

ograniczyć zakres prac modernizacyjnych związanych m.in. z korektą łuków, a zatem ograniczyć do minimum przekształcenie powierzchni terenu jak również ingerencję w istniejący przebieg i niweletę linii. Minimalizuje w ten sposób czas trwania prac budowlanych oraz zakres działań etapu budowy.

Rozciągliwość równoleżnikowa objętego zakresem przedsięwzięcia korytarza kolejowego nie pozwoliła na szczegółowe przedstawienie budowy geologicznej szczególnie płytkich utworów wodonośnych. Na potrzeby oceny środowiska gruntowo-wodnego wzdłuż planowanego przedsięwzięcia przeanalizowano odporność głównego użytkowego poziomu wodonośnego na zanieczyszczenie infiltrujące z powierzchni terenu. W przedstawionych materiałach określono wysoki i średni stopień zagrożenia dla tych poziomów, a ich przebieg na trasie projektowanej inwestycji przedstawiono na załącznikach graficznych. W uproszczeniu, wrażliwość poziomu wodonośnego przyjęto na podstawie występowania naturalnej warstwy izolującej o odpowiedniej miąższości.

Według zapisów raportu, analiza dotyczyła następujących elementów na przewidzianej do modernizacji trasie, w pasie o szerokości po 2 kilometry od osi torów: określenie głównego użytkowego poziomu wodonośnego i stopnia jego zagrożenia ewentualnymi skażeniami, określenie kierunków spływu wód podziemnych, określenie lokalizacji komunalnych ujęć wody, wskazanie Głównych Zbiorników Wód Podziemnych (GZWP), określenie ewentualnych miejsc wrażliwych na zanieczyszczenia.

Linia kolejowa E20 przecina następujące Główne Zbiorniki Wód Podziemnych: GZWP nr 215 Subniecka warszawska (część centralna) w km 3,1 - 84,0; GZWP nr 215 Subniecka warszawska w km 3,1 - 111,5; GZWP nr 226 Zbiornik Krośnice - Kutno w km 116,0 - 147,5; GZWP nr 150 Pradolina Warszawa - Berlińska w km 169,0 - 211,0; GZWP nr 151 Zbiornik Turek - Kontin w km 173,5 - 206,0; GZWP 144 Dolina kopalna Wielkopolska w km 229,5 - 239,5 i 287,0 - 295,0; GZWP nr 143 Tr. Subzbiornik Inowrocław - Gniezno w km 248,0 - 267,5 i 271,5 - 285,0; GZWP nr 148 Sandr rzeki Piliszka w km 433,0 - 451,5. Linia kolejowa C-E20 przecina GZWP nr 215 Subniecka warszawska w km 21,7 - 0,0/0,0 - 166,0; GZWP nr 215 Subniecka warszawska (część centralna) w km 21,7 - 0,0/0,0 - 127,0 oraz GZWP nr 222 Dolina rzeki środkowa Wisła w km 75,0 - 77,0. Dział wodny między dorzeczami Wisły i Odry przecina linię E20 na odcinku między Krośniewicami a Kłodawą.

Wzdłuż linii E20 i C-E20, w umownie przyjętym pasie terenu o szerokości 2 km (licząc w dwie strony od osi torów), zlokalizowano główne ujęcia wód podziemnych, zaopatrujące okoliczne miasta i wsie. Najczęściej ujmowanym poziomem wód w otoczeniu omawianej linii kolejowej jest poziom czwartorzędowy, w mniejszym stopniu trzeciorzędowy oraz lokalnie kredowy i jurajski. W uzupełnieniu do raportu przeanalizowano lokalizację planowanych nowych odcinków linii kolejowej względem stref ochronnych ujęć wód podziemnych. Analiza wykazała, że zarówno fragment linii kolejowej E20 Warszawa Golański - Błonie, jak i rejon planowanej budowy odcinka kolejowego Zbąszynka, nie znajdują się w granicach stref ochronnych ujęć wód podziemnych, dla których obowiązywałyby zakazy lub nakazy dotyczące między innymi lokalizacji nowych przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko.

Uwzględniając przedstawione uwarunkowania - wysoki stopień zagrożenia wód podziemnych, lokalizację ujęć komunalnych, sposób zagospodarowania i użytkowania terenu, w tym silne skoncentrowanie potencjalnych ognisk zanieczyszczeń komunalnych lub przemysłowych, wyznaczono miejsca najbardziej narażone na negatywne oddziaływania związane m.in. z planowaną inwestycją na linii E20:

- rejon Ożarów Maz. - Płochocin, km 3,000-22,500;
 - rejon Kozuski - Sochaczew, km 47,000-51,500;
 - rejon Łowicz - Zduny, km 87,000-90,500;
 - rejon Kutna, km 128-130;
 - rejon Konina - Strefa Ochrony Ujęć, km 181,500-197,500;
 - rejon Poznania Górczyna - Strefa Ochrony Ujęć, km 307,500-311,500;
 - rejon Opalenicy, km 341,500-344,000;
 - rejon na zachód od Chrośnicy, km 372,000-460,782;
- oraz na linii C-E20:
- rejon Góry Kalwarii, km 71,000-90,000;
 - rejon Żdźdar, km 142,500-152,500.

Według zapisów uzupełnienia, przebudowa podtorza będzie miała miejsce głównie na odcinkach, gdzie nie przewiduje się zmiany geometrii torów. Prace na tych odcinkach wiązać się mogą z korytowaniem podłoża przed ułożeniem nowych warstw. Natomiast w miejscach korekty łuków, rzędne podtorza i ułożonej na nim nawierzchni, nie ulegną zmianie w stosunku do stanu obecnego. Inwestor nie przewiduje zatem ingerencji w warstwy wodonośne, gdyż według zapisów dokumentacji, linia leży znacznie ponad warstwami wodonośnymi, a na terenach płaskich prowadzona jest po nasypie. W niniejszej decyzji określono zatem, aby sposób odwadniania odcinków inwestycji, na których przewidziano modernizację podtorza, nawierzchni i torowiska, zaprojektować w taki sposób, aby nie spowodować trwałych zmian stosunków wodnych w przypowierzchniowych warstwach wodonośnych w otoczeniu modernizowanych odcinków. Ma to szczególnie znaczenie na odcinkach linii, na których projektowany będzie drenaz służący do odprowadzania wód przypowierzchniowych występujących zbył płytko, które mogą podsiąkać i stanowić potencjalne zagrożenie podczas eksploatacji linii kolejowych.

Jednakże, wskutek nieodpowiedniego prowadzenia robót związanych z modernizacją odwodnienia podtorza, jak i przyjętego projektu, naturalne warunki spływu powierzchniowego mogą ulec zakłóceniu w wyniku m.in.: niedostatecznego światła i przekroju przepustów kolejowych i mostów, które mogą utrudnić przepływ bądź spowodować podpiętrzanie wody w cieku i gruncie; usytuowania wydłużonych budowli, prostopadłe do kierunku spływu wody, bez uprzedniego wykonania rowów, kanałów i przepustów odprowadzających/przeprowadzających napływającą wodę; pozostawienia w trakcie budowy nie zasypanych dołów i wykopów. Aby zminimalizować to ryzyko, w niniejszej decyzji określono odpowiednie warunki, których dotrzymanie zapewni zminimalizowanie wpływu inwestycji na warunki gruntowo-wodne w otoczeniu inwestycji na etapie jej eksploatacji. Jednocześnie zobowiązano do odbudowania naruszonej sieci drenarskiej i melioracyjnej i zastosowania materiałów naturalnych lub geosyntetyków szczególnie przykrytych substratem glebowym i obsianych mieszanek traw do umacniania koryt rzecznych i uporządkowanie ich otoczenia. Ma to na celu zachowanie lub przywrócenie korytom charakteru maksymalnie zbliżonego do naturalnego a przez to wzmocnienie pełnionych przez nie funkcji korytarzy ekologicznych. Jednocześnie, maksymalne skrócenie wykonywania prac w obrębie koryt cieków wodnych ma na celu ograniczenie negatywnego wpływu realizacji inwestycji wynikającego z czasowego zmniejszenia wody i płoszenia ryb.

Inwestycja generalnie przebiegać będzie istniejącym śladem. Niemniej jednak, dobudowa trzeciego toru w rejonie Ożarowa Mazowieckiego i Błonia, jak również w projektowanej obwodnicy Zbąszynka oraz budowa dróg lokalnych w miejscach likwidowanych przejazdów w poziomie torów i budowa wiaduktów drogowych o łącznej długości na linii E20 ok. 23,2km i linii C-E20 15,3 km wymagały będą zajęcia nowego