

o małej uciążliwości akustycznej. Należy w miarę możliwości ograniczać hałasową i przeciążającą pracę słuchowców. Eksploatacja zainstalowanych urządzeń i maszyn powinna odbywać się w sposób zgodny z zaleceniem producenta, tak aby minimalizować poziom emitowanego hałasu. Uciążliwości hałasowe związane z prowadzeniem prac remontowych będą zjawiskami krótkotrwałymi i ustąpią wraz z zakończeniem remontu. Z tego względu nie zachodzi konieczność stosowania dodatkowych rozwiązań minimalizujących i ograniczających emisję hałasu do środowiska. W celu zapobiegania potencjalnym konfliktom społecznym inwestor zobowiązuje się poinformować mieszkańców o możliwości wystąpienia w określonym terminie podwyższonych poziomów dźwięku wraz z określeniem przewidywanego terminu zakończenia uciążliwych prac.

Skumulowane oddziaływanie linii kolejowej z innymi sieciami infrastrukturalnymi rozpatrzono w kontekście nakładania się oddziaływań akustycznych. Najistotniejsze z nich dotyczą skrzyżowań analizowanych linii kolejowych z drogami krajowymi. W efekcie wykazano, iż linia kolejowa E20 przecina w km 320 oraz ok. 455,4 autostradę A2. W miejscach tych oddziaływanie linii kolejowej nie sięgać będzie całkowicie w zasięgu uciążliwości autostrady, co oznacza brak efektu skumulowanego.

Ze względu na niedokładności modelowania akustycznego związane z zastosowaniem modelu holenderskiego i jego przeniesieniem na warunki polskie, nałożono obowiązek sporządzenia analizy porównawczej. W ramach analizy należy wykonać pomiary poziomu hałasu na terenach wymagających ochrony akustycznej. Pomiary powinny być wykonane tak, aby pozwoliły na określenie skuteczności zastosowanych działań przeciwhałasowych, określiły rzeczywistą wartość równoważnego poziomu dźwięku w środowisku oraz zweryfikowały założenia przyjęte na etapie projektu. W przypadku, gdy standardy jakości środowiska nie będą dotrzymane, należy przedstawić działania mające na celu przywrócenie środowiska do stanu określonego przepisami prawa. Jeżeli mimo zastosowanych rozwiązań technicznych, technologicznych i organizacyjnych standardy jakości środowiska w zakresie emisji hałasu nadal nie będą dotrzymane, opracowana analiza porównawcza stanowiąc będzie podstawę do utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, szczególnie w zakresie emisji hałasu, opierała się na mało precyzyjnym rozpoznaniu warunków przestrzennych i środowiskowych wpływających na kształtowanie warunków akustycznych. Na tej podstawie zaproponowane zostały środki ograniczające ponadnormatywne oddziaływanie hałasu, z podaniem odcinków, dla których należy je zastosować oraz przybliżonych parametrów geometrycznych. Nieprecyzyjne dane dotyczące warunków środowiskowych oraz lokalizacji i parametrów zabezpieczeń akustycznych, na etapie wydawania decyzji środowiskowej, wskazują na konieczność przeprowadzenia ponownej oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

W związku z realizacją przedmiotowego przedsięwzięcia będą wytwarzane odpady zarówno niebezpieczne jak i inne niż niebezpieczne. Inwestor w raporcie przedstawił sposób gospodarowania odpadami na poszczególnych etapach inwestycji tj. realizacji, eksploatacji i likwidacji. Część odpadów może być wytwarzana przez firmy świadczące usługi w myśli definicji określonej w art. 3 ust. 3 pkt 22 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 o odpadach (Dz. U. z 2010 r. Nr 185, poz. 1243 ze zm.).

Na etapie realizacji inwestycji będą powstawać odpady związane z robotami budowlanymi (likwidacja oraz przebudowa istniejących oraz realizacja nowych obiektów, urządzeń i instalacji, gospodarowaniem zielenią; funkcjonowaniem oraz likwidacją zaplecza budowy oraz parku maszyn), ziemnymi, funkcjonowaniem zaplecza socjalnego pracowników,

budową oraz użytkowaniem maszyn budowlanych. Na etapie realizacji inwestycji powstawać będą odpady głównie z grupy 17 tj.: z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej. Jednym z powstających odpadów będą drewniane podkłady kolejowe oraz tłuczeń kolejowy. Biorąc pod uwagę, iż materiały te mogą być zanieczyszczone substancjami niebezpiecznymi, w niniejszej decyzji nałożono obowiązek poddania ich badaniom na zawartość tych substancji.

Na etapie eksploatacji inwestycji powstaną odpady związane z utrzymaniem torowiska, trakcji oraz użytkowaniem infrastruktury towarzyszącej oraz zagospodarowanego terenu w pasie inwestycji.

Aby zapewnić właściwą gospodarkę odpadami nałożono na inwestora obowiązek selektywnego magazynowania wszystkich wytwarzanych na poszczególnych etapach inwestycji odpadów, w wydzielonych miejscach, w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo – wodne przed ewentualnymi zanieczyszczeniami. Ponadto nałożono warunek odpowiedzialnego magazynowania odpadów niebezpiecznych, w pomieszczeniu, które winno być utwardzone, zabezpieczone przed opadami atmosferycznymi, odpowiednio oznakowane i zabezpieczone przed dostępem osób postronnych. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Poznaniu zobowiązał inwestora do przekazywania odpadów w pierwszej kolejności do odfekcji podmiotom posiadającym wymagane prawem zezwolenia w zakresie gospodarowania odpadami co przyczyni się do minimalizacji ilości odpadów trafiających do uciążliwych miejsc, m.in. poprzez składowanie. Zgodnie z przepisami ustawy Prawo ochrony środowiska zagospodarowane masy ziemne nie powinny powodować przekroczenia standardów jakości gleby i ziemi.

W zakresie przedmiotowej inwestycji wejdzie również wykonanie kolejowego systemu łączności cyfrowej GSM-R. W raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko przedstawiono wstępne lokalizacje stacji, a także podstawowe parametry anten takie jak: wysokość słupka elektrycznego, zys energetyczny oraz zastępcza moc promieniowania izotropowego (EIRP), co zostało uwzględnione w warunkach do niniejszej decyzji. Jednakże z uwagi na fakt, iż szczegółowe parametry stacji w tym: lokalizacja, ilość anten na każdej wieży, azymuty, na które zostaną skierowane anteny oraz pochylenie anten będą określone w projekcie budowlanym, konieczne jest przeprowadzenie ponownej oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Dopiero ww. parametry pozwolą szczegółowo określić oddziaływanie planowanych stacji na środowisko.

Planowana modernizacja linii kolejowych E20 Warszawa-Rzepin i C-E20 Łowicz-Łuków nie zmieni formy krajobrazu kulturowego, ponieważ są one od ponad stu lat (linia E20) i kilkudziesięciu lat (linia C-E20), poza starszymi odcinkami z Łowicza do Skierzwie oraz w rejonie Piławy) elementem dominującym w krajobrazie i determinującym sposób jego zagospodarowania. Znaczna część omówionych zabytków to obiekty powstałe na potrzeby kolei.

W granicach województwa wielkopolskiego, przedmiotowa inwestycja przebiegać będzie przez następujące obszary Natura 2000:

- obszar specjalnej ochrony ptaków Dolina Środkowej Warty PLB300002 (na długości ok. 11 km). Przedmiotem ochrony tego obszaru jest 26 gatunków ptaków. Są to: bąk *Botaurus stellaris*, bączek *Isobrychus minutus*, błotniak stawowy *Circus aeruginosus*, błotniak łąkowy *Circus pygargus*, kropiaka *Porzana porzana*, detkacz *Crex crex*, żuraw *Grus grus*, rybitwa białoczelna *Sterna albirostris*, rybitwa białogłowa *Chlidonias hybridus*, rybitwa czarna *Chlidonias niger*, zimorodek *Alcedo atthis*, dzięcioł średni