej warstwy gleby, ruch pojazdów ciężkich, praca sprzętu budowlanego).

Oddziaływanie fazy budowy będzie miało charakter bezpośredni, krótkotrwały, o lokalnym charakterze oraz będzie zmienne w zależności od miejsca, etapu budowy, zaawansowania prac, czasu prowadzonych prac oraz ilości pracujących maszyn.

W fazie eksploatacji oddziaływanie związane będzie głównie z emisją substancji powstających podczas spalania paliw w silnikach pojazdów poruszających się po drodze. Będą to przede wszystkim: tlenki azotu NO_x, tlenek węgla CO, węglowodory HC, benzen C₆H₆, ditlenek siarki SO₂, pył zawieszony.

Prognozę rozprzestrzeniania się substancji emitowanych w wyniku ruchu samochodowego na projektowanej drodze przeprowadzono za pomocą programu komputerowego Operat FB.

Obliczenia przeprowadzono z uwzględnieniem aktualnego stanu jakości powietrza, określonego przez Głównego Inspektora Ochrony Środowiska w Warszawie, Delegatura WIOŚ w Łodzi. Ww. pismo zostało załączone do dokumentacji.

Na podstawie przeprowadzonych obliczeń stwierdzono, że emisja zanieczyszczeń pochodzących z procesu spalania paliwa przez silniki pojazdów poruszających się po projektowanym odcinku drogi nie będzie powodowała przekroczeń standardów jakości powietrza atmosferycznego.

Zgodnie z informacjami przedstawionymi w dokumentacji w analizach uwzględniono przedmiotową drogę krajową nr 60, a także odcinki dowiązania na początku i na końcu opracowania do dróg krajowych nr 91 i 92. Na analizowanym obszarze brak jest dróg wojewódzkich, które mogłyby stanowić istotne źródło kumulowania się oddziaływań. Pozostałe drogi, z którymi krzyżuje się DK60 są drogami powiatowymi i gminnymi, stanowiącymi pomijalne źródła hałasu na tle drogi krajowej o istotnym udziale pojazdów ciężkich, co stwierdzono na podstawie opracowania „Analiza i prognoza ruchu” realizowanego na potrzeby przedmiotowego przedsięwzięcia. Na projektowanym odcinku droga DK 60 krzyżuje (km 15+450) się również z linią kolejową nr 16 (Widzew Łódź – Kutno), jednakże zabudowa chroniona akustycznie znajduje się w odległości ok. 125 m od przecięcia drogi i linii kolejowej, w związku z czym uznano, że nie wystąpią oddziaływania skumulowane.

Według autorów raportu planowana trasa nie będzie generowała znaczących oddziaływań na uwarunkowania klimatyczne, zarówno na etapie realizacji jak i eksploatacji drogi. W wyniku realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia nastąpi poprawa płynności ruchu, co wpłynie na zmniejszenie zużycia paliwa przez pojazdy poruszające się po drodze.

W fazie realizacji przedsięwzięcia odpady powstawać będą w związku prowadzeniem robót rozbiórkowych oraz demontażowych (m.in. elementy infrastruktury technicznej kolidujące z drogą), robót ziemnych (masy ziemne nie przydatne w pracach objętych projektem), zasadniczych robót budowlanych (związanych z rozbudową układu drogowego, przebudową/budową obiektów inżynierskich, przebudową/budową infrastruktury związanej z drogą (np.: oznakowanie pionowe, oświetlenie) oraz niezwiązanej z drogą (np.: odcinki sieci komunalnych). Będą to odpady głównie z grupy 15, 17 i 20.

Odpady powstałe w czasie budowy będą magazynowane selektywnie w wyznaczonych i oznakowanych do tego celu miejscach. Miejsce magazynowania odpadów będzie posiadać

szczelne, nieprzepuszczalne podłoże i zostanie zabezpieczone przed dostępem osób postronnych oraz będzie oznakowane tablicami informacyjnymi. Miejsce tymczasowego magazynowania odpadów będzie zlokalizowane w jak najbliższej odległości od istniejącej drogi, aby stworzyć dogodne warunki do transportu odpadów, obniżyć koszty inwestycji oraz ograniczyć zagrożenia środowiskowe (uciążliwość pylenia w czasie transportu).

Prawidłowe magazynowanie odpadów niebezpiecznych będzie uwzględniać:

- zabezpieczenie pojemników przed działaniem czynników atmosferycznych,
- ograniczenie dostępu do magazynowanych odpadów dla osób postronnych, bądź zwierząt,
- właściwe oznakowanie pojemników z odpadami,
- zabezpieczenie podłoża przed niekontrolowanym przedostawaniem się odpadów do gruntu, tj. wyposażenie w urządzenia lub środki do zbierania odcieków z tych odpadów,
- gromadzenie odpadów niebezpiecznych w szczelnie zamykanych pojemnikach/kontenerach (zabezpieczających m.in. przed przypadkowym rozproszeniem odpadu w trakcie czynności załadunkowych oraz transportu), odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów,
- miejsca ustawienia pojemników/kontenerów powinno zostać utwardzone (z uszczelnieniem podłoża np. z wykorzystaniem geomembrany) i zadaszone.

Po zakończeniu prac budowlanych teren budowy zostanie uporządkowany a odpady zostaną przekazane firmom posiadającym stosowne zezwolenie na gospodarowanie tego rodzaju odpadami.

Do odpadów powstających w wyniku eksploatacji drogi należy zaliczyć m.in.:

- odpady powstające podczas utrzymania w dobrym stanie technicznym drogi, chodników, odpady z czyszczenia poboczy, odpady z urządzeń oczyszczających wody opadowe,
- odpady usunięte ze zużytych urządzeń oraz materiały eksploatacyjne – urządzenia oświetleniowe, żarówki,
- odpady komunalne i inne pozostawione przez użytkowników drogi – zużyte opony, papier (kartony po napojach, opakowania po żywności), szkło (butelki po napojach), opakowania z tworzyw sztucznych (butelki po napojach, opakowania po żywności), opakowania metalowe (puszki po napojach), resztki jedzenia.

Na etapie realizacji inwestycji oddziaływanie na powierzchnię ziemi oraz glebę ograniczy się do pasa drogowego, miejsc przeznaczonych pod zaplecze budowy, bazy materiałowo-magazynowe, parking maszyn, a także drogi dojazdowe do placu budowy. Z uwagi na projektowaną drogę nastąpi trwałe zajęcie pasa terenu przeznaczonego pod budowę nowej infrastruktury drogowej.

Miejsca szczególnie narażone na zanieczyszczenie węglowodorami ropopochodnymi, tj. miejsca przechowywania smarów, paliw a także substancji niebezpiecznych dla środowiska gruntowo-wodnego w obrębie zaplecza budowy oraz baz materiałowych należy zabezpieczyć przed przedostaniem się zanieczyszczeń do środowiska poprzez zastosowanie odpowiednich rozwiązań technicznych, tj. np. poprzez uszczelnienie i odizolowanie gruntu od miejsc składowania substancji niebezpiecznych oraz miejsc postoju maszyn i urządzeń. W treści niniejszej Decyzji wskazano miejsca, gdzie nie należy lokalizować zapleczy budowy (baz materiałowych, parkingów maszyn).

Etap realizacji przedsięwzięcia wiązać się będzie z emisją ścieków socjalno-bytowych oraz technologicznych. Ścieki socjalno-bytowe będą gromadzone na terenie zaplecza budowy w szczelnych, bezodpływowych pojemnikach, które będą systematycznie opróżniane i płukane przez wozy asenizacyjne. Nieczystości będą wywożone do pobliskiej oczyszczalni ścieków.

W stanie istniejącym w zakresie opracowania droga krajowa nr 60 oraz drogi podporządkowane odwadniane są przede wszystkim powierzchniowo. Wody opadowe i roztopowe poprzez spadki podłużne i poprzeczne nawierzchni spływają do rowów przydrożnych lub na teren, a następnie wchłaniane są do gruntu lub odprowadzane do istniejących cieków, przecinających

przedmiotową drogę w najniższych punktach niwelety. Lokalnie w niewielkim stopniu droga odwadniana jest wgłębnie poprzez wpusty uliczne i kanalizację deszczową.

W ramach inwestycji wraz z przebudową drogi projektuje się też przebudowę systemu jej odwadniania, która teraz w związku z projektowanymi przekrojami ulicznymi w dużo większym stopniu odwadniana będzie również poprzez projektowaną kanalizację deszczową. W większości jednak, w dalszym ciągu, szczególnie poza obszarem zabudowanym, droga odwadniana będzie przez powierzchniowy spływ wód do rowów drogowych.

Odbiornikami wód z projektowanej drogi tak jak w stanie istniejącym w większości będą istniejące cieki zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, w jej najniższych miejscach.

Ze względu na zaprojektowanie poszerzeń jezdni oraz chodników, zatok i ścieżek, powierzchnie zlewni danych odbiorników ulegną zwiększeniu. W związku z tym przewiduje się ich konserwację lub regulację, dzięki czemu zwiększona zostanie ich przepustowość.

Ponadto w związku ze zwiększeniem powierzchni zlewni ilość wód opadowych i roztopowych wprowadzana do części odbiorników nie może być większa niż wskazana w raporcie.

W razie konieczności system odwodnienia uzupełniony zostanie o zbiornik retencyjny o pojemności min. 301 m³, z odpływem ze zbiornika do odbiornika w ilości 15 l/s.

Z przeprowadzonych obliczeń wynika, iż stężenie zawiesiny ogólnej oraz zawartość węglowodorów ropopochodnych nie przekraczają dopuszczalnych stężeń zanieczyszczeń w spływach opadowych i roztopowych pochodzących z przedmiotowej drogi zatem nie zachodzi konieczność montażu urządzeń podczyszczających.

Przewiduje się rozbiórkę istniejących przepustów i budowę nowych o świetle nie mniejszym niż obiekty istniejące. Przewiduje się przepusty o konstrukcji żelbetowej oraz stalowej.

Faza eksploatacji przedsięwzięcia będzie się wiązać z powstawaniem odpadów pochodzących z funkcjonowania obiektów i urządzeń zapewniających sprawne korzystanie z drogi (oświetlenie, urządzenia odwadniające) oraz obiektów powiązanych z nią technologicznie.

W obrębie opracowania i najbliższym sąsiedztwie znajdują się trzy obszarowe formy ochrony przyrody będące formami ochrony przyrody w myśl art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r., poz. 55 ze zm.) są to:

- 1) obszar mający znaczenie dla Wspólnoty Pradolina Bzury-Neru PLH100006 – kolizja w rejonie skrzyżowania na odcinku km 0+000 do km 0+180; 0,1-1 m na odcinku km 0+180 do km 0+350,
- 2) Specjalny Obszar Ochrony Ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska PLB100001 – kolizja w rejonie skrzyżowania na odcinku km 0+000 do km 0+180, 0+700-0+715 oraz 0+910-0+925; 0,1-4,5 m na odcinku km 0+180-0+700, 0+715-0+910, 0+925-1+040,
- 3) Obszar Chronionego Krajobrazu Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej – brak bezpośredniej kolizji drogi z obszarem; w odległości ok. 97 m od km ok. 0+000; w odległości ok. 140 m od km ok. 0+840, w odległości ok. 97-264 m na odcinku km 0+000 do km +1+100.

W odległości do 2 km od inwestycji nie zidentyfikowano parków narodowych ani ich otulin, parków krajobrazowych, rezerwatów przyrody, zespołów przyrodniczo krajobrazowych, użytków ekologicznych, stanowisk dokumentacyjnych.

Na terenie opracowania znajduje się 5 pomników przyrody, z czego jeden to wieloobiektowa aleja pomnikowa drzew. Żaden z ww. pomników przyrody nie znajduje się w pasie drogowym DK60.

Na odcinku DK60 Topola Królewska – Kutno wyróżniono 12 lokalnych korytarzy ekologicznych, z czego 11 to niewielkie okresowo bądź stale prowadzące wodę cieki, których koryta porośnięte są roślinnością szuwarową. Część z nich łączy ze sobą zbiorniki wodne będące

siedliskami i miejscami rozrodu płazów czy ptaków. Jeden z lokalnych korytarzy – Kanał „Witonia A” wyróżnia się na tle pozostałych szerokością koryta ciek, stałością prowadzenia wody oraz obecnością ryb w korycie. Analizowany odcinek drogi przecina ww. korytarze ekologiczne.

Istotnym lokalnym korytarzem migracyjnym niezwiązanym z ciekami, pełniącym ważną funkcję dla ssaków (małych i średnich) oraz płazów jest odcinek znajdujący się w rejonie km 15+900–16+300, w którym projektuje się przebieg przedmiotowej inwestycji po nowym śladzie. Związany jest on z funkcjonowaniem w tym miejscu zbiorniska leśnego (jedyny w rejonie) w sąsiedztwie doliny rzecznej ze zbiornikami wodnymi. Las i otaczające go łąki pełnią funkcję ostoi rozrodowej, odpoczynku i żerowania saren, dzików, lisów, borsuków, a także miejsce zimowania i regularnego występowania płazów. Ponadto, projektowany wspomniany nowy ślad DK60 rozdzielał będzie siedliska leśne od siedlisk łąkowych i wodnych. W związku z powyższym zasadne wydaje się zaprojektowanie na tym odcinku przejścia dolnego dla zwierząt średnich, z którego skorzystają również zwierzęta małe i płazy.

Roślinność obszaru objętego inwentaryzacją wykazuje silnie przekształcenia antropogeniczne. W krajobrazie dominują przede wszystkim pola uprawne. Dużą powierzchnię zajmują tereny zurbanizowane. Fitocenozy o charakterze naturalnym i półnaturalnym zajmują większe powierzchnie jedynie na południe od Topoli Królewskiej, na torfowych glebach Pradoliny Warszawsko-Berlińskiej. Poza nimi występują tylko sporadycznie. Nie stwierdzono występowania siedlisk chronionych prawem europejskim. Tym samym siedliska przyrodnicze chronione prawem europejskim występujące w regionie, w tym w dolinie Bzury, w wyniku realizacji inwestycji pozostaną w stanie niezmiennym w związku z realizowaną inwestycją.

Poza obszarami zabudowanymi oraz rolnymi zaobserwować można roślinność cieków i zbiorników wodnych, roślinność łąkową i szuwarową oraz leśną i zarośla. W żadnej z tych grup zbiornisk nie stwierdzono obecności gatunków chronionych ani cennych, chronionych prawem europejskich siedlisk przyrodniczych. W granicach buforu stwierdzono obecność nielicznych cieków (wszystkie uregulowane) oraz rzadkiej sieci rowów melioracyjnych z niskimi lub bardzo niskimi stanami wód. Zbiorniki wody stojącej są nieliczne, pochodzenia antropogenicznego.

Na obszarze poddany analizie stwierdzono występowanie kilkunastu gatunków porostów związanych głównie z drzewami oraz co najmniej kilkunastu gatunków z grupy grzybów wielkoowocnikowych, trzech chronionych gatunków mszaków.

W obrębie buforu stwierdzono obecność takich ssaków jak: sarna *Capreolus capreolus*, dzik *Sus scrofa*, lis *Vulpes vulpes*, borsuk *Meles meles*, kuna *Martes sp.*, zając *Lepus europaeus*. Z nietoperzy odnotowano borowca wielkiego *Nyctalus noctula* oraz przedstawiciela z grupy nietoperzy NEV (*Nyctalus+Eptesicus+Vespertillo*). Stwierdzone gatunki ssaków poza nietoperzami nie podlegają ochronie gatunkowej, są pospolite i szeroko rozpowszechnione w regionie i kraju. Większość stwierdzeń dotyczyła tropów pozostawionych przez sarny i dziki. Ślady ssaków rozmieszczone były równomiernie na badanym terenie, z wyraźnym zagęszczeniem tropów (i obserwowanych osobników) w rejonie km 15+900 do 16+300. Na omawianym terenie obecne również były barłogi dzików oraz legowiska saren. Ponadto, w okresie zimowym las ten pełnił funkcję ostoi zimowej tych zwierząt. Na terenie kompleksu leśnego obecne są karmiska i lizawki dla dzikich zwierząt. Świadczy to zarówno o funkcjonowaniu ostoi zwierzyny i istnieniu szlaku migracyjnego tej grupy zwierząt przecinającego teren inwestycji w tym rejonie. Nory lisie i borsucze oraz ich tropy notowano w lesie w rejonie km 15+900 do 16+300. W toku badań nie odnotowano śmiertelności ssaków na drodze głównej oraz na drogach gminnych sąsiadujących z DK60. Nie odnotowano również obecności nietoperzy czy śladów przez nie pozostawianych (np. odchody). W pasie drogowym nie zidentyfikowano również drzew dziuplastych mogących pełnić funkcję nisz/schronień dla nietoperzy. Jedyne drzewo posiadające potencjalne dziuple

mogące zostać zasiedlone przez te ssaki znajduje się na terenie Parku Dworskiego w rejonie km ok. 17+330 lewa strona. Drzewo to nie jest położone w pasie drogowym i nie jest przewidziane do wycinki.

Stwierzeń nietoperzy dokonano jedynie przy użyciu detektora ultradźwiękowego. Wyniki badań nasłuchowych wykazały obecność 2 taksonów nietoperzy. Największą aktywność odnotowano w rejonie km 16+200 w rejonie lasów i zbiorników wodnych (punkt N1), gdzie stwierdzono wielokrotne przeloty borowca wielkiego i gatunków z grupy NEV (borowiaczek lub mroczek późny lub mroczek pozłocisty lub mroczek posrebrzany). W km 10+350 w rejonie obiektu mostowego (punkt N2) w czasie kontroli nie odnotowano żadnej aktywności nietoperzy. W km 1+000 (punkt N3) odnotowano pojedyncze przeloty borowca wielkiego.

Pośród ptaków stwierdzono występowanie łącznie 58 gatunków, w tym wszystkie, poza sroką *Pica pica*, czapłą *Ardea cinerea*, krukiem *Corvus corax* (chronione częściowo) oraz bażantem *Phasianus colchicus*, grzywaczem *Columba palumbus*, krzyżówką *Anas platyrhynchos* i łyską *Fulica atra* (gatunki łowne), podlegają ochronie ścisłej. Osiem z nich dodatkowo wymaga ochrony czynnej.

Płazy na analizowanym terenie reprezentowane są przez grzebiuszkę ziemną *Pelobates fuscus*, ropuchę szarą *Bufo bufo*, ropuchę zieloną *Bufo viridis*, żabę trawną *Rana temporaria*, żabę moczarową *Rana arvalis*, żabę wodną *Pelophylax kl. esculentus* oraz traszkę zwyczajną *Triturus vulgaris*. Grzebiuszka, ropucha zielona oraz żaba moczarowa objęte są ścisłą ochroną gatunkową na terenie naszego kraju. Pozostałe chronione są częściowo. Na całym terenie badań wykryto 36 siedlisk rozrodczych płazów. Na terenie badań, płazy najliczniej występowały w rejonie km 15+900 do 16+400 (zadrzewienie w otoczeniu łąk w pobliżu zbiorników wodnych).

Płazy związane są ze zbiornikami wodnymi zlokalizowanymi w km 0+109 (P – prawa strona drogi), 0+326 (L – lewa strona drogi), 2+500 (L), 3+301 (L), 3+753 (P), 4+369 (L), 7+611 (L), 8+817 (L), 10+197 (L), 10+339 (L), 10+367 (L), 10+422 (P), 10+500 – dwa zbiorniki (L), 11+000 (L), 14+267 (L), 16+684 (L), 17+635 (P), 19+166 (P) oraz obszarami podmokłymi 16+120–16+900 zlokalizowanymi po obu stronach DK60 (L-P) stanowiącymi jednocześnie siedliska rozrodu oraz bytowania poza okresem rozrodczym.

Nie odnotowano obecności gadów.

W obrębie projektowanego pasa drogowego oraz w zbiornikach wodnych bezpośrednio sąsiadujących z pasem drogowym ryb nie stwierdzono. Jedyne stwierdzenia z tej grupy zwierząt miały miejsce w Kanale „Witonia A”, km ok. 10+360 bezpośrednio w świetle mostu pod DK60. Stwierdzono kilkanaście osobników karasia pospolitego *Carassius carassius*. Gatunek ten jest prawdopodobnie uciekinierem z okolicznych stawów, gdyż nie jest to gatunek typowy dla małych rzek. Karaś pospolity nie podlega ochronie gatunkowej.

Wśród bezkręgowców nie odnotowano żadnego chronionego gatunku, w tym również nie zidentyfikowano siedlisk chrząszczy saproksylicznych i innych chronionych przedstawicieli bezkręgowców w obrębie zadrzewień przydrożnych znajdujących się w pasie drogowym. Skupienia cennych drzew mogących stanowić siedliska chrząszczy saproksylicznych (stary drzewostan, wypróchnienia) odnotowano na terenie Parku Dworskiego w rejonie km 17+300 oraz Pomnika przyrody – Alei lip drobnolistnych w km ok. 4+850. Planowana rozbudowa drogi nie przewiduje żadnej ingerencji w te drzewostany.

W trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji przyrodniczej w badanym buforze nie stwierdzono obecności siedlisk przyrodniczych chronionych prawem europejskim. Nie stwierdzono również innych przedmiotów ochrony lub innych gatunków wymienionych w SDF a niebędących przedmiotami ochrony. Nie dojdzie zatem do zniszczenia stanowisk lub zniszczenia bądź fragmentacji siedlisk przedmiotów ochrony dla obszaru Natura 2000 Pradolina Bzury-Neru

PLH100006 oraz Obszaru Specjalnej Ochrony Ptaków Pradolina Warszawsko-Berlińska (PLB100001). Planowane przedsięwzięcie nie spowoduje fragmentacji obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska (PLB100001), gdyż na analizowanym odcinku bliskiego sąsiedztwa lub kolizji w chwili obecnej funkcjonuje droga krajowa nr 60, która w wyniku realizacji przedsięwzięcia zostanie przebudowywana.

Na podstawie wykonanej inwentaryzacji przyrodniczej stwierdzono obecność 5 gatunków ptaków, będących przedmiotem ochrony obszaru Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska (PLB100001), tj. łyskę, gąsiorka, błotniaka stawowego, błotniaka łąkowego i bielika. Gatunki te stwierdzono między km 0+000 a 15+350 w odległości od 37 do 450 m od inwestycji. Na terenie obszaru Natura 2000 jak i pozostałym buforze nie stwierdzono gniazd ww. gatunków ptaków, w tym w szczególności gniazda bielika, który zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt jest gatunkiem wymagającym ustalania stref ochrony ostoi, miejsc rozrodu lub regularnego przebywania. Potwierdzają to również udostępnione informacje otrzymane z RDOŚ w Łodzi. Z gatunków nie będących przedmiotami ochrony Natura 2000 Pradolina Warszawsko-Berlińska, a wymienionymi w SDF odnotowano: krzyżówkę, łabędzia niemego, pustułkę, bociana białego, dzięcioła czarnego.

Jako działanie minimalizujące oddziaływanie planowanego przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze zaprojektowano:

- przejście/przepust dla płazów i małych ssaków, dolne, zespolone z ciekim w km ok.: 1+335, 2+445, 3+065, 6+030, 7+400, 9+210, 10+700, 11+805, 15+930, 17+030, 18+470 – szerokość ≥ 1 m, wysokość $\geq 0,75$ m, przekrój prostokątny, obustronne półki gruntowe, posadowione na dnie przepustu o szerokości min. 0,5 m,
- przejście dolne suche dla średnich zwierząt, w tym również dla płazów i małych zwierząt w km ok.: 16+060 – szerokość ≥ 6 m, wysokość $\geq 2,5$ m, współczynnik względnej ciasnoty $\geq 0,7$ (liczony według wzoru: szerokość x wysokość/ długość), przekrój prostokątny,
- przejście dolne dla małych zwierząt zespolone z ciekim w km ok. 10+375 – obiekt mostowy nad kanałem Witonia „A” – szerokość $\geq 1,5$ m, wysokość ≥ 2 m, obustronne półki gruntowe, posadowione na dnie przepustu o szerokości min. 1 m.

Na obszarze objętym opracowaniem zinwentaryzowano 1172 obiekty zieleni. Zieleń należy do 53 taksonów. Głównie są to pojedyncze drzewa i zakrzaczenia, a także zbiorowiska leśne sosny pospolitej, brzozy i dębu z domieszką lipy i jesionu.

Do wycinki wskazuje się drzewa i krzewy bezpośrednio kolidujące z robotami ziemnymi. W ramach przedsięwzięcia wycince ulegnie 729 szt. drzew oraz powierzchnia 1,81 ha krzewów. Głównie są to jesiony, klony i lipy.

W celu rekompensaty utraty drzew i krzewów przewidzianych do wycinki w ramach przedmiotowej inwestycji mając na względzie pełnią funkcję ekologiczną, wpływ na kształtowanie warunków mikroklimatycznych oraz usuwaną masę asymilacyjną zaproponowano poniższe rozwiązania:

1. Drzewa: za każde rozpoczęte 50 cm obwodu pierśnicy – 1 drzewo, przy czym w przypadku wielopniowych za każde 50 cm sumy obwodów pierśnic pni – 1 drzewo, przy czym liczba nasadzeń za drzewo wielopniowe nie może być mniejsza niż liczba pni.
2. Krzewy: za 1 m² usuwanych krzewów – 1 m² nowych krzewów albo za każde 5 m² usuwanych krzewów – 1 pnącze (winobluszcz lub bluszcz) albo za każde 5 m² usuwanych krzewów – 1 drzewo.

Za każdy usuwany, rodzimy gatunek zaproponowano ten sam gatunek, natomiast w przypadku gatunku obcego lub inwazyjnego zaproponowano także gatunek rodzimy.

Łączna wielkość nasadzeń kompensacyjnych szacowana jest na ok. 6381 sztuk drzew oraz ok. 1403 m² zakrzewień.

Wzdłuż drogi, w granicach projektu przewiduje się nasadzenia drzew w liczbie ok. 300 sztuk, gdzie sadzonymi gatunkami z wyżej wymienionej listy będą klon zwyczajny (*Acer pseudoplatanus*), lipa drobnolistna (*Tilia cordata*), jesion wyniosły (*Fraxinus excelsior*), które są odporne na uszkodzenia pod wpływem wiatru i śniegu. Taka liczba możliwa będzie do nasadzenia w km ok. 7+600 (strona prawa DK 60), ok. 14+800 (strona prawa) i wzdłuż drogi głównie przy skrzyżowaniach, tak aby została zachowana widoczność oraz w miejscach, gdzie pas drogowy będzie szerszy. Pozostałe nasadzenia drzew i zakrzewień, które nie zmieszczą się wzdłuż drogi, obejmować będą dodatkowo pozostałe gatunki wskazane do nasadzeń i będą nasadzone w granicach gmin (Łęczyca, Witonia, Kutno), na których realizowane jest przedsięwzięcie. Jeżeli działki wskazane przez ww. Gminy będą na tyle duże, że możliwe będzie nasadzenie na nich wszystkich drzew, to dopuszcza się rezygnację z wykonania nasadzeń drzew i krzewów wzdłuż drogi DK 60, na rzecz posadzenia wszystkich nasadzeń w granicach gmin. Nasadzenia w pobliżu drogi nie powinny obejmować krzewów mających atrakcyjne dla ptaków owoce, tj. trzmielina zwyczajna, bez czarny, ligustr, głóg, dzika róża.

W związku z planowaną inwestycją do rozbiórki przewiduje się 5 budynków. Z uwagi na brak możliwości wejścia na posesje prywatne, oględzin dokonano z zewnątrz posesji poprzez obserwacje lornetką oraz nasłuchy. Na podstawie stwierdzonych gatunków w trakcie przeprowadzonej inwentaryzacji siedlisk wokół analizowanych budynków, preferencji potencjalnych gatunków oraz rodzaju zabudowy i potencjalnych miejsc lęgowych określono gatunki, które z pewnym prawdopodobieństwem są potencjalnymi lokatorami obiektów kubatorowych przeznaczonych do rozbiórki.

Wpływ na faunę w związku planowanymi pracami na ciekach należy rozpatrywać przede wszystkim w kontekście ichtiofauny i herpetofauny, gdyż gromady te są najściślej związane ze środowiskiem wodnym.

W ramach inwestycji przewiduje się korektę przebiegu istniejących rowów melioracyjnych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej drogi oraz rozbiórkę istniejącego mostu na kanale Witonia „A” i budowę nowego.

Koryto kanału pod mostem oraz około 10-15 m przed i za mostem zostanie oczyszczone, wyprofilowane i umocnione materiałami naturalnymi (kamień, paliki drewniane, faszyna). Nie przewiduje się zmiany przebiegu koryta kanału. Zakres prac na rowach będzie natomiast obejmował m.in.: zmianę przebiegu istniejących rowów tak, żeby przecięły drogę pod kątem prostym, profilację skarp, aby wykształcić łagodnie połączenie istniejącego terenu z planowanymi półkami dla zwierząt w przepustach oraz odmulenie dna w niezbędnym zakresie.

Zakres prac na poszczególnych ciekach/ rowach melioracyjnych będzie się ograniczał do obszarów zgodnych z przeprowadzoną analizą hydrologiczno-hydrauliczną. Ponadto planuje się wykonanie umocnień dna i skarp rowów. Umocnienia zostaną wykonane z materiałów naturalnych takich jak narzut kamienny, kołki drewniane i faszyna.

Zaplanowane prace realizowane będą w niewielkich ciekach powierzchniowych, w których nie stwierdzono ichtiofauny oraz w Kanale „Witonia A” (km ok. 10+360) gdzie bezpośrednio w świetle mostu pod DK60 stwierdzono kilkanaście osobników karasia pospolitego niepodlegającego ochronie gatunkowej. Podczas wykonywania prac budowlanych, związanych z rozbiórką i budową mostu, wystąpi okresowe i lokalne zmętnienie wody, które będzie skutkowało zmianą warunków natlenienia, zwłaszcza latem, przy wysokich temperaturach. Nie ma możliwości uniknięcia całkowitego zmętnienia wody podczas prowadzenia prac budowlanych w korycie rzeki, natomiast wykonywanie większości prac ręcznie bądź prowadzenie prac budowlanych z brzegu

(w przypadku stosowania maszyn budowlanych) skutecznie zminimalizuje wpływ. Oddziaływanie na stwierdzoną ichtiofaunę w trakcie realizacji będzie ograniczone do miejsca i czasu prowadzenia prac na ww. kanale i ustąpi wraz z zakończeniem etapu realizacji przedsięwzięcia.

Analizowanie przedsięwzięcie leży w sąsiedztwie (na początku opracowania, w miejscowości Topola Królewska) ponadlokalnego korytarza ekologicznego KPnC-20 Dolina Bzury – Neru). Analizowany odcinek drogi nie koliduje z przebiegiem tego korytarza.

W obszarze inwestycji, a także w strefie buforowej 200 m od drogi krajowej nr 60 mogą występować stanowiska archeologiczne wskazane w poniższej tabeli.

Lp.	Obiekt	Obszar AZP
1.	Ślad osadnictwa; nowożytność	Topola Królewska, AZP 60-49/2
2.	Ślad osadnictwa; późne średniowiecze/nowożytność	Topola Królewska, AZP 60-49/5
3.	Ślad osadnictwa, osada; okres wpływów rzymskich, późne średniowiecze	Topola Królewska, AZP 60-49/6
4.	Ślad osadnictwa; średniowiecze	Topola Królewska, AZP 60-49/124
5.	Ślad osadnictwa; średniowiecze	Topola Królewska, AZP 60-49/125
6.	Ślad osadnictwa; późne średniowiecze	Topola Królewska, AZP 60-49/128
7.	Osada kultury przeworskiej	Topola Królewska, AZP 59-49/21
8.	Osada; pradziej	Topola Królewska, AZP 59-49/20
9.	Ślad osadnictwa; średniowiecze	Topola Szlachecka, AZP 59-49/34
10.	Późnośredniowieczna osada	Leszczynek, AZP 57-50/22
11.	Starożytny ślad osadniczy oraz ślad osadniczy z okresu wczesnego średniowiecza	Leszczynek, AZP 57-50/23
12.	Gródek stożkowaty z okresu wczesnego średniowiecza	Leszczynek, AZP 57-50/47
13.	Ślad osadniczy z późnego średniowiecza	Witonia, AZP 58-50/44
14.	Nowożytny ślad osadniczy	Witonia, AZP 58-50/45
15.	Ślad osadniczy z okresu wczesnego średniowiecza oraz późnośredniowieczna osada	Witonia, AZP 58-50/46
16.	Ślady osadnicze z okresu starożytnego, wczesnego średniowiecza oraz nowożytności	Witonia, AZP 58-50/47

W raporcie nie stwierdzono bezpośredniej kolizji z analizowanym przedsięwzięciem.

W przypadku odkrycia nowego stanowiska archeologicznego na etapie prac budowlanych, podmiot realizujący budowę jest zobowiązany wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot, zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków, ten przedmiot i miejsce jego odkrycia oraz niezwłocznie zawiadomić o tym właściwego wojewódzkiego konserwatora zabytków.

W obszarze inwestycji, a także w buforze 200 metrów od osi drogi nr 60, znajdują się zabytki wpisane do Rejestru Zabytków, które przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp.	Obiekt	Obszar AZP	Odległość od osi drogi/ strona drogi
Gmina Łęczycza			
1.	Kościół rzymsko-katolicka par. pw. św. Bartłomieja nr rej. 533/381	Topola Królewska, dz. nr 165	16 m/lewa
2.	Kościół cmentarny pw. Św. Rocha, nr rej. 534/382	Topola Królewska, dz. nr 172	133 m/lewa
Gmina Witonia			
3.	Kościół par. pw. Św. Katarzyny, nr rej. 502/387	Witonia, dz. nr 148/2	20 m/lewa

Gmina Kutno			
4.	Zespół dworski Nr A/262	Leszczynek, dz. nr 89	w bezpośrednim sąsiedztwie drogi/lewa

W obszarze inwestycji, a także w buforze 200 metrów od osi drogi nr 60 znajdują się zabytki ujęte w gminnej i wojewódzkiej ewidencji zabytków przedstawione w poniższej tabeli.

Lp.	Obiekt	Obszar AZP	Odległość od osi drogi/ strona drogi
Gminna ewidencja zabytków			
Gmina Łęczyca			
1.	Młyn	Topola Królewska, dz. nr 341	28 m/prawa
2.	Kapliczka	Topola Królewska, dz. nr 158	10 m/lewa
3.	Cmentarz przykościelny par. rzymsko-katolickiej pw. św. Bartłomieja	Topola Królewska, dz. nr 165	16 m/lewa
4.	Cmentarz grzebalny par. rzymsko-katolickiej	Topola Królewska, dz. nr 172	40 m/lewa
Gmina Kutno			
5.	Ogrodzenie z bramą	Leszczynek, dz. nr 89	w bezpośrednim sąsiedztwie drogi/lewa
6.	Zespół dworsko-folwarczny		
Wojewódzka ewidencja zabytków			
Gmina Łęczyca			
7.	Plebania murowana kościoła pw. św. Bartłomieja	Topola Królewska, dz. nr 164	55 m/lewa
8.	Mleczarnia	Topola Królewska, dz. nr. 371/1	17 m/prawa

Zakres prac prowadzonych w otoczeniu zabytku oraz środki minimalizujące powinny być uzgodnione z wojewódzkim konserwatorem zabytków.

W odniesieniu do wszystkich obiektów zabytkowych, zaleca się, aby nie wyznaczać dróg przeznaczonych na dowóz materiałów budowlanych i dojazd maszyn budowlanych na teren budowy w ich bezpośrednim sąsiedztwie oraz w miarę możliwości w sąsiedztwie obiektów o szczególnej wartości zabytkowej.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane w dorzeczu Wisły, na granicach czterech jednolitych części wód powierzchniowych (zwanych dalej „JCWP”) oznaczonych kodem: PLRW2000172721892 „Dopływ z Bożej Woli”, PLRW200017272169 „Kanał Strzegociński”, PLRW200015922 „Dopływ z Wypychowa”, PLRW200017272158 „Kanał Łęka-Dobrogosty”, w rejonie środkowej Wisły. Wszystkie ww. obszary JCWP są naturalnymi częściami wód, niemonitorowanymi, użytkowanymi rolniczo, dla których stan ogólny określono jako zły (z presją rolniczą i inną nierozpoznaną presją), wynikający ze stanu ekologicznego poniżej dobrego, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za zagrożone. Dla ww. obszarów JCWP wyznaczono derogacje na podstawie art. 4 ust. 4 tiret 1 Ramowej Dyrektywy Wodnej, tj. Dyrektywy 2000/60/WE, zwanej dalej RDW, które uzasadnia się brakiem możliwości technicznych. W programie działań zaplanowano także wszystkie możliwe działania mające na celu ograniczenie presji rolniczej tak, aby możliwe było osiągnięcie wskaźników zgodnych z wartościami dobrego stanu. Z uwagi jednak na czas niezbędny dla wdrożenia działań, a także okres niezbędny, aby wdrożone działania przyniosły wymierne efekty, dobry stan będzie mógł być osiągnięty do roku 2027. Teren przedsięwzięcia zlokalizowany jest na obszarze jednolitej części wód podziemnych (zwanej dalej JCWPd) o europejskim kodzie PLGW200063, której stan chemiczny i ilościowy

określono jako dobry, a osiągnięcie celów środowiskowych uznano za niezagrażone. Ww. JCWPd nie uzyskała odstępstw dla osiągnięcia celów środowiskowych.

Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy, ani ilościowy wód powierzchniowych oraz wód podziemnych.

Realizacja inwestycji na warunkach przedstawionych powyżej nie wpłynie negatywnie na osiągnięcie celów środowiskowych dla wymienionych części wód, w tym będzie odbywała się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 18 października 2016 r. w sprawie Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły (Dz. U. z 2016 r., poz. 1911).

Planowana inwestycja nie znajduje się w obszarze szczególnego zagrożenia powodzią.

Przedmiotowe przedsięwzięcie zlokalizowane jest w znacznej odległości od mórz i obszarów wybrzeży, z uwagi na położenie w centralnej Polsce, województwie łódzkim. Przedmiotowe przedsięwzięcie leży poza obszarami górskimi oraz obszarami leśnymi i nie stanowi obszaru przylegającego do jeziora oraz znajduje się poza obszarami ochrony uzdrowiskowej. W rejonie km 0+000 do 0+900, w odległości około 140 m zlokalizowane jest torfowisko niskie.

Gęstość zaludnienia odpowiednio wynosi dla: Gminy Witonia 53 os/km², Gminy Kutno 72 os/km², Miasta Kutno 1 290 os/km², Gmina Łęczycza 57 os/km².

Wzdłuż analizowanego odcinka drogi krajowej DK60 na odcinku Topola Królewska – Kutno w istniejącym krajobrazie dominują głównie tereny rolnicze i miejscowości typu „ulicówki” z luźną zabudową zagrodową. Dolin rzecznych jest niewiele i są one niewielkie. Tereny leśne praktycznie nie występują. Początek opracowania w km od 0+000 do km 1+900 stanowi dość luźna zabudowa zagrodowa otoczona terenami rolniczymi. Dalej od km ok. 1+900 do km ok. 10+200 analizowana droga przebiega przez tereny rolnicze. Wzdłuż drogi obecna luźna zabudowa zagrodowa. Dalej na odcinku 10+200 do 10+700 (od km 10+500 do 10+700 po nowym śladzie) projektowana droga przecina miejscowość Witonia. Obecna jest tu zwarta zabudowa mieszkalna, gospodarcza i usługowa. W km ok. 10+360 droga przecina największą rzekę/ciek występującą w obrębie opracowania, tj. Kanał „Witonia A”. Na odcinku od km 10+500 do 11+800 rozbudowywana droga biegnie nowym śladem przez tereny rolnicze, pozbawione zabudowy, zadrzewień czy zbiorników wodnych. Na odcinku od km ok. 11+800 do 15+900 droga prowadzi przez tereny rolnicze, miejscami obecne również zabudowania mieszkalne i gospodarcze. Od km 15+900 do km 19+274 otoczenie pasa drogowego stanowi głównie zabudowa mieszkaniowa. W km 15+200 – 16+250 inwestycja również przebiega po nowym śladzie. W rejonie km ok. 15+900 do 16+300 obecny niewielki las (lewa strona), w km ok. 17+000 do 17+200 obecne wiekowe zadrzewienie na terenie Parku Podworskiego (lewa strona). Zaznaczyć jednak należy, że realizacja inwestycji obejmuje w znacznej mierze przebudowę istniejącej drogi, a jedynie odcinkowo budowę w nowym śladzie.

Stwierdza się brak transgranicznego oddziaływania na środowisko z uwagi na położenie przedmiotowego przedsięwzięcia w centralnej Polsce.

Wpływ samej budowy na tereny przylegające przy odpowiedniej organizacji robót powinien mieć charakter czasowy. Realizacji inwestycji będą towarzyszyły typowe oddziaływania wynikające z ruchu ciężkiego sprzętu: hałas, pylenie, wibracje, odkryte powierzchnie gleb, masy ziemne wzdłuż placu budowy, sprzęt budowlany, zaplecze budowy i zaplecze magazynowe. Mogą wystąpić utrudnienia w dostępności do pobliskich terenów, zakłócenia funkcjonowania okolicznych dróg. Ponadto wpływ inwestycji na walory krajobrazowe związany będzie przede wszystkim z czasowym zajęciem sąsiadujących terenów pod place budów, a także wzmożonym ruchem pojazdów i ciężkiego sprzętu budowlanego. Wszelkie prace zostaną wykonane z zastosowaniem technologii możliwie jak najmniej uciążliwej dla okolicznych mieszkańców i otaczającego

środowiska. Ze względu na charakter i zakres prac roboty wykonane będą z użyciem ciężkiego sprzętu. Częściowo prace zostaną wykonane ręcznie.

Po przeprowadzonej analizie przedłożonych materiałów oraz biorąc pod uwagę powyższe uwarunkowania, postanowiono jak w sentencji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy stronie odwołanie do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi w terminie 14 dni od daty otrzymania decyzji.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi.

Z dniem doręczenia Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Łodzi oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Posiadanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie zwalnia podmiotu z konieczności uzyskania stosownego zezwolenia na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych, na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2020 r. poz. 55 ze zm.).

Organ odstąpił od pobrania opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za dokument stwierdzający udzielenie pełnomocnictwa, gdyż zgodnie z art. 7 ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 1546 z późn. zm.) jednostka planująca realizację przedsięwzięcia zwolniona jest z przedmiotowej opłaty.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/

Załącznik:

1. Charakterystyka przedsięwzięcia.

Otrzymują:

1. Strony postępowania zawiadomione w trybie art. 49 *k.p.a.*

Do wiadomości:

1. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Łęczycy
2. Dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie



REGIONALNY DYREKTOR OCHRONY ŚRODOWISKA W ŁODZI

Załącznik nr 1 do Decyzji Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Łodzi Nr 10/2021 z 22 czerwca 2021 r. o środowiskowych uwarunkowaniach, znak: WOOS.420.48.2019.JCh/ZŻł.34

Charakterystyka przedsięwzięcia pn.: „Rozbudowa drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno”.

Przedmiotowy odcinek drogi krajowej nr 60 na odcinku Topola Królewska – Kutno zlokalizowany jest w województwie łódzkim, na terenie powiatów: łęczyckiego i kutnowskiego oraz gmin: Łęczyca, Witonia, Kutno i miasta Kutno.

Początek przebudowy odcinka drogi krajowej nr 60 stanowi skrzyżowanie z drogą krajową nr 91 w km 0+000 w miejscowości Topola Królewska, natomiast koniec opracowania stanowi skrzyżowanie z drogą krajową nr 92 w km ok. 19+274 w miejscowości Kutno. Trasa projektowanego odcinka krzyżuje się z wieloma drogami powiatowymi i gminnymi. Długość przedmiotowego odcinka drogi wynosi ok. 19,3 km.

Zakres opracowania obejmuje przebudowę drogi krajowej nr 60 od skrzyżowania z drogą DK 91 w miejscowości Topola Królewska w km 0+000 do skrzyżowania z drogą DK92 w miejscowości Kutno w km 19+274. W ramach planowanego przedsięwzięcia przewiduje się:

- rozbudowę drogi krajowej DK 60 do parametrów klasy GP, o łącznej długości ok. 19,3 km,
- rozbudowę dróg krajowych DK 91 oraz DK 92 do parametrów dróg klasy GP w zakresie wynikającym z rozbudowy skrzyżowań tych dróg z DK 60,
- wzmocnienie i/lub wymianę istniejącej konstrukcji nawierzchni jezdni dostosowaną do obciążenia 115 kN,
- lokalnie korektę przebiegu osi drogi głównej (DK 60) z uwzględnieniem:
 - likwidacji nienormatywnych łuków (w planie) dla założonej klasy drogi oraz prędkości (miarodajnych i projektowych),
 - w miarę możliwości likwidację (względnie ograniczenie) odcinków, na których zachodzi ryzyko oślepiania kierujących pojazdami jadących w przeciwnych kierunkach (porą nocną),
 - rozbudowy wybranych skrzyżowań (zmiany dotychczasowego przebiegu drogi głównej oraz miejsc włączeń dróg podporządkowanych do drogi głównej);
- zmianę przebiegu drogi:
 - w obrębie miejscowości Witonia (obejście terenu ściśle zabudowanego),
 - w miejscowości Leszno,
- korektę włączeń części dróg podporządkowanych, w tym w szczególności:
 - likwidację kilku- i kilkunastometrowych przesunięć (w osi drogi głównej) miejsc włączeń dróg podporządkowanych po przeciwnych stronach DK 60 i stworzenie skrzyżowań 4-włotowych zgodnych z obowiązującymi warunkami technicznymi (w miejscach skrzyżowań o przesuniętych wlotach),

- korektę kątów włączeń dróg podporządkowanych, zgodnie z warunkami technicznymi oraz: zapewniającymi przejezdności i poprawiających relacje skrętne;
- przebudowę i rozbudowę istniejących skrzyżowań w sposób poprawiający warunki bezpieczeństwa (oraz w części przepustowość) poprzez:
 - zmianę skrzyżowań zwykłych na skanalizowane (w tym skrzyżowania skanalizowane typu rondo),
 - wydzielenie dodatkowych pasów na skrzyżowaniach dla relacji skrętnych („lewoskręty”),
 - zamknięcie niektórych wlotów dróg gminnych (zakończenie placem do zawracania) z zapewnieniem dojazdu do drogi krajowej poprzez inne drogi lokalne,
 - w miarę możliwości wykonanie wysp dzielących na wlotach dróg podporządkowanych, szczególnie o prostoliniowym przebiegu poprzedzającym skrzyżowanie z przedmiotowym odcinkiem DK 60 (mających bezpośredni wpływ na zwiększenie bezpieczeństwa poprzez poprawę dostrzegalności i czytelności skrzyżowań),
 - realizację innych elementów uspokajających ruch, również na drogach głównych poprzez wydzielenie wysp na wlotach skrzyżowań (wydzielających dodatkowe relacje skrętne, poprzedzające skrzyżowania skanalizowane typu rondo),
- budowę ciągów pieszych, pieszo-rowerowych oraz ścieżek rowerowych,
- budowę i przebudowę zjazdów,
- budowę zatok autobusowych z uwzględnieniem ewentualnych zmian lokalizacyjnych zapewniających zgodność z obowiązującymi warunkami technicznymi i bezpośrednio wpływających na poprawę bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu,
- zaprojektowanie przejść dla pieszych, w tym w części z azylami dla pieszych (zarówno na drodze głównej jak i na włączeniach dróg podporządkowanych),
- wykonanie innych elementów i/lub urządzeń bezpieczeństwa ruchu (bariery, balustrady),
- budowę i przebudowę przepustów,
- przebudowę/rozbudowę istniejącego mostu oraz budowę nowego wiaduktu drogowego nad linią kolejową w miejscu istniejącego przejazdu kolejowego,
- budowę systemu odwodnienia drogi, w miarę możliwości – powierzchniowego (rowy oraz ewentualne zbiorniki chłonne lub odparowujące), w pozostałej części – poprzez kanalizację deszczową,
- budowę zasilania i kanalizacji kablowej dla sygnalizacji świetlnej,
- budowę oświetlenia drogowego (wraz z zasilaniem),
- budowę kanałów technologicznych,
- rozbudowę, przebudowę oraz zabezpieczenie sieci i urządzeń istniejącej infrastruktury technicznej (związanej i niezwiązanej z drogą), kolidujących z rozwiązaniami wynikającymi z przedmiotowej inwestycji,
- wyburzenie budynków i budowli kolidujących z rozbudowywaną drogą,
- zastosowanie zabezpieczeń akustycznych – nawierzchni o obniżonej hałaśliwości,
- przeprowadzenie wycinki oraz nasadzeń drzew.

Na większości skrzyżowań czterowlotowych przewiduje się ronda. Na wlotach ronda przewiduje się przejścia dla pieszych i/lub przejazdu dla rowerzystów. Wzdłuż projektowane są chodniki, ścieżki rowerowe i/lub ciągi pieszo-rowerowe. Pozostałe skrzyżowania przewiduje się jako skrzyżowania trzywlotowe skanalizowane wraz z lub bez dodatkowego pasa do skrętu w lewo, z uwzględnieniem zagospodarowania przyległego terenu. Dodatkowo zostały przewidziane azyle dla pieszych, i wyspy rozdzielające ruch.

Przedmiotowa droga krzyżuje się z wieloma drogami powiatowymi i gminnymi. W poniższej tabeli przedstawiono wykaz planowanych skrzyżowań z drogami poprzecznymi.

Lp.	Km projektowany około	Typ skrzyżowania	Skrzyżowanie
1	0+000	rondo czterowlotowe	droga krajowa DK91 droga powiatowa nr 2521E
2	0+982	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 104155E droga powiatowa nr 2505E
3	1+967	skanalizowane trzywlotowe	droga powiatowa nr 2507E
4	3+639	skanalizowane czterowlotowe	droga gminna nr 104156E
5	4+960	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 104303E droga gminna nr 104157E
6	6+944	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 104308E
7	7+684	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 104326E
8	8+249	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 104309E
9	10+510	rondo czterowlotowe	droga powiatowa nr 2503E starodroże DK60
10	11+401	skanalizowane trzywlotowe	starodroże DK60
11	14+723	skanalizowane trzywlotowe	droga powiatowa nr 2514E
12	15+446	skrzyżowanie dwupoziomowe	droga powiatowa nr 2176E – skrzyżowanie dwupoziomowe
13	16+219	rondo czterowlotowe	droga gminna nr 102219E starodroże DK60
14	17+249	skanalizowane trzywlotowe z sygnalizacją świetlną	droga powiatowa nr 2166E
15	17+456	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 102221E
16	17+789	skanalizowane trzywlotowe	droga gminna nr 102662E
17	19+274	rondo czterowlotowe	droga krajowa nr 92 droga gminna nr 102644E

Szacunkowa powierzchnia terenu przedmiotowego przedsięwzięcia wyniesie ok. 93,5 ha.

Zestawienie przebiegu inwestycji na tle jednostek administracyjnych

Lp.	Odcinek drogi DK60, orientacyjny kilometr [km]	Gmina	Długość odcinka [km]
1	0+000 do 6+470	Łęczycza	ok. 6.47
2	6+470 do 13+000	Witonia	ok. 6.53
3	13+000 do 19+274	Kutno	ok. 6.28

Parametry techniczne drogi głównej po realizacji przedsięwzięcia:

- klasa techniczna: GP (główna ruchu przyspieszonego),
- kategoria: krajowa,
- przekrój: 1x2 (jedna jezdnia po dwa pasy ruchu),
- obciążenie ruchem: 115 kN/oś,
- prędkość projektowa:
 - na terenie zabudowy: 60 km/h,
 - poza terenem zabudowy: 80 km/h,
- prędkość miarodajna:
 - na terenie zabudowy:
 - jeżeli jezdnia jest ograniczona krawężnikiem: 70 km/h,
 - jeżeli jezdnia nie jest ograniczona krawężnikami: 80 km/h,

- poza terenem zabudowy: 100 km/h,
- warstwa ścieralna jezdni: bitumiczna,
- wyjściowa szerokość pasa ruchu: 3,5 m,
- wyjściowa szerokość pobocza: 1,5 m,
- szerokość opaski drogowej: 0,5 m,
- pochylenie poprzeczne jezdni, zmienne, wyjściowe daszkowe 2%.

Szacunkowa powierzchnia terenu przedmiotowego przedsięwzięcia wyniesie ok. 93,5 ha.

Na większości skrzyżowań czterowlotowych przewiduje się ronda. Na wlotach ronda przewiduje się przejścia dla pieszych i/lub przejazdu dla rowerzystów. Wzdłuż projektowane są chodniki, ścieżki rowerowe i/lub ciągi pieszo-rowerowe.

Skrzyżowanie z DK92, DK60 i drogą gminną DG102644E w km ok. 19+274 (koniec opracowania) zaprojektowano tam rondo czterowlotowe. Na wlotach ronda przewiduje się przejścia dla pieszych i przejazdu dla rowerzystów. Wzdłuż projektowane są chodniki i ścieżki pieszo-rowerowe przy jezdni.

Pozostałe skrzyżowania przewiduje się jako skrzyżowania trzywlotowe skanalizowane z lub bez dodatkowego pasa do skrótu w lewo, z uwzględnieniem zagospodarowania przyległego terenu. Dodatkowo zostały przewidziane azyle dla pieszych, i wyspy rozdzielające ruch.

W ramach przedsięwzięcia planuje się rozbiórkę istniejącego mostu na kanale Witonia „A” (km ok. 10+375) i budowę nowego. Podstawowe parametry projektowanego mostu:

- długość obiektu ok. 12,9 m,
- szerokość obiektu ok. 14,8 m,
- szerokość jezdni ok. 8,0 m,
- min. światło pod obiektem 11,4 x 1,65 m.

Koryto kanału pod mostem oraz około 10 – 15 m przed i za mostem zostanie oczyszczone, wyprofilowane i umocnione materiałami naturalnymi (kamień, paliki drewniane, faszyna). Nie przewiduje się zmiany przebiegu koryta kanału.

W ramach przedsięwzięcia planuje się budowę wiaduktu nad torami kolejowymi w rejonie istniejącego przejazdu w poziomie szyn w km ok. 15+165. Przewiduje się budowę obiektu trójprzęsłowego. Podstawowe parametry projektowanego obiektu:

- długość obiektu ok. 68,6 m,
- szerokość obiektu ok. 14,7 m,
- szerokość jezdni ok. 8,0 m,
- wysokość: ok. 10,0 m.

Ponadto przewiduje się budowę wiaduktu nad drogą powiatową w km ok. 15+445. Podstawowe parametry projektowanego obiektu:

- długość obiektu ok. 23,7 m,
- szerokość obiektu ok. 14,7 m,
- szerokość jezdni ok. 8,0 m,
- wysokość ok. 7,0 m.

Rozbudowywana droga DK 60, na większości odcinka przebiegać będzie zgodnie z przebiegiem istniejącym. Wyjątek stanowi miejscowość Witonia oraz odcinek drogi między przejazdem kolejowym w pobliżu miejscowości Leszno a miejscowością Leszczynek. W miejscowości Witonia projektuje się drogę po nowym śladzie w celu ominięcia terenu zabudowanego. Przejazd kolejowy w pobliżu miejscowości Leszno zostanie przebudowany do skrzyżowania dwupoziomowego, ruch drogowy odbywać się będzie wiaduktem nad linią kolejową.

W ramach inwestycji wraz z przebudową drogi projektuje się też przebudowę systemu jej odwadniania, która teraz w związku z projektowanymi przekrojami ulicznymi w dużo większym stopniu odwadniana będzie również poprzez projektowaną kanalizację deszczową. W większości jednak, w dalszym ciągu, szczególnie poza obszarem zabudowanym, droga odwadniana będzie przez powierzchniowy spływ wód do rowów drogowych.

Odbiornikami wód z projektowanej drogi tak jak w stanie istniejącym w większości będą istniejące cieki zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie drogi, w jej najniższych miejscach.

Przewiduje się rozbiórkę istniejących przepustów i budowę nowych o świetle nie mniejszym niż obiekty istniejące. Przewiduje się przepusty o konstrukcji żelbetowej oraz stalowej.

W ramach przedsięwzięcia przewiduje się także zabezpieczenie lub przebudowę istniejącej infrastruktury sanitarnej, w tym:

- sieci wodociągowych,
- sieci gazowych,
- sieci kanalizacji deszczowej,
- sieci kanalizacji sanitarnej.

Przewiduje się rozbiórkę wyłączonych z eksploatacji i nieczynnych odcinków sieci.

Przewiduje się zabezpieczenie lub przebudowę istniejącej kolejowej infrastruktury elektroenergetycznej trakcyjnej i nietrakcyjnej, w tym:

- kolejowej sieci trakcyjnej poprzez zabudowę nowych konstrukcji wsporczych wraz z fundamentami palowymi i wysięgnikami oraz przewieszenie sieci na nowe konstrukcje z ewentualną wymianą przewodów jezdnych i lin nośnych,
- sieci i urządzeń elektroenergetycznych średniego napięcia SN (linia potrzeb nietrakcyjnych – LPN) poprzez zabudowę nowych słupów oraz przewieszenie sieci na nowe konstrukcje z ewentualną wymianą przewodów oraz częściowe skablowanie linii napowietrznej,
- sieci i urządzeń elektroenergetycznych niskiego napięcia nN oraz sterowania ruchem kolejowym (SRK),
- przewiduje się rozbiórkę wyłączonych z eksploatacji i nieczynnych odcinków sieci i urządzeń.

W obszarze planowanej inwestycji znajdują się linie kablowe nN i SN, linie napowietrzne SN i nN, oświetlenie skojarzone na słupach elektroenergetycznych oraz oświetlenie kablowe. Istniejące sieci elektroenergetyczne SN i nN kolidujące z projektowanym układem drogowym zostaną przebudowane.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w Łodzi**

Kazimierz Perek

/podpisane kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

/pismo zostało wydane w formie dokumentu elektronicznego/