



Warszawa, dnia 7 lipca 2023 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.85.2022.MP.278

Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. z 2023 r. poz. 1094, ze zm.)

Przedmiotem inwestycji jest budowa **Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania**. Przedsięwzięcie zlokalizowane jest w granicach powiatów: żyrardowskiego, sochaczewskiego, grodzkiego i warszawskiego zachodniego na terenie następujących gmin: Wiskitki, Radziejowice, Żyrardów, Teresin, Nowa Sucha, Baranów, Jaktorów, Grodzisk Mazowiecki, Błonie.

Planowane przedsięwzięcie obejmuje inwestycję, o której mowa w art. 2 ust. 3 ustawy o CPK, w następującym zakresie:

- A. Lotnisko**, w tym m.in. terminal jako główny obiekt lotniska oraz obszary: tzw. **lotniczy** (obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany) oraz **lądowy** (części lotniska, które umożliwiają nieograniczony wjazd dla pojazdów publicznych lub prywatnych np. strefa ogólnodostępna w obrębie i wokół budynku terminalu, parkingi samochodowe, drogi publiczne)

Obiekty oraz infrastruktura znajdujące się na ww. obszarach oraz w terminalu:

A.1. Terminal Multimodalny

- A.1.1. Budynek terminalu pasażerskiego. W pierwszej fazie budowy portu dostarczona zostanie przepustowość na poziomie około 40 mln pasażerów rocznie. Kolejna faza rozbudowy portu powiększy jego przepustowość do około 50 mln pasażerów rocznie, którzy zostaną obsłużeni w budynku terminalu. W ramach budynku terminalowego przewiduje się wszelkie systemy związane z obsługą pasażerów oraz bagażu, a także inne m.in. związane z bezpieczeństwem pasażerów.
- A.1.2. Węzeł przesiadkowy dla transportu publicznego obejmujący dworzec autobusowy, pozwalający na sprawną zmianę środka transportu pomiędzy transportem drogowym a transportem lotniczym i kolejowym.
- A.1.3. Stacja kolejowa, w tym w szczególności:
- A.1.3.1. Budynek dworca kolejowego wraz z przestrzenią komercyjną;
- A.1.3.2. Perony kolejowe;
- A.1.4. Strefa podjazdu drogowego pod terminal wraz z połączeniem z siecią dróg publicznych.

A.2. Obiekty lotniska w tzw. obszarze lotniczym:

- A.2.1. Budynek i obiekty w obszarze lotniczym wspierające funkcjonowanie lotniska w szczególności związane z administracją, zdrowiem i bezpieczeństwem, ochroną, wewnętrznym transportem oraz konserwacją i naprawami sprzętu obsługi naziemnej i pojazdów lotniskowych, obiektów kubaturowych oraz utrzymaniem nawierzchni lotniskowych;

- A.2.2. Budynek i obiekty dla sprzętu obsługi naziemnej, takich jak sprzęt pomocniczy znajdujący się na lotnisku, zwykle na płycie postojowej, w strefie obsługi przy terminalu. Sprzęt ten służy będzie do obsługi naziemnej statków powietrznych podczas postoju na stanowisku. W ramach tych obiektów wyróżniać się będą w szczególności obiekty służące do utrzymania sprzętu obsługi naziemnej: warsztaty i hangary, powierzchnie odstawcze i pola techniczne, na których ww. sprzęt stacjonuje, a także stacje benzynowe i stacje ładowania pojazdów, obiekty bazy paliw i frontu rozładunkowego;
- A.2.3. Wieża kontroli lotów;
- A.2.4. Budynek cateringu wraz z placem przed budynkiem – w budynku tym planowane są obiekty przeładunkowe, pozwalające na przyjęcie posiłków przywożonych na lotnisko drogami zewnętrznymi, skanowanie i załadunek cateringu do pojazdów po stronie obszaru lotniczego, a następnie na pokład statków powietrznych;
- A.2.5. Oświetlenie naziemne - wszystkie światła zainstalowane na ziemi i wyposażenie przeznaczone do wykorzystania jako pomoce wzrokowe dla nawigacji załóg lotniczych i innych użytkowników lotniska;
- A.2.6. Pomoce nawigacyjne, tj. fizyczne urządzenia na ziemi, które statki powietrzne mogą wykryć i do których mogą nawigować. Obejmują one systemy łączności, nawigacji i nadzoru, wykorzystujące technologie cyfrowe, w tym systemy satelitarne wraz z różnymi poziomami automatyzacji, stosowane jako wsparcie systemu zarządzania ruchem lotniczym.
- A.2.7. Obiekty Cargo, w szczególności terminale wraz z obiektami obsługi technicznej, transportowej i zapewnienia bezpieczeństwa niezbędnymi do obsługi poczty i frachtu;
- A.2.8. Obiekty, w których prowadzona jest obsługa, naprawy i przeglądy statków powietrznych, tj. warsztaty i hangary, które zajmują się profesjonalną obsługą techniczną statku powietrznego zgodnie z programem obsługi technicznej danego typu/egzemplarza statku powietrznego;
- A.2.9. Obiekty dla lotnictwa ogólnego, m.in. terminale pasażerskie i hangary;
- A.3. Infrastruktura lotniska w tzw. obszarze lotniczym**
 - A.3.1. Drogi startowe wraz z zabezpieczeniami – dwie niezależne, równoległe drogi startowe o wstępnych wymiarach 3800 m x 60 m, które będą zlokalizowane na północ i na południe od terminala pasażerskiego wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną;
 - A.3.2. Drogi kołowania - drogi kołowania wraz z drogami kołowania szybkiego zjazdu, przeznaczone do kołowania statków powietrznych i zapewniające dostęp do poszczególnych części lotniska wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną;
 - A.3.3. Płyty postojowe dla statków powietrznych, dedykowane płyty postojowe dla śmigłowców oraz dedykowane lądowiska dla Bezzałogowych Statków Powietrznych Vertiporty, wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną. Na płytach postojowych znajdzie się wyposażenie dedykowane obsłudze naziemnej statku powietrznego np. pojazdy umożliwiające załadunek/wyładunek bagaży do/z luku bagażowego, traktor/ holownik wypychający samolot ze stanowiska w ramach procedury "pushback", urządzenia/ instalacje naziemnego źródła zasilania, urządzenia dostarczające wstępnie klimatyzowane powietrze do statku powietrznego; rękawy pasażerskie na stanowiskach kontaktowych przy terminalu lub schody pasażerskie na stanowiskach oddalonych, a także inne pojazdy i wyposażenie zapewniające obsługę naziemną (wodniarki, pojazdy asenizacyjne, ambulify, cysterny/ urządzenia tankujące paliwo lotnicze);
 - A.3.4. Infrastruktura odlodzeniowa statków powietrznych wraz z niezbędną infrastrukturą odzyskującą, oraz przechowywującą płyn odlodzeniowy (glikol) – jest to zazwyczaj wydzielona płyta w rejonie progów dróg startowych, na której odbywają się operacje odladzania i zapobiegania oblodzeniu powierzchni płatowca. Płyta wyposażona jest w infrastrukturę podziemną, która zbiera z powierzchni glikol używany do

odladzania statków powietrznych i odzyskuje jego właściwości w celu ponownego wykorzystania;

- A.3.5. Drogi techniczne lub serwisowe, w tym tunele drogowe w obszarze lotniczym wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną;
 - A.3.6. Infrastruktura cargo ściśle powiązana z obiektami cargo, w jej skład wchodzi w szczególności drogi kołowania, płyty postojowe wraz z niezbędną infrastrukturą;
 - A.3.7. Infrastruktura dot. utrzymania technicznego statków powietrznych ściśle powiązana z obiektami, w których prowadzone są obsługa techniczna, naprawy i przeglądy statków powietrznych. W skład tej infrastruktury wchodzi w szczególności serwisowe płyty postojowe oraz stanowiska do przeprowadzania prób silników i drogi kołowania oraz niezbędna infrastruktura techniczna;
 - A.3.8. Infrastruktura dla lotnictwa ogólnego, ściśle powiązana z obiektami dla lotnictwa ogólnego. W jej skład wchodzi w szczególności drogi kołowania, płyty postojowe wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną;
 - A.3.9. Mała architektura oraz kształtowanie krajobrazu lotniska;
 - A.3.10. System kontroli dostępu wraz z niezbędnym ogrodzeniem – w związku z tym, iż lotnisko międzynarodowe stanowi swego typu granicę państwa, konieczne jest zapewnienie właściwej kontroli jego obszaru oraz monitoringu. Aby to było możliwe niezbędne jest wybudowanie ogrodzenia oraz wprowadzenie systemu kontroli dostępu, co będzie również wykonane w ramach planowanego przedsięwzięcia;
 - A.3.11. Baza paliwowa wraz z systemem do dystrybucji paliwa lotniczego typu „Hydrant” na terenie lotniska;
 - A.3.12. Tunele (korytarze podziemne) w obszarze lotniskowym zapewniające obsługę komunikacyjną oraz serwisową;
- A.4. Obiekty lotniska w obszarze lądowym:**
- A.4.1. Budynek i obiekty w obszarze lądowym wspierające funkcjonowanie lotniska w szczególności związane z administracją, zdrowiem i bezpieczeństwem, wewnętrznym transportem oraz konserwacją i naprawami, a także dostawą towarów i odbiorem odpadów;
 - A.4.2. Hotele w obszarze lądowym;
 - A.4.3. Budynek komercyjny obiektów biurowych i handlowych Lotniska;
 - A.4.4. Parkingi dla pojazdów;
 - A.4.5. Kolejowy Front Rozładunkowy z przeznaczeniem odbioru dedykowanych dostaw paliwa lotniczego.
- A.5. Infrastruktura lotniska w obszarze lądowym**
- A.5.1. Mała architektura oraz kształtowanie krajobrazu w obszarze lądowym lotniska;
 - A.5.2. Drogi w obszarze lądowym lotniska wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną;
 - A.5.3. Infrastruktura kolejowa w obszarze lądowym lotniska, w szczególności kolejowe odcinki linii, wiadukty i tunele kolejowe oraz bocznice, a także pozostała niezbędna infrastruktura techniczna.
- A.6. Infrastruktura niezbędna do funkcjonowania lotniska w tzw. obszarze lotniczym oraz lądowym**
- A.6.1. Przyłącza do sieci infrastruktury technicznej:
 - A.6.1.1. Przyłącza elektroenergetyczne;
 - A.6.1.2. Przyłącza telekomunikacyjne (teleinformatyczne);
 - A.6.2. Media na terenie lotniska:
 - A.6.2.1. Zaopatrzenie w wodę pitną wraz z jej dystrybucją – woda pitna na potrzeby eksploatacji lotniska będzie pochodzić z ujęć wód podziemnych zlokalizowanych w obszarze lotniska i w jego otoczeniu;
 - A.6.2.2. Zaopatrzenie w wodę użytkową wraz z jej dystrybucją;
 - A.6.2.3. Zbiorniki do zbierania wody deszczowej z powierzchni „czystych”;
 - A.6.2.4. Gospodarka ściekami – odbiór, przesył i oczyszczanie (oczyszczalnia ścieków);

- A.6.2.5. Zasilanie lotniska w energię elektryczną – stacje rozdzielczych punktów zasilania, podstacje elektryczne, dystrybucja energii na terenie lotniska;
- A.6.2.6. Awaryjne zasilanie w energię elektryczną;
- A.6.2.7. Sieć teletechniczna;
- A.6.2.8. Odbiór / dostawy ciepła wraz z dystrybucją na terenie lotniska;
- A.6.2.9. Dostawa paliwa;
- A.6.2.10. Odbiór odpadów;
- A.6.3. System odwodnienia lotniska wraz z niezbędną infrastrukturą;
- A.6.4. Obiekty na potrzeby gromadzenia i przetwarzania danych;
- A.6.5. Elementy zrównoważonego rozwoju:
 - A.6.5.1. Farmy fotowoltaiczne;
 - A.6.5.2. Instalacje geotermalne;
 - A.6.5.3. Pompy ciepła.

B. Węzeł Kolejowy – będą to linie kolejowe łączące obszar lotniska (Stację kolejową) z istniejącymi oraz nowo projektowanymi liniami. Oprócz linii kolejowych w ramach Węzła kolejowego wchodzić będzie budowa dróg technologicznych oraz przebudowa dróg istniejących, budowa systemu odwodnienia wzdłuż linii, a także budowa przystanków osobowych oraz obiektów inżynierskich i inżynierskich wraz z niezbędnymi przekładkami cieków i rowów. Obszarowo Węzeł Kolejowy zawierać się będzie w obrębie pomiędzy liniami istniejącymi (nr 1, 3, 4) oraz planowanymi (nr 5 i 85).

W ramach Węzła Kolejowego wyróżnić należy:

B.1. Główne odcinki linii kolejowych:

- B.1.1. Odcinek linii kolejowej nr 85 biegnący od Stacji CPK na wschód w kierunku Warszawy do punktu styku z projektem „Warszawa – Łódź” na wysokości DW579 w rejonie m. Tłuste i na zachód w kierunku Łodzi do punktu styku z projektem „Warszawa – Łódź” na wysokości DK50 w rejonie m. Guzów, wraz z budynkami, obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną;
- B.1.2. Odcinek linii kolejowej nr 5 (WZL_2) biegnący od Stacji CPK w kierunku południowo-wschodnim od lotniska, łączący się w rejonie stacji Korytów z istniejącą linią kolejową nr 4 oraz z połączeniami z linią kolejową nr 1 w rejonie punktu przecięcia obu linii, wraz z budynkami, obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną.
- B.1.3. Odcinek linii kolejowej nr 5 (WZL_4) biegnący od Stacji CPK w kierunku północno – zachodnim od lotniska w kierunku połączenia z linią nr 3 – odcinek kończy się przed obiektem inżynierskim zlokalizowanym na rzece Pisia Gągolina, który stanowi punkt styku z zasadniczym odcinkiem linii nr 5 CPK-Płock-Włocławek wraz z budynkami, obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną;
- B.1.4. Odcinek linii kolejowej (WZL_1) biegnący od Stacji CPK w kierunku północno – wschodnim od lotniska, łączący Stację CPK z istniejącą linią kolejową nr 3 w rejonie m. Bieniewice wraz z budynkami, obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną;
- B.1.5. Odcinek linii kolejowej nr 88 (WZL_3) biegnący od Stacji CPK w kierunku południowo-zachodnim od lotniska, poprzez stację Korytów (punkt styku z liniami nr 4 i 5 oraz dalszym fragmentem linii nr 88 w kierunku Warki, stanowiącym zakres oddzielnego projektu), a także wraz z połączeniami z linią kolejową nr 1 w rejonie punktu przecięcia obu linii, wraz z budynkami, obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną;
- B.1.6. Odcinek linii kolejowej łączący linię nr 5 i linię nr 88 (WZL_5) po zachodniej stronie lotniska, w sposób umożliwiający kursowanie pociągów w osi północ-południe z pominięciem Stacji CPK, wraz ze stacją towarową.

B.2. Budowa towarowej stacji kolejowej - będzie służyć potrzebom infrastruktury cargo zlokalizowanej w obrębie Portu Lotniczego oraz potrzebom bazy paliwowej Portu Lotniczego. Stosowna infrastruktura przeładunkowa będzie zlokalizowana w obrębie samej Stacji bądź będzie połączona za pomocą bocznic wyprowadzonych ze Stacji. Stacja będzie również pełniła funkcję stacji techniczno-postojowej dla pociągów towarowych kursujących tranzytem przez obszar Węzła CPK.

C. Drogi (w rozumieniu dróg na zewnątrz obszaru lotniska):

C.1. Połączenie drogowe lotniska do sieci dróg publicznych. W związku koniecznością połączenia obszaru lotniska z drogami publicznymi w ramach planowanego przedsięwzięcia wybudowane zostaną następujące odcinki dróg:

- C.1.1. W kierunku południowo-wschodnim odcinek drogi łączący obszar lotniska z istniejącą Autostradą A2 (odcinek Warszawa – Łódź) wraz z obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną;
- C.1.2. W kierunku zachodnim odcinki łączące obszar lotniska z istniejącą drogą krajową DK50 wraz z obiektami i niezbędną infrastrukturą techniczną. Drogi zostały tak zaprojektowane, aby były kompatybilne z rozwiązaniami Węzła kolejowego;
- C.1.3. Od północnej i wschodniej strony obszaru lotniska zaprojektowano obwodnicę, która zapewni dodatkowe połączenie wschód-zachód między DK50 a Terminalem, a także zapewni dostęp do przerwanych przez ten teren połączeń między Szymanowem i Wiskitkami oraz Baranowem. Droga ta zapewnia także dostęp do potencjalnych obiektów w północnej części obszaru objętego planem zagospodarowania przestrzennego lotniska. W dłuższej perspektywie droga ta może pomóc w zapewnieniu lepszego dostępu do Terminala z przyszłej planowanej od strony zachodniej lotniska Obwodnicy Autostradowej Warszawa (dalej: OAW), jak również połączyć szereg potencjalnych obszarów inwestycyjnych;

Ponadto, należy wskazać, że w ramach planowanych odcinków drogowych konieczne będzie przebudowanie istniejących rozwiązań drogowych. Wynika to głównie z lokalizacji nowych odcinków drogowych i kolizji z istniejącymi drogami, które w związku z tą kolizją a także z kolizją z nowobudowanymi liniami kolejowymi ulegną przebudowie tak, aby zapewnić lokalnym mieszkańcom dostęp do ich nieruchomości, a także możliwość dojazdu do głównych dróg.

Poniżej przedstawiono komponenty przedsięwzięcia, których realizacja wynika z jednej strony z przeprowadzenia etapu budowy (drogi oraz bocznic kolejowe), z drugiej zaś z lokalizacji obszaru lotniska i kolizjami, które muszą być relokowane poza obszar lotniska.

A. Przebudowa istniejących dróg lokalnych oraz budowa nowych odcinków na potrzeby etapu budowy

W związku z tym, że istniejące drogi lokalne nie mają właściwych parametrów technicznych dla samochodów ciężarowych, które będą wykorzystywane na etapie budowy planowanego przedsięwzięcia, konieczne jest przed rozpoczęciem zasadniczych prac budowlanych, wykonanie przebudowy dróg istniejących do parametrów pozwalających na ich wykorzystanie przez pojazdy ciężarowe. Konieczne będzie również wybudowanie nowych odcinków drogowych a także połączenia drogowego na etap budowy między budowanymi bocznicami w Korytowie i Teresinie a lokalizacją lotniska. Bocznic będą wykorzystywane do przewozu materiałów budowlanych oraz ciężkiego sprzętu a także innych elementów niezbędnych do wybudowania lotniska oraz pozostałych elementów przedsięwzięcia. Poniżej przedstawiono odcinki dróg przewidziane do przebudowy z podziałem na korytarze, dla których planowane jest zlecenie wykonania prac budowlanych przez firmy zewnętrzne.

A.1. Korytarz 1 (między DK92 a Korytarzami 6 i 10) – stanowi droga powiatowa nr 3832W (ul. Serocka), od skrzyżowania z drogą krajową nr 92 (ul. Warszawska) w kierunku południowym, przecina linię kolejową nr 3 (przejazd przez linię kolejową) i dochodzi do wsi Kaski (skrzyżowanie ul. Królewskiej, ul. Południowej i ul. Serockiej);

A.2. Korytarz 2 (połączenie autostrady A2 z obszarem lotniska) – połączenie to rozpoczyna się od zjazdu z autostrady na węzle Grodzisk Mazowiecki w kierunku północnym, skręca na północ w drogę wojewódzką nr 579 i po 430 m skręca na zachód w drogę gminną i kieruje się do najbliższego skrzyżowania znajdującego się w odległości ok. 400 m, następnie skręca w drogę lokalną w kierunku południowym zbliżając się do autostrady A2 i dalej skręca na zachód w drogę serwisową autostrady i prowadzi wzdłuż autostrady po jej północnej stronie wykorzystując drogę serwisową w miejscach, gdzie jest to możliwe oraz istniejące drogi. Między ul. Izdebno Małe a wsią Osiny planowany jest nowy odcinek drogi o długości około 5,4 km. Dalej droga skręca na północ w ul. Armii Krajowej we wsi Nowa Pułapina i po ok.

- 1,2 km skręca na zachód w drogę lokalną, a po ok. 1 km skręca na północ, a następnie po ok. 1,1 km kończy się we wsi Wyczółki;
- A.3. Korytarz 3** (połączenie bocznic w Korytowie z Korytarzem 2) – ul. Leśna zlokalizowana jest wzdłuż bocznic kolejowej w Korytowie, następnie wzdłuż linii kolejowej nr 4 aż do skrzyżowania z ul. Polną (długość ok. 1,95 km). Na skrzyżowaniu, skręt w ul. Główną, która przeprowadza ruch istniejącym tunelem pod linią kolejową (długość ok. 0,5 km). Za tunelem skręt w lewo w istniejącą drogę techniczną prowadzącą w kierunku północnym aż do skrzyżowania z drogą 719 (długość ok. 3,4 km). Ewentualnie, od wyjazdu z tunelu pod linią kolejową, Korytarz Nr 3 poprowadzony zostanie nowoprojektowaną drogą serwisową obsługującą linię kolejową, która będzie się łączyć z ul. Radziejowicką. Następnie w kierunku północnym, Korytarz Nr 3 połączy się z drogą DW 719. w m. Stare Budy, w kierunku północno-wschodnim, ruch prowadzony będzie drogą 719 aż do m. Jaktorów - Kolonia (długość ok. 3,15 km). Na węźle drogowym w Jaktorowie, zjazd w drogę 3832W w kierunku północnym (ul. Potockiego), dalej przecina linię kolejową nr 1 i nr 4 i biegnie wzdłuż ul. Gen. Sokołowskiego. Drogą nr 3832W ruch prowadzony będzie w kierunku Autostrady A2 (długość ok. 3,15 km). W m. Kopiska Małe, od skrzyżowania dróg 3832W i 1516W, planuje się budowę nowego odcinka drogi wzdłuż A2, budowa odcinka drogi po śladzie istniejącej drogi serwisowej autostrady (długość ok. 0,95 km). Dalej droga skręca na północ i przechodzi pod wiaduktem autostrady. Po przekroczeniu linii A2, od strony północnej budowa nowego odcinka drogi (długość ok. 100 m) aż do połączenia z drogą 1513W w kierunku wschodnim. Ewentualnie, po przekroczeniu linii A2, budowa nowego odcinka drogi w kierunku północnym w śladzie drogi serwisowej nowoprojektowanej linii kolejowej aż do połączenia z drogą 1513W (ul. Brzozowa). Następnie ruch poprowadzony będzie w kierunku północno-zachodnim drogą 1513W (ul. Brzozowa) aż do skrzyżowania we wsi Stanisławów (długość ok. 1,6 km), gdzie kieruje się na północ drogą gruntową w stronę wsi Osiny i kończy się na rowie melioracyjnym po ok. 0,8 km od skrzyżowania we wsi Stanisławów – tu łączy się z Korytarzem 2;
- A.4. Korytarz 3A** – stanowi modyfikację Korytarza 3 w m. Jaktorów Kolonia. W m. Jaktorów - Kolonia zjazd z drogi 3832W w kierunku zachodnim w ul. Piotra Wysockiego, następnie w kierunku północno - zachodnim w ul. Tadeusza Kościuszki a następnie w kierunku północnym w ul. Piotra Wysockiego. Włączenie się w drogę 3832W – vis a vis ul. Jazdy Polskiej w Korytarz 3;
- A.5. Korytarz 4** (połączenie DK z obszarem lotniska) – na skrzyżowaniu DK 50 w m. Cyganka skręt w kierunku północno-wschodnim do wsi Oryszew Osada (długość ok. 2,5 km);
- A.6. Korytarz 5** (łączący DK50 z obszarem lotniska oraz z Korytarzem 5a) – zaczyna się od drogi krajowej nr 50, na północ od węzła Wiskitki na autostradzie A2 (zjazd na DK 50 w kierunku m. Guzów). W odległości ok. 200 m od ronda skręt w kierunku wschodnim – budowa nowego odcinka drogi o długości 70 m – do połączenia z istniejącą drogą prowadzącą w kierunku zakładów logistycznych (długość ok. 600 m). Skręt w kierunku północno - zachodnim w stronę wsi Cyganka (długość ok. 850 m). We wsi Cyganka skręt w kierunku północno - wschodnim (długość ok 400 m). Skręt w kierunku północnym w stronę wsi Nowy Oryszew (długość ok. 2,8 km). Ze wsi Nowy Oryszew droga prowadzi w kierunku północnym i północno-wschodnim przez wieś Maurycew (długość ok. 3,1 km). W odległości ok. 1 km przed skrzyżowaniem w m. Szymanów - skręt w kierunku zachodnim wzdłuż granicy obrębów Szymanów i Maurycew do włączenia w drogę pomiędzy m. Aleksandrów i Szymanów, jest przewidywana budowa odcinka drogi o długości ok. 0,9 km;
- A.7. Korytarz 5A** (korytarz przebiegający centralnie przez obszar lotniska ze wschodu na zachód. Korytarz ten będzie wykorzystywany w trakcie początkowej fazy budowy lotniska, następnie droga ta zostanie rozebrana) – przebieg drogi zaczyna się od drogi biegnącej przez wieś Maurycew w kierunku wschodnim (droga ta jest też Korytarzem 5), jej długość ma ok. 1 km, dalej skręca w kierunku północnym w drogę gminną prowadzącą do Szymanowa (długość ok. 0,25 km). Dalej droga skręca na wschód i biegnie drogą gminną przez wieś Skrzelew (długość ok. 3,1 km), następnie przecina granicę z gminą Baranów i po ok. 2,1 km dochodzi do wsi Wyczółki gdzie łączy się z Korytarzem 2;

- A.8. Korytarz 6** (łączy Korytarze 1 i 10 od północy z Korytarzem 2 na południu) – stanowi drogę powiatową nr 3832W, na odcinku od wsi Kaski do Nowej Pułapiny (ul. Południowa - ok. 3,2 km);
- A.9. Korytarz 7** (stanowi łącznik między Korytarzem 8 od północy a Korytarzem 5 od południa. Ponadto, stanowi łącznik tych dwóch Korytarzy z DK50) – zaczyna się na skrzyżowaniu drogi DK 50 na wysokości m. Aleksandrów, przebiega drogą powiatową nr 3837W do m. Szymanów w kierunku północno - wschodnim (długość ok. 3,6 km), planowana jest na tym odcinku budowa ok. 0,42 km nowej drogi, z uwagi na wyprostowanie łuku dotychczasowej drogi. Ostatnie 1,3 km przebiega Traktem św. Jana Pawła II w kierunku północnym i północno-wschodnim do rzeki Pisi Gągoliny, gdzie łączy się z Korytarzem 8;
- A.10. Korytarz 8** (łączy DK92 z początkiem Korytarza 7 na rzece Pisi Gągoliny) – stanowi drogę powiatową nr 3830W od skrzyżowania z DK 92 (kilometraż 433 + 700) w m. Teresin Gaj, biegnie w kierunku południowym Aleją 20-lecia w stronę m. Teresin (długość ok. 1,5 km), przecinając linię kolejową nr 3; dalej na skrzyżowaniu dróg biegnie na południe wzdłuż Traktu św. Jana Pawła II – na długości ok. 3,8 km do miejsca przekroczenia rzeki Pisi Gągoliny we wsi Elżbietów, gdzie łączy się z Korytarzem 7;
- A.11. Korytarz 9** (łączy bocznice kolejową w Teresinie z Korytarzem 8) – korytarz biegnie od bocznic kolejowej w Teresinie, drogą bez nazwy w kierunku południowym przy magazynach PROLOGIS (długość ok. 280 m). Następnie włącza się w Aleję 20-lecia w kierunku zachodnim do skrzyżowania z Traktem św. Jana Pawła II (długość ok. 800 m), gdzie łączy się z Korytarzem 8;
- A.12. Korytarz 10** (łączy Korytarz 2 w sąsiedztwie węzła na A2 – Grodzisk Mazowiecki, z Korytarzem 1 oraz 6) – przebiega drogą powiatową nr 1510 na odcinku od wsi Kłudno Stare w kierunku zachodnim do wsi Kłudno Nowe (odcinek długości ok. 2 km), dalej skręca na południe w drogę lokalną i wiedzie do najbliższego skrzyżowania (długość ok. 0,42 km), gdzie skręca w prawo w drogę lokalną i prowadzi przez wieś Kłudno Nowe (długość ok. 1,16 km). Za wsią skręca w prawo w kierunku północnym, następnie po ok. 0,84 km skręca w lewo w kierunku zachodnim i wiedzie drogą lokalną przez wieś Karolina do m. Cegłów (długość ok. 2,9 km). Na skrzyżowaniu skręca w kierunku północnym w drogę powiatową nr 1507, po ok. 0,89 km dochodzi do skrzyżowania i skręca w lewo w drogę powiatową nr 3833 (ul. Lipowa) we wsi Boża Wola, droga wiedzie na zachód do wsi Kaski (długość ok. 4,85 km);
- A.13. Korytarz 11** (łączy DK50 na wysokości m. Nowy Orszew z Korytarzem 5) – skrzyżowanie DK 50 (kilometraż 99 + 200), droga prowadzi w kierunku wsi Maurycew w kierunku północno - wschodnim (długość ok. 1,5 km);
- A.14. Korytarz 12** (stanowi alternatywny przebieg dla części Korytarza 3) – zaczyna się od skrzyżowania drogi 719 w m. Stare Budy, w rejonie wiaduktu kolejowego z linią nr 4. Korytarz biegnie od drogi 719 w kierunku północnym wzdłuż linii kolejowej nr 4 (ul. Kaska, długość ok. 0,64 km). Następnie droga (1516W) skręca w kierunku północno-zachodnim i przecina linię kolejową nr 1 (długość ok. 0,3 km) i po ok. 5,5 km dociera do autostrady A2 od strony południowej. Skręca w prawo na wschód w drogę wzdłuż autostrady i dociera po ok. 0,8 km do drogi 3832W w odległości około 200 m od skrzyżowania z A2, gdzie łączy się z Korytarzem 3;
- B. Opcjonalna budowa dwóch tymczasowych nowych bocznic kolejowych w obszarze lotniska na potrzeby etapu budowy planowanego przedsięwzięcia** – zachodnia i wschodnia bocznic kolejowa wraz z torami łączącymi te bocznic z projektowanymi liniami w ramach Węzła kolejowego;
- C. Rozbudowę istniejących stacji kolejowych (bocznic) na potrzeby etapu budowy planowanego przedsięwzięcia w miejscowości Teresin (na linii kolejowej nr 3) oraz miejscowości Korytów (na linii kolejowej nr 4);**
- D. Przełożenie istniejących linii elektroenergetycznych 110 kV oraz 220 kV** – lokalizacja lotniska koliduje z dwiema liniami odpowiednio wysokich i najwyższych napięć, które należy przełożyć poza obszar lotniska.
- D.1. Dwutorowa, napowietrzna linia elektroenergetyczna 110 kV relacji Sochaczew–Żyrardów, Teresin – Bielnik.** Obecnie linia ta przebiega centralnie przez obszar lotniska

z północy na południe, co powoduje, że konieczne jest przełożenie tej linii poza obszar lotniska. Przełożenie to będzie polegało w pierwszej kolejności na wybudowaniu nowej linii o tych samych parametrach poza obszarem Lotniska, do której przepięte zostanie napięcie. Następnie zostanie wykonana rozbiórka linii istniejącej.

D.2. Jednotorowa, napowietrzna linia elektroenergetyczna 220 kV relacji Janów – Oltarzew.

Linia ta koliduje z obszarem lotniska w jego południowo wschodniej części. Podobnie jak w przypadku linii 110 kV w pierwszej kolejności zostanie wybudowana nowa linia o tych samych parametrach technicznych, aby ominąć obszar lotniska a następnie zostanie zlikwidowana linia istniejąca.

- E. Przełożenie rowu melioracyjnego nr PG-31 (nazwa Dopływ z Nowego Oryszewa) wraz z budową suchego zbiornika retencyjnego w rejonie ujścia** – lokalizacja lotniska powoduje, że konieczne staje się zlikwidowanie rowu melioracyjnego na środkowym i końcowym odcinku kolidującym z obszarem lotniska, który jest zlokalizowany w centralnej jego części (rów ten zbiera wody z przyszelego obszaru lotniska i odprowadza je do rzeki Pisia Gągolina). W związku z odcięciem naturalnego odpływu wody z rowu na skutek jego likwidacji, zachodzi potrzeba przekierowania wód prowadzonych przez odcinek początkowy tego rowu poza obszar przyszelego lotniska. Na te potrzeby przygotowana została koncepcja przełożenia koryta rowu po zachodniej stronie obszaru lotniska i połączenie odciętego rowu melioracyjnego nr PG-31 (Dopływ z Nowego Oryszewa) z istniejącym rowem nr PG-3 (Dopływ spod Aleksandrowa). W związku z doprowadzeniem do rowu nr PG-3 dodatkowej ilości wody konieczna będzie również jego przebudowa i dostosowanie do nowych parametrów.

Dodatkowo, ze względu na techniczne wymagania jakie muszą być spełnione przy przejściach nowobudowaną infrastrukturą drogową i kolejową przez ciek i rowy – tj. skrzyżowanie pod kątem najlepiej 90° (ale nie mniej niż 60°), w ramach przedsięwzięcia planowane jest wykonanie kilkudziesięciu przekładek rowów i cieków na niewielkich fragmentach celem spełnienia tych wymagań. Jedną z przekładek jest relokacja fragmentu rzeki Pisi Tucznej na wschodnim rozplocie Węzła kolejowego. Prace te będą wykonywane w czasie budowy danego obiektu inżynierskiego lub przed jego budową.

Należy również wskazać, iż budowa planowanego przedsięwzięcia wiąże się z budową nowego systemu odwodnienia polegającego na odprowadzeniu wód opadowych i roztopowych z terenu przedsięwzięcia do istniejących cieków naturalnych i rowów. Ponadto, wprowadzony zostanie system oczyszczania ścieków a także system gospodarowania odpadami oddzielny dla każdego z komponentów przedsięwzięcia.

W ramach planowanego przedsięwzięcia wykonane zostaną przebudowy kolizji z infrastrukturą istniejącą w postaci: gazociągów, wodociągów, kanalizacji, sieci telekomunikacyjnych i innych.

Lotnisko oraz drogi planowane do realizacji w ramach przedmiotowego przedsięwzięcia położone jest poza granicami form ochrony przyrody, o których mowa w ustawie o ochronie przyrody.

Najbliższy obszar Natura 2000 Dąbrowa Radziejowska PLH140003 oddalony jest o około 2,26 km od granic nieruchomości, na której planowana jest przedmiotowa inwestycja.

W związku z realizacją i funkcjonowaniem przedmiotowego przedsięwzięcia wystąpi następujące oddziaływanie w zakresie hałasu:

- hałas lotniczy związany z operacjami startów i lądowań;
- hałas instalacyjny (np. na etapie prac przygotowawczych i budowy - generowany przez prace budowlane, a na etapie eksploatacji przez infrastrukturę lotniskową – obsługa naziemna samolotów, urządzenia klimatyzacyjne, próby silników, odladzanie, koszenie traw itp.);
- hałas komunikacyjny – związany z ruchem pojazdów drogowych i szynowych po infrastrukturze drogowo – kolejowej wokół CPK.

Na etapie prac przygotowawczych i budowy planowanego przedsięwzięcia oddziaływanie drgań wywołane będzie ruchem ciężkich pojazdów po drogach technicznych oraz ruchem kolejowym związanym z transportem materiałów budowlanych – bocznic oraz dojazd do bocznic. Oprócz tego w

trakcie prac budowlanych generowane będą drgania związane z użyciem ciężkiego sprzętu budowlanego, takiego jak walce wibracyjne oraz drgania generowane przy wbijaniu pali, ścianek szczelnych itp.

Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia generowane będą drgania związane z transportem ciężkim po nowo wybudowanych drogach wokół Portu Lotniczego Solidarność oraz transportem kolejowym zarówno towarowym (po zachodniej stronie obszaru Lotniska) jak i pasażerskim obsługującym linie łączące Lotnisko z pozostałą infrastrukturą kolejową.

Emisja zanieczyszczeń do powietrza i rozprzestrzenianie się tych zanieczyszczeń w powietrzu będzie miała miejsce zarówno na etapie prac przygotowawczych, jak i na etapie budowy oraz eksploatacji. Emisja zanieczyszczeń do powietrza na etapie prac przygotowawczych i budowlanych będzie ściśle związana z aktualnym frontem robót, a bezpośrednim źródłem tej emisji będzie praca maszyn i pojazdów budowlanych oraz tak zwana emisja wtórna pyłów unoszonych z placu budowy lub składów sypkich materiałów budowlanych. Dodatkowo na etapie budowy pewne ładunki emisji związane będą z dowozem materiałów transportem drogowym oraz kolejowym.

Źródłami emisji zanieczyszczeń do powietrza na etapie eksploatacji będzie ruch statków powietrznych (obejmujący kołowanie po płycie lotniska, start i lądowanie oraz lot), emisja związana z obsługą lotów przez pojazdy i maszyny, emisja związana z transportem drogowym (dojazd pasażerów i obsługi wraz z parkingami) oraz kolejowym (niez elektryfikowane fragmenty węzła kolejowego). Będzie to emisja o zmiennym natężeniu w porze dnia i nocy i związana z konkretną lokalizacją emitorów.

Przedsięwzięcie w zakresie powodującym emisję promieniowania elektromagnetycznego: urządzeń radionawigacyjnych lotniska oraz linii energetycznych 110 kV oraz 220 kV nie spowoduje występowania ponadnormatywnego promieniowania elektrycznego i magnetycznego w miejscach dostępnych dla ludzi – nie wystąpi negatywne oddziaływanie na zdrowie ludzi. W przypadku anten urządzeń radionawigacyjnych ustalono, że mogą występować jedynie przekroczenia dopuszczalnej wartości gęstości mocy, lecz odległość obszaru z przekroczeniami gęstości mocy nie będzie w żadnym wypadku przekraczała 2 m od źródła promieniowania. Oddziaływanie pola elektromagnetycznego w otoczeniu linii wysokiego napięcia 110 kV oraz 220 kV będzie występować w postaci dwóch składowych: pola elektrycznego i pola magnetycznego.

Przekształcenie terenu, będącego obecnie głównie obszarem rolniczym z zabudową wiejską, pod teren Lotniska oraz infrastrukturę komunikacyjną będzie stanowiło zespół czynników powodujących zmiany w dotychczas występującej jasności łuny świetlnej bezchmurnego nocnego nieba z powodu emisji oświetlenia sztucznego ze źródeł naziemnych.

Działania związane z realizacją, eksploatacją bądź likwidacją przedsięwzięcia mogą powodować oddziaływania mające wpływ na klimat lokalny. Kluczowymi oddziaływaniami w obszarze klimatu będą: zmniejszenie retencji wody oraz sekwestracji CO₂ w glebie i pokrywie roślinnej – w wyniku usuwania drzew i krzewów, prac niwelacyjnych, zmiany stosunków wodnych w trakcie wykonywania prac podziemnych, zarówno na etapie prac przygotowawczych, etapie budowy, jak i likwidacji, a także zwiększenie powierzchni terenów nieprzepuszczalnych skutkująca zmianą albedo i potencjalnym powstaniem zjawiska wyspy ciepła – w wyniku zmiany funkcji użytkowania gruntów, lokalizacji nowych budynków i elementów infrastruktury posiadających utwardzone silnie nagrzewające się powierzchnie.

Przemieszczane masy ziemne będą odznaczały się dużymi objętościami, które w znacznym stopniu doprowadzą do zmiany ukształtowania terenu. Ich przemieszczenie jest wymuszone przez konieczność wykonania makroniwelacji terenu.

W zakresie oddziaływania na gleby należy wyróżnić następujące:

- Usuwanie pokrywy glebowej – na etapie prac przygotowawczych i budowy,

- Zmiana właściwości fizykochemicznych (na skutek transmisji zanieczyszczeń) – na etapie prac przygotowawczych i budowy,
- Zmiany struktury gleby (na skutek zmiany stosunków wodnych) - etap budowy i eksploatacji.

Na terenie lotniska będą powstawały następujące rodzaje ścieków:

- Ścieki bytowe z obiektów na Lotnisku i z samolotów;
- Ścieki powstające w restauracjach oraz w budynku cateringu
- Ścieki przemysłowe powstające podczas mycia samolotów;
- Ścieki przemysłowe z placów odladania samolotów zawierające glikol;
- Ścieki przemysłowe ze stacji uzdatniania wody (SUW).