

Lp.	Początek odcinka [km linii]	Koniec odcinka [km linii]	Długość odcinka [km]
26	110,125	110,365	0,240
27	114,045	114,345	0,300
28	118,540	118,840	0,300
29	119,530	120,235	0,705
30	121,540	121,850	0,310
Województwo wielkopolskie			
31	153,080	153,380	0,300
32	156,820	157,135	0,315
33	165,725	166,810	1,085
34	174,920	175,270	0,350
35	177,690	178,080	0,390
36	182,040	182,390	0,350
37	185,970	186,225	0,255
38	187,160	188,150	0,990
39	191,370	191,765	0,395
40	192,635	192,970	0,335
41	195,230	195,755	0,525
42	200,560	201,135	0,575
43	202,110	202,720	0,610
44	202,725	204,810	2,085
45	208,655	209,225	0,570
46	209,655	210,230	0,575
47	211,360	211,760	0,400
48	213,900	214,760	0,860
49	215,590	216,400	0,810
50	221,380	221,730	0,350
51	223,920	225,120	1,200
52	225,490	225,920	0,430
53	226,195	226,780	0,585
54	230,650	231,260	0,610
55	231,510	231,950	0,440
56	232,380	232,840	0,460
57	235,545	236,400	0,855
58	238,690	238,985	0,295
59	245,990	246,300	0,310
60	248,030	248,545	0,515
61	249,675	250,180	0,505
62	251,110	251,610	0,500
63	252,055	252,550	0,495
64	262,380	263,150	0,770
65	280,290	281,450	1,160
66	285,455	285,965	0,510
67	321,630	322,240	0,610
68	328,775	329,725	0,950
69	338,160	338,915	0,755
70	343,225	343,775	0,550

Lp.	Początek odcinka [km linii]	Koniec odcinka [km linii]	Długość odcinka [km]
71	351,145	351,860	0,715
72	361,900	362,405	0,505
73	379,145	379,520	0,375
74	412,135	412,820	0,685
Województwo lubuskie			
75	427,010	427,850	0,840

Tabela 4. Lokalizacja rozwiązań antywybrzycyjnych na linii kolejowej C-E20 Łowicz – Łuków

Lp.	Początek odcinka [km linii]	Koniec odcinka [km linii]	Długość odcinka [km]
Województwo mazowieckie			
76	12,390	12,720	0,330
77	7,300	7,640	0,340
78	6,050	6,955	0,905
79	17,150	17,320	0,170
80	34,660	34,840	0,180
81	72,270	73,110	0,840
82	76,220	76,720	0,500
83	82,745	83,000	0,255

- 5) Ostateczny rodzaj zabezpieczeń, ich szczegółową lokalizację oraz parametry określić na etapie postępowania przeprowadzanego w celu uzyskania decyzji wyznaganej przed realizacją przedsięwzięcia.
- 6) Poszerzenie istniejącego nasypu związanego z budową dodatkowego toru na odcinku pomiędzy km 10,125-30,451 na linii E20 realizować jednostronnie.
- 7) Ścieki bytowe z kolejowych obiektów kubaturowych odprowadzać do lokalnych systemów kanalizacji: sanitarnej lub ogólnospławnej, a w przypadku braku możliwości przyłączenia do sieci stosować szczelne zbiorniki bezodpływowe.
- 8) Przepusty i mosty planowane na ciekach przecinanych przez linie kolejowe zaprojektować w sposób nie powodujący zakłóceń przepływów w tych ciekach.
- 9) Umocnienia brzegów koryt i cieków wykonać z materiałów naturalnych lub geosyntetyków szczelnie przykrytych gruntem, a następnie zadamonionych, bez prostowania i betonowania koryt oraz umacniania ich gruntem.
- 10) System odwadniania na etapie eksploatacji odcinków inwestycji, na których przewidziano modernizację podtorza, nawierzchni i torowiska, nie może spowodować trwałych zmian stosunków wodnych w przypowierzchniowych warstwach wodonośnych w otoczeniu modernizowanych odcinków.
- 11) Na odcinkach inwestycji wyznaczonych jako szczególnie wrażliwe zastosować umocnienie rowów trawiastych z wykorzystaniem geowłókniny.
- 12) W miejscach wylotów urządzeń oprowadzających wody opadowe i roztopowe z odwodnienia podtorza do odbiornika zastosować umocnienia przeciwdziałające erozji brzegów i skarp odbiorników.
- 13) Wszelkie urządzenia związane z odprowadzeniem wód zaprojektować w ten sposób, aby były szczelne i nie stawały się pułapkami dla drobnych zwierząt w tym płazów. W przypadku braku możliwości wypełnienia powyższego, należy zapewnić