

rowy nieutwardzone stosowane będą na poziomie terenu, a rowy umocnione korytkami betonowymi na odcinkach przebiegających w wykopie. Na odcinkach linii z nasypem nie będą realizowane nowe rowy odwadniające; woda z tych miejsc odprowadzana zostanie grawitacyjnie poprzez skarpe nasypu. Z uwagi na to, że zasadniczą funkcją rowów kolejowych jest infiltracja wód do gruntu i ewapotranspiracja, na poddawanych przebudowie odcinkach w dnie rowów zastosowana zostanie warstwa filtracyjna.

Na podstawie dostępnych informacji oraz wizji terenowych w raporcie o oddziaływaniu na środowisko opracowano charakterystykę wód powierzchniowych, występujących w otoczeniu planowanego przedsięwzięcia oraz wskazano obszary szczególnie wrażliwe na potencjalne, niekorzystne oddziaływanie czynników antropogenicznych wraz z określeniem stopnia wrażliwości tych miejsc, dzieląc je na obszary: bardzo wrażliwe, wrażliwe i mało wrażliwe. Zgodnie z § 19 rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz.U. z 2006 r., Nr 137, poz. 984 ze zm.) wody opadowe i roztopowe, pochodzące z systemu odwodnienia torowiska nieuszczelnionego, przed wprowadzeniem do wód lub do ziemi nie wymagają podczyszczania w zakresie normowanych wskaźników zanieczyszczeń, tj. zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych. Nie mniej jednak, kierując się zasadą przeczności, w celu ochrony wód powierzchniowych charakteryzujących się wrażliwością na zanieczyszczenia antropogeniczne oraz związanych z nimi obszarów, przecinanych przez przedmiotowe linie kolejowe, w miejscach niewrażliwych z punktu widzenia ochrony środowiska wodnego zastosowane zostaną rozwiązania zabezpieczające przed negatywnym wpływem inwestycji oraz ten wpływ minimalizujące w postaci urządzeń podczyszczających i umożliwiających odciecie niekontrolowanego odpływu wód zanieczyszczonych wskutek wystąpienia sytuacji awaryjnej na torach.

Analiza dokumentacji wykazała, że urządzenia te zlokalizowane zostaną w miejscach uznanych za wrażliwe, przed zrzutem wód opadowych, roztopowych i drenazowych do cieków powierzchniowych, wyróżniających się wysoką jakością lub klasą czystości oraz znajdujących się na terenach cennych przyrodniczo i stanowi będą zabezpieczenie przed przedostaniem się do nich nadmiernych ilości zawiesin, stanowiącej główne zanieczyszczenie spływów opadowych i roztopowych. Poza zapewnieniem ciągłego podczyszczania wód przed zrzutem do odbiornika umożliwią one także odciecie dopływu zanieczyszczonych wód do odbiornika i łatwiejszego zebrania uwolnionej cieczy w sytuacji wystąpienia awarii i związanej z nią niekontrolowanego wpływu stanowiących zagrożenie dla środowiska wodnego i gruntowo-wodnego substancji.

Z uwagi na konieczność wykonania nowych oraz przeprowadzenia przebudowy i remontu istniejących mostów w ciągu linii C20 i C-E20 w niniejszej decyzji zawarto warunek prowadzenia prac budowlano-montażowo-remontowych związanych z realizacją ww. obiektów inżynierskich w sposób wykluczający ingerencję w koryta cieków, przekraczanych przez te obiekty oraz zaprojektowania przepustów i mostów planowanych na ciekach przeznaczonych przez przedmiotowe linie kolejowe w sposób nie powodujący zakłóceń przepływów w tych ciekach, mogących skutkować podtopieniami okolicznych terenów.

W kwestii odwodnienia projektowanych obiektów inżynierskich w raporcie podano, że w przypadku obiektów zlokalizowanych w ciągu linii kolejowej będzie ono realizowane do kolejowego systemu odwodnieniowego; wiadukty drogowe odwadniane będą do systemu odwodnieniowego drogi.

Z uwagi na to, że szczegółowe rozwiązania techniczne w zakresie wykonania systemu odwodnieniowego dla całej linii E20 i C-E20, w tym rodzaje zastosowanych urządzeń podczyszczających, ich liczba, parametry eksploatacyjne oraz dokładna lokalizacja, zostaną wskazane na etapie przygotowywania projektu budowlanego, zasadne jest nałożenie ponownej oceny oddziaływania na środowisko dla przedmiotowego przedsięwzięcia. Obecnie nie jest znany podział terenu na zlewnie czaszkowe, z których wody opadowe, roztopowe i drenazowe odprowadzane będą do cieków powierzchniowych. Dopiero po przedstawieniu szczegółowych informacji w zakresie konkretnych rozwiązań technicznych, przyjętych na ww. etapie, możliwe będzie przeprowadzenie miarodajnej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wodne, która zobrazuje jego rzeczywisty wpływ na reżim hydrologiczny cieków powierzchniowych, przekraczanych przez linie kolejową.

W celu zapewnienia bezpiecznego dla środowiska gruntowo-wodnego i wodnego zagospodarowania ścieków bytowych powstających na etapie realizacji inwestycji, na terenie baz budowlanych, nałożono warunek zapewnienia odbioru ścieków przez uprawnione do prowadzenia tego rodzaju działalności podmioty.

Zakres przewidywanych prac obejmować będzie także regulację gospodarki wodno-ściekowej w poddawanych przebudowie obiektach kubaturowych poprzez ich przyłączenie do sieci kanalizacji sanitarnej lub ogólnospławnej albo instalację szczytnych zbiorników bezodpływowych na ścieki.

Z uwagi na to, że prawidłowe funkcjonowanie systemu odwodnienia uzależnione jest ściśle od utrzymywania go w jak najlepszym stanie technicznym, w niniejszej decyzji nałożono warunek przeprowadzania na etapie eksploatacji przedsięwzięcia systematycznej kontroli stanu technicznego urządzeń podczyszczających, w tym urządzeń umożliwiających odciecie odpływu substancji niebezpiecznych do odbiornika w przypadku katastrofy kolejowej oraz oczyszczania i utrzymywania rowów i wylotów do odbiorników celem zapewnienia stałego odpływu wody. Czynności te zapewnią wymaganą drożność oraz zgodne z przeznaczeniem funkcjonowanie systemu odwadniającego.

W celu wyeliminowania rozmycia dna i skarp oraz zamulenia dna odbiornika wód opadowych i roztopowych zobowiązano Inwestora do zastosowania umocnień w miejscach wylotów rowów odwadniających do odbiorników.

Przy spełnieniu i dotrzymaniu warunków określonych w niniejszej decyzji oraz w załączonej dokumentacji realizacja i eksploatacja inwestycji nie będzie wiązała się z negatywnym oddziaływaniem na stan środowiska wodnego. Przyjęte przez Inwestora rozwiązania techniczne i technologiczne pozwolą na funkcjonowanie przedsięwzięcia w sposób nieistniejący zagrożenia dla wód powierzchniowych.

Przedmiotowe linie kolejowe E20 i C-E20 wyposażone są na całej swej długości w tracię elektryczną. Jednakże jak wynika z zapisów raportu części ruchu kolejowego jest obsługiwana przez jednostki napędowe spalinowe (pociągi służbowe, serwisy trakcyjne i podtorza, drezyny oraz lokomotywy manewrowe na terenach stacyjnych). Do obliczeń rozpraszania substancji w powietrzu emitowanych przez spalinowe pojazdy szynowe przyjęto model liniowego źródła emisji. Jako pojedyncze liniowe źródło emisji przyjęto prosty odcinek toru kolejowego, po którym pociąg porusza się ze stałą prędkością w określonym przedziale czasu. Obliczenia wykonano dla etapu realizacji jak i etapów eksploatacji od 2015 do 2020 oraz od 2020 do 2045, dla pięciu przekrojów poprzecznych, usytuowanych w rejonach, dla których określony został aktualny stan jakości powietrza. W obliczeniach założono ponadto wariant najbardziej niekorzystny, uwzględniający