



Załącznik 1 – Raport oceny oddziaływania dla Przedsięwzięcia Budowa Centralnego Portu Ko- munikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania

Do Wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. Budo-
wa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego
funkcjonowania

Tytuł:	Tom I Informacje wprowadzające
Data:	10.2022

Spis treści

1	Dane wnioskodawcy	
2	Skład zespołu opracowującego Raport OOŚ.....	
3	Wprowadzenie.....	
3.1	Cel i kontekst realizacji CPK	
3.1.1	Uwarunkowania rynkowe CPK.....	
3.1.2	Aspekty ekonomiczno-gospodarcze.....	
3.1.3	Kierunki rozwoju transportu lotniczego	
3.1.4	Wpływ COVID-19 na transport lotniczy.....	
3.1.5	Podstawowe założenia i cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju.....	
3.2	Przedmiot i podstawa opracowania	
3.2.1	Planowane Przedsięwzięcie	
3.2.2	Klasyfikacja Przedsięwzięcia	
3.2.3	Obecny status przygotowania planowanego Przedsięwzięcia	
3.2.4	Etapowanie planowanego Przedsięwzięcia	
4	Ramy prawne uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.....	
4.1	Obowiązki w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach	
4.2	Przedsięwzięcie w rozumieniu Ustawy OOŚ a Inwestycja w rozumieniu Ustawy CPK.....	
4.3	Szczegółne uwarunkowania procesu wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Planowanego Przedsięwzięcia	
5	Metodyka prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko	
5.1	Wprowadzenie	
5.1.1	Horyzonty czasowe analiz.....	
5.1.2	Definicje oddziaływań	
5.1.3	Sposób prezentacji oceny oddziaływania na środowisko.....	
5.2	Proces dojścia do wariantów analizowanych w ramach Raportu OOŚ	
5.2.1	Wprowadzenie dotyczące sposobu wariantowania.....	
5.2.2	Wybór lokalizacji „Baranów”	
5.2.3	Pierwszy poziom analiz – wariantowanie lokalizacyjne	
5.2.4	Drugi poziom analiz – wariantowanie techniczno-lokalizacyjne	
5.3	Struktura Raportu OOŚ	

5.4	Wypełnienie wymogów art. 66 ustawy OOS.....	
6	Przedsięwzięcie na tle dokumentów strategicznych	
6.1	Planowane Przedsięwzięcie na tle dokumentów strategicznych.....	
6.2	Cele środowiskowe wynikające z dokumentów strategicznych istotne z punktu widzenia realizacji Planowanego Przedsięwzięcia	
	Materiały źródłowe.....	
	Spis tabel	
	Spis rysunków.....	
	Spis załączników	

Skrót	Rozwinięcie
ACA	Airport Carbon Accreditation
AOW	Autostradowa Obwodnica Warszawy
CAPEX	Wysokość nakładów kapitałowych inwestycji
CITES	Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginieciem
CITES	(Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna and Flora) Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginieciem
CMK	Centralna Magistrała Kolejowa
CO ₂	Dwutlenek węgla
CPK	Centralny Port Komunikacyjny
CR	(Critically Endangered) Gatunki krytycznie zagrożone (według klasyfikacji IUCN)
EN	(Endangered) Gatunki zagrożone (według klasyfikacji IUCN)
ETS	Europejski Trybunał Sprawiedliwości
GIOŚ	Główny Inspektorat Ochrony Środowiska
H&S	(Hub and Spoke) Węzeł transportowy (hub) oraz zasilające go promieniste linie transportowe (szprychy).
IATA	International Air Transport Association (Międzynarodowe Stowarzyszenie Transportu Powietrznego)
IC	Kolej Inter City
ICAO	International Civil Aviation Organization (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego)
IUCN	International Union for Conservation of Nature (Międzynarodowa Unia Ochrony Przyrody)
JCWP	Jednolita część wód według podziału zgodnego z aPGW (2016)
KDP	Kolej Dużych Prędkości
KIP	Karta Informacyjna Przedsięwzięcia
KPA	Kodeks postępowania administracyjnego
KPZK	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030
KSRR	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego
MPPA	(Million passengers per annum) Planowana roczna liczba pasażerów w ciągu roku dla Portu Lotniczego
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych
OOŚ	Ocena Oddziaływania na Środowisko
OOU	Obszar Ograniczonego Użytkowania
OPEX	(Operating expense) Nakłady inwestycyjne
OZE	Odnawialne Źródła Energii
PAL	(Planning Activity Level) Planowany Poziom Aktywności

Skrót	Rozwinięcie
PAŻP	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PFR	Polski Fundusz Rozwoju S.A.
PKB	Produkt Krajowy Brutto
PKP	Polskie Koleje Państwowe
PLK	Polskie Linie Kolejowe
POŚ	Prawo Ochrony Środowiska
RDOŚ	Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
REACH	(Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals) Rejestracja, ocena, udzielanie zezwoleń i ograniczeń w zakresie chemikaliów
SAF	(Sustainable Aviation Fuels) Zrównoważone paliwa lotnicze
SOR	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
SSL	Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji CPK
STEŚ	Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowe
SWOT	(Strengths – silne strony, Weaknesses – słabe strony, Opportunities – szanse, okazje i Threats – zagrożenia) – Analiza SWOT to popularna technika porządkowania i weryfikowania informacji, która służy m.in. jako metoda strategicznej analizy m.in. Przedsięwzięcia inwestycyjnego
SZR CPK	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Centralnego Portu Komunikacyjnego
SZRT	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu
UE	Unia Europejska
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego
VU	(Vulnerable) Gatunki narażone (według klasyfikacji IUCN)
WHMP	Wildlife Hazard Management Program (Program Zarządzania Zagrożeniami Środowiskowymi)
ACA	Airport Carbon Accreditation

1 Dane wnioskodawcy

Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. – Spółka Skarbu Państwa powołana na mocy art. 11 Ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (dalej Ustawa CPK) [1]. Nadzór właściwcy nad spółką Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o. sprawuje Pełnomocnik Rządu ds. Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Dane kontaktowe:



Dyrektor Biura Analiz Środowiskowych Podprogramu Lotniskowego

Biuro Analiz Środowiskowych Podprogramu Lotniskowego

02-305 Warszawa, Aleje Jerozolimskie 142B

tel.: +48 22 24 34 200

mail: sekretariat@cpk.pl

<http://www.cpk.pl>

2 Skład zespołu opracowującego Raport OOŚ


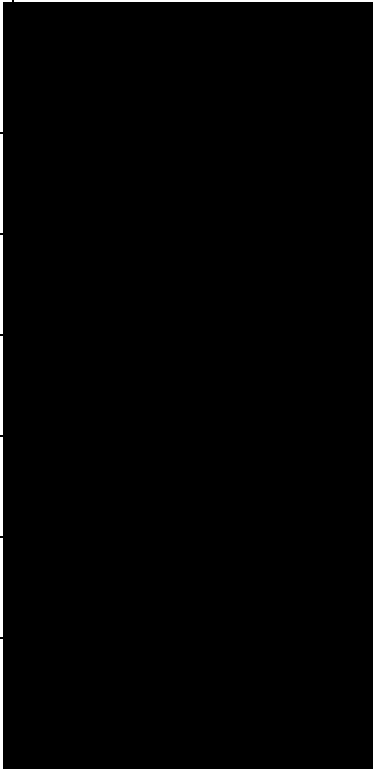






Zespół opracowujący niniejszy Raport jest zespołem interdyscyplinarnym i składa się z kilkudziesięciu osób, w tym ekspertów kluczowych dla prowadzenia analiz w najbardziej istotnych obszarach oddziaływania, których wspomagał zespół specjalistów z zakresu ochrony środowiska. Eksperci pracowali w zespołach tematycznych dedykowanych różnym zagadnieniom, a dzięki współpracy i kooperacji z zintegrowanym zespołem projektowym, na drodze wymiany wzajemnych doświadczeń, dyskusji, szeregu analiz współtworzyli Raport. Duże zróżnicowanie zespołu autorskiego, reprezentującego specjalistów z zakresu ochrony środowiska pozwoliło na wykorzystanie ich wiedzy i doświadczenia oraz uwzględnienie często różnego spojrzenia na dany problem, co sprzyjało optymalizacji proponowanych rozwiązań. Osoba kierująca zespołem autorów raportu spełnienia wymagania, o których mowa w art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (dalej: Ustawa OOŚ) [62], co potwierdza oświadczenie stanowiące Załącznik I.1 do Raportu OOŚ.

Poniżej przedstawiono skład zespołu opracowującego Raport OOŚ w podziale na wspomniane zespoły tematyczne.

Zespół ds. ocen oddziaływania na środowisko		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Kierownik Projektu/Kierownik zespołu wykonującego Raport OOS	[REDACTED]
[REDACTED]	Zastępca kierownika projektu/ Zastępca kierownika zespołu wykonującego Raport OOS	
[REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. monitoringu środowiska	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	[REDACTED]
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko- poważne awarie	
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	

Zespół ds. ocen oddziaływania na środowisko

Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	[REDACTED]
[REDACTED]	Specjalista ds. ocen oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. odpadów/ specjalista ds. pola elektromagnetycznego	
[REDACTED] [REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. konsultacji społecznych / Specjalista ds. oceny oddziaływania na środowisko	
[REDACTED]	Koordynator / Ekspert kluczowy inwentaryzacji przyrodniczej	
[REDACTED]	Dyrektor Biura Analiz Środowiskowych CPK	
[REDACTED]	Ekspert ds. akustyki CPK	
[REDACTED]	Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	
[REDACTED]	Radca Prawny, Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	
[REDACTED]	Radca Prawny, Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	
[REDACTED] [REDACTED]	Ekspert ds. analiz przyrodniczych CPK	

Zespół ds. akustyki		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
	Ekspert kluczowy ds. akustyki/koordynator prac zespołu	
	Ekspert ds. akustyki CPK	
	Specjalista ds. akustyki- hałas lotniczy	
	Specjalista ds. akustyki- hałas kolejowy	
	Specjalista ds. akustyki- hałas instalacji	
	Specjalista ds. akustyki- hałas drogowy	
	Specjalista ds. akustyki- analiza stanu istniejącego	

Zespół ds. klimatu i zanieczyszczeń powietrza		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. stanu sanitarnego powietrza oraz klimatu	[REDACTED]
[REDACTED]	Specjalista ds. klimatu	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu sanitarnego powietrza i modelowania	
[REDACTED]	Specjalista ds. analiz w zakresie jakości powietrza firmy Ekometria	
[REDACTED]	Specjalista ds. analiz w zakresie jakości powietrza firmy Ekometria	

Zespół ds. przyrodniczych		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Koordinator / Ekspert kluczowy inwentaryzacji przyrodniczej	[REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED]	Ekspert ds. analiz przyrodniczych CPK	
[REDACTED]	Specjalista ds. ornitologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. ornitologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. entomologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. ichtiologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. botaniki	
[REDACTED]	Specjalista ds. botaniki	
[REDACTED]	Specjalista ds. teriologii / herpetologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. teriologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. chiropterologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. analiz przyrodniczych	

Zespół ds. hydrogeologii		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrogeologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrogeologii	
[REDACTED]	Ekspert ds. geologii i hydrogeologii CPK	
[REDACTED]	Ekspert ds. geologii i hydrogeologii CPK	

Zespół ds. wód powierzchniowych		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. gospodarki wodnościekowej	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrobiologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydrobiologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydromorfologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. hydromorfologii	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu chemicznego wód	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu chemicznego wód	
[REDACTED]	Specjalista ds. stanu chemicznego wód	
[REDACTED]	Ekspert ds. hydrotechniki CPK	
[REDACTED]	Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	

Zespół ds. krajobrazu i ochrony zabytków		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Specjalista ds. krajobrazu	
[REDACTED]	Specjalista ds. krajobrazu	
[REDACTED]	Specjalista ds. ochrony zabytków	
[REDACTED]	Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	
[REDACTED] [REDACTED]	Ekspert ds. analiz przyrodniczych CPK	
[REDACTED]	Radca Prawny, Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	

Zespół ds. prawno-społecznych		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. prawnych	[REDACTED]
[REDACTED]	Specjalista ds. prawnych	
[REDACTED] [REDACTED]	Specjalista ds. prawno-społecznych	
[REDACTED] [REDACTED]	Specjalista ds. prawno-społecznych	
[REDACTED]	Radca Prawny CPK	
[REDACTED]	Radca Prawny, Ekspert ds. ocen oddziaływania na środowisko CPK	

Zespół ds. inżynierii i zrównoważonego rozwoju		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Specjalista ds. zrównoważonego rozwoju	[REDACTED]
[REDACTED]	Zastępca kierownika projektu/ Zastępca kierownika zespołu wykonującego Raport OOŚ	
[REDACTED]	Ekspert kluczowy ds. odpadów / specjalista ds. pola elektromagnetycznego	

Zespół ds. GIS i pozyskiwania danych		
Imię i nazwisko	Funkcja	Podpis
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS	[REDACTED]
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS	
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS	
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS	
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS	
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS	
[REDACTED]	Ekspert ds. GIS CPK	
[REDACTED]	Ekspert ds. GIS CPK	
[REDACTED]	Specjalista ds. GIS i Analiz Środowiskowych CPK	

[illegible]

3 Wprowadzenie

W poniższym rozdziale opisano uwarunkowania historyczne, gospodarcze oraz społeczne, które przyczyniły się do powstania koncepcji Centralnego Portu Komunikacyjnego. Zaprezentowano również przewidywane kierunki rozwoju transportu lotniczego w Polsce, wraz z analizą wpływu pandemii COVID-19. W dalszej części rozdziału przedstawiono podstawę prawną niniejszego opracowania wraz z dokładnym zakresem planowanego Przedsięwzięcia.

3.1 Cel i kontekst realizacji CPK

Głównymi celami budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z niezbędną infrastrukturą (dalej: CPK), jakie wynikają z syntezy zawartej w Koncepcji przygotowania i realizacji Przedsięwzięcia Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej przyjętej Uchwałą Rady Ministrów Nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r. (dalej: Koncepcja CPK) [15], są: budowa i eksploatacja rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który z jednej strony będzie w czołówce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do powstania krajowego systemu pasażerskiego transportu kolejowego stanowiącego atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Budowa CPK jest równoznaczna z koniecznością przeniesienia lotniczej działalności komercyjnej (ruchu cywilnego) z Lotniska Chopina na CPK.

Koncepcja CPK zakłada zaplanowanie, zaprojektowanie i budowę nowego, multimodalnego węzła przesiadkowego, służącego Polsce oraz regionowi Europy Środkowo-Wschodniej – tzw. Portu Lotniczego „Solidarność”. CPK obejmuje nie tylko nowy port lotniczy typu hub, ale także ściśle z nim zintegrowany dworzec kolejowy oraz rozbudowę sieci kolejowej oraz sieci drogowej. Integracja portu lotniczego i dworca kolejowego powoduje, że CPK z definicji będzie również centrum udoskonalonego systemu transportu kolejowego. Jednym z głównych założeń jest połączenie CPK z każdą z głównych aglomeracji Polski w czasie do 2,5 godziny (w okresie startowym), a docelowo w czasie do 2 godzin, z prędkością podróży nie mniejszą niż 140 km/h. CPK obejmuje także, tak zwane, airport city, rozumiane jako obszar przylegający do granic portu lotniczego, który ma pełnić funkcje logistyczne, komercyjne i inne, które można wykorzystać ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo lotniska. Obszar powinien być kontrolowany i zintegrowany przez CPK, będąc jednocześnie punktem odniesienia do rozwoju pozostałych zasadniczych inwestycji transportowych w Polsce (drogowych, kolejowych oraz lotniskowych).

Inwestor postawił wykonawcy Masterplanu trzy jasno definiowane cele wspierające potrzeby biznesowe i operacyjne Centralnego Portu Komunikacyjnego. Cele te stanowią strategiczne wytyczne dla rozwoju Portu Lotniczego:

1. Strategia multimodalnego węzła: CPK będzie węzłem przesiadkowym, który zintegruje opcje transportu lotniczego, kolejowego i drogowego, zapewniając łatwy dostęp lądowy do lotniska i umożliwiając podróż koleją do/z największych miast w Polsce w ciągu 2,5 godziny. Podstawowym celem jest uzyskanie przez krajowy system transportu kolejowego przewagi konkurencyjnej nad innymi środkami transportu przy transferze do/z lotniska, a dokładniej, aby podróże koleją stanowiły atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego i podróży lotniczych w obrębie Polski.

Kluczowe cele i zadania niniejszej Strategii obejmują:

- § Łatwy transfer do/z samolotów, pociągów i innych środków transportu publicznego;
 - § Krótki czas podróży pociągiem do lotniska;
 - § Integracja pomiędzy stacją kolejową a terminalem pasażerskim i terminalem autobusowym;
 - § Maksymalizacja potencjału biznesowego intermodalnego przewozu ładunków;
 - § Zapewnienie wygodnego dojazdu transportem kolejowym i drogowym do Airport City i obiektów wspierających zlokalizowanych wokół terenu lotniska.
2. Strategia hubu lotniczego: CPK, w kształcie docelowym, ma być węzłem lotniskowym o przepustowości 100 milionów pasażerów rocznie. Przewiduje się, że połowa wszystkich pasażerów lotniska to pasażerowie przesiadający się między samolotami. Szybki, wydajny, przyjemny i niezawodny proces przesiadek pasażerów i bagażu ma kluczowe znaczenie dla zabezpieczenia potencjału biznesowego przewoźnika bazowego (PLL LOT).

Kluczowe cele i zadania niniejszej Strategii obejmują:

- § Zapewnienie wystarczającej przepustowości i zabezpieczenie potencjału biznesowego dla przewoźnika bazowego;
 - § Lotnisko sklasyfikowane w pierwszej piątce najlepszych lotnisk w Europie (obsługa klienta, doskonałość operacyjna);
 - § Węzeł transportowy skoncentrowany na łatwych i szybkich przesiadkach;
 - § Doskonałość operacyjna jako główna przewaga konkurencyjna;
 - § Bezpieczeństwo i ochrona jako kluczowy aspekt planowania, projektowania i eksploatacji.
3. Strategia Zrównoważonego Rozwoju: Podstawowym celem jest włączenie zrównoważonego rozwoju jako głównej zasady projektowania, budowy i obsługi infrastruktury oraz wspieranie rozwoju i wzrostu latania przyjaznego dla środowiska. Celem jest stworzenie długoterminowej wartości dla CPK i jego interesariuszy, co zostanie osiągnięte poprzez:
- § Planowanie, projektowanie i budowa nowego portu lotniczego w celu ułatwienia przyszłego rozwoju, oferującego jakość usług i doświadczenie pasażera zgodne z ramami regulacyjnymi regulującymi jego rozwój i eksploatację;
 - § Zapewnienie nowych możliwości rozwoju poprzez maksymalizację strumieni przychodów spoza lotnictwa i lotnictwa;
 - § Angażowanie się i poszukiwanie informacji zwrotnych i wkładu od partnerów biznesowych, podmiotów publicznych, podróżnych i szerszej społeczności, aby zapewnić sprawiedliwą równowagę między korzyściami gospodarczymi wynikającymi ze wzrostu przy jednoczesnym zarządzaniu społecznymi i środowiskowymi skutkami takiego rozwoju.

Realizacja CPK uwarunkowana jest aspektami rynkowymi oraz gospodarczo-ekonomicznymi, które wskazują na potrzebę budowy tego typu inwestycji w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Charakterystykę tych aspektów przedstawiono w poniższych podrozdziałach. Potrzebę budowy CPK potwierdzają też kierunki rozwoju transportu lotniczego, które w najbliższych latach wskazują prostoli-

niowy (jednostajny) wzrost zapotrzebowania na usługi lotnicze. Rozwój ten długofalowo nie zostanie też zatrzymany przez pandemię COVID-19, która wpłynęła znacząco na transport lotniczy w latach 2019 – 2021, lecz trendy wskazują na szybką odbudowę tej gałęzi transportu w najbliższych latach. Zagadnienia te szczegółowo scharakteryzowano w podrozdziałach poniżej.

Prognozy ruchu lotniczego dla planowanego Lotniska opracowane przez IATA Consulting (ang. International Air Transport Association – dalej: IATA) w drugiej połowie 2021 roku, które są podstawą do prac planistycznych związanych z CPK – w tym Master Planu oraz Planu Generalnego, a także podstawą dla przygotowania Raportu OOŚ powstały przy założeniu, że dotychczasowy ruch lotniczy obsługiwany przez Lotnisko Chopina zostanie przeniesiony na lotnisko CPK. Wynika to z ograniczeń środowiskowych jakie nałożone są na istniejące Lotnisko Chopina w Warszawie. Więcej informacji o prognozach lotniczych zawarto w Rozdziale 4 w Tomie II.

3.1.1 Uwarunkowania rynkowe CPK

Pierwsze koncepcje dotyczące projektu lotniska, pojawiły się już w latach 70. XX wieku, podczas prac nad powstaniem Centralnej Magistrali Kolejowej (dalej CMK), kiedy wstępnie zweryfikowano pierwsze potencjalne lokalizacje na Nizinie Mazowieckiej, związane z istnieniem drogi międzynarodowej łączącej europejskie kraje zachodnie z Europą wschodnią i ówczesnym ZSRR oraz transeuropejskiej linii kolejowej Berlin-Moskwa. Do projektu powrócono w latach 90-tych XX w., kiedy opracowano zarys budowy lotniska w osi CMK i autostrady Berlin-Moskwa. Wtedy też koncepcja ta została nazwana Centralnym Portem Komunikacyjnym. W roku 1997 powstała idea stworzenia miasta binarnego, łączącego Warszawę z Łodzią, która ponownie ożywiła projekt powstania portu łączącego obie aglomeracje. W kolejnych latach powstał raport lokalizacyjny obejmujący 7 potencjalnych miejsc realizacji inwestycji, spośród których wybrano trzy: Mszczonów, Modlin oraz Baranów. Ze względu na niekorzystne warunki infrastrukturalne, brak autostrady A2 i wielu tras ekspresowych w okolicach Warszawy, realizację inwestycji odłożono na kolejne lata. Przełomowym momentem inwestycyjnym w Polsce były Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej 2012, kiedy zrealizowano wiele inwestycji drogowych, jak i kolejowych, które ponownie otworzyły możliwość powrotu do planu realizacji CPK. W 2017 roku ponownie przeprowadzono analizę lokalizacyjną, ze zmianą koncepcji projektu na węzeł integrujący sieć kolejową z lotniskiem. Z perspektywy nowego spojrzenia na projekt jako najlepszą lokalizację wyłoniono tą w Baranowie, która w porównaniu z innymi proponowanymi lokalizacjami charakteryzuje się płaskim ukształtowaniem terenu, luźną zabudową, oraz najmniejszą gęstością zaludnienia na km². Podsumowując, krótki rys historyczny należy wskazać, iż potrzeba budowy tego typu inwestycji pojawiła się już w latach 70 ubiegłego wieku, a ostateczna decyzja o jej realizacji zapadła w 2017 r. poprzez przyjęcie przez rząd Koncepcji CPK) [15].

Jak wskazano w raporcie branżowym pn.: „Centralny Port Komunikacyjny. Historyczna szansa odbudowy polskiej podmiotowości w Europie” (Warsaw Enterprise Institute, 2017) [6], Polska charakteryzuje się położeniem geograficznym umożliwiającym połączenie najważniejszych szlaków handlowych z Azji i Wschodniej Europy na Zachód, co stwarza duże możliwości rozwoju gospodarki opartej na transporcie międzynarodowym. W obecnej chwili niezbędna jest przebudowa systemu komunikacji kolejowej oraz lotniczej kraju, szczególnie w centralnej części Polski, gdzie znajdują się dwa z największych krajowych miast, Łódź i Warszawa. Fakt istnienia pomiędzy nimi dużych terenów niezabudowanych oraz infrastruktury transportowej stwarza możliwości realizacji inwestycji, polegającej na stworzeniu uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację

rentownego innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata. Efektem realizacji Przedsięwzięcia będzie również przebudowa krajowego systemu transportu kolejowego, stanowiąca atrakcyjną alternatywę dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.

Ponadto, należy stwierdzić, iż dodatkową przesłanką rynkową do budowy CPK jest odpowiedź na ograniczenia rozwojowe wykorzystywanego obecnie do obsługi najważniejszych przewoźników lotów krajowych i zagranicznych portu lotniczego w Warszawie, Lotniska Chopina. Port ten jest obecnie największym lotniskiem tego typu w Europie Środkowo-Wschodniej, ale ze względu na swoje położenie, w granicach m.st. Warszawy, podlega nieusuwalnym ograniczeniom uniemożliwiającym jego rozwój, oddziałuje na warunki życia mieszkańców stolicy, a także ogranicza możliwości w zakresie zabudowy i rozwoju jego sąsiedztwa. Z tego względu, nie istnieją realne szanse na przyszłe zwiększenie przepustowości Lotniska Chopina, przez co obiekt ten nie będzie w stanie sprostać wyzwaniom związanym z rozwijającym się rynkiem lotniczym w Polsce, a tym samym pełnić funkcji dużego portu przesiadkowego. Od lipca 2016 roku do lipca 2017 roku (jeszcze przed pandemią COVID-19) liczba pasażerów wzrosła o 24,7%. Szybki rozwój rynku, przy istniejących ograniczeniach środowiskowych lotniska (limit 600 operacji dziennie) oraz ograniczeniach infrastrukturalnych (linie kolejowe, Aleja Krakowska, drogi ekspresowe S79 i S2), doprowadził w roku 2019 do osiągnięcia maksymalnej przepustowości przez Lotnisko Chopina.

3.1.2 Aspekty ekonomiczno-gospodarcze

CPK jako całość ma stanowić węzeł transportu intermodalnego łączącego transport lotniczy, kolejowy i drogowy. Planowane Przedsięwzięcie będzie pełnić rolę węzła krajowego systemu międzyregionalnego publicznego transportu zbiorowego, budowanego w modelu Hub&Spoke (dalej: H&S), który zakłada istnienie węzła transportowego (hub-u) oraz zasilających go promienistych linii transportowych (szprych). Transport w ramach tego systemu następuje najpierw do węzła transportowego, a następnie od węzła do wybranej destynacji. Jest on szczególnie atrakcyjny z perspektywy dostępności usług transportowych i wpływu na gospodarkę. Rozwój tak rozumianego hub-owego ruchu lotniczego niesie ze sobą liczne korzyści, w tym, przede wszystkim:

- § dzięki odpowiedniemu skorelowaniu połączeń lokalnych (dowozowych) do hub-u, lotniska przesiadkowe umożliwiają obsługiwanie rynków zbyt małych na połączenia bezpośrednie (np. pomiędzy licznymi parami miast wewnątrz regionu Europy Środkowo-Wschodniej);
- § lotniska hub-owe stwarzają lokalnym liniom możliwości operowania tras długodystansowych, a także zachęcają inne linie partnerskie do otwierania takich połączeń;
- § lotniska hub-owe zapewniają wyższą pod względem standardów i jakości oraz trwalszą (obligatoryjne realizowanie operacji lotniczych na wytyczonych kierunkach) jakość połączeń z uwagi na systemowe powiązanie z całością siatki lokalnego przewoźnika oraz wyższą częstotliwość lotów (również ze względu na konieczność zapewnienia możliwości tranzytowych), co jest szczególnie korzystne dla ruchu biznesowego.

System H&S stanowi podstawowy warunek dla rozbudowy połączeń międzykontynentalnych przez tradycyjne linie lotnicze, cechujące się największą rentownością na pasażera. Ulokowanie w porcie

lotniczym połączeń dalekiego zasięgu wpływa również na ruch wewnątrz portu oraz korzystanie pasażerów z infrastruktury lotniskowej, w tym punktów handlowo-usługowych, co w znacznym stopniu przekłada się na przychody pozalotnicze portów lotniczych. Już sam etap budowy węzłowego portu lotniczego przyczynia się do pozytywnego wpływu na gospodarkę poprzez wydatki ponoszone na realizację Przedsięwzięcia portu lotniczego i infrastruktury towarzyszącej. Część wydatków inwestycyjnych generuje bowiem dodatkową produkcję, a tym samym wzrost zatrudnienia w przedsiębiorstwach zaangażowanych w jego budowę. Realizacja węzłowego portu lotniczego sprzyja zwiększeniu atrakcyjności państwa budującego i pozwala na przyciągnięcie dodatkowych inwestorów zagranicznych.

W latach 2009-2010 konsorcjum firm Price Waterhouse Coopers (PwC), MKmetric Gesellschaft für Systemforschung (MKm), Oliver Wyman Consulting (OWC) i Deutsche Flugsicherung (DFS) [13] przeprowadziło ocenę zasadności ekonomicznej budowy lotniska centralnego i jego istotnego wpływu na dalszy rozwój polskiego sektora transportu lotniczego. W wyniku prac stwierdzono, że budowa nowego Centralnego Portu Lotniczego w Polsce stanowi scenariusz korzystniejszy niż opcja rozbudowy Lotniska im. Fryderyka Chopina. Uwzględniono przy tym m.in. kryteria popytowe, nakładów kapitałowych i wyniku finansowego, atrakcyjności dla linii lotniczych, potencjału rozbudowy, konkurencyjności międzynarodowej, czy wpływu na innych uczestników rynku.

Powołując się na dane z raportu pt. Centralny Port Komunikacyjny analiza wpływu przygotowania i realizacji inwestycji na gospodarkę w Polsce (Kearney, 2020) [5], w okresie 2020-2034 przewiduje się w fazie budowy wzrost produkcji globalnej o 450,2 mld PLN, a wzrost wartości dodanej brutto ma wynieść 126,6 mld PLN, przy czym szczyt efektów gospodarczych jest planowany na 2026 rok. Największym beneficjentem etapu budowy CPK jest branża budowlana, co może stanowić dla niej szansę na rozwój ze względu na istotny impuls, jaki wywołują nakłady inwestycyjne wydatkowane w tym sektorze. Sektor budownictwa może zyskać nawet 72 tys. nowych miejsc pracy poprzez realizację Przedsięwzięcia. Na dalszych etapach realizacja Przedsięwzięcia stanowi bodziec rozwoju nie tylko regionu lokalizacji lotniska, ale też regionów z nim skomunikowanych. W Koncepcji CPK przewidziano dla obszaru zachodniego Mazowsza i Ziemi Łódzkiej do 2030 r., bez wzięcia pod uwagę miejsc utworzonych w wyniku efektu katalitycznego, co najmniej 37 000 całkowicie nowych miejsc pracy, które będą związane z nowo powstałym portem lotniczym. Całkowita liczba miejsc pracy związanych bezpośrednio i pośrednio z CPK będzie jednak istotnie wyższa w związku z inwestycjami towarzyszącymi. Uwzględniając, że jedno miejsce pracy w sektorze lotniczym generuje średnio trzy miejsca pracy w innych sektorach należy spodziewać się wzrostu zatrudnienia o dodatkowe ok. 110 000 miejsc pracy. Ponadto, przedsięwzięcia typu CPK wymuszają posiadanie zespołu specjalistów o wysokich kompetencjach. Inwestycjom takim towarzyszą reformy szkolnictwa na wszystkich poziomach edukacji w celu zapewnienia optymalnej liczby potencjalnych pracowników o odpowiednich kwalifikacjach w zakresie obsługi ruchu lotniczego, logistyki oraz branż pokrewnych. Realizacja CPK pociągnie za sobą rozwój szkolnictwa wyższego, a więc i wzrost prac badawczo-rozwojowych w takich dziedzinach nauki, jak: lotnictwo, energetyka, elektronika, informatyka, elektrotechnika, mechanika, technologii informacyjno-komunikacyjnych i wielu innych. CPK stanie się obiektem stymulującym popyt na nowe rozwiązania technologiczne, w sposób naturalny stając się miejscem ich wdrożenia i wykorzystania w funkcjonowaniu portu. Popyt na nowe technologie i rozwiązania techniczne dedykowane różnym obszarom funkcjonowania lotniczej infrastruktury transportowej CPK wpłynie również stymulująco na podmioty produkcyjne implementujące te rozwiązania z fazy badawczej do wdrożeniowej. W po-

dobny sposób nowe technologie strictly lotnicze, wykorzystywane np. przez podmioty działające w obszarze obsługi technicznej lub serwisu statków powietrznych, zostaną przetransferowane z laboratoriów badawczych do gospodarki, zwiększając tym samym poziom jej innowacyjności. Kwestią naturalną pozostaje także nierozzerwalne połączenie sektora lotniczego z branżą kosmiczną i telekomunikacyjną. Rozwój technologii lotniczych i około lotniczych w konsekwencji prowadzić będzie do prac nad coraz to bardziej wyrafinowanymi rozwiązaniami technologicznymi, co wydatnie zwiększy możliwości polskie w zakresie także tych dwóch strategicznych branż. Realizacja przedsięwzięcia stwarza również możliwość rozwoju rewolucyjnych technologii, jak np. drogowy transport autonomiczny oraz magnetyczne koleje próżniowe.

W oparciu o diagnozę przedstawioną w koncepcji CPK, rynek lotniczy jest bezpośrednio powiązany z rozwojem ekonomiczno-gospodarczym. Każde miejsce pracy wytworzone w lotnictwie skutkuje stworzeniem nowego miejsca pracy w innych gałęziach gospodarki, a każde 1 EUR wytworzone w branży lotniczej tworzy 3 EUR wartości dodatniej dla reszty gospodarki (Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa, 2015 r.) [12]. Obserwowana jest silna korelacja pomiędzy liczbą podróży a wartością PKB dla danego państwa oraz regionu. Wzrost możliwości podróżowania sprzyja zatem rozwojowi gospodarki. Duże węzłowe porty lotnicze pełnią funkcję katalizatorów rozwoju gospodarczego oddziałując na rynek regionalny i krajowy, zatrudnienie, wartość dodaną oraz wpływy budżetowe. Brak węzła przesiadkowego w Środkowej Europie stanowi ograniczenie potencjału rozwoju rynku lotniczego na tym obszarze. Żadne z lotnisk regionu nie rozwinęło się do poziomu istotnego węzła przesiadkowego w skali europejskiej, choć ogłoszono plany rozbudowy niektórych lotnisk regionu Europy Środkowej, np. Budapeszt czy Praga. Europa Środkowo-Wschodnia pozostaje przy tym optymalną lokalizacją dla rozbudowy węzła lotniczego jako obszar o bardzo dużym potencjale demograficznym (zamieszkiwany łącznie przez ok. 180 mln mieszkańców w 19 krajach (w tym Ukraina 45,5 mln, Polska 38,5 mln, Rumunia 20 mln, Czechy 10,5 mln, Węgry 9,9 mln, Białoruś 9,5 mln), znacząco większym od potencjału naturalnych rynków któregośkolwiek z zachodnich przewoźników (np. naturalne rynki Grupy Lufthansy: Niemcy, Austria, Szwajcaria, Belgia to łącznie ok. 110 mln mieszkańców).

CPK wpłynie na rozwój ekonomiczno-gospodarczy Polski również za sprawą zwiększenia znaczenia transportu kolejowego w systemie transportowym kraju. Koncepcja budowy CPK zakłada budowę samego CPK i 120 kilometrowej linii Warszawa – Łódź, a w dalszej przyszłości 700-800 km nowych linii kolejowych i 65-248 kilometrów dróg ekspresowych i autostrad. Dostosowanie kształtu infrastruktury oraz prawidłowe dobranie technologii do uwarunkowań naszego kraju, powinno dać kolei przewagę konkurencyjną nad innymi środkami transportu. W szczególności przewaga ta powinna uwidocznić się przy obsłudze transportowej odległości 100-400 km i dużych aglomeracji miejskich, gdzie przeciążenie ruchu drogowego powoduje utrudniony i wydłużony dojazd do centrów tych ośrodków. Powyższa przewaga dotyczy kolei międzymiastowych klasy IC (Inter City) oraz tej części pociągów regionalnych, które zapewniają obsługę transportową większych ośrodków miejskich, a także segmentu przewozów aglomeracyjnych. Na relacjach łączących ważniejsze ośrodki miejskie o długościach do 300–400 km prawidłowo zorganizowany i wykorzystujący powszechnie dostępną technologię system transportu kolejowego, co do zasady, powinien oferować lepsze czasy przejazdu od transportu samochodowego oraz lotniczego. Kolej cechują również niższe koszty środowiskowe niż w przypadku transportu samochodowego. W celu uzyskania przez CPK połączeń bezpośrednich ze

wszystkimi obszarami Polski, oprócz budowy nowych linii, konieczna będzie modernizacja lub rewitalizacja istniejących linii, dworców i obiektów infrastrukturalnych. Tym samym potrzeby transportowe wokół CPK stanowią szansę dla krajowego sektora budownictwa. Jego kompleksowe przygotowanie pozwoli zbudować nowe wielobranżowe kompetencje budownictwa infrastrukturalnego, w szczególności w zakresie: technologii prefabrykowanych i mechanizacji procesu budownictwa, energetyki, automatyki kolejowej, łączności czy budownictwa podziemnego. Przebudowa krajowego systemu transportu kolejowego implikuje zwiększenie zapotrzebowania na tabor nowego typu oraz technologie stosowane przy budowie infrastruktury. W szczególności nowe potrzeby taborowe dotyczyły będą elektrycznych zespołów trakcyjnych klasy IC o prędkościach 200-249 km/h, pociągów wagonowych typu Push-Pull dla taboru międzyregionalnego, regionalnego o prędkościach 200-249 km/h oraz lokomotyw dla tych pociągów czy specjalnego taboru dla ekspresowych pociągów aglomeracyjnych Centralnej Metropolis o cechach pociągu aglomeracyjnego, ale prędkościach 200-249 km/h.

3.1.3 Kierunki rozwoju transportu lotniczego

W Polsce istnieje wyraźna potrzeba doskonalenia i rozwijania systemu transportowego, zintegrowanego z systemem europejskim i globalnym, a budowa CPK jest odpowiedzią na stawiane sektorowi transportowemu wyzwania. Kierunki rozwoju transportu lotniczego wynikają bezpośrednio ze Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjętej Uchwałą nr 105 Rady Ministrów z 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054) (dalej: SZRT) [43], oraz zostały przedstawione w opracowaniu „Prognoza ruchu lotniczego w kraju z uwzględnieniem wybudowania Portu Solidarność w 2027 roku” przygotowanym przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych International Air Transport Association (IATA) na lata 2022-2060 (dalej: Opracowanie IATA) [28].

Zgodnie z zapisami SZRT w 2016 roku przepustowość terminali polskich lotnisk wyniosła 41 mln pasażerów i była wykorzystana niemal w 83%. Zauważalny jest dynamiczny wzrost zapotrzebowania na usługi lotnicze, na co wskazują również dalsze prognozy ruchu pasażerów prowadzone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (dalej: ULC). W okresie 2003-2017 w Polsce zanotowano nawet ponad sześciokrotny wzrost liczby pasażerów przewiezionych przez polskich i zagranicznych przewoźników lotniczych. W 2017 polskie porty lotnicze obsłużyły niemal dwa razy więcej pasażerów niż w roku 2010. W 2030 r., wg prognoz ULC przedstawionych w 2017 roku w opracowaniu „Projekcja liczby obsłużonych pasażerów oraz liczby operacji pasażerskich w Polsce do roku 2035” [31], w polskich portach lotniczych obsłużonych zostanie blisko 79 milionów pasażerów. Ponadto, ULC prognozuje dalszy dynamiczny rozwój rynku lotniczego w Polsce. W związku z tym, niezbędne jest podjęcie działań mających na celu dostosowanie infrastruktury lotniczej do rosnącego ruchu lotniczego.

Według danych zawartych w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych ULC z początku stycznia 2010 r., potencjał przewozowy polskich cywilnych statków powietrznych liczył 2235 statków powietrznych, zaś według stanu na koniec 2017 r. – 2657 statków powietrznych, co oznacza wzrost o 18,9% w stosunku do stanu z 2010 r. Ilość przewożonych na pokładach samolotów ładunków cargo w polskich portach lotniczych w 2017 r. wyniosła ok. 107 tys. ton (ULC, 2018) [35]. Polski rynek lotniczy cargo jest dość słabo rozwinięty i stanowi zaledwie 1% cargo obsługiwanego w całej Europie. Ten segment rynku w lotnictwie ma znaczący potencjał, który będzie mógł być wykorzystywany, jednakże wyłącznie w przypadku zapewnienia odpowiedniej infrastruktury portów lotniczych, jak również pełnej intermodalności i interoperacyjności z innymi rodzajami transportu. Nadal marginalne jest znaczenie lotnictwa cargo w Polsce, co nie jest logiczne w świetle rosnącego odsetka towarów wysoko-

wartościowych w handlu międzynarodowym. Konieczna jest budowa terminali lotniczych cargo i stworzenie rodzimej floty samolotów cargo. Prognozy przedstawione w SZRT były realizowane przed pandemią COVID-19, której wpływ został opisany w Rozdziale 3.1.4.

Według danych przedstawionych w opracowaniu IATA według scenariusza bazowego opierającego się na najbardziej racjonalnych założeniach, w tym tych dotyczących rozwoju pandemii i wzroście PKB, na 2024 rok przewiduje się ok. 50 mln pasażerów na polskich lotniskach. W 2040 r. ma to być ok. 100 mln, zaś w 2060 r. – ponad 140 mln pasażerów. Prognozuje się nie tylko powrót do wyników sprzed pandemii, ale również dalszy dynamiczny wzrost rynku transportu lotniczego po roku 2024.

3.1.4 Wpływ COVID-19 na transport lotniczy

Zagadnienie dotyczące zmian, jakie na transport lotniczy miało szybkie rozprzestrzenianie się wśród ludzi na całym świecie koronawirusa (SARS-CoV-2), którego pierwsze zakażenia stwierdzono w 2019 roku w Chinach, zostało szeroko opisane w opracowaniu pn.: „Centralny Port Komunikacyjny – analiza wpływu przygotowania i realizacji inwestycji na gospodarkę w Polsce” (Kearney, 2020) [5]. Wybuch pandemii choroby COVID-19 w 2020 r. wpłynął drastycznie na światową gospodarkę. Nie spodziewane zamknięcie granic wielu państw w celu zmniejszenia rozprzestrzeniania się choroby szczególnie dotknęły branżę turystyczną i transportową. Wcześniej wskazywany i prognozowany wzrost ruchu pasażerskiego gwałtownie spadł. W przypadku polskich lotnisk spadek liczby pasażerów w maju i kwietniu 2020 r. sięgał 99%. Ta sytuacja szczególnie zagroziła stabilności portów lotniczych, obsługujących je podmiotów i korzystających z nich przewoźników. Spadek popytu wiązał się z koniecznością m.in. ograniczenia floty oraz stratami dla przewoźników sięgającymi nawet 50% przychodów z roku poprzedniego.

W 2021 rozpoczęto szczepienia i sytuacja epidemiologiczna została względnie opanowana, co wiązało się z ponownym otwarciem granic. Przewiduje się, że powrót do wyników przewozowych i finansowych sprzed kryzysu zajmie kilka lat, w związku ze zmianą nawyków pasażerów, obawami przed zarażeniem, pogorszeniem się sytuacji materialnej i wzrostem kosztów związanych z koniecznością dostosowania warunków podróży do wytycznych epidemiologicznych. Ze strony portów lotniczych nastąpił duży spadek popytu, wzrosły koszty operacyjne po stronie portu w związku z koniecznością dostosowania infrastruktury do nowych regulacji epidemiologicznych oraz przywróceniem prowadzenia działalności po okresie wstrzymania ruchu lotniczego. Wzrosły, przy tym, oczekiwania użytkowników względem obniżenia opłat lotniskowych przez linie lotnicze, co w konsekwencji ograniczyło podaż. Należy wziąć również pod uwagę ograniczenie działalności komercyjnej na lotniskach, w tym obostrzenia w prowadzeniu punktów handlowych, usługowych i gastronomicznych w terminalach w odpowiedzi na regulacje epidemiologiczne. Podobnie, negatywne konsekwencje dotknęły dostawców usług i branż powiązanych z lotnictwem.

Bazując na danych przedstawionych w opracowaniu pn.: „Wpływ pandemii na rynek transportu lotniczego” (Kubas, 2020) [22], obostrzenia związane z pandemią w mniejszym stopniu wpłynęły na przewozy towarowe, które ponadto stały się niezbędne do transportowania sprzętów medycznych i środków ochrony. Mimo to, zanotowano spadki w europejskich oraz światowych statystykach przewozowych, które były wynikiem spowolnienia przemysłu azjatyckiego, zamykania granic, oraz ograniczenia możliwości przesyłania towarów wraz z lotami pasażerskimi w systemie tzw. belly cargo. Część floty pasażerskiej przeinstalowano na frachtową, co ograniczyło straty. W pierwszym kwartale roku 2020,

gdy, zarówno na światowym, jak i europejskim rynku, odnotowywano spadki w ilości przewożonego towaru względem 2019 i 2020 roku – w Polsce przewieziono o 3,8% więcej ton cargo niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. W przypadku realizacji CPK, którego operacjonalizacja planowana jest na koniec roku 2027, negatywny wpływ pandemii nie powinien być znacząco odczuwalny. Przewiduje się, że do roku 2028 bardzo prawdopodobne jest wyjście z obecnego kryzysu i rozpoczęcie ponownych tendencji wzrostowych w zapotrzebowaniu na usługi transportowe. Według danych przedstawionych w opracowaniu IATA (2021) już w roku 2024 przewiduje się powrót do poziomu ruchu lotniczego sprzed pandemii oraz jego dalszy dynamiczny wzrost. Zakłada się również, że budowa CPK może wręcz przyspieszyć odbudowę polskiej gospodarki po pandemii COVID-19 poprzez pobudzenie gospodarki, stworzenie nowych miejsc pracy oraz wygenerowanie efektu mnożnikowego.

3.1.5 Podstawowe założenia i cele Strategii Zrównoważonego Rozwoju

W poniższym podrozdziale opisane zostały ogólne założenia dotyczące strategii zrównoważonego rozwoju na szczeblu krajowym i europejskim oraz zakres w jakim realizacja Planowanego Przedsięwzięcia się w nie wpisuje. Dodatkowo, zaprezentowano wstępne założenia strategii zrównoważonego rozwoju CPK, która powstaje bezpośrednio dla Przedsięwzięcia. Ze względu na wstępny etap tworzenia strategii, należy wziąć pod uwagę możliwe modyfikacje na późniejszych etapach.

3.1.5.1 Strategia zrównoważonego rozwoju – ogólne założenia

Polska, tak jak inne państwa członkowskie Unii Europejskiej, planowanie i realizację działań infrastrukturalnych podporządkowuje od lat kluczowemu założeniu, jakim jest tzw. zasada zrównoważonego rozwoju. Definicja zrównoważonego rozwoju została przedstawiona w Raporcie Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju z 1987 r. pt.: „Nasza wspólna przyszłość” [34], zgodnie z którym „zrównoważony rozwój to taki rozwój, w którym potrzeby obecnego pokolenia mogą być zaspokojone bez umniejszania szans przyszłych pokoleń na ich zaspokojenie”. Innymi słowy, rozwój zrównoważony zakłada rozsądne gospodarowanie dostępnymi zasobami środowiskowymi w taki sposób, by zaspokoiły one potrzeby obecnego i następnych pokoleń. W Polsce, zasadzie zrównoważonego rozwoju nadano rangę podstawowej zasady prawnej wynikającej z zapisów Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej uchwalonej 2 kwietnia 1997 r. [16]. Art. 5 ustawy zasadniczej odwołuje się do strzeżenia dziedzictwa narodowego i ochrony środowiska, kierując się zasadą zrównoważonego rozwoju.

Cele zrównoważonego rozwoju szeroko opisuje Rezolucja przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w dniu 25 września 2015 r. pn.: „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030”, Organizacja Narodów Zjednoczonych, 2015 r; (dalej: Agenda 2030) [32]. Zgodnie z Agendą 2030 współczesny wysiłek modernizacyjny powinien koncentrować się na wyeliminowaniu ubóstwa we wszystkich jego przejawach, przy równoczesnej realizacji szeregu celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych. Agenda 2030 wskazuje, obok takich priorytetów jak zdrowie, edukacja oraz żywność i bezpieczeństwo żywnościowe, szereg celów gospodarczych, społecznych i środowiskowych, dążąc do takiego przekształcania gospodarek, aby stworzyć podstawy do długotrwałego, zrównoważonego wzrostu, sprzyjającego tworzeniu nowych miejsc pracy. Wśród 17 celów zrównoważonego rozwoju, dokument wskazuje jako cel 9: budowę stabilnej infrastruktury, promowanie zrównoważonego uprzemysłowienia oraz wspieranie innowa-

cyjności, oraz cel 13: podjęcie pilnych działań w przeciwdziałaniu zmianom klimatu i ich skutkom. Zrealizowanie działań w zakresie celów Agendy 2030 pozwolić ma na osiągnięcie wielkich zmian transformacyjnych, określanych jako zasada 5P (People, Planet, Prosperity, Peace, Partnership). Z uwagi na niniejszy Raport OOŚ należy zwrócić uwagę przede wszystkim na założenia dotyczące zmian zachodzących w obrębie całej kuli ziemskiej (Planet) i dobrobytu (Prosperity). Zakładają one: 1) budowanie modelu rozwoju, który będzie sprzyjał wzrostowi gospodarczemu i większemu włączeniu społeczeństwa oraz racjonalnemu wykorzystaniu zasobów środowiska naturalnego, dając efekt lepszej jakości życia oraz rozwiązywania problemu ubóstwa; 2) przekształcanie gospodarek sprzyjające tworzeniu miejsc pracy i zapewnieniu inkluzyjnego rozwoju, przy wykorzystaniu nowych technologii i potencjału biznesu, zapewnieniu dostępu do dobrej edukacji, opieki zdrowotnej czy infrastruktury.

Wymienione w Agendzie 2030 cele zrównoważonego rozwoju zostały wpisane do założeń Europejskiego Zielonego Ładu (COM/2019/640) [11] (dalej: Zielony Ład UE) – strategii opracowanej przez Komisję Europejską z dnia 11.12.2019 r., której celem jest przekształcenie krajów unijnych w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych. Jej celem jest również ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Wśród celów strategicznych Zielonego Ładu UE wymienia się: „Przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność”. Został on sformułowany w odpowiedzi na potrzebę drastycznego zmniejszenia poziomu zanieczyszczeń generowanych przez transport, szczególnie w miastach. Transport odpowiada, bowiem, za ¼ unijnych emisji gazów cieplarnianych, a wartość ta wciąż rośnie. Aby kraje UE osiągnęły neutralność klimatyczną, konieczne jest ograniczenie emisji w sektorze transportu o 90 % do 2050 r. Przyczynić się do tego mają wszystkie rodzaje transportu: drogowy, kolejowy, lotniczy i wodny. Zgodnie z treścią Zielonego Ładu UE, w pierwszej kolejności należy znacznie zwiększyć rolę kolei i śródlądowych dróg wodnych w śródlądowym transporcie towarów, którego 75 % stanowi dziś transport drogowy.

Zgodnie z założeniami Agendy 2030 oraz Zielonego Ładu UE, każde Państwo ponosi odpowiedzialność za realizację zapisów tych dokumentów na poziomie krajowym, regionalnym i globalnym, z uwzględnieniem realiów, możliwości stopnia rozwoju, w oparciu o poszanowanie narodowych polityk i priorytetów rozwoju. Polska perspektywa działań na rzecz zrównoważonego i odpowiedzialnego rozwoju gospodarczego została sformułowana w Strategii na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), przyjętej Uchwałą Nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (dalej: SOR), która stanowi instrument elastycznego zarządzania głównymi procesami rozwojowymi kraju. Strategia przedstawia nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny, czyli taki, który budując siłę konkurencyjną z wykorzystaniem nowych czynników wzrostu, zapewnia udział i korzyści wszystkim grupom społecznym zamieszkującym różne miejsca naszego kraju. Jednocześnie w nowym modelu potrzeby obecnego pokolenia będą realizowane bez umniejszania szans przyszłych pokoleń. Nie chodzi zatem tylko o wielkość PKB, ale przede wszystkim o jego jakość oraz o postrzeganie procesów rozwojowych w kontekście ich znaczenia dla obywateli. Głównym celem wszystkich działań i przedsięwzięć przewidzianych w SOR jest tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski, przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym. Osiągnięcie głównego celu będzie możliwe w wyniku zwiększenia dostępności

transportowej oraz poprawy warunków świadczenia usług związanych z przewozem towarów i pasażerów. Rozwój infrastruktury transportowej determinuje zarówno jakość życia obywateli, dostępność rynków pracy, jak i konkurencyjność gospodarki. Oprócz budowy czy modernizacji materialnej infrastruktury transportu, istotny jest efektywny sposób jej wykorzystania. Wiąże się to między innymi z integracją różnych gałęzi transportu, a także z poprawą jakości usług transportowych. Oczekiwanym efektem realizacji SOR będzie zwiększenie zamożności Polaków oraz zmniejszenie liczby osób zagrożonych ubóstwem i wykluczeniem społecznym.

Odnosząc się do wyżej opisanych założeń kluczowych strategii: międzynarodowych, jak Agenda 2030 [32], unijnych – Zielony Ład UE [11] oraz krajowych – przykład SOR, potrzeba realizacji CPK jest zgodna z przedstawionymi celami zrównoważonego rozwoju. Przedsięwzięcie ta ma szansę znacząco wpłynąć na zmniejszenie emisji zanieczyszczeń z transportu do środowiska – stanowić będzie bowiem bazowy element rozwoju sieci intermodalnej w Polsce i Europie Środkowo-Wschodniej. Przyczyni się zatem pośrednio również do zmniejszenia izolacji terenów słabo rozwiniętych czy terenów o słabo rozwiniętej sieci komunikacyjnej, w tym wiejskich, zapewniając tym rejonom ułatwiony dostęp m.in. do usług, edukacji czy ochrony zdrowia.

Warto tutaj nadmienić, że projekt CPK wpisuje się w cele określone we wspominanej już wcześniej Strategii Zrównoważonego Rozwoju Transportu do roku 2030 (SZRT) [43]. Planowane Przedsięwzięcie zostało tam uwzględnione jako jeden z projektów strategicznych. Zgodnie z treścią dokumentu budowa CPK stanowi szansę na realizację wizji przyszłej Polski, charakteryzującej się nowoczesnym systemem transportowym, który umożliwia wysoką dostępność transportową. W przeprowadzonej w powyższym dokumencie analizie SWOT dla transportu w Polsce realizację całościowej inwestycji CPK, wraz z powiązaniami kolejowymi i drogowymi, wskazano jako szansę dla rozwoju technologii i integracji innowacyjnych rozwiązań. Zbudowanie wielogałęziowej, zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej, pozwoli na ograniczenie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa i jakości usług transportowych w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym, regionalnym i lokalnym, a także na racjonalne gospodarowanie przestrzenią i ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora oraz likwidację zjawiska wykluczenia transportowego.

Celem głównym SZRT jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego przez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim i globalnym. Osiągnięcie ww. celu upatruje się poprzez przyjęcie następujących kierunków interwencji:

- § budowa zintegrowanej, wzajemnie powiązanej sieci transportowej służącej konkurencyjnej gospodarce;
- § poprawa sposobu organizacji i zarządzania systemem transportowym;
- § zmiany w indywidualnej i zbiorowej mobilności;
- § poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu oraz przewożonych towarów;
- § ograniczanie negatywnego wpływu transportu na środowisko;
- § poprawa efektywności wykorzystania publicznych środków na przedsięwzięcia transportowe.

Należy stwierdzić, że wdrożeniu wszystkich wymienionych powyżej kierunków interwencji posłuży właśnie budowa największego hub-u transportowego w Europie Środkowo-Wschodniej- Portu „Solidarność”, wraz z infrastrukturą i przedsięwzięciami towarzyszącymi.

3.1.5.2 Strategia zrównoważonego rozwoju CPK

Strategia Zrównoważonego Rozwoju CPK (dalej: SZR CPK), będąca obecnie w fazie projektowej, sporządzana jest w celu określenia ogólnej metodologii integracji wymogów zrównoważonego rozwoju z procesami planowania, projektowania, budowy i eksploatacji planowanego Przedsięwzięcia oraz dla wyznaczenia celów, wskaźników efektywności i inicjatyw strategicznych dotyczących wbudowania zrównoważonego rozwoju w proces przygotowania, budowy i eksploatacji lotniska. SZR CPK będzie podstawą do rozwoju strategii zrównoważonego rozwoju dla całego Programu CPK, która uwzględnić powinna założenia zrównoważonego rozwoju dla całego projektu inwestycyjnego. SZR CPK ma na celu zapewnienie właściwego podejścia do zrównoważonego rozwoju względem procesu planistycznego i realizacji planowanego Przedsięwzięcia, określenie priorytetów w dostarczaniu rozwiązań, zapewnienie podstawy do zintegrowanego i zrównoważonego projektowania, opisu podejścia do kluczowych obszarów zrównoważonego rozwoju, oraz stworzenia ścieżek komunikacji i budowania relacji pomiędzy CPK, a jego kluczowymi interesariuszami.

Wstępnie zostały określone założenia SZR CPK, które będą skupiać się na działaniach dotyczących poniższych kwestii środowiskowych oraz społecznych:

- § Zapobieganie zmianom klimatu i zanieczyszczeniom;
- § Zbudowanie i eksploataowanie odpornej infrastruktury;
- § Zrównoważone gospodarowanie wodą;
- § Ochrona bioróżnorodności;
- § Wdrażanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym;
- § Minimalizowanie hałasu;
- § Wdrażanie narzędzi zrównoważonego rozwoju;
- § Zapewnienie doświadczenia pasażera na światowym poziomie;
- § Wspieranie rozwoju gospodarczego;
- § Zapewnienie najlepszego doświadczenia i zaangażowania pracownika;
- § Zapewnienie bezpieczeństwa, zdrowia i dobrego samopoczucia;
- § Wspieranie społeczności lokalnych.

Należy pamiętać, że SZR CPK będzie stanowić żywy dokument, dla którego konieczne będą okresowe przeglądy i aktualizacje, mające na celu uwzględnianie zmian na rynku lotniczym, innowacji, nowych wyzwań klimatycznych i środowiskowych a także monitorowanie postępów.

Obecnie Inwestor zamierza uzyskać certyfikaty w zakresie zrównoważonego budownictwa dla obiektów Portu Lotniczego:

- § CEEQUAL International New Construction v6, poziom „Excellent” – dla całego Terenu Lotniska wraz z Airport City z wyłączeniem budynków – po ich obrysie;
- § BREEAM International New Construction v6, poziom „Excellent” – dla Terminala Pasażerskiego, Dworca Kolejowego oraz Węzła Przesiadkowego Transportu Publicznego (PTI);
- § BREEAM International New Construction v6, poziom nie niższy niż „Very Good” – dla wybranych obiektów wspierających na obszarze Lotniska.

3.2 Przedmiot i podstawa opracowania

Niniejszy Raport Oddziaływania Przedsięwzięcia na Środowisko, stanowi załącznik do wniosku w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla planowanego Przedsięwzięcia oraz jest niezbędną częścią umożliwiającą przeprowadzenie postępowania w sprawie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, zgodnie z wymaganiami Ustawy OOŚ, a także Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko, (dalej: Rozporządzenie w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko) [38]. Podstawą formalną opracowania Raportu OOŚ jest uchwalony w dniu 28 października 2020 r. program wieloletni: Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023 (dalej: Program CPK) [30]. Celem wykonania Raportu OOŚ Inwestor zawarł w dniu 25 listopada 2020 roku umowę z wykonawcą firmą Arup Polska Sp. z o.o.

W poniższych rozdziałach przedstawiono opis przedmiotu opracowania, wraz z jego kwalifikacją, etapowaniem, stanem prac oraz przedsięwzięciami niezbędnymi do prawidłowej realizacji i funkcjonowania planowanego Przedsięwzięcia.

3.2.1 Planowane Przedsięwzięcie

Jako planowane Przedsięwzięcie, dla którego Inwestor ubiega się o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach należy rozumieć:

- § Lotnisko – lotnisko użytku publicznego wraz z obiektami, urządzeniami, wyposażeniem, sieciami, urządzeniami obsługi ruchu lotniczego i instalacjami służącymi do jego budowy, utrzymania, użytkowania, eksploatacji.
- § Węzeł kolejowy – linie kolejowe łączące planowane Lotnisko z istniejącymi liniami kolejowymi oraz nowo projektowanymi w ramach inwestycji CPK, wraz z infrastrukturą towarzyszącą niezbędną do budowy, użytkowania, eksploatacji planowanych do budowy linii kolejowych.
- § Drogi – drogi łączące planowane Lotnisko z istniejącymi w sąsiedztwie drogami A2 i DK50 wraz z infrastrukturą drogową niezbędną do budowy, użytkowania, eksploatacji planowanych do budowy dróg.
- § Przełożenie istniejących linii elektroenergetycznych 110kV i 220kV.
- § Przełożenie rowu melioracyjnego nr PG-31 (Dopływ spod Nowego Orszewa) wraz z budową suchego zbiornika retencyjnego.

Są to komponenty Przedsięwzięcia, które szczegółowo zostały opisane w rozdziałach Tomu II przedmiotowego opracowania.

Dodatkowo, należy wskazać, iż w przypadku Lotniska planowane Przedsięwzięcie obejmuje tylko tzw. Fazę I jego budowy dla osiągnięcia maksymalnej przepustowości dwóch dróg startowych w 2044 roku. Faza II planowanego Przedsięwzięcia, nie objęta niniejszym Raportem OOS oraz wnioskiem o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, obejmuje rozbudowę Lotniska o dodatkowe drogi startowe (dwie lub trzy). Ilość dodatkowych dróg startowych zależna będzie od zapotrzebowania i prognoz ruchu lotniczego po 2044 roku.

Węzeł kolejowy w obszarze Lotniska budowany jest już na docelową Fazę drugą po 2044 roku. Rezerwa terenowa na ewentualne dobudowanie dodatkowych torów poza obszarem Lotniska może wyniknąć z prognozowanego zapotrzebowania po 2044 roku na odcinkach między obszarem Lotniska a Warszawą.

Dla Dróg najprawdopodobniej zaistnieje konieczność przebudowy odcinków łączących obszar Lotniska z planowaną do wybudowania Autostradą Obwodnicą Warszawy (dalej: AOW), jednak przebudowa ta będzie w przyszłości odrębną inwestycją uzależnioną od lokalizacji oraz okresu budowy AOW. Ponadto, zostawiona zostanie rezerwa terenu dla dodatkowych pasów drogowych wzdłuż planowanych odcinków drogowych łączących obszar Lotniska z autostradą A2.

3.2.2 Klasyfikacja Przedsięwzięcia

Za podstawę klasyfikacji planowanego Przedsięwzięcia, wedle Rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko [38] do obowiązku uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach uznać należy:

§ Paragraf (§) 2 ust. 1 pkt. 30) lotniska o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m.

Przy czym, w związku z realizacją planowanego Przedsięwzięcia przewiduje się realizację następujących przedsięwzięć powiązanych funkcjonalnie lub technologicznie mogących zawsze lub potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko:

§ Paragraf (§) 2 ust. 1:

- Pkt. 6) napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 220 kV i długości nie mniejszej niż 15 km;

§ Paragraf 3 ust. 1:

- Pkt. 7) napowietrzne linie elektroenergetyczne o napięciu znamionowym nie mniejszym niż 110 kV inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 6;
- Pkt. 37) instalacje do naziemnego magazynowania: ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1 i 2 rozporządzenia nr 1907/2006 [36], niebędących produktami spożywczymi, gazów łatwopalnych, kopalnych surowców energetycznych innych niż wymienione w lit. a-d, inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 22, z wyłączeniem instalacji do magazynowania paliw wykorzystywanych na potrzeby gospodarstw domowych, zbiorników na gaz płynny o łącznej pojemności nie większej niż 10 m³

oraz zbiorników na olej o łącznej pojemności nie większej niż 3 m³, a także niezwiązanych z dystrybucją instalacji do magazynowania stałych surowców energetycznych;

- Pkt. 38) instalacje do dystrybucji: ropy naftowej, produktów naftowych, substancji lub mieszanin, w rozumieniu odpowiednio art. 3 pkt 1 i 2 (WE) Nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE [36], niebędących produktami spożywczymi;
- Pkt. 54) zabudowa przemysłowa, w tym zabudowa systemami fotowoltaicznymi lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a);
- Pkt. 58) garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54, 57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 0,5 ha;
- Pkt. 60) linie kolejowe inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 29, urządzenia do przeładunku w transporcie intermodalnym, mosty, wiadukty lub tunele liniowe w ciągu dróg kolejowych oraz bocznice co najmniej z jednym torem kolejowym o długości użytkowej powyżej 1 km;
- Pkt. 62) drogi o nawierzchni twardej o całkowitej długości przedsięwzięcia powyżej 1 km inne niż wymienione w §2 ust. 1 pkt 31 i 32 lub obiekty mostowe w ciągu drogi o nawierzchni twardej.;
- Pkt. 67) budowle przeciwpowodziowe, w rozumieniu art. 16 pkt 1 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. – Prawo wodne, z wyłączeniem przebudowy wałów przeciwpowodziowych polegającej na doszczelnieniu korpusu wałów i ich podłoża w celu ograniczenia możliwości ich rozmycia i przerwania w czasie przechodzenia wód powodziowych, a także regulacja wód;
- Pkt 68) budowle piętrzące inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 35 i 36: d) o wysokości piętrzenia nie mniejszej niż 1m;
- Pkt. 70) kanały w rozumieniu art. 16 pkt 21 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (dalej: Prawo wodne) [54];
- Pkt. 71) rurociągi wodociągowe magistralne do przesyłania wody oraz przewody wodociągowe magistralne doprowadzające wodę od stacji uzdatniania do przewodów wodociagowych rozdzielczych, z wyłączeniem ich przebudowy metodą bezwykopową;
- Pkt. 73) urządzenia lub zespoły urządzeń umożliwiające pobór wód podziemnych lub sztuczne systemy zasilania wód podziemnych, inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 37 Prawa Wodnego, o zdolności poboru wody nie mniejszej niż 10 m³ na godzinę;
- Pkt.74) urządzenia lub zespoły urządzeń umożliwiające pobór wód podziemnych z tej samej warstwy wodonośnej, o zdolności poboru wody nie mniejszej niż 1 m³ na godzinę, inne niż wymienione w pkt 73, jeżeli w odległości mniejszej niż 500 m znajdują się inne urządzenia lub

inny zespół urządzeń umożliwiające pobór wód podziemnych o zdolności poboru wody nie mniejszej niż 1 m³ na godzinę, z wyłączeniem zwykłego korzystania z wód;

- Pkt. 79) instalacje do oczyszczania ścieków inne niż wymienione w § 2 ust. 1 pkt 40, przewidziane do obsługi liczby mieszkańców nie mniejszej niż 400 równoważnej liczby mieszkańców w rozumieniu art. 86 ust. 3 pkt 2 Prawa wodnego;
- Pkt. 80) instalacje do oczyszczania ścieków przemysłowych z wyłączeniem instalacji, które nie powodują wprowadzania do wód lub urządzeń ścieków zawierających substancje szczególnie szkodliwe dla środowiska wodnego określone w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych [37].

3.2.3 Obecny status przygotowania planowanego Przedsięwzięcia

Pierwszym dokumentem ustalającym działania mające na celu realizację Przedsięwzięcia była wspomniana w rozdziale 3.1 Koncepcja CPK [15] zobowiązująca Pełnomocnika Rządu do spraw CPK do podjęcia działań w niej opisanych. Kolejnym etapem będącym wynikiem powstania Koncepcji było uchwalenie Ustawy CPK określającej zasady i tryb zarządzania przygotowaniem i realizacją inwestycji w zakresie CPK, inwestycji towarzyszących oraz innych przedsięwzięć związanych z budową CPK. Dalším krokiem ku realizacji Przedsięwzięcia było uchwalenie 28 października 2020 r. programu wieloletniego: Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023 (dalej: Program CPK) [30] potwierdzając założenia Koncepcji CPK oraz wykonując nakaz zawarty w Ustawie CPK. Program określił źródła finansowania programu wieloletniego oraz objął działania przygotowawcze związane z planowaniem i opracowaniem założeń projektowych, a także wykupem nieruchomości pod realizację Przedsięwzięcia oraz był formalną podstawą wykonania Raportu OOŚ. W dokumencie określono cel ukończenia prac planistycznych i przygotowawczych umożliwiających rozpoczęcie budowy inwestycji CPK i inwestycji towarzyszących w 2023 roku. W 2021 roku opracowano Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji CPK (dalej: SSL) [44], gdzie zebrano podstawowe założenia oraz wyniki dotychczasowych analiz dotyczących lotniska, w szczególności jego lokalizacji. Materiał ten stanowił podstawę przeprowadzenia konsultacji na wczesnym etapie planowania Przedsięwzięcia oraz strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, która umożliwiła wczesną identyfikację i uwzględnienie potencjalnie istotnych zagadnień środowiskowych jeszcze na etapie strategicznym.

Obecnie, w stanie na rok 2022, prace nad realizacją planowanego Przedsięwzięcia są w fazie planistyczno-projektowej, obejmującej podanie do wiadomości publicznej preferowanej lokalizacji w Baranowie, zebranie i analizę danych istniejących na temat środowiska abiotycznego i przyrodniczego obszaru planowanego Przedsięwzięcia oraz ich aktualizację poprzez wykonanie wnikliwych inwentaryzacji terenowych niezbędnych do opracowania niniejszego Raportu oraz rozpoczęcie wstępnych konsultacji z mieszkańcami. Równocześnie realizowany jest szeroko zakrojony proces tzw. planowania generalnego (z ang. master planning), zgodnie z zaleceniami organizacji międzynarodowych – International Civil Aviation Organization (ICAO), Doc. 9184, Airport Planning Manual [8], oraz branżowych – International Air Transport Association (IATA), Airport Development Reference Manual [1], a także z przepisami ustawy Prawo lotnicze (dalej: Prawo Lotnicze) [49]. Proces opracowania tzw.

master planu prowadzi do przygotowania planu generalnego lotniska oraz stanowi źródło specjalistycznych danych m.in. prognoz ruchu lotniczego, etapowania budowy czy dokumentacji przedprojektowej. Plan ma za zadanie uwzględnić również rozwój lotniska w perspektywie dziesięcioleci, po to, aby uniknąć zabudowy na terenach sąsiadujących.

Realizowany etap ma na celu opracowanie kolejnych faz dokumentacji projektowej, uwzględniającej opracowany master plan dla CPK, a także uzyskanie decyzji administracyjnych, niezbędnych do wejścia w etap realizacji poszczególnych zamierzeń budowlanych.

3.2.4 Etapowanie planowanego Przedsięwzięcia

Planowane Przedsięwzięcie będzie etapowane tylko w ramach komponentu lotniskowego. Węzeł kolejowy oraz Drogi nie będą etapowane w ramach zakresu opisywanego w niniejszym Raporcie OOŚ. Realizacja komponentu lotniskowego ze względu na swoją specyfikę została podzielona na dwie fazy:

- § Faza 1 – budowa Lotniska obejmująca dwie drogi startowe, budynek terminala oraz pozostałą niezbędną infrastrukturę dla obsługi prognozowanej liczby operacji lotniczych oraz prognozowanej liczby pasażerów na poziomie około 50 milionów rocznie (MPPA), co odpowiada planowanemu poziomowi aktywności PAL2 (ang. Planning Activity Level PAL2). Zgodnie z prognozą ruchu lotniczego osiągnięcie liczby pasażerów dla PAL2 nastąpi około 2044 r. Jednakże sama infrastruktura pozwalająca na obsługę prognozowanej liczby operacji lotniczych będzie już gotowa w 2035 r.;
- § Faza 2 – rozbudowa Lotniska o kolejne drogi startowe, budowę nowego terminala oraz rozbudowę infrastruktury lotniska, dla zapewnienia obsługi około 100 milionów pasażerów na rok, jaka jest prognozowana dla PAL5. Zgodnie z prognozą ruchu lotniczego osiągnięcie liczby pasażerów dla PAL5 nastąpi po roku 2060. Jednakże sama infrastruktura pozwalająca na obsługę prognozowanej liczby operacji lotniczych będzie już gotowa w 2044 r..

W związku z tym, że budowa a także przyszła rozbudowa Lotniska wraz z obiektami i infrastrukturą niezbędną do jego funkcjonowania opiera się na prognozach ruchu lotniczego a także na znaczne koszty budowy Lotniska, powyżej przedstawione fazy dzielą się dodatkowo na etapy realizacji. W ramach niniejszego Raportu OOŚ analizom poddana jest tylko pierwsza faza budowy Lotniska i dla tej fazy inwestor będzie ubiegał się o uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Faza 2 rozwoju z dobudową kolejnych dróg startowych będzie przedmiotem odrębnego, prowadzonego w przyszłości postępowania.

Odnosząc się zatem tylko do zakresu Fazy 1 rozwoju Lotniska przewiduje się jego realizację etapowo, co jest związane ze wzrastającą stopniowo prognozowaną liczbą pasażerów i wyznaczonymi na tej podstawie planowanymi poziomami aktywności (PAL).

Na tej podstawie zaplanowano, że realizacja planowanego Przedsięwzięcia w części lotniskowej będzie się odbywała w dwóch etapach:

- § W pierwszym etapie wybudowane zostaną dwie drogi startowe, terminal i pozostała infrastruktura lotniskowa w skali zapewniającej obsługę liczby pasażerów na poziomie około 40 MPPA odpowiadającej PAL1. Etap ten będzie trwał od momentu rozpoczęcia realizacji do dnia otwarcia Lotniska;

- § W drugim etapie nastąpi rozbudowa terminala oraz obiektów i infrastruktury Lotniska tak, by zapewnić obsługę liczby pasażerów na poziomie 50 MPPA odpowiadającej PAL2. Rozbudowa będzie realizowana w okresie eksploatacji Lotniska przygotowanego w skali dla PAL1. Etap ten będzie trwał od rozpoczęcia eksploatacji Lotniska do 2035 roku.

W ramach niniejszego Raportu OOS do każdego etapu realizacji (dla każdego PAL'a) zdefiniowano horyzonty czasowe realizacji prac budowlanych – Etap 1 = Horyzont 1; Etap 2 = Horyzont 2, dla których wykonano analizy i modelowania w ramach oceny oddziaływania na środowisko. Wspomniane horyzonty czasowe oraz ich powiązanie z PAL'ami zostało również opisane w niniejszym Tomie w Rozdziale 5.1.1.

4 Ramy prawne uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Przedmiotem rozdziału jest omówienie uwarunkowań prawnych związanych z obowiązkiem wystąpienia o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz podstawowych uregulowań określających przebieg postępowania administracyjnego w przedmiocie tej decyzji. Ponadto rozdział poświęcony jest szczególnym rozwiązaniom przyjętym w ustawie o CPK w zakresie przedmiotu i procesu wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Przedsięwzięcia w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego.

4.1 Obowiązki w zakresie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Zgodnie z treścią artykułu 71 ust. 1 Ustawy OOŚ [62] decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach określa środowiskowe uwarunkowania realizacji przedsięwzięcia, a jej wydanie następuje – mając na uwadze treść art. 72 ust. 1 – przed uzyskaniem decyzji wymienionych w tym przepisie. Decyzja środowiskowa ma zatem charakter rozstrzygnięcia wstępnego, warunkującego możliwość podjęcia działań związanych z realizacją planowanego przedsięwzięcia kwalifikowanego jako mogące znacząco oddziaływać na środowisko. Definicja przedsięwzięcia została zawarta w art. 3 ust. 1 pkt 13 Ustawy OOŚ. Taki sposób ukształtowania procesu wydawania decyzji środowiskowej wynika z przyjętej w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska (dalej: Ustawa POŚ) [59] zasady przyczynowości (art. 6 ust. 2), albowiem decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach podejmowana na możliwie wczesnym etapie procesu decyzyjnego ma dostarczyć wiążących informacji dla organów orzekających na kolejnym etapie realizacji inwestycji celem skonkretyzowania wymagań ochrony środowiska.

Przedmiotem oceny, a następnie ustaleń uwarunkowań środowiskowych w postępowaniu inicjowanym na podstawie Ustawy OOŚ jest, jak wspomniano powyżej, planowane Przedsięwzięcie. Samo przedsięwzięcie zostało zdefiniowane w Ustawie OOŚ jako zamierzenie budowlane lub inna ingerencja w środowisko polegająca na przekształceniu lub zmianie sposobu wykorzystania terenu. Przytoczona definicja odwołuje się do wszelkiego rodzaju prac, których celem jest wzniesienie (budowa) obiektu budowlanego, dokonanie montażu instalacji czy systemów albo ingerencja w otoczenie naturalne lub krajobraz. Przy czym przedmiotem oceny nie jest każde tego rodzaju przedsięwzięcie, ale tylko takie, które zostało zaliczone do grupy przedsięwzięć mogących oddziaływać na środowisko, zgodnie z uregulowaniami art. 59 w związku z art. 60 Ustawy OOŚ oraz wydanego na podstawie przywołanego przepisu art. 60 Ustawy OOŚ Rozporządzenia w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko [38].

Przedsięwzięcia, dla których konieczne jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dzieli się na dwie grupy – przedsięwzięcia, które mogą potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko oraz przedsięwzięcia, które mogą zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. W przypadku obu tych grup przedsięwzięć konieczne jest zainicjowanie postępowania w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach poprzez złożenie wniosku do organu ochrony środowiska, określonego w art. 75 Ustawy OOŚ. Jeśli wniosek dotyczy przedsięwzięcia, które może zawsze zna-

cząco oddziaływać na środowisko, konieczne jest załączenie do wniosku raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko¹ sporządzonego zgodnie z ustaleniami art. 66 Ustawy OOŚ [62], a wydanie decyzji możliwe jest tylko po przeprowadzeniu, w ramach postępowania administracyjnego, oceny oddziaływania na środowisko na zasadach określonych w dziale V rozdziale 1 Ustawy OOŚ. W przypadku przedsięwzięcia, które może potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko do wniosku załącza się Kartę Informacyjną Przedsięwzięcia (KIP), której treść określa art. 62a ust. 1 Ustawy OOŚ, a postępowanie w sprawie oceny oddziaływania na środowisko prowadzone jest tylko wtedy, gdy organ prowadzący postępowanie o wydanie decyzji, nałoży taki obowiązek po zaopiniowaniu wniosku i KIP przez organy wymienione w art. 64 ust. 1 i 1a ustawy².

Organem właściwym do przeprowadzenia postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach są organy wskazane w art. 75 ust. 1 Ustawy OOŚ. W przypadku gdy wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje jednak, co najmniej dwa przedsięwzięcia realizowane w ramach jednego zamierzenia inwestycyjnego, dla których właściwe rzeczowo są co najmniej dwa organy, w tym regionalny dyrektor ochrony środowiska, organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest regionalny dyrektor ochrony środowiska. W przypadku przedsięwzięcia wykraczającego poza obszar jednej gminy, stanowiącego przedmiot sprawy, której rozstrzygnięcie leży w kompetencji wójta, burmistrza lub prezydenta miasta, decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje wójt, burmistrz, prezydent miasta, na którego obszarze właściwości znajduje się największa część terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie, po zasięgnięciu opinii wójta, burmistrza, prezydenta miasta właściwego dla pozostałego terenu, na którym ma być realizowane to przedsięwzięcie.

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach jest ważna przez okres 6 lat, liczonych od dnia, w którym stała się ostateczna. Przy czym, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem tego terminu, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji są nadal aktualne, okres ważności decyzji wydłużony zostaje do lat 10. W opisanym okresie ważności decyzji dla danego przedsięwzięcia wydaje się jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jedną

¹ Należy przy tym pamiętać, że zgodnie z art. 69 ust. 1 Ustawy OOŚ wnioskodawca może, składając wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko, zamiast raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, złożyć kartę informacyjną przedsięwzięcia wraz z wnioskiem o ustalenie zakresu raportu. W przypadku postępowania zainicjowanego wnioskiem wraz z niniejszym raportem, Inwestor nie skorzystał z tego uprawnienia.

² Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska, organu Państwowej Inspekcji Sanitarnej, organu właściwego do wydania oceny wodnoprawnej, o której mowa w przepisach ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, organu właściwego do wydania pozwolenia zintegrowanego na podstawie ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, jeżeli planowane przedsięwzięcie kwalifikowane jest jako instalacja, o której mowa w art. 201 ust. 1 tej ustawy; a w przypadku, gdy przedsięwzięcie jest realizowane na obszarze morskim, organem właściwym do wydania opinii, o której mowa w ust. 1, jest także dyrektor urzędu morskigo.

decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się także w przypadku, gdy dla danego przedsięwzięcia jest wymagane uzyskanie więcej niż jednej z decyzji lub gdy wnioskodawca uzyskuje odrębnie decyzje dla poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia³.

Postępowanie w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, jak wspomniano powyżej, wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia.

Załącznikami do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, zgodnie z art. 74 ust. 1 Ustawy OOŚ, są:

- § w przypadku przedsięwzięć mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko - raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko⁴, który przedkłada się w formie pisemnej oraz na informatycznych nośnikach danych z ich zapisem w formie elektronicznej w liczbie odpowiednio po jednym egzemplarzu dla organu prowadzącego postępowanie oraz każdego organu opiniującego i uzgadniającego;
- § poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, obejmująca przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantie zaproponowanym przez wnioskodawcę⁵;
- § mapa, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantie zaproponowanym przez wnioskodawcę;
- § dla przedsięwzięć, dla których organem prowadzącym postępowanie jest regionalny dyrektor ochrony środowiska - wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeżeli plan ten został uchwalony, albo informację o jego braku;
- § wypis z rejestru gruntów lub inny dokument, w postaci papierowej lub elektronicznej, wydany przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków, pozwalający na ustalenie stron postępowania, zawierający co najmniej numer działki ewidencyjnej oraz, o ile zostały ujawnione: nu-

³ Postanowienia art. 72 ust. 3 i 4 Ustawy OOŚ.

⁴ W przypadku gdy wnioskodawca wystąpił o ustalenie zakresu raportu w trybie art. 69 lub przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko - kartę informacyjną przedsięwzięcia.

⁵ Przez obszar ten rozumie się:

- 1) przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obszar znajdujący się w odległości 100 m od granic tego terenu;
- 2) działki, na których w wyniku realizacji, eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia zostałyby przekroczone standardy jakości środowiska, lub
- 3) działki znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia, które może wprowadzić ograniczenia w zagospodarowaniu nieruchomości, zgodnie z jej aktualnym przeznaczeniem.

mer jej księgi wieczystej, imię i nazwisko albo nazwę oraz adres podmiotu ewidencyjnego, obejmujący przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz obejmujący obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantie zaproponowanym przez wnioskodawcę. Jednakże, zgodnie z art. 74 ust. 1a, jeśli liczba stron postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przekracza 10, wymóg ten podlega wyłączeniu. Organ, może, jedynie w razie wątpliwości, wezwać inwestora do dołączenia dokumentu, o którym mowa w art. 74 ust. 1 pkt 6, w zakresie niezbędnym do wykazania, że liczba stron postępowania przekracza 10.

Przepis art. 74 ust. 3a Ustawy OOS stanowi, że stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariantie zaproponowanym przez wnioskodawcę.

Prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, organ ustala na podstawie przedłożonego wraz z wnioskiem wypisu z rejestru gruntów lub inny dokument, w postaci papierowej lub elektronicznej, wydane przez organ prowadzący ewidencję gruntów i budynków lub innych dokumentów przedłożonych przez wnoszącego podanie, przy czym, zgodnie z przepisem art. 74 ust.3b Ustawy OOS domniemywa się, że dane zawarte w tych dokumentach są prawdziwe. Doręczenie dokonane na adres ustalony na podstawie tego dokumentu jest skuteczne.

Nieuregulowany⁶ lub nieujawniony⁷ stan prawny nieruchomości znajdujących się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, nie stanowi przeszkody do wszczęcia i prowadzenia postępowania oraz wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Do zawiadomień o decyzjach i innych czynnościach organu osób, którym przysługują prawa rzeczowe do nieruchomości o nieuregulowanym lub nieujawnionym stanie prawnym, stosuje się przepis art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (dalej: KPA) [52]. Oznacza to, że zawiadomienie stron o decyzjach i innych czynnościach organu administracji publicznej w sprawie ustalenia uwarunkowań środowiskowych może nastąpić w formie publicznego obwieszczenia, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub przez udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Zawiado-

⁶ Przez nieuregulowany stan prawny należy rozumieć sytuację, w której:

- 1) dotychczasowy właściciel lub użytkownik wieczysty nieruchomości nie żyje i nie przeprowadzono postępowania spadkowego lub nie zostało ono zakończone;
- 2) nieruchomość, dla której ze względu na brak księgi wieczystej, zbioru dokumentów albo innych dokumentów nie można ustalić osób, którym przysługują do niej prawa rzeczowe.

⁷ Przez nieujawniony stan prawny należy rozumieć sytuację, w której rejestry lub ewidencje właściwe dla ustalenia osób, o których mowa w art. 74 ust. 3a Ustawy OOS, nie zawierają danych umożliwiających ich ustalenie, w szczególności danych osobowych, w tym adresu, właściciela lub użytkownika wieczystego nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie.

mienie uważa się za dokonane po upływie czternastu dni od dnia, w którym nastąpiło publiczne obwieszczenie, inne publiczne ogłoszenie lub udostępnienie pisma w Biuletynie Informacji Publicznej.

Należy także podnieść, że w przypadku, gdy w trakcie postępowania okaże się, że dane stały się nieaktualne na skutek śmierci jednej z jego stron, nie stosuje się w tym postępowaniu postanowień art. 97 § 1 pkt 1 i 4 KPA. Natomiast, w przypadku, gdy po doręczeniu stronie zawiadomienia o wszczęciu postępowania w sprawie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, z wyjątkiem zawiadomienia w trybie określonym w art. 49 Kodeksu postępowania administracyjnego, nastąpi:

- § zbycie własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie;
- § przeniesienie własności lub prawa użytkowania wieczystego nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wskutek innego zdarzenia prawnego,

nabywca jest obowiązany, a w przypadku, o którym mowa w pkt 1 - nabywca i zbywca są obowiązani, do niezwłocznego zgłoszenia organowi właściwemu do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach danych nowego właściciela lub użytkownika wieczystego. Niedokonanie tego zgłoszenia i prowadzenie postępowania bez udziału nowego właściciela lub użytkownika wieczystego nie stanowi podstawy do wznowienia postępowania administracyjnego.

4.2 Przedsięwzięcie w rozumieniu Ustawy OOŚ a Inwestycja w rozumieniu Ustawy CPK

Przepis art. 72 ust. 1 pkt 24 Ustawy OOŚ [62] nakazuje uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przed wystąpieniem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji Inwestycji, o której mowa w przepisach Ustawy CPK [50]. Zapis ten koreluje z zapisem art. 43 ust. 1 pkt 8) Ustawy CPK, który na Inwestora przedkładającego wniosek o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji Inwestycji nakłada obowiązek załączenia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach w rozumieniu przepisów Ustawy OOŚ. Postanowienia art. 1 pkt 1) Ustawy CPK wskazują między innymi, że jej przedmiotem są zasady i tryb zarządzania przygotowaniem i realizacją Inwestycji w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego, Inwestycjami Towarzyszącymi oraz innymi przedsięwzięciami związanymi z budową CPK. Regulacje zawarte w art. 2 Ustawy CPK, stanowiące definicje legalne pojęć używanych w tej ustawie, odwołają się z kolei do pojęcia Inwestycji, przez którą należy rozumieć budowę lotniska użytku publicznego w rozumieniu art. 54 ust. 2 Prawa lotniczego [49] wraz z obiektami, urządzeniami, wyposażeniem, sieciami i instalacjami służącymi do jego budowy, przebudowy, remontu, utrzymania, użytkowania, zmiany sposobu użytkowania, eksploatacji lub rozbioru, oraz innymi inwestycjami, w szczególności wraz z:

- § drogami publicznymi w rozumieniu art. 1 ustawy z dnia 29 lipca 2021 r. o drogach publicznych [56];
- § sieciami przesyłowymi i dystrybucyjnymi w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne [63] (dalej: Prawo energetyczne);
- § drogami kolejowymi w rozumieniu art. 4 pkt 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [60];

- § urządzeniami i obiektami do obsługi ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 pkt 8 ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego [51];
 - § urządzeniami wodnymi w rozumieniu art. 16 pkt 65 ustawy Prawo wodne [54];
 - § rurociągami ropy naftowej lub produktów naftowych wraz z infrastrukturą niezbędną do obsługi w rozumieniu ustawy z dnia 22 lutego 2019 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym [58];
 - § wszelkimi ingerencjami w biotyczne i abiotyczne elementy środowiska naturalnego, których obowiązek podjęcia wynika z przepisów prawa lub decyzji administracyjnych,
- jeżeli są one przestrzennie oraz funkcjonalnie powiązane z projektowanym lotniskiem.

Mając na uwadze treść przytoczonego przepisu należy stwierdzić, że planowane Przedsięwzięcie to szereg powiązanych ze sobą zamierzeń o charakterze infrastrukturalnym, ale także działań związanych z ich przygotowaniem, realizacją i finansowaniem. Biorąc pod uwagę zamieszczone w rozdziale 4.1 rozważania o przedmiocie postępowania w sprawie ustalenia uwarunkowań środowiskowych, przedmiotem oceny oddziaływania na środowisko mogą być tylko te elementy Przedsięwzięcia, które mają charakter zamierzeń inwestycyjnych lub ingerencji w środowisko naturalne. Ich powiązanie o charakterze funkcjonalnym powoduje zaś, że w myśl art. 3 ust. 1 pkt 13) w związku z art. 75 ust. 1 lit. u) Ustawy OOS, stanowią one jedno przedsięwzięcie podlegające jednej procedurze oceny oddziaływania na środowisko⁸. Mając na uwadze postanowienia art. 59 i 60 Ustawy OOS, przedmiotem postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Inwestycji winny być tylko te z zamierzeń, które w myśl przepisów wykonawczych stanowią przedsięwzięcia zaliczone do mogących znacząco oddziaływać na środowisko. Jednak w przypadku przedmiotowej Inwestycji nie jest to możliwe. Jej specyfika powoduje bowiem, że przedmiot postępowania jest znacznie szerszy. Jak wspomniano powyżej Inwestycja jest zespołem zamierzeń przede wszystkim o charakterze infrastrukturalnych. Ze względu na ich wzajemne powiązanie funkcjonalne, jak i technologiczne, a także ich przenikanie oraz ich wzajemne oddziaływanie stanowią pewną całość, z której nie jest właściwie możliwe wyodrębnienie poszczególnych przedsięwzięć. Należy przy tym zwrócić uwagę, że część tych zamierzeń, których realizacja jest niezbędna do wybudowania Inwestycji, nie jest zaliczona do przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (np. ze względu na brak spełniania wymogów określonych Rozporządzeniem określającym przedsięwzięcia mogące znacząco oddziaływać na środowisko). Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, i w oparciu o przepisy Ustawy OOS oraz Ustawy CPK, Inwestycja to zespół przedsięwzięć potencjalnie znacząco oddziaływujących na środowisko i przedsięwzięć zawsze znacząco oddziaływujących na środowisko a także zamierzeń inwestycyjnych niezaliczonych do tych przedsięwzięć, które ze względu na swoje powiązanie celem realizacji

⁸ Wyliczenie tych komponentów przedsięwzięcia znajduje się w rozdziale 3.2.1. niniejszego Tomu

CPK stanowią jednolity przedmiot oceny oddziaływania na środowisko w ramach postępowania o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

Należy podkreślić, że Ustawa CPK [50] określa bardzo szeroką definicję Planowanego Przedsięwzięcia. Nie mniej, Inwestor mając na względzie powiązania przestrzenne i funkcjonalne pomiędzy poszczególnymi elementami Inwestycji, określił węższy zakres Planowanego Przedsięwzięcia, opisany w Rozdziale 3.2.1 Tomu I.

4.3 Szczególne uwarunkowania procesu wydawania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla Planowanego Przedsięwzięcia

Postępowanie administracyjne, którego przedmiotem będzie ustalenie warunków środowiskowych dla przedsięwzięcia obejmującego Planowane Przedsięwzięcie, prowadzone będzie, zgodnie z zasadami określonymi art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. u (a także lit. a i t) Ustawy OOŚ [62] oraz art. 21 § 1 KPA [52]. Oznacza to, że organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach Planowanego Przedsięwzięcia jest Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie (dalej: RDOŚ). Tym samym, pomimo, tego, że wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obejmuje, jak to wskazano w pkt 4.2, elementy przedsięwzięcia realizowane w ramach jednego Przedsięwzięcia, dla których właściwe rzeczowo są co najmniej dwa organy, nie ma w tym przypadku zastosowanie reguła wynikająca z art. 75 ust. 1a Ustawy OOŚ. Przepis art. 74 ust. 1a Ustawy OOŚ w przypadku Planowanego Przedsięwzięcia uprawnia Inwestora do wskazania we wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach terenu, na którym planowane jest przeprowadzenie prac przygotowawczych. Postanowienia art. 82 a ust. 2 Ustawy OOŚ wyjaśniają, że przedmiotem prac przygotowawczych może być w szczególności:

- § usuwanie drzew i krzewów na terenie objętym decyzją;
- § badania archeologiczne;
- § badania konserwatorskie;
- § prace geologiczne;
- § ustalanie geotechnicznych warunków posadawiania obiektów budowlanych bez wykonywania prac geologicznych;
- § przeprowadzenia kompensacji przyrodniczej.

Wskazanie terenu prac przygotowawczych tworzy po stronie organu rozpatrującego wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach obowiązek rozstrzygnięcia w tym zakresie w orze-

czeniu kończącym postępowanie. W tym przypadku decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach rodzi dwójakiego rodzaju skutki. Po pierwsze, zgodnie z treścią art. 82a ust. 1 Ustawy OOS⁹ zezwala na przeprowadzenie tych prac, a po drugie, uprawnia do nieodpłatnego wejścia na teren nieruchomości wskazanych w art. 82b ust. 1 Ustawy OOS⁹. Nadto, w związku z treścią art. 82c. ust. 1 Ustawy OOS⁹, zawarte w tej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zezwolenie na prowadzenie prac przygotowawczych zwalnia jej adresata od obowiązku uzyskiwania, zgodnie z postanowieniami przepisów o ochronie przyrody, zezwoleń na usunięcie drzew i krzewów oraz opłat z tym związanych, z wyjątkiem drzew i krzewów usuwanych z nieruchomości wpisanej do rejestru zabytków.

W decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, w której wskazano teren planowanych prac przygotowawczych, organ rozstrzygając sprawę, zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 4b Ustawy OOS⁹, może nałożyć obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania pozwolenia na prace przygotowawcze.

Wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach w przedmiocie Planowanego Przedsięwzięcia może także wpływać na powstanie obowiązku sporządzenia planu miejscowego. Zgodnie bowiem z art. 102 ust. 1 Ustawy CPK [50], w przypadku, gdy z planu generalnego lotniska wynika etapowy charakter budowy Inwestycji, w odniesieniu do zakresu Inwestycji, który nie został objęty wnioskiem o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub wnioskiem o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji inwestycji CPK, wojewoda, na wniosek Pełnomocnika, przyjmuje w drodze zarządzenia plan miejscowy.

⁹ To nieruchomości należące do:

- 1) zasobu nieruchomości Skarbu Państwa, o którym mowa w art. 21 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami [57]
 - b) gminnego zasobu nieruchomości, o którym mowa w art. 24 ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami [57]
 - c) powiatowego zasobu nieruchomości, o którym mowa w art. 25a ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami [57]
 - d) wojewódzkiego zasobu nieruchomości, o którym mowa w art. 25c ustawy z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami [57]
 - e) zasobu nieruchomości związków jednostek samorządu terytorialnego,
 - 2) stanowiące własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Leśne Lasy Państwowe zgodnie z ustawą z dnia 28 września 1991 r. o lasach [61]
 - 3) stanowiące własność Skarbu Państwa, zarządzanych przez Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne [54],
 - 4) stanowiące własność Skarbu Państwa, powierzonych Krajowemu Zasobowi Nieruchomości zgodnie z ustawą z dnia 20 lipca 2017 r. o Krajowym Zasobie Nieruchomości [55]
 - 5) stanowiące własność Skarbu Państwa, powierzonych Krajowemu Ośrodkowi Wsparcia Rolnictwa zgodnie z ustawą z dnia 19 października 1991 r. o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa [53]
- o ile nie są one przedmiotem najmu lub dzierżawy, użyczenia, zarządu trwałego lub nie zostały obciążane ograniczonymi prawami rzeczowymi, z wyłączeniem służebności przesyłu.

Postanowienia art. 38 ust. 3 Ustawy CPK powodują także, że w przypadku ustalania treści rozstrzygnięcia decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach nie mają zastosowania przepisy art. 80 ust. 2 Ustawy OOŚ. Przywołany przepis Ustawy CPK zezwala na lokalizację Inwestycji, wbrew obowiązującym na planowanym terenie jej realizacji, ustaleniom miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego. Przepis precyzuje, że w takim przypadku ustaleń planu niezgodnych z ustaleniami decyzji o ustaleniu lokalizacji Inwestycji nie stosuje się. Dlatego też, zgodnie z postanowieniami art. 74 ust. 1 pkt 5 Ustawy OOŚ w przedmiotowej sprawie wnioskodawca jest zwolniony z załączenia do wniosku wypisu i wyrysu z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego.

5 Metodyka prowadzenia oceny oddziaływania na środowisko

5.1 Wprowadzenie

Ocena oddziaływania na środowisko dla wielkoskalowych inwestycji, do których bezsprzecznie można zaliczyć hub przesiadkowy stanowiący planowane Przedsięwzięcie, musi przedstawiać kompleksową perspektywę opartą na uproszczonych, ale jednocześnie wszechstronnych i wyczerpujących analizach. Podejście to pozwoli określić potencjalne oddziaływania i straty w odniesieniu do walorów środowiskowych, ale także, tam, gdzie to możliwe utrzymanie pełnionej przez nie funkcji.

Metodyka zastosowana w niniejszym Raporcie została przyjęta w celu zapewnienia holistycznego spojrzenia na oddziaływania kształtowane przede wszystkim przez trzy główne rodzaje inwestycji infrastrukturalnych stanowiących składowe planowanego Przedsięwzięcia (Lotnisko, Drogi, Węzeł kolejowy), które w krótkim czasie, w znaczący sposób zmieniają zagospodarowanie i sposób użytkowania ogromnej powierzchni terenu.

Ze względu na rozległość terenu, który podlegać będzie przekształceniu pod wpływem realizacji planowanego Przedsięwzięcia, oraz złożoność oddziaływań, kluczową rolę odgrywa pełna ocena aktualnego stanu środowiska biotycznego oraz abiotycznego. Proces zbierania danych, realizacji badań terenowych i analiz laboratoryjnych, inwentaryzacji przyrodniczej, a także modelowania pozwalającego opisać aktualny stan nieożywionych elementów środowiska opisano szczegółowo w Tomie III Raportu OOŚ.

Bazując na danych archiwalnych oraz na wynikach badań terenowych, w przywołanych częściach Raportu OOŚ oraz załącznikach omówione zostały niektóre z trudności, z jakimi borykali się eksperci, w tym m.in. niedostatki wiedzy, potencjalne niedoskonałości stosowanych modeli i narzędzi oceny, a także niepewność wynikająca ze stopnia szczegółowości informacji o rozwiązaniach projektowych, mogąca wpływać na poziom ufności uzyskanych wyników modelowania. Należy podkreślić, że nadrzędną zasadą, jaką kierowali się eksperci w ocenie oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia na środowisko, było stosowanie zachowawczego podejścia i przyjmowanie potencjalnie najmniej korzystnych scenariuszy, co może mieć wpływ na skalę przewidywanych skutków środowiskowych. Jednak jest to podejście zgodne z „zasadą przezorności”, o której mowa w Art. 6 Ustawy POŚ [59] i która wskazuje potrzebę rozpatrywania wszelkich racjonalnych wątpliwości względem danej inwestycji „na korzyść środowiska”. Istotnym jej elementem jest także przyjęcie podstawowego założenia, że planowane Przedsięwzięcie, oceniane jest jako swego rodzaju „organizm”, na który składa się model funkcjonalny Lotniska, Węzła kolejowego wraz z powiązaniami kolejowymi oraz drogowymi i istniejącą siecią transportową, przy ocenie którego konieczne jest uwzględnienie wpływu wszystkich jego komponentów infrastrukturalnych na środowisko oraz wykrycie ich wzajemnych powiązań, a tym samym oddziaływań skumulowanych.

Przyjęte podejście metodyczne pozwala traktować Lotnisko (port lotniczy) jako obiekt, stanowiący zbiór bardzo różnych przestrzeni funkcjonalnych, z których każda z osobna i wszystkie łącznie wymagają oceny wraz z infrastrukturą drogową i kolejową. Szczegółowy opis poszczególnych przestrzeni

funkcjonalnych Przedsięwzięcia przedstawiono w rozdziałach poświęconych jego zakresowi i charakterystyce [Tom II Raportu].

Dobór metodyk modelowania i oceny oddziaływania podyktowany jest przede wszystkim wymogami obowiązujących ram prawnych, ale w znacznej mierze stanowi również wypadkową specyfiki planowanego Przedsięwzięcia oraz dostępności danych definiujących jego poszczególne składowe, a także aktualnych uwarunkowań środowiskowych. Lotnisko będzie częścią dużego węzła intermodalnego (przesiadkowego) poprzez sprzężenie tego obiektu z dworcem kolejowym, siecią linii kolejowych i siecią dróg. Holistyczne podejście do oceny oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia na środowisko zakłada jego postrzeganie jako hubu przesiadkowego wraz z towarzyszącą mu infrastrukturą, jako szeregu elementów powiązanych ze sobą w sposób techniczny i funkcjonalny, oraz składających się w jedną całość połączoną z otaczającym terenem, co wymaga wielopoziomowych i wieloaspektowych analiz.

Istotnym elementem branym pod uwagę w metodyce oceny oddziaływania jest uwzględnienie uwarunkowań operacyjnych dyktujących funkcjonalność planowanego Przedsięwzięcia jako hubu przesiadkowego, ale także mających podstawowe znaczenie dla jego potencjalnego oddziaływania na środowisko.

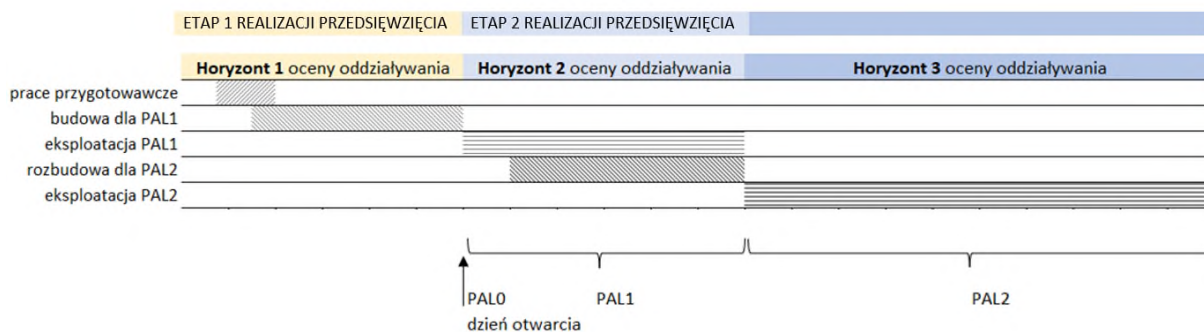
W kolejnych podrozdziałach przedstawiono horyzonty czasowe uwzględniane w ocenie oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia na środowisko, a także definicje oddziaływań i opis sposobów prezentacji wyników wykonanych analiz.

5.1.1 Horyzonty czasowe analiz

Wstępne rozpoznanie terenu planowanego Przedsięwzięcia i obszaru, na który może ono potencjalnie oddziaływać wykonano w okresie styczeń 2021 r. – kwiecień 2022 r. Wyniki analiz i badań terenowych stanowiły podstawę opisu stanu istniejącego środowiska i punkt odniesienia wykorzystywany w ocenie oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia na środowisko.

W ramach niniejszego Raportu OOŚ określono trzy horyzonty czasowe, dla których wykonane zostały analizy i obliczenia w ramach oceny oddziaływania na środowisko:

- § Horyzont 1 – prace przygotowawcze i budowa planowanego Przedsięwzięcia, co odpowiada Etapowi 1 realizacji Przedsięwzięcia;
- § Horyzont 2 – eksploatacja planowanego Przedsięwzięcia w rok po jego otwarciu, co odpowiada rozwojowi Lotniska dla PAL1 (PAL tzw. Planning Activity Level), które są bezpośrednio związane z prognozą ruchu lotniczego; (patrz: Tom II Raportu OOŚ) wraz z trwającą równolegle rozbudową do osiągnięcia maksymalnej przepustowości dwóch dróg startowych dla PAL2. Horyzont 2 odpowiada Etapowi 2 realizacji Przedsięwzięcia;
- § Horyzont 3 – eksploatacja planowanego Przedsięwzięcia przy maksymalnej przepustowości dwóch dróg startowych i terminala, co odpowiada rozwojowi Lotniska dla PAL2; budowa dwóch dróg startowych, terminala i pozostałej infrastruktury lotniskowej dla maksymalnej przepustowości jest również określana jako Faza 1 rozwoju Lotniska (dalej w Raporcie OOŚ: Faza 1).



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek I. 5-1 Schemat ideowy horyzontów czasowych dla analiz prowadzonych w ramach oceny oddziaływania na środowisko

Horyzont 1 oceny oddziaływania odnosi się do etapu prac przygotowawczych i budowy. Szacuje się, że okres trwania prac przygotowawczych oraz budowlanych będzie trwał od końca 2023 r. do końca 2028 r. W tym okresie wybudowane zostaną dwie drogi startowe i infrastruktura lotniskowa, w szczególności terminal dla obsługi ilości pasażerów przewidywanych dla PAL1. W okresie tym będzie wybudowany również Węzeł kolejowy jak i infrastruktura drogowa. Szczegółowy opis zakresu Przedsięwzięcia z podziałem na PAL1 i PAL2 wykonano w Tomie II Raportu OOŚ. Dla tego horyzontu czasowego wykonano ocenę oddziaływania dla poszczególnych elementów środowiska w podziale na etap prac przygotowawczych i etap budowy – co przedstawiono w Tomie IV Raportu OOŚ.

Horyzont 2 oceny oddziaływania odnosi się do analiz dla okresu rok po otwarciu planowanego Przedsięwzięcia, tj. zgodnie z planowanym harmonogramem 2029 r. W tym horyzoncie oceniane będą skutki eksploatacji Przedsięwzięcia w zakresie przewidzianym dla PAL1. W obrębie tego horyzontu czasowego, jednocześnie z eksploatacją Lotniska, będzie prowadzona rozbudowa terminala i pozostałej infrastruktury lotniskowej na potrzeby zapewnienia przepustowości dla PAL2. Szacuje się, że rozbudowa może być sukcesywnie prowadzona przez cały okres eksploatacji dla PAL1, tj. może rozpocząć się już w rok po otwarciu lotniska i powinna się zakończyć w 2035 r., gdy wg prognoz ruchu lotniczego potrzebna będzie przepustowość dla PAL2.

Horyzont 3 oceny oddziaływania odnosi się do analiz dla maksymalnej przepustowości dwóch dróg startowych, które będą wybudowane w ramach Fazy 1 planowanego Przedsięwzięcia. Szacuje się, że nastąpi to około roku 2044 i dla tego roku przyjęto horyzont 3 oceny.

Horyzont po roku 2044 i dalsza rozbudowa Lotniska o kolejne drogi startowe nie stanowi przedmiotu analiz niniejszego Raportu OOŚ. Jest to tzw. Faza 2 rozwoju Lotniska. Rozbudowa po 2044 r. jest na tyle odległą perspektywą z trudnymi do przewidzenia uwarunkowaniami, że ocena jej byłaby w tej chwili niemiarodajna. Poza tym okres obowiązywania decyzji środowiskowej również nie sięgałby roku 2044 r., zatem zakłada się wnioskowanie o kolejną decyzję środowiskową pokrywającą zakres rozbudowy o kolejne drogi startowe dla Fazy 2.

5.1.2 Definicje oddziaływań

Celem wypełnienia zapisów art. 66 ust. 1 pkt. 8) Ustawy OOŚ [62], co do wskazania w Raporcie OOŚ opisu przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujących oddziaływania bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio-

i długoterminowe, stałe i chwilowe na środowisko, w ramach przedstawionych poniżej definicji określono wielkości, które pozwolą na opisanie ww. znaczących oddziaływań. Oddziaływania te zdefiniowane zostały w oparciu o następujące wskaźniki:

- § Charakter oddziaływania: negatywny / pozytywny;
- § Typ oddziaływania: bezpośredni, pośredni, wtórny, skumulowany. Należy tutaj podkreślić, że w analizowanym przypadku występuje konglomerat przedsięwzięć, z których główne kwalifikowane są do kategorii mogących zawsze znacząco oddziaływać na środowisko. Z tego względu oddziaływania skumulowane oceniane będą w dwóch zakresach – wzajemnego kumulowania się oddziaływań tego samego rodzaju, pochodzących z różnych komponentów składowych planowanego Przedsięwzięcia (takie interakcje zostaną opisane w charakterystyce oddziaływań) oraz kumulowania się oddziaływań planowanego Przedsięwzięcia z innymi przedsięwzięciami zrealizowanymi, realizowanymi lub planowanymi, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach (tym oddziaływaniom skumulowanym poświęcony zostanie osobny rozdział w Tomie IV Raportu OOS);
- § Czas trwania oddziaływania: krótko, średnio i długoterminowe oraz stałe i chwilowe;
- § Stopień odwracalności oddziaływania: odwracalne / nieodwracalne;
- § Zasięg oddziaływania: lokalny, regionalny, krajowy i transgraniczny;
- § Intensywność oddziaływania: niska, średnia, wysoka, bardzo wysoka.

Dla ułatwienia przyjęto stosowanie spójnej terminologii określającej poszczególne rodzaje oddziaływań, natomiast w przypadkach szczególnych, kiedy definicja może różnić się od ogólnie przyjętej, jest ona opisana w konkretnej sekcji tematycznej.

§ Charakter oddziaływania

W ramach niniejszego opracowania przyjęto, że oddziaływanie może mieć charakter negatywny lub pozytywny (Tabela I. 5-1), co określa również kierunek tego oddziaływania. Określenie charakteru oddziaływania na dany element środowiska będzie się odbywać w ramach indywidualnej analizy przeprowadzonej dla każdego elementu środowiska w Tomie IV Raportu OOS.

Należy zauważyć, że niektóre z rodzajów oddziaływań będą mogły jednocześnie być kwalifikowane jako oddziaływania o charakterze negatywnym, jak i pozytywnym, w zależności od tego, o którym etapie życia Przedsięwzięcia jest mowa. Jakkolwiek, zaistnienie takiej sytuacji z punktu widzenia charakteru oddziaływania jest możliwe, to uwzględnienie innych aspektów (czas trwania, zasięg, typ) umożliwia dokonanie dalszego zróżnicowania charakterystyk oddziaływania dla jego pełnej oceny.

Tabela I. 5-1 Interpretacja charakteru oddziaływań

Charakter oddziaływania	Definicja
Negatywne	Oddziaływania negatywne/znacząco negatywne – wszelkie zmiany powodujące pogorszenie stanu jakości środowiska (odnoszone np. do obowiązujących standardów jakości wynikających z istniejących regulacji prawnych), zmniejszenie wartościowej różnorodności biologicznej, zachwianie równowagi w siedlisku przy-

Charakter oddziaływania	Definicja
	rodniczym lub siedlisku gatunku, pogorszenie kluczowych struktur, procesów lub (naruszenie) kluczowych funkcji, które spełnia dane siedlisko, oddziaływania szkodliwe dla zdrowia, ale również oddziaływania powodujące uciążliwość i mające wpływ na własność.
Pozytywne	Oddziaływania pozytywne/korzystne – zmiana poprawiająca jakość środowiska (np. poprzez usunięcie danego stresora lub uciążliwości dla środowiska (zlikwidowanie źródła hałasu), zwiększenie liczebności gatunku, poprawa jakości siedliska, czy trwała likwidacja stanowisk obcych gatunków inwazyjnych).

Źródło: Opracowanie własne

Ocena czy dane negatywne oddziaływanie jest znaczące w odniesieniu do konkretnego receptora/przedmiotu oceny (gatunku, siedliska, obszaru chronionego, celów środowiskowych JCWP, zdrowia ludzkiego), musi uwzględniać specyficzne cechy i warunki środowiskowe. Ten sam rodzaj negatywnego oddziaływania może dla jednego receptora nie mieć charakteru znaczącego, dla innego, z uwagi na inne cele ochrony, ale też na przykład różną powierzchnię, usytuowanie lub inne cechy – to samo negatywne oddziaływanie będzie znaczące. W każdym przypadku autorzy Raportu wskażą na elementy mające wpływ na ocenę istotności oddziaływania.

§ Typ oddziaływania

W ramach niniejszego opracowania przyjęto następujące typy oddziaływania: bezpośrednie, pośrednie, wtórne oraz skumulowane (szerzej opisane w kolejnych rozdziałach w Tomie IV), których definicje podano w tabeli poniżej (Tabela I.5-2).

Tabela I.5-2 Interpretacja typów oddziaływania

Typ oddziaływania	Definicja
Bezpośrednie	Oddziaływania bezpośrednie to: oddziaływania wynikające z bezpośredniej ingerencji fizycznej między planowanym działaniem a elementem środowiska, jak wycinka drzew, fizyczne przekształcenia powierzchni ziemi; oddziaływania wynikające z bezpośredniej interakcji pomiędzy planowanymi działaniami związanymi z realizacją planowanego Przedsięwzięcia a elementami środowiska (np. emisja zanieczyszczeń lub hałasu i ich wpływ na stan jakości powietrza atmosferycznego lub klimatu akustycznego).
Pośrednie	Oddziaływania pośrednie to oddziaływania wynikające z innych działań mających miejsce w związku z planowanym Przedsięwzięciem, jak: oddziaływania na jeden z elementów środowiska poprzez oddziaływania na drugi element lub będące konsekwencją wcześniejszych oddziaływań bezpośrednich, np.: oddziaływania wywołane zmianą środowiska spowodowaną oddziaływaniem bezpośrednim innego czynnika (np. oddziaływanie bezpośrednie).

Typ oddziaływania	Definicja
	nie na środowisko wodne poprzez np. zrzuty oczyszczonych ścieków, a pośrednie na człowieka i organizmy wodne poprzez potencjalne zwiększenie eutrofizacji); oddziaływanie nie będące bezpośrednim skutkiem realizacji planowanego Przedsięwzięcia, ale wynikające z innych działań i zdarzeń, które w wyniku tej realizacji zostały wywołane.
Wtórne	Oddziaływania wtórne to: oddziaływania wynikające z oddziaływań bezpośrednich lub pośrednich, będące skutkiem późniejszych interakcji ze środowiskiem, obejmujące potencjalne skutki zmian, jakie prawdopodobnie wystąpią w późniejszym czasie lub w innym miejscu w wyniku interakcji ze środowiskiem.
Skumulowane	Oddziaływanie skumulowane to: oddziaływania będące rezultatem nakładania się oddziaływań o tym samym charakterze, typie i w podobnym czasie i przestrzeni (zasięg oddziaływania) na te same elementy środowiska zidentyfikowane jako receptory wrażliwe na daną presję związaną z realizacją planowanego Przedsięwzięcia; oddziaływania będące rezultatem nakładania się oddziaływań o tym samym charakterze, typie oraz w podobnym czasie i przestrzeni (zasięg oddziaływania), na te same elementy środowiska pochodzące od planowanego Przedsięwzięcia oraz od przedsięwzięć realizowanych przez strony trzecie (szerzej opisane w Rozdziale 3.30 w Tomie IV).

Źródło: Opracowanie własne

§ Czas trwania oddziaływania

Określając czas trwania poszczególnych oddziaływań uwzględniono okres od momentu faktycznego przystąpienia do realizacji Przedsięwzięcia, którym jest rozpoczęcie prac przygotowawczych – 2023 r. do szacowanego okresu osiągnięcia maksymalnej przepustowości dwóch dróg startowych, czego zgodnie z prognozami można się spodziewać w 2044 r. Jest to okres w jakim przedmiotowe Przedsięwzięcie będzie realizowane i eksploatowane.

Potencjalna przyszła rozbudowa, ze względu na odległy horyzont czasowy nie stanowi przedmiotu analiz w niniejszym Raporcie. Należy jednak podkreślić, że była brana pod uwagę na wstępnym etapie wariantowania i poszukiwania właściwej dla realizacji Przedsięwzięcia lokalizacji, w ramach obszaru wskazanego w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym.

Definicje czasu trwania oddziaływania podano w poniższej tabeli (Tabela I. 5-3).

Tabela I. 5-3 Definicje czasu trwania oddziaływania

Czas trwania oddziaływania	Definicja
----------------------------	-----------

Czas trwania oddziaływania	Definicja
Chwilowe	Oddziaływania wyraźnie ograniczone w ujęciu czasowym, nieregularne i sporadyczne (np. spływ powierzchniowy zawierający dużą ilość zawiesiny – po ustaniu opadów skutki oddziaływania ustają).
Krótkotrwałe	<p>Oddziaływania mogące trwać jedynie przez ograniczony czas, których skutki ustają po zakończeniu danego działania, bądź na skutek wykorzystania środków łagodzących lub też naturalnego powrotu do stanu wyjściowego (np. wiercenia otworów studziennych na potrzeby ujęć wody).</p> <p>Założono, że oddziaływanie krótkotrwałe będzie odczuwalne nie dłużej niż jeden rok lub jeden cykl wegetacyjny po zakończeniu działania.</p>
Średniotrwałe	Oddziaływania, których skutki będą odczuwalne przez określony okres stale lub cyklicznie po zakończeniu realizacji danego działania. Ich skutki będą zminimalizowane na skutek wykorzystania środków łagodzących lub też same ustąpią wskutek naturalnego powrotu do stanu wyjściowego (np. oddziaływanie hałasu w trakcie prac budowlanych) – czas trwania oddziaływania średnioterminowego może być różny dla poszczególnych elementów środowiska, jednakże nie powinien przekroczyć 5 lat (łącznie czas trwania budowy wraz z etapem prac przygotowawczych).
Długotrwałe	Oddziaływania, których skutki są zauważalne przez długi okres, stale lub cyklicznie po zakończeniu realizacji danego działania, lub oddziaływania utrzymujące się przez cały okres eksploatacji. Przyjęto tu okres eksploatacji dla Fazy I wynoszący 16 lat (od 2028 r. do 2044 r.) + okres dalszej eksploatacji przy założeniu braku rozbudowy lotniska, gdyż niemożliwe jest sprecyzowanie, kiedy dokładnie i jak będzie realizowana rozbudowa o kolejne drogi startowe.
Stałe	Oddziaływanie o charakterze ciągłym, trwające nieprzerwanie w analizowanej perspektywie czasowej (od prac przygotowawczych do zakończenia eksploatacji). Oddziaływania występujące w trakcie realizacji planowanego Przedsięwzięcia i powodujące trwałe zmiany w dotkniętych elementach środowiska.

Źródło: Opracowanie własne

§ Stopień odwracalności

Kolejną charakterystyką oddziaływania jest odwracalność jego skutków po ustąpieniu oddziaływania. Poniżej w tabeli przedstawiono definicję dla stopni odwracalności oddziaływania (Tabela I. 5-4).

Tabela I. 5-4 Interpretacja stopnia odwracalności oddziaływania

Stopień odwracalności	Definicja
-----------------------	-----------

Stopień odwracalności	Definicja
Odwracalne	Oddziaływanie, którego skutki przestają być zauważalne (mieralne) po zaprzestaniu działań związanych z planowanym Przedsięwzięciem (np. oddziaływanie związane z wystąpieniem leja depresji – po zakończeniu pompowania wody lej depresji przestanie istnieć).
Nieodwracalne	Oddziaływanie, którego skutki nie ustąpią po zaprzestaniu działania związanego z planowanym Przedsięwzięciem, zasoby środowiska nie powracają do stanu wyjściowego. Oddziaływań takich nie można odwrócić przez wdrożenie środków zapobiegawczych.

Źródło: Opracowanie własne

§ Zasięg oddziaływań

Niezwykle istotną cechą oddziaływania jest jego zasięg. W przypadku analizowanego Przedsięwzięcia prognozuje się, że największy zasięg obszarowy będzie miało oddziaływanie związane z ponadnormalnym oddziaływaniem hałasu. W związku z tym, przy definiowaniu zasięgu oddziaływania brano pod uwagę obszary, na których to oddziaływanie może wystąpić. Na potrzeby niniejszego Raportu OOŚ przyjęto, cztery poziomy skali przestrzennego zasięgu oddziaływań – lokalny, regionalny, krajowy i transgraniczny (Tabela I. 5-5).

Tabela I. 5-5 Interpretacja zasięgu (skali) oddziaływania

Zasięg oddziaływania	Definicja
Lokalne	Oddziaływaniami o zasięgu lokalnym będą oddziaływania, które wystąpią na obszarze realizacji planowanego Przedsięwzięcia, a także w sąsiedztwie tego obszaru – z ograniczeniem do granicy gminy, na obszarze której wystąpi oddziaływanie.
Regionalne	Oddziaływanie o zasięgu regionalnym będzie to oddziaływanie większe obszarowo od lokalnego (wychodzące poza obszar gmin w ramach, których realizowane jest Przedsięwzięcie) mieszczące się w obszarze województw: mazowieckiego oraz łódzkiego.
Krajowe	Za oddziaływania o zasięgu krajowym przyjęto oddziaływania, które potencjalnie wystąpią w odległości większej niż zasięg obszarowy dwóch ww. województw wraz z obszarem realizacji planowanego Przedsięwzięcia, ale nieprzekraczające granic Polski.
Transgraniczne (międzynarodowe)	Oddziaływania, których skutki odczuwalne mogą być poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Źródło: Opracowanie własne

§ Intensywność oddziaływań

Intensywność oddziaływania jest zmienną, która często wymaga oceny eksperckiej, gdyż określenie ilościowe zakresu zmian nie zawsze jest możliwe do oszacowania. W ramach niniejszego Raportu OOS przyjęto intensywność oddziaływania w czterostopniowej skali: niska, średnia, wysoka i bardzo wysoka. Poniżej w tabeli określono definicje dla każdej zmiennej (Tabela I. 5-6).

Tabela I. 5-6 Interpretacja intensywności oddziaływania

Intensywność oddziaływania	Definicja
Niska	Oddziaływanie na progu wykrywalności, wystąpi niewielki wpływ na strukturę lub funkcję zasobu/ elementu środowiska w obszarze objętym oddziaływaniem.
Średnia	Oddziaływanie wpływające w sposób zauważalny na funkcjonowanie danego elementu środowiska (np. czynna reakcja unikania zauważalna u osobników poszczególnych gatunków, zmiana statusu grupy społecznej), ale nie mające wpływu na jego strukturę/parametry funkcjonowania danego elementu.
Wysoka	Oddziaływanie wpływające w sposób znaczący na funkcjonowanie danego elementu środowiska (np. czasowa utrata słuchu, długotrwała zmiana statusu grupy społecznej), mające wpływ na jego strukturę/parametry funkcjonowania.
Bardzo wysoka	Oddziaływanie powodujące całkowitą zmianę w funkcjonowaniu danego elementu środowiska, widoczną zmianę struktury/parametrów funkcjonowania (np. uszkodzenie funkcji życiowych, permanentne/ międzypokoleniowe zmiany statusu grupy społecznej).

Źródło: Opracowanie własne

Należy podkreślić, że powyżej prezentowane definicje mają charakter ogólny, natomiast w przypadkach szczególnych, w których eksperci wykorzystali odmienne podejście, każdorazowo zostało to opisane wraz z uzasadnieniem w rozdziałach w ramach Tomu IV.

5.1.3 Sposób prezentacji oceny oddziaływania na środowisko

W związku z tym, że ocena oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia względem poszczególnych elementów środowiska wykonana została przy użyciu różnych metod oceny (na podstawie przeprowadzonych badań i analiz, wykonanych obliczeń i modelowania matematycznego, czy też wykonanych ocen eksperckich), postanowiono zastosować ujednoliconą metodykę prezentacji uzyskanych wyników.

Na przedmiotową metodykę prezentacji wyników oceny oddziaływania składa się 5 kroków oceny:

Krok 1: Identyfikacja kluczowych działań związanych z realizacją planowanego Przedsięwzięcia (Lotnisko, Węzeł kolejowy, Drogi oraz przełożenie linii elektroenergetycznych i rowu), które mogą powodować oddziaływania na poszczególnych etapach (etap prac przygotowawczych, etap budowy, etap eksploatacji, etap likwidacji), w rozpatrywanych wariantach. Ale również identyfikacja źródeł oddzia-

tywać w przypadku niepodjęcia realizacji Przedsięwzięcia, na potrzeby oceny skutków takiego scenariusza.

Krok 2: Identyfikacja kluczowych oddziaływań dla każdego z etapów – realizacji (prace przygotowawcze i budowa), eksploatacji i likwidacji planowanego Przedsięwzięcia – tzw. stresorów i przypisanie ich do poszczególnych elementów środowiska – tzw. receptorów.

Krok 3: Wrażliwość środowiska jako zróżnicowana zdolność reakcji środowiska na oddziaływanie czynnika presyjnego – stresora (ingerencja fizyczna, emisje substancji i energii, zrzuty ścieków i pobory wód, zdarzenia, incydenty, katastrofy, itp.).

Krok 4: Określenie wielkości oddziaływania (charakterystyki oddziaływań) przy wykorzystaniu poniższych kategorii:

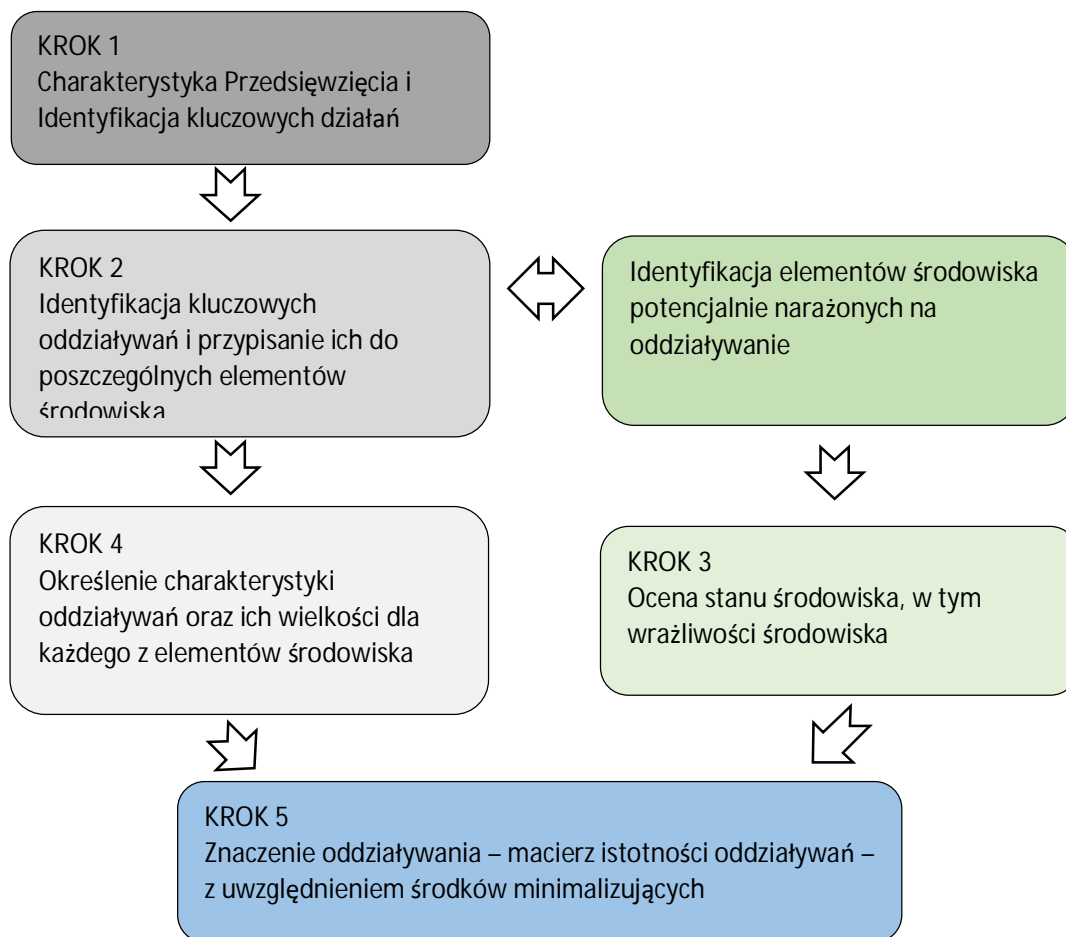
- § Charakter oddziaływania: negatywny / pozytywny;
- § Typ oddziaływania: bezpośredni, pośredni, wtórny, skumulowany (z tym, że oddziaływanie skumulowane będzie omówione jako osobny rozdział);
- § Czas trwania oddziaływania: krótko, średnio i długotrwałe oraz stałe i chwilowe;
- § Stopień odwracalności oddziaływania: odwracalne / nieodwracalne;
- § Zasięg oddziaływania: lokalny, regionalny, krajowy i transgraniczny;
- § Intensywność oddziaływania: niska, średnia, wysoka i bardzo wysoka.

W ramach Kroku 4, określana jest wielkości oddziaływań dla każdego z elementów środowiska, na podstawie analizy czasu trwania oddziaływania, zasięgu oddziaływania oraz intensywności oddziaływania.

Krok 5: Znaczenie oddziaływania = istotność oddziaływania.

Jako ostateczny wynik przeprowadzonej oceny zgodnie ze wskazaną metodyką sposobu prezentacji uzyskano znaczenie danego oddziaływania dla poszczególnych elementów środowiska, jako wypadkowa wielkości oddziaływania i wrażliwości środowiska. Uwzględnione tu zostaną środki minimalizujące oddziaływanie i oszacowana zostanie skuteczność tych środków w kontekście zniwelowania oddziaływania.

Następnym krokiem, który został przeprowadzony, było wykorzystanie wyników przedmiotowej oceny przeprowadzonej z wykorzystaniem podanej metodyki w analizie wielokryterialnej analizowanych wariantów, celem wskazania wariantu najkorzystniejszego dla środowiska. Należy wskazać, iż w ramach analizy każdego z elementów środowiska została przeprowadzona niezależna, a przede wszystkim holistyczna ocena oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia na ten element, a prezentowana tu metodyka ma na celu jedynie ustandaryzowanie procesu oceny i porównywanie między sobą wariantów planowanego Przedsięwzięcia.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek I. 5-2 Schemat zależności między poszczególnymi krokami procesu oceny oddziaływania na środowisko

5.1.3.1 Krok 1: Identyfikacja kluczowych działań powstających w wyniku realizacji planowanego Przedsięwzięcia, a także w przypadku niepodejmowania Przedsięwzięcia

Krok 1 wskazuje kluczowe działania w ramach planowanego Przedsięwzięcia, jakie będą źródłem oddziaływań na środowisko.

Kluczowe działania związane z realizacją planowanego Przedsięwzięcia, wynikają wprost z opisu przedstawionego w Tomie II *Opis Przedsięwzięcia*. W celu zapewnienia jednolitej interpretacji zakresu Przedsięwzięcia i jego funkcjonowania przez interdyscyplinarny zespół autorów Raportu OOŚ, kluczowe działania zostały zebrane w tabelę i przedstawione z podziałem na poszczególne etapy planowanego Przedsięwzięcia w Załączniku do Tomu IV.

Działania w ramach realizacji planowanego Przedsięwzięcia wskazane są indywidualnie dla każdego z etapów, a także dla każdego z rozpatrywanych Wariantów.

5.1.3.2 Krok 2: Identyfikacja kluczowych oddziaływań

Zidentyfikowane w związku z realizacją planowanego Przedsięwzięcia kluczowe działania, przedstawione w ramach Kroku 1 stanowiły podstawę dla wyznaczenia zestawu kluczowych oddziaływań wynikających z tych działań na poszczególne elementy środowiska.

Rodzaje oddziaływań dla kluczowych działań przedstawiono w ramach Kroku 2 indywidualnie dla każdego wariantu z podziałem na etapy planowanego Przedsięwzięcia oraz jego główne elementy i wydzielone w ramach nich obszary funkcjonalne. Ponadto, w ramach Kroku 2 dla rodzajów oddziaływań wykonano identyfikację elementów środowiska (elementy te zidentyfikowano równolegle w Kroku 3), które będą poddane oddziaływaniom.

5.1.3.3 Krok 3: Wrażliwość środowiska

W niniejszej metodyce oceny oddziaływania, w celu przeprowadzenia oceny wrażliwości poszczególnych elementów środowiska na zmianę (oddziaływanie), przypisano im poziom wrażliwości: niski, średni lub wysoki.

Do skwantyfikowania wrażliwości przyjęto takie kryteria jak: liczebność i częstość występowania, różnorodność, pełniona funkcja, a zatem znaczenie elementu w ekosystemie (dla elementów biologicznych np. status ochrony), naturalność, zdolność przystosowania się, podatność/opór na zmiany. W poniższych tabelach przedstawiono definicje poziomów wrażliwości, oddzielnie dla elementów środowiska biotycznego, abiotycznego oraz dla ludzi (człowiek, społeczność).

Tabela I.5-7 Poziomy wrażliwości – środowisko biotyczne

Poziom wrażliwości	Definicja
Niski	Element biotyczny (gatunek, biocenoza, typ siedliska przyrodniczego), który nie jest rzadki, nie został wymieniony na żadnej liście zagrożonych, rzadkich, endemicznych gatunków np. czerwona księga / lista gatunków zagrożonych w Polsce, bądź międzynarodowa lista zagrożonych gatunków IUCN. Element biotyczny, który jest pospolity lub licznie występujący, nie ma szczególnego znaczenia dla ekosystemu (np. jako konsument, czy destruent) lub taki, który jest istotny, ale jednocześnie niepodatny na oddziaływania planowanego Przedsięwzięcia, którego zasób szybko powróci do stanu wyjściowego po ustąpieniu oddziaływania.
Średni	Element biotyczny, który może być wymieniony na listach zagrożonych, rzadkich gatunków np.: czerwona lista gatunków zagrożonych w Polsce, bądź międzynarodowa lista zagrożonych gatunków IUCN, jednak nie znajduje się w kategoriach wysokiego zagrożenia czyt. VU, NT, CR. Element biotyczny pospolity (w skali kraju i/lub Europy), ale rzadki np. w obszarze planowanego Przedsięwzięcia czy w regionie, a jego obecność ma znaczenie dla funkcjonowania ekosystemu. Gatunek może być podatny na oddziaływania ze strony planowanego Przedsięwzięcia, ale jego zasób może powrócić do stanu wyjściowego po ustąpieniu oddziaływania.

Poziom wrażliwości	Definicja
Wysoki	Element biotyczny objęty ochroną krajową oraz międzynarodową, tj. szczególną ochroną na mocy prawa UE/państw nadbałtyckich i/lub konwencji międzynarodowych, wymieniony przez IUCN jako rzadki, bliski zagrożenia lub zagrożony (VU, NT, CR), ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania ekosystemu. Gatunek bardzo podatny na oddziaływanie ze strony planowanego Przedsięwzięcia, a jego zasób nie będzie w stanie powrócić do stanu wyjściowego po ustąpieniu oddziaływania.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela I.5-8 Poziomy wrażliwości – środowisko abiotyczne

Poziom wrażliwości	Definicja
Niski	Element środowiska abiotycznego, który wykazuje odporność na oddziaływanie w ramach planowanego Przedsięwzięcia, natomiast po ustąpieniu oddziaływań w sposób naturalny i w krótkim okresie (np. kilka – kilkanaście miesięcy) jest w stanie powrócić do stanu sprzed oddziaływania.
Średni	Element środowiska abiotycznego podatny na zmiany wynikające z oddziaływań w ramach planowanego Przedsięwzięcia, ale dzięki odpowiednim działaniom można go przywrócić do stanu wyjściowego po ustąpieniu oddziaływania lub po pewnym czasie (kilka lat / kilka sezonów wegetacyjnych) może powrócić do niego w sposób naturalny.
Wysoki	Element środowiska abiotycznego, który nie jest odporny na zmiany wynikające z oddziaływań powstałych w ramach planowanego Przedsięwzięcia, i którego nie można przywrócić do stanu sprzed oddziaływania.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela I.5-9 Poziom wrażliwości – człowiek

Poziom wrażliwości	Definicja
Niski	<p>Niska wrażliwość w poszczególnych aspektach funkcjonowania człowieka i społeczeństwa na zmiany i oddziaływanie, oraz średnia lub wysoka zdolność czynników, sektorów, obszarów do reagowania, radzenia sobie ze zmianami i adaptacji do zmian.</p> <p>Efektem łącznym zmian oraz oddziaływań i małej wrażliwości będzie niskie ryzyko szkód społecznych i/lub społeczno-gospodarczych. Komponenty środowiska społecznego oraz społeczno-gospodarczego o niskim znaczeniu wartości społecznej, kulturowej lub gospodarczej w obszarze realizacji planowanego Przedsięwzięcia i regionie.</p>

Poziom wrażliwości	Definicja
Średni	Umiarkowana podatność czynników, sektorów, obszarów społecznych oraz społeczno-gospodarczych na zmiany i oddziaływania, oraz średnia lub wysoka zdolność czynników, sektorów, obszarów do reagowania, radzenia sobie ze zmianami i adaptacji do zmian. Efektem łącznym zmian oraz oddziaływań i średniej wrażliwości będzie średnie ryzyko szkód społecznych i/lub społeczno-gospodarczych. Komponenty środowiska społecznego oraz społeczno-gospodarczego nie mające dużego znaczenia pod względem wartości społecznej, kulturowej lub gospodarczej w obszarze realizacji planowanego Przedsięwzięcia, ale mające znaczenie w odniesieniu do czynników, sektorów, obszarów społecznych, kulturowych, gospodarczych na terenie regionu.
Wysoki	Wysoka podatność czynników, sektorów, obszarów społecznych oraz społeczno-gospodarczych na zmiany i oddziaływania, oraz średnia lub niska zdolność czynników, sektorów, obszarów do reagowania, radzenia sobie ze zmianami i adaptacji do zmian. Efektem łącznym zmian oraz oddziaływań i dużej wrażliwości będzie wysokie ryzyko szkód społecznych i/lub społeczno-gospodarczych. Komponenty środowiska społecznego oraz społeczno-gospodarczego mające duże znaczenie dla społeczeństwa, kultury oraz gospodarki, o dużej wartości społecznej, kulturowej lub gospodarczej na obszarze realizacji planowanego Przedsięwzięcia, regionie lub kraju.

Źródło: Opracowanie własne

Ocena wrażliwości dokonana została na podstawie wiedzy o istniejącym stanie środowiska. Ocena ta wykonana została dla każdego z elementów środowiska przez ekspertów środowiskowych w ramach Tomu III w podsumowaniach do każdego z podrozdziałów. Analizy te pozwoliły na wskazanie elementów środowiska o największym stopniu wrażliwości, a następnie posłużyły do opracowania katalogu działań monitorujących, zapobiegawczych, minimalizujących czy naprawczych.

5.1.3.4 Krok 4: Wielkość oddziaływania

Celem określenia wielkości oddziaływania wykorzystano charakterystyki oddziaływań w przedstawionym poniżej zakresie:

- § Charakter oddziaływania: negatywny / pozytywny;
- § Typ oddziaływania: bezpośredni, pośredni, wtórny, skumulowany (z tym, że oddziaływanie skumulowane będzie omówione jako osobny rozdział);
- § Czas trwania oddziaływania: krótko, średnio i długoterminowe oraz stałe i chwilowe;
- § Stopień odwracalności oddziaływania: odwracalne / nieodwracalne;
- § Zasięg oddziaływania: lokalny, regionalny, krajowy i transgraniczny;

§ Intensywność oddziaływania: niska, średnia, duża, bardzo duża.

Wielkość oddziaływania została tu zdefiniowana jako funkcja czasu trwania, intensywności oraz zasięgu oddziaływania. Ze względu na brak wpływu na wartość wielkości oddziaływania, charakter i typ oddziaływania nie zostały uwzględniane, ponieważ nie opisują wielkości oddziaływania, a definiują jedynie jego kierunek, rodzaj i typ. Ponadto, ze względu na powiązanie odwracalności oddziaływania z atrybutem jego czasu trwania również nie było zasadnym metodycznie uwzględnienie go w ramach określenia wielkości oddziaływania, ze względu na konieczność uniknięcia dublowania parametru czasu.

W ramach niniejszego Raportu OOŚ przyjęto wielkość oddziaływania w trzystopniowej skali, tj. o wielkości niskiej, średniej lub wysokiej. Szczegółowe wyjaśnienie przyjętych podstaw oceny przedstawiono w tabeli poniżej.

W ramach Kroku 4 określono wielkość potencjalnego oddziaływania dla każdego z kluczowych oddziaływań wywieranych na dany element środowiska. Ustalenia wielkości oddziaływania na dany element środowiska dokonał zespół ekspertów w danej dziedzinie pod nadzorem eksperta odpowiedzialnego za wykonanie oceny oddziaływania w ramach danego elementu. Celem ustandaryzowania tego procesu stworzono matryce definiujące wielkość oddziaływania w skali niska / średnia / wysoka. Matryce definiujące wielkość oddziaływania stworzono oddzielnie dla środowiska biotycznego, abiotycznego oraz ludzi – definicje te przedstawiono w tabelach poniżej.

Tabela I. 5-10 Wielkość oddziaływań – środowisko biotyczne

Wielkość oddziaływania	Definicja
Mała	Oddziaływanie na siedlisko przyrodnicze / gatunek lub grupę gatunków, krótkotrwale wpływające na konkretny płat / konkretną populację lub zespół populacji występujących na obszarze realizacji planowanego Przedsięwzięcia lub w buforze od granicy obszaru realizacji planowanego Przedsięwzięcia (definiowanym w sposób odpowiedni do receptora), ale nie wpływające na inne poziomy troficzne lub samą populację. Ze względu na ogromne zróżnicowanie elementów przyrody ożywionej, jakie podlegają ocenie przyjęcie stałego buforu nie byłoby właściwe ze względów metodycznych.
Umiarkowana	Oddziaływanie na gatunek, wpływające na część populacji, mogące powodować zmiany liczebności i/lub zmniejszenie zakresu występowania w jednym lub więcej pokoleniach, niezagrażające jednak długotrwałej integralności takiej populacji, czy też każdej innej populacji zależnej od niej. Ważna jest także wielkość i skumulowany charakter następstw oddziaływania.
Duża	Oddziaływanie na gatunek, wpływające na całą populację lub gatunek w stopniu wystarczającym, aby spowodować spadek liczebności i/lub zmianę w rozmieszczeniu, po której naturalny przyrost populacji (reprodukcja, migracja z obszarów niedotkniętych oddziaływaniem), nie umożliwiłby

Wielkość oddziaływania	Definicja
Mała	Oddziaływanie na siedlisko przyrodnicze / gatunek lub grupę gatunków, krótkotrwale wpływające na konkretny płat / konkretną populację lub zespół populacji występujących na obszarze realizacji planowanego Przedsięwzięcia lub w buforze od granicy obszaru realizacji planowanego Przedsięwzięcia (definiowanym w sposób odpowiedni do receptora), ale nie wpływające na inne poziomy troficzne lub samą populację. Ze względu na ogromne zróżnicowanie elementów przyrody ożywionej, jakie podlegają ocenie przyjęcie stałego buforu nie byłoby właściwe ze względów metodycznych.
	danej populacji lub gatunkowi, bądź jakiegokolwiek zależnej od nich populacji lub gatunkowi powrotu do pierwotnego stanu po kilku pokoleniach lub też powrót do stanu pierwotnego jest w ogóle niemożliwy.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela I.5-11 Wielkość oddziaływań – środowisko abiotyczne

Wielkość oddziaływania	Definicja
Mała	Krótkoterminowe oddziaływanie na abiotyczne elementy środowiska, które występuje w skali lokalnej i jest wykrywalne powyżej poziomu naturalnej zmienności, lecz nie powodujące trwałych zmian. Oddziaływanie nie zagraża ani nie poprawia warunków środowiskowych, nie wymaga konieczności zastosowania określonego środka zapobiegawczego czy łagodzącego (minimalizacji). Po ustaniu oddziaływania środowisko samoczynnie powróci do stanu sprzed oddziaływania w krótkim czasie.
Umiarkowana	Oddziaływanie średnioterminowo mogące zagrażać warunkom środowiskowym elementów abiotycznych, prowadząc do potencjalnie negatywnych skutków. Dla oddziaływań może wystąpić konieczność zastosowania określonego środka zapobiegawczego czy łagodzącego (minimalizacji), pozwalającego istotnie zredukować lub wyeliminować dany skutek oddziaływania lub zmianę, która nastąpi w jego wyniku. Oddziaływanie nie zagraża długotrwałej integralności zasobów abiotycznych ani żadnych innych zależnych od nich przedmiotów oddziaływania/procesów. W odniesieniu do kierunku pozytywnego oddziaływania, może ono pozytywnie wpływać na integralność zasobów abiotycznych.
Duża	Oddziaływanie w sposób istotny zagraża warunkom środowiskowym elementów abiotycznych, prowadząc do negatywnych skutków, dla których niemożliwe jest zastosowanie określonego środka zapobiegawczego czy łagodzącego (minimalizacji), pozwalającego zmniejszyć lub wyeliminować dany skutek oddziaływania lub zmianę, która nastąpi w

Wielkość oddziaływania	Definicja
	jego wyniku. Konieczne może być także zastosowanie środków kompensacyjnych pozwalających na odtworzenie części utraconych zasobów środowiska abiotycznego. Oddziaływanie na elementy abiotyczne, odczuwalne w skali regionalnej lub większej, nieodwracalne i przekraczające przyjęte limity oraz standardy środowiskowe. Zmiana może wpłynąć trwale na charakter zasobów abiotycznych lub też innych, zależnych od nich przedmiotów oddziaływania/procesów. W odniesieniu do kierunku pozytywnego, zmiany mogą mieć charakter istotny i w sposób długotrwały oddziaływać pozytywnie na dany element środowiska, również w skali ponadlokalnej.

Źródło: Opracowanie własne

Tabela I.5-12 Wielkość oddziaływań – człowiek

Wielkość oddziaływania	Definicja
Mała	Oddziaływanie nie zagraża zdrowiu lub jakości życia ludzi, ani nie powoduje polepszenia jakości życia – nie wymaga konieczności zastosowania określonego środka zapobiegawczego czy łagodzącego. Nie istnieje lub istnieje bardzo niskie prawdopodobieństwo braku akceptacji negatywnego oddziaływania ze strony społeczeństwa. Skutek oddziaływania lub zmiana znacznie poniżej dopuszczalnego poziomu, normy lub wytycznych. Oddziaływanie krótkotrwałe nie powodujące sytuacji, w której miałyby miejsce zjawisko występowania znacznych i długotrwałych szkód, czy też poprawy w odniesieniu do społeczeństwa, jak i zasobów społeczno-gospodarczych.
Umiarkowana	Oddziaływanie średnioterminowo mogące zagrażać zdrowiu lub jakości życia ludzi, oraz mogące prowadzić do negatywnych skutków w momencie, gdy oddziaływanie będzie miało kierunek negatywny. Ponadto, może wystąpić konieczność zastosowania określonego środka zapobiegawczego czy łagodzącego do zminimalizowania lub wyeliminowania oddziaływania. Istnieje prawdopodobieństwo sprzeciwu ze strony społeczeństwa na skutki oddziaływania. Skutki oddziaływania lub zmiany, które nastąpiły, mogą prowadzić do przekroczenia dopuszczalnego poziomu normy lub wytycznych. Oddziaływanie, które może spowodować długotrwałą zmianę statusu, nie zagraża jednak ogólnej stabilności grup, społeczności, ani zasobów społeczno-gospodarczych. W przypadku kierunku pozytywnego oddziaływanie mogące wpłynąć pozytywnie na jakość i zdrowie ludzi. Zmiany pozytywne mogą być pozytywnie wpływać na daną grupę mieszkańców bądź ogół społeczeństwa.
Duża	Oddziaływanie w sposób istotny zagraża zdrowiu lub jakości życia ludzi, prowadząc do negatywnych skutków, dla których konieczne jest zasto-

Wielkość oddziaływania	Definicja
	sowanie określonego środka zapobiegawczego czy łagodzącego, pozwalającego zmniejszyć dany skutek oddziaływania lub zmianę, która nastąpi w jego wyniku. Istnieje wysokie ryzyko sprzeciwu ze strony społeczeństwa na skutki oddziaływania. Skutki oddziaływania lub zmiany, które nastąpiły, prowadzą do znacznego przekroczenia dopuszczalnego poziomu normy lub wytycznych. Oddziaływanie, którego wielkość jest wystarczająca, aby spowodować długotrwałe, bądź permanentne zmiany. W przypadku kierunku pozytywnego oddziaływanie mogące wpłynąć znacząco na poprawę jakości i zdrowia życia ludzi, powodujące długotrwałe, bądź permanentne pozytywne zmiany dla społeczeństwa

Źródło: Opracowanie własne

W celu oceny wielkości oddziaływania stworzono macierz wielkości oceny oddziaływania, która wiąże czas trwania, intensywność oraz zasięg oddziaływania ze skalą wielkości oddziaływania: mała / umiarkowana / duża (Tabela I.5-13) Jak już wyżej wskazano, macierz nie uwzględnia charakteru oraz typu oddziaływania, a także odwracalności oddziaływania. Przykładowo, aby określić wielkość oddziaływania na dany element środowiska należy określić zasięg tego oddziaływania, jego czas trwania oraz intensywność. Po określeniu tych wielkości należy znaleźć w tabeli poniżej wiersz, który odzwierciedli uzyskany wynik, a następnie przypisze ten wynik do wielkości oddziaływania.

Tabela I.5-13 Macierz wielkości oceny oddziaływania

Wielkość oddziaływania	Zasięg oddziaływania	Czas trwania oddziaływania	Intensywność oddziaływania
Mała	Lokalny	Chwilowe	Niska
	Lokalny	Chwilowe	Średnia
	Lokalny	Chwilowe	Wysoka
	Lokalny	Chwilowe	Bardzo wysoka
	Lokalny	Krótkotrwałe	Niska
	Lokalny	Krótkotrwałe	Średnia
	Lokalny	Krótkotrwałe	Wysoka
	Lokalny	Krótkotrwałe	Bardzo wysoka
	Lokalny	Średniotrwałe	Niska
	Lokalny	Średniotrwałe	Średnia

Wielkość oddziaływania	Zasięg oddziaływania	Czas trwania oddziaływania	Intensywność oddziaływania
	Lokalny	Średniotrwale	Wysoka
	Lokalny	Długotrwale	Niska
	Lokalny	Stałe	Niska
	Regionalny	Chwilowe	Niska
	Regionalny	Chwilowe	Średnia
	Regionalny	Chwilowe	Wysoka
	Regionalny	Chwilowe	Bardzo wysoka
	Regionalny	Krótkotrwale	Niska
	Regionalny	Krótkotrwale	Średnia
	Regionalny	Krótkotrwale	Wysoka
	Regionalny	Średniotrwale	Niska
	Regionalny	Średniotrwale	Średnia
	Regionalny	Długotrwale	Niska
	Krajowy	Chwilowe	Niska
	Krajowy	Chwilowe	Średnia
	Krajowy	Chwilowe	Wysoka
	Krajowy	Krótkotrwale	Niska
	Krajowy	Krótkotrwale	Średnia
	Krajowy	Średniotrwale	Niska
Umiarkowana	Lokalny	Średniotrwale	Bardzo wysoka
	Lokalny	Długotrwale	Średnia
	Lokalny	Długotrwale	Wysoka

Wielkość oddziaływania	Zasięg oddziaływania	Czas trwania oddziaływania	Intensywność oddziaływania
	Lokalny	Długotrwałe	Bardzo wysoka
	Lokalny	Stałe	Średnia
	Lokalny	Stałe	Wysoka
	Lokalny	Stałe	Bardzo wysoka
	Regionalny	Krótkotrwałe	Bardzo wysoka
	Regionalny	Średniotrwałe	Wysoka
	Regionalny	Średniotrwałe	Bardzo wysoka
	Regionalny	Długotrwałe	Średnia
	Regionalny	Długotrwałe	Wysoka
	Regionalny	Stałe	Niska
	Regionalny	Stałe	Średnia
	Krajowy	Chwilowe	Bardzo wysoka
	Krajowy	Krótkotrwałe	Wysoka
	Krajowy	Krótkotrwałe	Bardzo wysoka
	Krajowy	Średniotrwałe	Średnia
	Krajowy	Długotrwałe	Niska
	Krajowy	Stałe	Niska
	Międzynarodowy	Chwilowe	Niska
	Międzynarodowy	Chwilowe	Średnia
	Międzynarodowy	Chwilowe	Wysoka
	Międzynarodowy	Krótkotrwałe	Niska
	Międzynarodowy	Krótkotrwałe	Średnia

Wielkość oddziaływania	Zasięg oddziaływania	Czas trwania oddziaływania	Intensywność oddziaływania
	Międzynarodowy	Średniotrwale	Niska
Duża	Regionalna	Długoterminowa	Bardzo wysoka
	Regionalna	Stałe	Wysoka
	Regionalna	Stałe	Bardzo wysoka
	Krajowy	Średniotrwale	Wysoka
	Krajowy	Średniotrwale	Bardzo wysoka
	Krajowy	Długotrwałe	Średnia
	Krajowy	Długotrwałe	Wysoka
	Krajowy	Długotrwałe	Bardzo wysoka
	Krajowy	Stałe	Średnia
	Krajowy	Stałe	Wysoka
	Krajowy	Stałe	Bardzo wysoka
	Międzynarodowy	Chwilowe	Bardzo wysoka
	Międzynarodowy	Krótkotrwałe	Wysoka
	Międzynarodowy	Krótkotrwałe	Bardzo wysoka
	Międzynarodowy	Średniotrwale	Średnia
	Międzynarodowy	Średniotrwale	Wysoka
	Międzynarodowy	Średniotrwale	Bardzo wysoka
	Międzynarodowy	Długotrwałe	Niska
	Międzynarodowy	Długotrwałe	Średnia
	Międzynarodowy	Długotrwałe	Wysoka
	Międzynarodowy	Długotrwałe	Bardzo wysoka

Wielkość oddziaływania	Zasięg oddziaływania	Czas trwania oddziaływania	Intensywność oddziaływania
	Międzynarodowy	Stałe	Niska
	Międzynarodowy	Stałe	Średnia
	Międzynarodowy	Stałe	Wysoka
	Międzynarodowy	Stałe	Bardzo wysoka

Źródło: Opracowanie własne

W ramach każdego elementu środowiska w Tomie IV poszczególni autorzy przygotowali na końcu rozdziału w podsumowaniu tabelę wskazującą rodzaj oddziaływania z Kroku 3 wraz z poszczególnymi definicjami oddziaływania oraz wynikiem wielkości oddziaływania w ostatniej kolumnie.

5.1.3.5 Krok 5: Znaczenie oddziaływania = istotność oddziaływania

Na potrzeby przedmiotowej metodyki przyjęto, że znaczenie danego oddziaływania, to wypadkowa wrażliwości receptora (wrażliwości środowiska) i wielkości zmiany spowodowanej oddziaływaniem (wielkość oddziaływania), przy uwzględnieniu możliwości zastosowania środków minimalizujących i ich skuteczności.

Przy ocenie znaczenia oddziaływania (istotności oddziaływania) przyjęto trzystopniową skalę znaczenia oddziaływania:

- § Nieznaczące – oddziaływanie wywołuje efekt niemożliwy do zmierzenia lub możliwy do zmierzenia, ale bez widocznych konsekwencji dla środowiska;
- § Umiarkowane – oddziaływanie wywołujące znaczące skutki w środowisku, które jednak są możliwe do zminimalizowania do poziomu nieistotnego, czy to ze względu na podatność elementu środowiska na działania minimalizujące czy to ze względu na skuteczność działania w odniesieniu do tej konkretnej wielkości oddziaływania;
- § Znaczące – oddziaływanie, które ze względu na swój charakter, wielkość, czas trwania lub intensywność znacząco zmienia badany element środowiska i jest trudny lub niemożliwy do zminimalizowania.

Poniżej przedstawiono macierz znaczenia oddziaływania jako relację między wrażliwością środowiska a wielkością oddziaływania.

Tabela I.5-14 Macierz znaczenia oddziaływania

Wielkość oddziaływania/ wrażliwość oddziaływania	Mała wielkość oddziaływania	Umiarkowana wielkość oddziaływania	Duża wielkość oddziaływania
Niska wrażliwość	nieznaczące	nieznaczące	umiarkowane
Średnia wrażliwość	nieznaczące	umiarkowane	znaczące

Wielkość oddziaływania/ wrażliwość oddziaływania	Mała wielkość oddziaływania	Umiarkowana wielkość oddziaływania	Duża wielkość oddziaływania
Wysoka wrażliwość	umiarkowane	znaczące	znaczące

Źródło: Opracowanie własne

Ponadto każdemu oddziaływaniu, przypisany został:

- § kierunek oddziaływania – oddziaływanie negatywne lub pozytywne;
- § typ oddziaływania (bezpośrednie, pośrednie, wtórne, skumulowane);
- § stopień odwracalności.

Ocena oddziaływania według przedstawionej metodyki została przeprowadzona dla poszczególnych elementów środowiska, dla każdego z analizowanych Wariantów i w podziale na etapy prac przygotowawczych, budowy, eksploatacji i likwidacji planowanego Przedsięwzięcia. Wyniki oceny zostały zamieszczone w Tomie IV Raportu OOŚ.

5.2 Proces dojścia do wariantów analizowanych w ramach Raportu OOŚ

5.2.1 Wprowadzenie dotyczące sposobu wariantowania

Poszukiwanie rozwiązań wariantowych jest elementem krytycznym zarówno dla poziomu strategicznej oceny oddziaływania na środowisko planu/programu, jak i oceny oddziaływania na środowisko sporządzanej dla konkretnego przedsięwzięcia i towarzyszy wszystkim jego etapom.

Należyte rozważenie alternatyw jest kluczowe dla procedury oceny oddziaływania na środowisko i nie sprowadza się do obrony konkretnego rozwiązania projektowego, natomiast daje możliwość bezstronnej, proaktywnej analizy opcji, co w rezultacie pozwala określić optymalny sposób działania i wskazać wariant wybrany przez Inwestora do realizacji wraz z jego pełnym uzasadnieniem. Bezspornie wariantowanie w ocenie oddziaływania na środowisko odbywa się na różnych poziomach. Stwierdzenie to odnosi się nie tylko do etapowania ocen, ale również do poziomów poszukiwania alternatyw w zakresie lokalizacji, rozwiązań technologicznych bądź organizacyjnych. Wariantowanie lokalizacyjne jest istotnym i koniecznym sposobem wariantowania, jednakże należy mieć na uwadze, że i tu można mówić o różnych poziomach analiz – mogą one dotyczyć wstępnych rozważań lokalizacyjnych realizowanych na etapie analiz strategicznych oraz kolejnych przybliżeń lokalizacyjnych w kolejnych fazach koncepcyjnych aż po planowanie układu przestrzennego i lokalizacji poszczególnych składowych Przedsięwzięcia w obrębie uprzednio zatwierdzonej jego lokalizacji.

Jak wynika z orzecznictwa Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (dalej: ETS) Inwestor jest zobowiązany dostarczyć komplet informacji dotyczących wpływu na środowisko badanych wariantów, czyli wariantu przez siebie preferowanego oraz wszystkich głównych alternatyw wraz ze wskazaniem przyczyn swojego wyboru, biorąc pod uwagę co najmniej skutki środowiskowe, nawet jeśli takie rozwiązanie alternatywne zostało odrzucone na wczesnym etapie (Holohan i in., C-461/17, EU:C:2018:883, par. 63-69). Wariantowanie w Raporcie OOŚ zostało przedstawione zgodnie z se-

kwencją kolejnych realizowanych etapów planowania, którym odpowiadały kolejne poziomy oceny oddziaływania na środowisko, z odwołaniem do zasady tzw. „tieringu” inaczej stopniowania, które pozwala na niepowielanie ocen przeprowadzonych już na etapach poprzedzających, właściwych dla podejmowania decyzji kierunkowych (na etapie zatwierdzania dokumentów o wyższym stopniu ogólności).

W celu zachowania pełnej transparentności wszystkie warianty zidentyfikowane i ocenione na kluczowych etapach procesu planowania i projektowania, w tym: wstępna lokalizacja obszaru, skala projektu, lokalizacja Przedsięwzięcia a wreszcie rozwiązania projektowe przedstawione zostały w niniejszym dokumencie wraz ze wskazaniem uzasadnienia dla wykluczania bądź pozostawienia do dalszych analiz konkretnych opcji.

Z uwagi na złożoność planowanego Przedsięwzięcia pod względem infrastrukturalnym, a przede wszystkim z uwagi na fakt, że planowane Przedsięwzięcie traktowane jest jako inwestycje typu „*green field*” (z definicji realizowane w przeważającej części na terenach dotychczas słabo zurbanizowanych i bez rozbudowanej infrastruktury, rolniczych bądź leśnych) zdecydowano, iż właściwym będzie zastosowanie dwupoziomowych analiz związanych z identyfikacją rozpatrywanych wariantów Przedsięwzięcia, a co za tym idzie, przeprowadzenie dwupoziomowej oceny oddziaływania na środowisko.

W związku z tym, że całe planowane Przedsięwzięcie analizowane w ramach niniejszego Raportu OOŚ składa się z kilku głównych komponentów (poza komponentem lotniskowym jest komponent kolejowy i drogowy), które muszą być ze sobą prawidłowo połączone, aby opracować i wybrać docelowe rozwiązania konieczne było zastosowanie sekwencyjnego procesu planowania i analiz. Przedmiotem analiz w niniejszym Raporcie OOŚ jest zatem proces planistyczno-projektowy zmierzający do opracowania wariantów planowanego Przedsięwzięcia oraz proces ich ewaluacji przedstawiony na dwóch poziomach wariantowania.

Pierwszy poziom wariantowania

W procesie planistyczno-projektowym poświęcony był analizom lokalizacyjnym w obrębie lokalizacji Baranów. Analizy te ze względu na złożoność planowanego Przedsięwzięcia, a także różną elastyczność poszczególnych komponentów Przedsięwzięcia zostały przeprowadzone sekwencyjnie to znaczy:

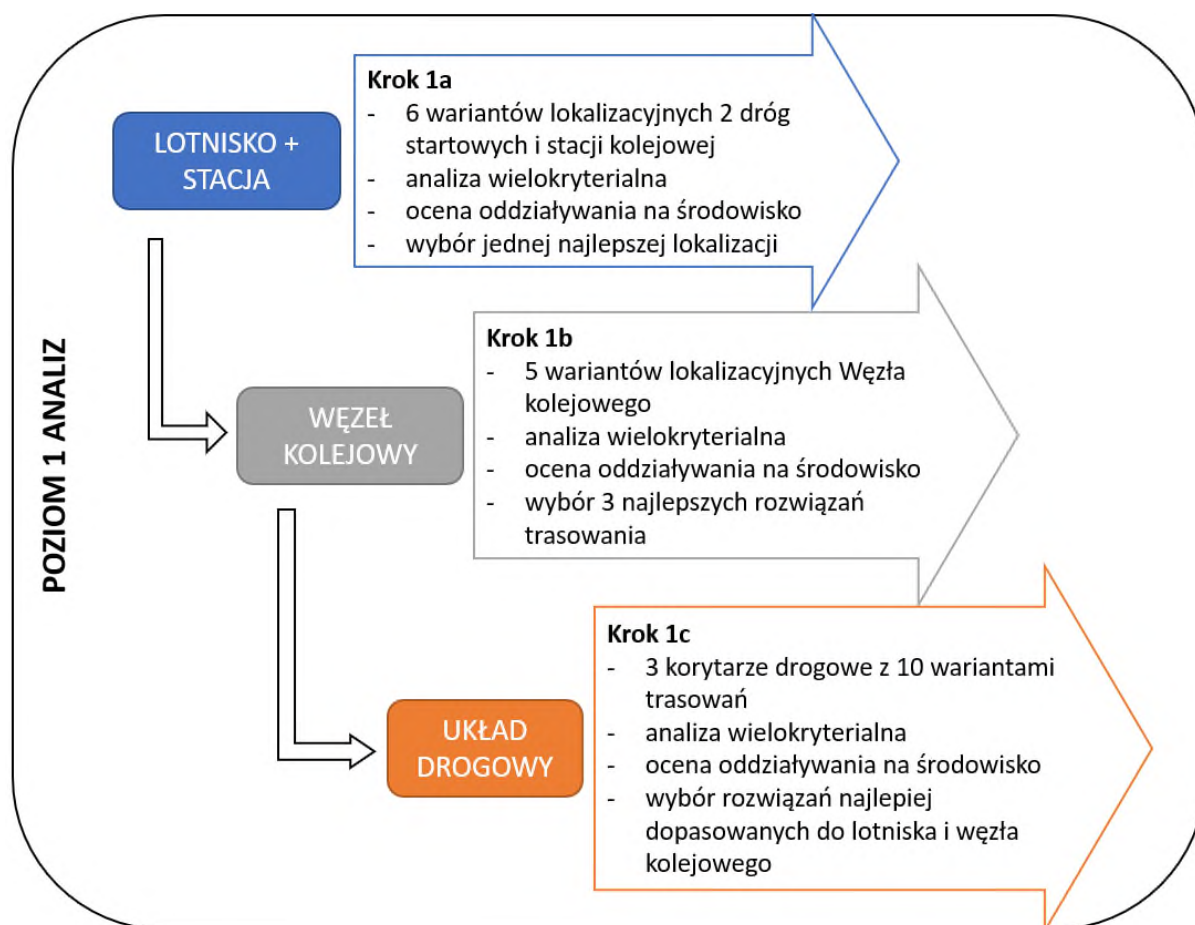
- § w pierwszej kolejności z 6 wariantów lokalizacyjnych Lotniska, wybrano jeden najbardziej korzystny;
- § do wybranego wariantu lokalizacyjnego Lotniska dopasowano 5 wariantów lokalizacyjnych Węzła Kolejowego wraz z pozostałą infrastrukturą kolejową, które również podlegają wariantowaniu lokalizacyjnemu, lecz mają stałe tzw. punkty wjazdu i wyjazdu na i z Stacji Kolejowej zlokalizowanej na obszarze Lotniska;
- § następnie do Lotniska oraz do Węzła Kolejowego dopasowano lokalizację dróg, wskazując na 3 potencjalnie najbardziej korzystne warianty lokalizacyjne;
- § a także wskazano trasy przełożenia linii elektroenergetycznych oraz rowu melioracyjnego (Dopływ spod Nowego Orszewa).

Rysunki prezentujące warianty lokalizacyjne poszczególnych komponentów Przedsięwzięcia, oceniane na pierwszym poziomie analiz, zamieszczone zostały w Tomie II Raportu OOŚ.

Wszystkie komponenty Przedsięwzięcia w ramach pierwszego poziomu analiz poddane zostały ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z zakresem art. 66 ust. 1 pkt 6 i 6a Ustawy OOŚ [62] oraz ocenie pod kątem aspektów technicznych i finansowych. Wynikiem pierwszego poziomu analiz jest wariant proponowany przez Inwestora do realizacji oraz dwa warianty alternatywne, których szczegółowy opis przedstawiono w Tomie II Raportu OOŚ.

Następnie wyniki oceny wariantów w obrębie poszczególnych komponentów Przedsięwzięcia na poziomie pierwszym zostały wykorzystane w ramach ścieżki optymalizacji planistyczno-projektowej wariantów całości Przedsięwzięcia, które zostały ponownie ocenione pod kątem oddziaływania na środowisko w ramach poziomu drugiego analiz.

Poniżej zaprezentowano schemat sekwencyjnego wariantowania w ramach poziomu pierwszego analiz. Schemat ten pokazuje w trzech krokach proces dojścia do wyboru wariantów na potrzeby przeprowadzenia analiz w ramach drugiego poziomu analiz.



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek I. 5-3 Sekwencyjny proces wariantowania lokalizacyjnego w zakresie podstawowych komponentów Przedsięwzięcia

Drugi poziom wariantowania

Odnosi się do wariantowania o charakterze techniczno-lokalizacyjnym i bezpośrednio wynika z rezultatu jaki został uzyskany w ramach pierwszego poziomu analiz. Wybrane trzy warianty Przedsięwzięcia zostały poddane ocenie oddziaływania na środowisko w zakresie przewidzianym w art. 66 ust. 1 pkt 6 i 6a Ustawy OOŚ. W ramach poziomu drugiego analiz wykonana została również analiza wielokryterialna, która pozwoliła wybrać wariant najbardziej korzystny pod względem środowiskowym.

Ze względu na proces planistyczno-projektowy, który został przedstawiony w niniejszym Raporcie OOŚ zaprezentowane poziomy analiz różnią się między sobą szczegółowością danych technicznych, lecz nie różnią się szczegółowością wewnątrz danego poziomu analiz.

Szczegółowy opis analizowanych i podlegających ocenie oddziaływania na środowisko wariantów, odwołujący się do procesu definiowania wariantów Przedsięwzięcia (proces planistyczno-projektowy) zawarto odpowiednio w rozdziałach 3.1 i 3.2 Tomu II Raportu OOŚ.

W poniższych podrozdziałach opisany został proces dojścia do wariantów jakie zostały poddane ocenie oddziaływania na środowisko, poczynwszy od wyboru lokalizacji Baranów, poprzez warianty lokalizacyjne z poziomu pierwszego, aż do analizy na poziomie drugim.

5.2.2 Wybór lokalizacji „Baranów”

Punktem wyjścia do dalszych analiz lokalizacyjnych w ramach Raportu OOŚ było Studium Lokalizacyjne dla Projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego, opracowane na zlecenie Polskiego Funduszu Rozwoju S.A. (dalej: Studium Lokalizacyjne PFR) [46]. W ramach tego Studium wskazano preferowany obszar dla lokalizacji Lotniska w zakresie przestrzennym odpowiadający potrzebom rozwojowym dla Fazy 2 (w tym przypadku dla 4 dróg startowych wraz z całą niezbędną infrastrukturą).

Poszukiwanie obszarów potencjalnej lokalizacji lotniska w ramach Studium Lokalizacyjnego PFR przeprowadzono poprzez wyznaczenie warunków brzegowych umiejscowienia portu lotniczego oraz określenie orientacyjnej powierzchni obszaru pod planowane Przedsięwzięcie. Sformułowane zostały następujące założenia do wstępnej kwalifikacji lokalizacji i sformułowania kryteriów wyboru położenia lotniska:

- § odległość do Warszawy – do 50 km i czas dojazdu max. 30 min.;
- § położenie względem głównych skupisk ludności i połączeń komunikacyjnych;
- § powierzchnia terenu lotniska - 35,67 km².

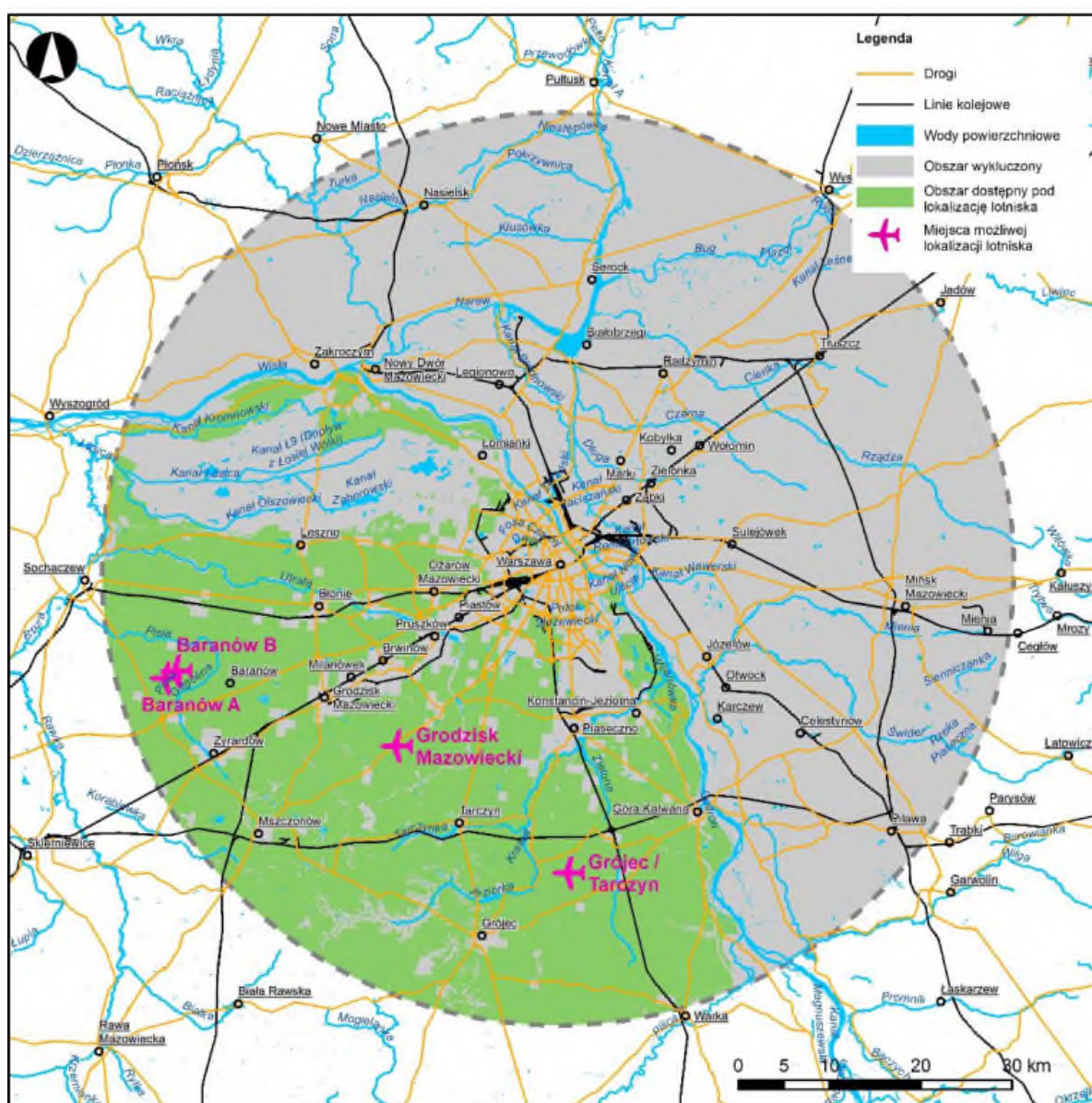
Ponadto, w ramach analiz brano pod uwagę elementy, które mogłyby wykluczyć lokalizację lotniska, takie jak:

- § wpływ na tereny chronione – ograniczenie wpływu na obszary wrażliwe środowiskowo;
- § warunki topograficzne – teren o odpowiednim ukształtowaniu i rzeźbie, w celu ograniczania robót ziemnych i ewentualnych przeszkód lotniczych;
- § gęstość zaludnienia – ograniczenie przesiedleń i wpływu związanego z oddziaływaniem hałasu na mieszkańców poza granicami portu lotniczego;
- § ograniczenia przestrzeni powietrznej – zapewnienie możliwości ruchu samolotów bez ograniczeń nakładanych przez innych użytkowników przestrzeni powietrznej (np. inne lotniska).

Przeprowadzenie szczegółowej analizy wielokryterialnej wymagało określenia lokalizacji lotniska oraz orientacji dróg startowych, biorąc pod uwagę takie czynniki jak: możliwy zakres obrotu osi dróg startowych wynikający z warunków meteorologicznych, wielkość populacji zamieszkującej na terenie planowanego lotniska, wielkość populacji zamieszkującą strefę Obszaru Ograniczonego Użytkowania (dalej: OOU), wielkość populacji zamieszkującej w miejscowościach zlokalizowanych pod ścieżkami podejścia oraz brak potencjalnych przeszkód terenowych.

Na podstawie wyżej wymienionych kryteriów oraz wykluczeń w ramach Studium Lokalizacyjnego PFR wybrane zostały cztery potencjalne lokalizacje, spełniające te wymagania (Rysunek I. 5-4), tj.:

- § dwa podwarianty w lokalizacji Baranów;
- § lokalizacja Grodzisk Mazowiecki;
- § lokalizacja Grójec/Tarczyn.



Źródło: Studium Lokalizacyjne dla Projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego, opracowane na zlecenie Polskiego Funduszu Rozwoju S.A. [46]

Rysunek I. 5-4 Mapa potencjalnych lokalizacji CPK wyróżnionych w Studium Lokalizacyjnym

W celu wyboru najlepszej lokalizacji przyszłego Lotniska w ramach Studium Lokalizacyjnego PRF wykonano analizę wielokryterialną w ramach której przyjęto parametry do oceny wariantów o różnym stopniu istotności z punktu widzenia realizacji inwestycji. Parametry te zostały zgrupowane w kryteria ekonomiczne, społeczne i środowiskowe.

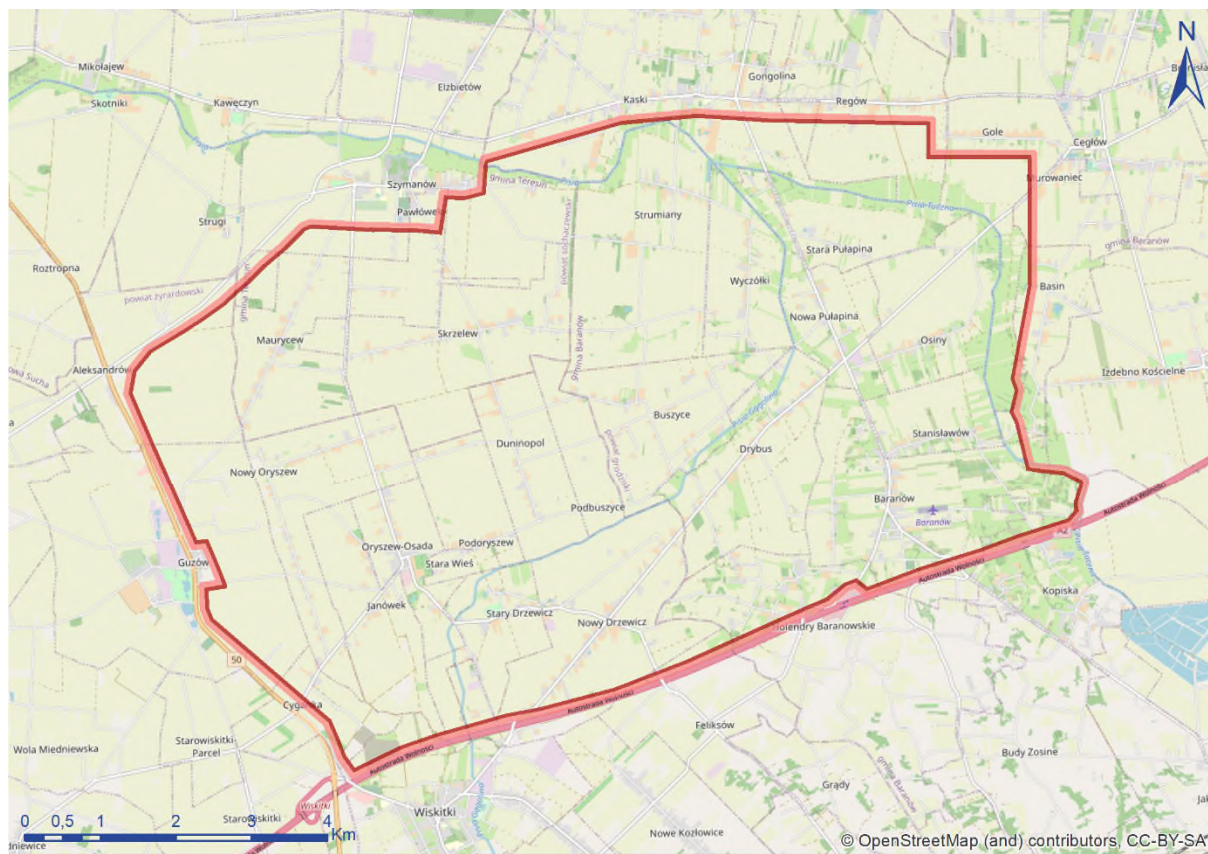
Wynikiem analizy wielokryterialnej było wskazanie jednego z dwóch podwariantów lokalizacji Baranów jako lokalizacji preferowanej. Zdecydowały o tym takie kryteria jak: liczba budynków mieszkalnych w OOU, potencjalna wartość gruntów oraz liczba ludności wewnątrz OOU. Na drugim miejscu uplasowała się lokalizacja Grójec/Tarczyn – w tym przypadku parametrem wpływającym na korzyść była liczba mieszkańców narażonych na hałas poza OOU. Najgorzej oceniona została lokalizacja Grodzisk Mazowiecki m.in. przez wzgląd na: liczbę mieszkańców narażonych na hałas poza OOU oraz powierzchnię drzew do usunięcia.

Lokalizacja w Baranowie przeważała nad drugą w kolejności lokalizacją Grójec/Tarczyn przede wszystkim ze względu na mniejszy obszar zalesiony, mniejszy udział niezdatnych do posadowienia inwestycji gruntów, mniejszą liczbę budynków mieszkalnych i specjalnych w OOU oraz niższy koszt pozyskania gruntów. Ponadto, niższe koszty pozyskania gruntów, wykupu i usunięcia budynków oraz wymiany gruntów niezdatnych do posadowienia budynków, a także wysokość nakładów kapitałowych (CAPEX) inwestycji, zasadniczo wpłynęły na wybór lokalizacji w Baranowie.

Granice obszaru lokalizacji Lotniska w Baranowie został zdefiniowany przy użyciu elementów ograniczających w sposób następujący:

- § od północy – poprzez rzekę Pisia (powstającą z połączenia rzek Pisi Gągolinoj i Pisi Tuczej oraz miejscowość Szymanów;
- § od wschodu – poprzez rzekę Pisię Tuczną oraz miejscowość Baranów, przy czym są to granice wynikające jednocześnie z konieczności ograniczenia negatywnego oddziaływania hałasowego na silnie zurbanizowane obszary Warszawy i jej okolic;
- § od południa – poprzez autostradę A2;
- § od zachodu – poprzez drogę krajową nr 50.

Opisany powyżej obszar lokalizacji Lotniska w Baranowie nazwany został, na potrzeby niniejszego Raportu OOŚ, Podobszarem 0 (Rysunek I. 5-5).



LEGENDA
PODOBSZAR 0

Źródło: Opracowanie własne

Rysunek I. 5-5 Obszar lokalizacji Lotniska w Baranowie – Podobszar 0

5.2.3 Pierwszy poziom analiz – wariantowanie lokalizacyjne

5.2.3.1 Lotnisko – Krok 1a

Obszar Lotniska dla Fazy 2

W obszarze lokalizacji Baranów – Podobszar 0, wykonana została analiza w zakresie przestrzennym odpowiadającym potrzebom rozwojowym dla Fazy 2 (możliwość budowy dodatkowych dróg startowych w obszarze Lotniska wraz z niezbędną infrastrukturą). Prace te prowadzono w ramach "Studium lokalizacji dróg startowych dla CPK". W pierwszej kolejności określona została przybliżona wielkość powierzchni terenu niezbędnego do wybudowania portu lotniczego o docelowej przepustowości wynoszącej 100 milionów pasażerów rocznie. W tym celu zidentyfikowano potencjalne konfiguracje dróg startowych w stosunku do zapotrzebowania wynikającego z prognoz ruchu, oszacowano długości dróg startowych, określono przybliżone wymagania przestrzenne dla terminala pasażerskiego i innej istotnej infrastruktury Lotniska. W ramach analiz w obrębie Podobszaru 0, przeanalizowano ponad 600 lokalizacji (minimalna różnica pomiędzy testowanymi lokalizacjami wynosiła 300 m odległości i 1° obrotu w zakresie kierunków dróg startowych) pod kątem:

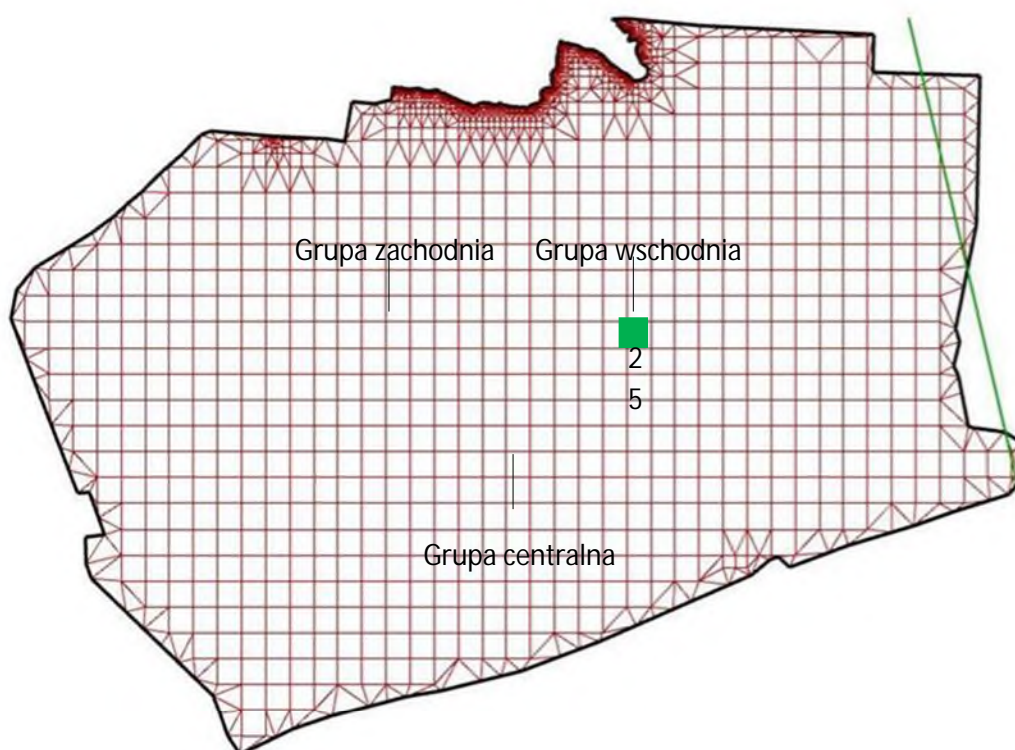
§ kryteriów strategicznych:

- czasy przejazdu transportem drogowym i kolejowym z centrum Warszawy;
- używalność lotniska wynikająca z orientacji dróg startowych w odniesieniu do przeważającego kierunku wiatrów;
- wpływ hałasu lotniczego na społeczności lokalne;

§ i kryteriów krytycznych:

- ingerencja w cieki/hydrologia;
- geologia obszaru;
- potencjalne przeszkody lotnicze;
- topografia terenu;
- archeologia i dziedzictwo narodowe;
- wpływ na społeczności lokalne.

Na podstawie tak zdefiniowanych kryteriów wszystkie analizowane lokalizacje zostały pogrupowane w trzy grupy: zachodnią, centralną oraz wschodnią. Rysunek I. 5-6 przedstawia geometryczne środki badanych lokalizacji w każdej grupie.

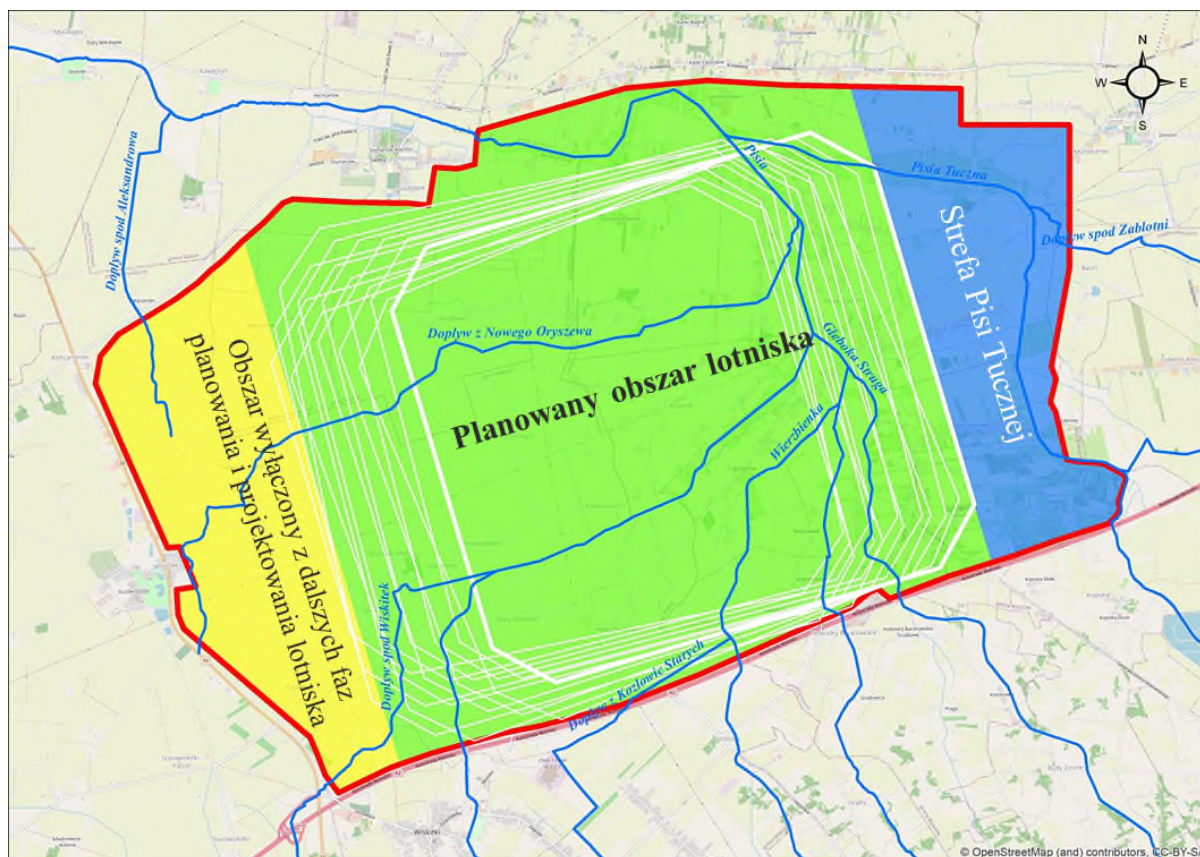


Źródło: Analiza wyboru lokalizacji lotniska

Rysunek I. 5-6 Struktura siatki Podobszaru 0 i grupowanie opcji lokalizacji według lokalizacji geometrycznych środków lokalizacji lotniska

Biorąc pod uwagę wyłącznie kryteria strategiczne, najlepsze ze względu na koszty cyklu życia okazały się być lokalizacje wschodnie. Natomiast zastosowanie kryteriów krytycznych dotyczących geologii i lokalizacji cieków (tylko w zakresie skali prac wymaganych do przekierowania cieków, a nie oddziaływań środowiskowych) ujawniło, że z punktu widzenia tych aspektów lokalizacje wschodnie nie są korzystne.

Wybór wschodniej lokalizacji lotniska wymagałby przekierowania wszystkich cieków znajdujących się w południowej części Podobszaru 0, co jest zarówno niekorzystne z punktu widzenia środowiskowego jak i kosztów etapu budowy. Ponadto, z badań geologicznych wynika, że lokalizacje wschodnie pokrywają się (szczególnie w części południowej) z obszarem występowania gruntów zakwalifikowanych jako nieodpowiednie do budowy (sąsiedztwo doliny rzeki Pisia Tuczna) - wynika to z faktu, że gleba w sąsiedztwie koryta cieku zawsze jest z dużym udziałem części organicznych a w konsekwencji niestabilna. Na tej podstawie zarekomendowano odcięcie wschodniej części Podobszaru 0 (patrz: Rysunek I. 5-7 niebieskim kolorem oznaczona strefa Pisi Tucznnej) z dalszych analiz lokalizacyjnych dla Fazy 2. Jednocześnie lokalizacje skrajnie zachodnie okazały się być niekorzystne ze względu na uwarunkowania topograficzne i rosnące deniwelacje terenu, co ma znaczący wpływ na koszty realizacji (patrz: Rysunek I. 5-7 kolor żółty). Ostatecznie Podobszar 0 został podzielony na 3 strefy: żółtą – obszar wyłączony z dalszych faz planowania i projektowania lotniska o powierzchni - 11,45 km²; niebieską – tzw. strefa Pisi Tucznnej o powierzchni – 10,1 km²; oraz zieloną, która spełniała zarówno kryteria strategiczne jak i krytyczne – tzw. Planowany obszar Lotniska o powierzchni - 52,6 km².



Źródło: Opracowanie własne

Rysunek I. 5-7 Planowany obszar Lotniska

Ostatecznie wyniki modelowania parametrycznego w ramach tzw. strefy zielonej wskazały na 13 najlepiej ocenionych opcji lokalizacyjnych w obrębie centralnej części Podobszaru 0 (Rysunek I. 5-7). Każda z tych 13 opcji spełnia wymogi obszarowe dla lokalizacji Lotniska w Fazie 2.

Ponadto, ze względu na bardzo istotny aspekt jakim jest ocena wpływu na jednolite części wód powierzchniowych w rozdziale 2.1 Tom IV Raportu OOS wykonano analizę wpływu dla Fazy 2 rozwoju Lotniska w tym aspekcie. Konieczności uwzględniania potrzeb przyszłej rozbudowy Lotniska o dodatkowe drogi startowe była istotnym determinantem w definiowaniu lokalizacji Lotniska dla Fazy 1. Faza 2 rozwoju Lotniska nie jest przedmiotem oceny niniejszego Raportu.

Obszar Lotniska dla Fazy 1

Punktem wyjścia dla wyznaczenia lokalizacji Lotniska dla Fazy 1 (dwie drogi startowe wraz niezbędną infrastrukturą) było 13 opcji lokalizacji wewnątrz Podobszaru 0. Obwiednia połączonych wszystkich 13 opcji lokalizacyjnych [46,4 km²] wyznaczyła obszar, który na pewno będzie częścią przyszłego lotniska i w którym powinna się znaleźć lokalizacja Lotniska dla Fazy 1. Należy tu wskazać, iż obszary dla Fazy 1 Lotniska był tak wyznaczany, aby zapewniał wystarczającą elastyczność dla ewentualnego przesunięcia dróg startowych względem siebie jak również dla dalszych prac planistycznych oraz optymalizował układy funkcjonalne lotniska i zapewniał możliwość przyszłej rozbudowy Lotniska do Fazy 2.

Założenia dla obszaru Fazy 1 realizacji Lotniska:

- § Dwie niezależne drogi startowe;
- § Infrastruktura wspierająca, w tym cargo lokalizowana pomiędzy drogami startowymi;
- § Odległość od osi drogi startowej do granicy lotniska to 250 m.

Przy przyjętych założeniach wyznaczone zostało 6 lokalizacji planowanego Lotniska wewnątrz obwiedni dla 13 opcji lokalizacji Lotniska w Fазie 2. Wszystkie 6 lokalizacji zostały poddane analizom w ramach pierwszego poziomu analiz i ocenione zostały zgodnie z zakresem art. 66 ust. 1 pkt 6 i 6a Ustawy OoŚ [62] w Tomie IV niniejszego Raportu OoŚ. Następnie wykonana została analiza wielokryterialna, w wyniku której otrzymano jeden wariant lokalizacyjny Lotniska dla Fazy 1. Rysunki, na których przedstawiono 6 lokalizacji dla Fazy 1 realizacji planowanego Przedsięwzięcia wraz z ich szczegółowym opisem wskazano w Tomie II Raportu OoŚ w Rozdziale 2.

5.2.3.2 Węzeł kolejowy – Krok 1b

Wstępnie warianty lokalizacyjne Węzła Kolejowego CPK zostały opracowane w ramach Etapu I Studium Techniczno – Ekonomiczno - Środowiskowego (dalej: STEŚ), a następnie zaktualizowane w celu uwzględnienia działań w równoległym projekcie obejmującym Port Lotniczy. Warianty były oparte o schemat ideowy Węzła Kolejowego, wypracowany na bazie założeń koncepcyjnych przyjętych w ramach Koncepcji CPK, Strategicznego Studium Lokalizacyjnego oraz projektów obejmujących powiązane linie kolejowe oraz Port Lotniczy, a także wstępnych analiz. Warianty Węzła Kolejowego CPK opierają się na następujących założeniach:

- § Stworzenie kluczowego elementu sieci ogólnopolskiej dalekobieżnych połączeń kolejowych (Węzeł Kolejowy CPK), służącego zapewnieniu dogodnych powiązań istniejących i planowanych międzymiastowych korytarzy kolejowych, zbiegających się w CPK i stanowiących podstawę przyszłego systemu połączeń kolejowych obejmującego wszystkie regiony kraju;
- § Zaprojektowanie Węzła Kolejowego z uwzględnieniem celów i założeń przyjętych dla Stacji Kolejowej CPK obsługującej nowe Lotnisko oraz towarzyszące mu przyszłe założenia przestrzenne, a także pełniące funkcję jednego z głównych węzłów krajowego systemu dalekobieżnych przewozów kolejowych;
- § Poprawa powiązań kolejowych w obszarze Polski Centralnej oraz w rejonie Lotniska. Poprawa przepustowości i dostępności sieci kolejowej oraz odciążenie jej krytycznych, najbardziej obecnie obciążonych elementów, zwłaszcza w obszarze węzłów warszawskiego i łódzkiego. Projekt stanowić będzie składową szybką, niezawodną i bezpieczną powiązania transportowego Warszawy i Łodzi z multimodalnym hub'em transportowym CPK. Węzeł Kolejowy CPK przyczyni się także do stworzenia dogodnych połączeń o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym, służących zarówno istniejącej jak i planowanej zabudowie obszaru CPK w rejonie pomiędzy Grodziskiem Mazowieckim, Żyrardowem, Sochaczewem a Błoniem;
- § Osiągnięcie najlepszych wyników ekonomicznych. Wykorzystanie środków inwestycyjnych posłuży osiągnięciu jak największej efektywności społeczno-ekonomicznej przedsięwzięcia oraz funkcjonalności przyszłej infrastruktury w odniesieniu do poniesionych nakładów i kosztów;

§ Wzmocnienie roli transportu kolejowego w kontekście polityki zrównoważonego rozwoju i działań na rzecz ochrony środowiska. Projekt pozwoli na znaczące zwiększenie roli ekologicznego i bezpiecznego transportu kolejowego, wpisując się w ogólnoeuropejskie priorytety w zakresie zrównoważonego rozwoju. Jednocześnie realizacja Węzła Kolejowego CPK powinna opierać się o odpowiedzialne podejście do kwestii środowiskowych, obejmujących najważniejsze elementy środowiska przyrodniczego, na które może potencjalnie oddziaływać przedsięwzięcie kolejowe (tj.: różnorodność biologiczna, hałas, klimat, środowisko gruntowo-wodne), czemu przysłużyć się mogą rozwiązania technologiczne zmniejszające uciążliwość dla środowiska, oparte o innowacyjne technologie.

Na bazie czterech rozwiązań wariantowych (W21, W22, W23, W24) opracowanych w Etapie I STEŚ, do wybranego w ramach Kroku 1a wariantu lokalizacji Lotniska wraz ze Stacją Kolejową dopasowane zostały rozwiązania Węzła Kolejowego w pięciu wariantach lokalizacyjnych nazwanych skrótami: W21, W22, W23, W24, W25. Każdy z wariantów został dopasowany do stałych punktów na końcach Stacji Kolejowej CPK. Prace nad tymi rozwiązaniami toczyły się w ramach Etapu II STEŚ.

Proces dojścia do pięciu wariantów Węzła Kolejowego obejmował analizę rozwiązań zaplanowanych w Etapie I STEŚ i rozwinięcie ich, w tym pod kątem optymalizacji środowiskowej, stąd powstał wariant W25 będący swego rodzaju hybrydą rozwiązań przedstawionych dla Wariantów od W21 do W24.

Opis i rysunki prezentujące warianty lokalizacyjne Węzła Kolejowego CPK zostały zamieszczone w Tomie II Raportu OOŚ.

Wszystkie pięć wariantów Węzła Kolejowego CPK zostały poddane ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z zakresem art. 66 ust. 1 pkt 6 i 6a Ustawy OOŚ (patrz: Tom IV Raportu OOŚ).

5.2.3.3 Drogi – Krok 1c

Dla wybranej lokalizacji Lotniska wraz z lokalizacją Stacji Kolejowej, a także przy uwzględnieniu planowanych pięciu wariantów lokalizacyjnych Węzła Kolejowego CPK opracowane zostały docelowe rozwiązania drogowe mające na celu połączenie Lotniska z istniejącymi drogami krajowymi (A2 i DK50).

Ze względu na intensywne planowane zagospodarowanie strefy pomiędzy zachodnią granicą Lotniska i zachodnią częścią Węzła Kolejowego, a drogą krajową nr 50 oraz skomplikowany układ wysokościowy krzyżujących się linii kolejowych w tym obszarze, układ drogowy został zaplanowany w jednym wariantie lokalizacyjnym. W obszarze wschodniego połączenia autostrady A2 ze strefą Terminała pasażerskiego była możliwość wyznaczenia 3 korytarzy drogowych z różnymi wariantami przebiegu drogi wewnątrz tych korytarzy, przy założeniu jednego miejsca włączenia do autostrady A2. Założenie to wynika z wymagań projektowych i możliwości usytuowania nowego węzła drogowego na istniejącej autostradzie między położeniem węzła na A2 w Grodzisku Mazowieckim na wschodzie i Miejsca Obsługi Podróżnych Baranów na zachodzie.

W pierwszej kolejności trzy korytarze drogowe (oznaczone jako A, B, C), a w ich obrębie łącznie 10 wariantów lokalizacyjnych drogi (Rysunek I. 5-8). W korytarzu A analizowano 4 Warianty: A1; A2; A3 i A4; w korytarzu B - 3 Warianty: B1; B2 i B3 i w korytarzu C - 3 Warianty: C1; C2 i C3. Dla każdego wa-

riantu przeprowadzono proces analizy wielokryterialnej w celu dokonania przeglądu potencjalnych tras pod kątem trzech głównych kategorii kryteriów:

§ Techniczno-kosztowe:

- Kolizje z liniami kolejowymi;
- Kolizje z istniejącymi drogami;
- Kolizje z ciekami i rowami melioracyjnymi – liczba obiektów inżynierskich;
- Długości, na których wariant przebiega przez tereny zalewowe i tereny zagrożone powodzią;
- Obszary występowania słabych jakościowo gruntów wymagających wymiany bądź wzmocnienia;
- Kolizje z liniami elektroenergetycznymi.

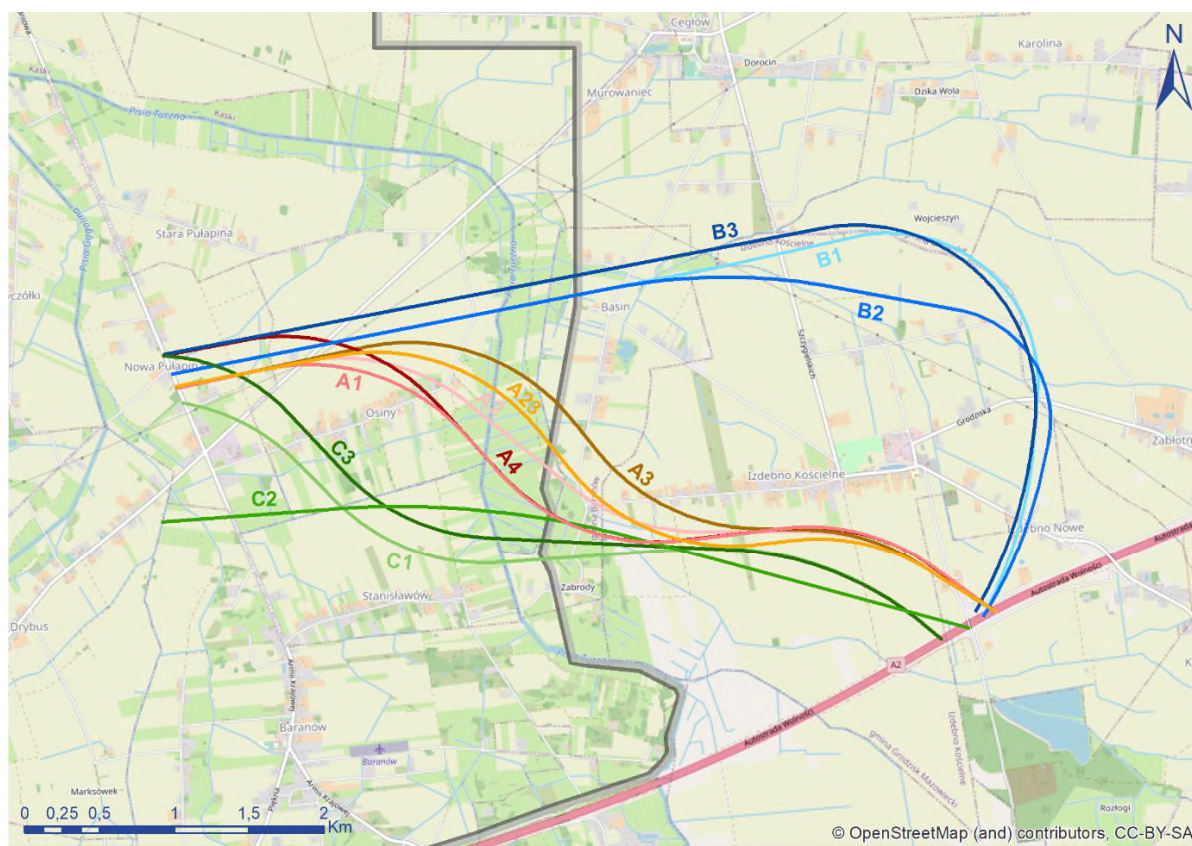
§ Środowiskowe:

- Kolizje z cennymi siedliskami przyrodniczymi;
- Kolizje z trasami migracji (ptaki, ssaki);
- Kolizje z Jednolitymi Częściami Wód Powierzchniowych;
- Kolizje z zabytkami;
- Kolizje z budynkami zamieszkanymi i niezamieszkanymi;
- Liczba budynków mieszkalnych w buforze do 300 m od osi drogi.

§ Integracji z przyszłą wizją rozbudowy obszarów wokół Lotniska:

- Złożoność podejścia do Lotniska;
- Potencjalne koszty OPEX;
- Możliwe prędkości na projektowanych rozwiązaniach wariantowych;
- Umożliwienie rozwoju obszarów w sąsiedztwie Lotniska;
- Integracja z siecią dróg stanu końcowego.

Po dokonaniu przeglądu i analizy wag oraz kategorii kryteriów wyłoniono dwie wyraźne najlepsze opcje - C2 i A3. W wyniku analizy wariantów tras stwierdzono, że Wariant A3 można jeszcze bardziej udoskonalić, w związku z czym opracowano Wariant A23. Wariant ten nie okazał się lepszy od Wariantu A3, ale został zachowany jako alternatywa do rozważenia. Ostatecznie analizie wielokryterialnej poddano 11 wariantów lokalizacyjnych w 3 korytarzach.



LEGENDA

	PODOBZAR 0		A3		B3
	KORYTARZE DROGOWE		A4		C1
			B1		C2
			B2		C3

Źródło: Opracowanie własne na podstawie danych z: Masterplan. Etap 5 „Wstępna koncepcja CPK”

Rysunek I. 5-8 Analizowane układy drogowe Lotniska

Podczas procesu oceny dla trzech kategorii kryteriów przypisano odpowiednio wagi: kryterium techniczno-kosztowe – 25%; kryterium środowiskowe – 50%; kryterium integracji z przyszłą wizją rozbudowy obszarów wokół Lotniska – 25%. W następnym kroku wykonano analizę wielokryterialną której łączny wynik wskazano poniżej w tabeli:

Tabela I. 5-15 Wynik analizy wielokryterialnej dla 11 wariantów dróg między Lotniskiem a autostradą A2

Warianty	A1	A2	A23	A3	A4	B1	B2	B3	C1	C2	C3
Rezultat analizy wielokryterialnej	6	5	3	2	10	9	8	11	4	1	7

Źródło: MasterPlan. Etap 5 „Wstępna koncepcja CPK”

Do dalszej analizy w Raporcie OOŚ na pierwszym poziomie analiz zachowano trzy preferowane Warianty C2; A3 i A23. Opis i rysunki obrazujące warianty lokalizacyjne planowanego układu drogowego analizowane na tym poziomie znajdują się w Tomie II Raportu OOŚ w rozdz. 2.

Wszystkie wybrane warianty Dróg zostały poddane ocenie oddziaływania na środowisko zgodnie z zakresem art. 66 ust. 1 pkt 6 i 6a Ustawy OOŚ (patrz: Tom IV Raportu OOŚ rozdz. 2).

5.2.4 Drugi poziom analiz – wariantowanie techniczno-lokalizacyjne

Na podstawie wyników ewaluacji wariantów lokalizacyjnych dokonano optymalizacji i uszczegóławiania rozwiązań planistycznych tworząc warianty integrujące w swym zakresie wszystkie trzy komponenty Przedsięwzięcia tj. Lotnisko, Węzeł Kolejowy i Drogi, przy uwzględnieniu różnych rozwiązań technicznych, w szczególności odmiennych konfiguracji wysokościowych w obrębie liniowych komponentów, jak kolej i drogi.

Na poziomie drugim analiz ponownie wykonano ocenę oddziaływania na środowisko dla trzech, wymaganych art. 66 ust. 1 pkt 5 Ustawy OOŚ [62], wariantów Przedsięwzięcia w obszarze wcześniej zdefiniowanej lokalizacji. Źródłem danych o wariantach ocenianych na poziomie drugim analiz były:

- § założenia planistyczne dotyczące Lotniska wraz ze Stacją kolejową oraz infrastrukturą drogową ujętych w Master Planie CPK, Etap 5: Koncepcja Wstępna CPK [23]

oraz

- § założenia projektowe zawarte w Studium Techniczno-Ekonomiczno-Środowiskowym dla projektu pn. „Budowa Węzła Kolejowego CPK” [47].

Analizy te uwzględniają konieczność nierozłącznego planowania poszczególnych komponentów infrastrukturalnych, tj.: Lotniska i Stacji Kolejowej wraz z Węzłem Kolejowym i infrastrukturą drogową. Charakterystyka poszczególnych wariantów opiera się na wybranych zmiennych różnicujących wpływ Przedsięwzięcia na środowisko, w tym:

- § układ dróg startowych;
- § głębokość posadowienia Stacji Kolejowej w części peronowej, warunkująca rozmieszczenie obiektów na Lotnisku oraz rzędną dróg startowych i dróg kołowania;
- § sposób przejścia linią kolejową nr 85 (KDP - Kolej Dużych Prędkości) przez rzekę Pisia Gągolina;
- § rozkład funkcji w obrębie lotniska;
- § trasowanie linii kolejowych tworzących Węzeł Kolejowy CPK, mające wpływ na rozwiązania wysokościowe dróg;
- § sposób powiązania Lotniska układem drogowym z istniejącą siecią transportową.

Ostatecznie na potrzeby wykonania analiz w ramach poziomu drugiego wybrano w ramach jednej lokalizacji Lotniska (lokalizacja wybrana w ramach poziomu pierwszego analiz) trzy rozwiązania techniczne ukształtowania poszczególnych obiektów jak i infrastruktury Lotniska. Do tych rozwiązań dopasowane zostały rozwiązania lokalizacyjne Węzła Kolejowego wybrane do dalszych analiz w ramach poziomu pierwszego analiz (chodzi o dopasowanie wysokościowe w obszarze Lotniska). W ostatnim kroku dla wybranych 3 wariantów technicznych Lotniska oraz 3 dopasowanych do nich wariantów

lokalizacyjnych Węzła Kolejowego dołączono jedno rozwiązanie drogowe. W ten sposób do analiz na poziomie drugim przyjęto trzy warianty łączące Lotnisko z Węzłem Kolejowym oraz Drogami. We wszystkich wariantach uwzględniono też dodatkową infrastrukturę, która była zaprojektowana w ten sposób, aby pasowała do każdego z analizowanych wariantów – nowe odcinki linii elektroenergetycznych, nowa trasa przekładanego rowu melioracyjnego czy elementy niezbędne do wybudowania na etap budowy Przedsięwzięcia.

Rysunki prezentujące warianty techniczne Przedsięwzięcia, oceniane na pierwszym poziomie analiz, zamieszczone zostały w Tomie II Raportu OOŚ.

Podsumowując, w niniejszym Raporcie OOŚ ujęto wszystkie aspekty wymagane do oceny oddziaływania Przedsięwzięcia na środowisko, o których mowa w Ustawie OOŚ. Stopień szczegółowości analiz odpowiada dokładności dostępnych założeń projektowych, które definiują Przedsięwzięcie i określają ramy jego realizacji i przyszłej eksploatacji. Należy tutaj zaznaczyć, że podczas prowadzonych analiz z zakresu oceny oddziaływania poszczególnych wariantów na środowisko kierowano się zasadą przezorności, opisaną w art. 6 ust. 2 Ustawy POŚ [59], nakładającą na podmiot realizujący działania, których negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest w pełni rozpoznane (ze względu na niedostatek w wiedzy, deficyt informacji, brak pełnych danych statystycznych, niemożność wykonania analiz, niemożność wykonania symulacji, rozbieżność stanowisk, zwłaszcza stanowisk ekspertów), obowiązek podjęcia wszelkich możliwych środków zapobiegawczych. Zasada wymaga, aby wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków traktować tak, jak pewność ich wystąpienia.

5.3 Struktura Raportu OOŚ

W procedurze oceny oddziaływania na środowisko Raport stanowi podstawowe źródło informacji o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko w jego całym cyklu życia – od etapu prac przygotowawczych i budowy, poprzez eksploatację, aż do potencjalnej likwidacji. Dokument ma pozwolić na dogłębną analizę Przedsięwzięcia pod względem jego zagrożeń i uciążliwości dla środowiska, w szerokim tego słowa znaczeniu. Jednym z jego podstawowych założeń jest dostarczenie dowodów pozwalających na określenie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na poszczególne elementy środowiska (ze szczególnym uwzględnieniem oddziaływania na zdrowie ludzi) biorąc pod uwagę lokalizację i przyjęte rozwiązania projektowe, technologiczne, techniczne czy wreszcie organizacyjne. Mając powyższe na uwadze, zadaniem autorów Raportu jest przedstawienie w sposób szczegółowy, a przede wszystkim przystępny wszystkich zagadnień odnoszących się do planowanego Przedsięwzięcia. Zakres informacji, które powinny się w nim znaleźć oraz elementów wymagających analizy i oceny określony jest precyzyjnie w Ustawie OOŚ, natomiast dobór formy prezentacji sporządzonych analiz i ocen pozostawia się jego autorom.

Ze względu na złożoność przedmiotowego Przedsięwzięcia, a co za tym idzie również obszerność materiału, który prezentowany jest w niniejszym dokumencie jego autorzy zdecydowali się na podział Raportu na tomy, które traktować można jako odrębne bloki tematyczne. Zastosowany podział odzwierciedla sekwencję prac nad Raportem i składa się na niego 6 tomów.

Tom I stanowi wprowadzenie zawierające zwięzłe omówienie obecnego stanu wiedzy w zakresie Przedsięwzięcia i wyjaśnienie powodów podjęcia się jego realizacji, jak również przedstawienie celu i kontekstu realizacji Przedsięwzięcia z odniesieniem do dokumentów strategicznych. Przybliżone są

w nim także zmiany w dotychczasowych rozwiązaniach prawnych, które wpływają na sposób realizacji Przedsięwzięcia.

Tom II zawiera zebranie wszystkich informacji o zakresie i charakterze Przedsięwzięcia oraz aspektach operacyjnych. Charakterystykę przedsięwzięcia zaprezentowano w podziale na etapy – prac przygotowawczych, budowy, eksploatacji i likwidacji. W tym tomie przedstawione są również warianty podlegające ocenie oddziaływania.

Tom III zawiera opis aktualnego stanu środowiska, zarówno w zakresie zdefiniowania obszaru badań i analiz, zastosowanych metod badawczych, jak i diagnozy stanu środowiska, w podziale na poszczególne elementy środowiska. Zastosowano jednolity dla wszystkich elementów układ wewnątrz rozdziałów na opis metodyki badań, prezentację wyników oraz podsumowanie.

Tom IV zawiera ocenę oddziaływania Przedsięwzięcia na środowisko oraz opis skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania Przedsięwzięcia. Ze względu na skomplikowany i rozbudowany charakter zamierzenia budowlanego ocenę oddziaływania przedstawiono w podziale na komponenty tworzące Przedsięwzięcia (tj. Lotnisko, Węzeł kolejowy, Drogi i inne elementy) oraz w podziale na etapy procesu planistyczno-projektowego. Zdefiniowano i oceniono warianty lokalizacyjne Przedsięwzięcia (pierwszy poziom analiz w ramach oceny oddziaływania na środowisko), a następnie na podstawie wyników tych analiz zdefiniowano i oceniono warianty techniczno-lokalizacyjne Przedsięwzięcia (drugi poziom analiz). W tym tomie odniesiono się również do kwestii potencjalnych konfliktów społecznych.

W obrębie tomu IV zastosowano następujący podział:

- § Ocena oddziaływania wariantów lokalizacyjnych – 1 poziom analiz / ocena oddziaływania wariantów techniczno-lokalizacyjnych – 2 poziom analiz;
 - W obrębie powyższych rozdziałów zastosowano podział na elementy środowiska;
 - W obrębie oceny oddziaływania na każdy element środowiska zastosowano podział na: opis zastosowanych metod prognozowania, wyniki oceny oddziaływania poszczególnych wariantów, podsumowanie;
 - W obrębie oceny oddziaływania poszczególnych wariantów zastosowano podział na etapy: prac przygotowawczych, budowy, eksploatacji i likwidacji.

Tom V zawiera podsumowanie oceny oddziaływania na środowisko, propozycje środków minimalizujących oddziaływanie, monitoringu środowiska oraz wskazania, co do zakresu analizy porealizacyjnej. W tomie tym znaleźć można również pełne uzasadnienie wyboru wariantu najkorzystniejszego dla środowiska oraz wskazania dotyczące konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Tom VI stanowi Streszczenie w języku niespecjalistycznym.

5.4 Wypełnienie wymogów art. 66 ustawy OOŚ

Raport OOŚ musi posiadać elementy określone art. 66 Ustawy OOŚ [62], charakteryzować się przejrzystością i spójnością ustaleń oraz zawierać streszczenie opisujące w sposób przystępny, językiem nietechnicznym najistotniejsze informacje o ustaleniach poczynionych przez jego Autorów i zapre-

zentowanych w poszczególnych rozdziałach. Zakres przeprowadzanej oceny w praktyce musi być mocno zindywidualizowany i jest uzależniony od szeregu uwarunkowań technicznych i lokalnych. W związku z tym w praktyce trudno konstrukcję Raportu opierać wprost na elementach wskazanych w przywołanym artykule. Dla ułatwienia odbiorcy przypisania konkretnych wymogów ustawy w zakresie zawartości Raportu OOŚ w poniższej tabeli przywołano konkretne nr ustępów, punkty i litery art. 66, a w kolejnej kolumnie przypisano do nich numery Tomów i rozdziałów, w których odszukać można właściwe informacje.

Tabela I.5-16. Wypełnienie wymogów art. 66 Ustawy OOŚ

Nr ustępu/ punktu/ litery	Treść art. 66 ustawy OOŚ	Tom / Rozdział
1.	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać informacje umożliwiające analizę kryteriów wymienionych w art. 62 ust. 1 oraz zawierać:	
1)	opis planowanego przedsięwzięcia, a w szczególności:	Tom II/1-3
a)	charakterystykę całego przedsięwzięcia i warunki użytkowania terenu w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania, w tym w odniesieniu do obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne,	Tom II / 1-3
b)	główne cechy charakterystyczne procesów produkcyjnych,	Nie dotyczy
c)	przewidywane rodzaje i ilości emisji, w tym odpadów, wynikające z fazy realizacji i eksploatacji lub użytkowania planowanego przedsięwzięcia,	Tom II/ 3.7
d)	informacje o różnorodności biologicznej, wykorzystywaniu zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi,	Tom II/ 3.8, Tom III/4
e)	informacje o zapotrzebowaniu na energię i jej zużyciu,	Tom II/ 3.9
f)	informacje o pracach rozbiórkowych dotyczących przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko,	Tom II
g)	ocenione w oparciu o wiedzę naukową ryzyko wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyko związane ze zmianą klimatu;	Tom II/ 5
2)	opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym:	Tom IV/ 3
a)	elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody oraz korytarzy ekologicznych w rozumieniu tej ustawy,	Tom III/ 5
b)	właściwości hydromorfologicznych, fizykochemicznych, biologicznych i chemicznych wód;	Tom III/ 2.5; 2.6
2a)	wyniki inwentaryzacji przyrodniczej, przez którą rozumie się zbiór badań terenowych przeprowadzonych na potrzeby scharakteryzowania elementów środowiska przyrodniczego, jeżeli została przeprowadzona, wraz z opisem zastosowanej metodyki; wyniki inwentaryzacji przyrodniczej wraz z opisem metodyki stanowią załącznik do raportu;	Tom III/ 1-3/ załącznik

Nr ustępu/ punktu/ litery	Treść art. 66 ustawy OOS	Tom / Rozdział
2b)	inne dane, na podstawie których dokonano opisu elementów przyrodniczych;	Tom III/3
3)	opis istniejących w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami;	Tom III/8
3a)	opis krajobrazu, w którym dane przedsięwzięcie ma być zlokalizowane;	Tom III/ 7
3b)	informacje na temat powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych, zrealizowanych lub planowanych, dla których wydano decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływanie mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia - w zakresie, w jakim ich oddziaływanie mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem;	Tom IV/3.30
4)	opis przewidywanych skutków dla środowiska w przypadku niepodejmowania przedsięwzięcia, uwzględniający dostępne informacje o środowisku oraz wiedzę naukową;	Tom IV/ 1
5)	opis wariantów uwzględniający szczególne cechy przedsięwzięcia lub jego oddziaływania, w tym:	Tom II/ 1 - 3
a)	wariantu proponowanego przez wnioskodawcę oraz racjonalnego wariantu alternatywnego,	Tom II/ 2
b)	racjonalnego wariantu najkorzystniejszego dla środowiska - wraz z uzasadnieniem ich wyboru;	Tom V/ 1
6)	określenie przewidywanego oddziaływania analizowanych wariantów na środowisko, w tym również w przypadku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej i katastrofy naturalnej i budowlanej, na klimat, w tym emisje gazów cieplarnianych i oddziaływania istotne z punktu widzenia dostosowania do zmian klimatu, a także możliwego transgranicznego oddziaływania na środowisko, a w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej, także wpływu planowanej drogi na bezpieczeństwo ruchu drogowego;	Tom IV/ 3.24
6a)	porównanie oddziaływań analizowanych wariantów na:	Tom IV
a)	ludzi, rośliny, zwierzęta, grzyby i siedliska przyrodnicze, wodę i powietrze,	Tom IV/3
b)	powierzchnię ziemi, z uwzględnieniem ruchów masowych ziemi i krajobraz,	Tom IV/3
c)	dobro materialne,	Tom IV/ 3.27
d)	zabytki i krajobraz kulturowy, objęte istniejącą dokumentacją, w szczególności rejestrem lub ewidencją zabytków,	Tom IV/ 3.23
e)	formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszarów Natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy	Tom IV/ 3.17

Nr ustępu/ punktu/ litery	Treść art. 66 ustawy OOŚ	Tom / Rozdział
	ekologicznych,	
f)	elementy wymienione w art. 68 ust. 2 pkt 2 lit. b, jeżeli zostały uwzględnione w raporcie o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko lub jeżeli są wymagane przez właściwy organ,	Nie dotyczy
g)	wzajemne oddziaływanie między elementami, o których mowa w lit. a-f;	Tom IV/ 3.30
7)	uzasadnienie proponowanego przez wnioskodawcę wariantu, z uwzględnieniem informacji, o których mowa w pkt 6 i 6a;	Tom V/1.2
8)	opis metod prognozowania zastosowanych przez wnioskodawcę oraz opis przewidywanych znaczących oddziaływań planowanego przedsięwzięcia na środowisko, obejmujący bezpośrednio, pośrednio, wtórne, skumulowane, krótko-, średnio- i długoterminowe, stałe i chwilowe oddziaływania na środowisko, wynikające z:	Tom I/5, TOM IV
a)	istnienia przedsięwzięcia,	Tom IV/3
b)	wykorzystywania zasobów środowiska,	Tom IV/3
c)	emisji;	Tom IV/3
9)	opis przewidywanych działań mających na celu unikanie, zapobieganie, ograniczanie lub kompensację przyrodniczą negatywnych oddziaływań na środowisko, w szczególności na formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych, wraz z oceną ich skuteczności odpowiednio na etapach realizacji, eksploatacji, użytkowania lub likwidacji przedsięwzięcia;	Tom V/ 2
10)	dla dróg będących przedsięwzięciami mogącymi zawsze znacząco oddziaływać na środowisko:	
a)	określenie założeń do: – ratowniczych badań zidentyfikowanych zabytków znajdujących się na obszarze planowanego przedsięwzięcia, odkrywanych w trakcie robót budowlanych, – programu zabezpieczenia istniejących zabytków przed negatywnym oddziaływaniem planowanego przedsięwzięcia oraz ochrony krajobrazu kulturowego,	Tom IV / 3.23
b)	analizę i ocenę możliwych zagrożeń i szkód dla zabytków chronionych na podstawie przepisów o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, w szczególności zabytków archeologicznych, w sąsiedztwie lub w bezpośrednim zasięgu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia;	Tom III/ 8
10a)	dla instalacji do spalania paliw w celu wytwarzania energii elektrycznej, o elektrycznej mocy znamionowej nie mniejszej niż 300 MW ocenę gotowości instalacji do wychwytywania dwutlenku węgla, określoną na podstawie analizy:	Nie dotyczy
a)	dostępności podziemnych składowisk dwutlenku węgla,	Nie dotyczy
b)	wykonalności technicznej i ekonomicznej sieci transportowych dwutlenku węgla;	Nie dotyczy

Nr ustępu/ punktu/ litery	Treść art. 66 ustawy OOS	Tom / Rozdział
11)	jeżeli planowane przedsięwzięcie jest związane z użyciem instalacji, porównanie proponowanej technologii z technologią spełniającą wymagania, o których mowa w art. 143 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska;	Tom II/4
11a)	odniesienie się do celów środowiskowych wynikających z dokumentów strategicznych istotnych z punktu widzenia realizacji przedsięwzięcia;	Tom I/ 6
11b)	uzasadnienie spełnienia warunków, o których mowa w art. 68 pkt 1, 3 i 4 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne, jeżeli przedsięwzięcie wpływa na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych, o których mowa w art. 56, art. 57, art. 59 i art. 61 ust. 1 tej ustawy;	Tom IV/ 3.21
12)	wskazanie, czy dla planowanego przedsięwzięcia jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w ustawie z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska, oraz określenie granic takiego obszaru, ograniczeń w zakresie przeznaczenia terenu, wymagań technicznych dotyczących obiektów budowlanych i sposobów korzystania z nich; nie dotyczy to przedsięwzięć polegających na budowie lub przebudowie drogi oraz przedsięwzięć polegających na budowie lub przebudowie linii kolejowej lub lotniska użytku publicznego;	Tom V/ 3
13)	przedstawienie zagadnień w formie graficznej;	Wszystkie rysunki w tekście raportu
14)	przedstawienie zagadnień w formie kartograficznej w skali odpowiadającej przedmiotowi i szczegółowości analizowanych w raporcie zagadnień oraz umożliwiającej kompleksowe przedstawienie przeprowadzonych analiz oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko;	Załączniki mapowe
15)	analizę możliwych konfliktów społecznych związanych z planowanym przedsięwzięciem;	Tom IV/ 4
16)	przedstawienie propozycji monitoringu oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie jego realizacji i eksploatacji lub użytkowania, w szczególności na formy ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, w tym na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000, oraz ciągłość łączących je korytarzy ekologicznych, oraz informacje o dostępnych wynikach innego monitoringu, które mogą mieć znaczenie dla ustalenia obowiązków w tym zakresie;	Tom V/ 4
17)	wskazanie trudności wynikających z niedostatków techniki lub luk we współczesnej wiedzy, jakie napotkano, opracowując raport;	Tom V/ 6
18)	streszczenie w języku niespecjalistycznym informacji zawartych w raporcie, w odniesieniu do każdego elementu raportu;	Tom VI
19)	datę sporządzenia raportu, imię, nazwisko i podpis autora, a w przypadku, gdy wykonawcą raportu jest zespół autorów - imię, nazwisko i podpis kierującego tym zespołem oraz imiona, nazwiska i podpisy członków zespołu autorów;	Tom I/ 2
19a)	oświadczenie autora, a w przypadku, gdy wykonawcą raportu jest zespół autorów - kierującego tym zespołem, o spełnieniu wymagań, o	Tom I

Nr ustępu/ punktu/ litery	Treść art. 66 ustawy OOŚ	Tom / Rozdział
	których mowa w art. 74a ust. 2, stanowiące załącznik do raportu;	
20)	źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia raportu.	Tom I-V
1a.	Każdy z analizowanych wariantów drogi, w przypadku drogi w transeuropejskiej sieci drogowej, musi być dopuszczalny pod względem bezpieczeństwa ruchu drogowego.	Nie dotyczy
1b.	Przy porównaniu wariantów uwzględnia się wpływ na środowisko w związku:	
1)	z pracami rozbiórkowymi dotyczącymi przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko;	Tom IV
2)	z gospodarką odpadami;	Tom IV/ 2/ 3.25
3)	ze stosowaniem danych technologii lub substancji.	Tom IV/3, Tom V/1
1c.	W przypadku gdy planowane przedsięwzięcie związane jest z działalnością polegającą na poszukiwaniu i rozpoznawaniu złoża węglowodorów metodą otworów wiertniczych lub wydobywaniu węglowodorów ze złoża tą metodą, opis elementów przyrodniczych środowiska, wyniki inwentaryzacji przyrodniczej oraz inne dane, o których mowa w ust. 1 pkt 2-2b, powinny zawierać się w obszarze określonym promieniem 500 m od zewnętrznej granicy przedsięwzięcia.	Nie dotyczy
2.	Informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 4-8, powinny uwzględniać przewidywane oddziaływanie analizowanych wariantów na cele i przedmiot ochrony obszaru Natura 2000 oraz integralność tego obszaru.	Tom IV/ 3.15
2a.	W przypadku stwierdzenia, że przedsięwzięcie może znacząco oddziaływać na obszar Natura 2000, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać także dane pozwalające na ustalenie braku rozwiązań alternatywnych oraz informacje pozwalające na ustalenie czy wymogi nadrzędnego interesu publicznego przemawiają za realizacją przedsięwzięcia.	Tom IV/ 3.15
2b.	Jeżeli planowane przedsięwzięcie stanowi inwestycję liniową celu publicznego lub inwestycję celu publicznego z zakresu łączności publicznej o nieliniowym charakterze, a proponowany przez wnioskodawcę wariant przebiega przez obszar parku narodowego lub rezerwatu przyrody, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać także dane pozwalające na ustalenie braku rozwiązań alternatywnych.	Tom IV/ Tom V
3.	W razie stwierdzenia możliwości transgranicznego oddziaływania na środowisko, informacje, o których mowa w ust. 1 pkt 1-16, powinny uwzględniać określenie oddziaływania planowanego przedsięwzięcia poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.	Tom IV/ 3.31
4.	Jeżeli dla planowanego przedsięwzięcia jest konieczne ustanowienie obszaru ograniczonego użytkowania, do raportu powinna być załączona poświadczona przez właściwy organ kopia mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania. Nie dotyczy to przedsięwzięć polegających na budowie lub przebudowie drogi oraz przedsięwzięć	Tom V/ 3.2

Nr ustępu/ punktu/ litery	Treść art. 66 ustawy OOS	Tom / Rozdział
	polegających na budowie lub przebudowie linii kolejowej lub lotniska użytku publicznego.	
5.	Jeżeli planowane przedsięwzięcie jest związane z użyciem instalacji objętej obowiązkiem uzyskania pozwolenia zintegrowanego, raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien zawierać porównanie proponowanej techniki z najlepszymi dostępnymi technikami.	Tom II/ 4
6.	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać oddziaływanie przedsięwzięcia na etapach jego realizacji, eksploatacji lub użytkowania oraz likwidacji.	Tom II/ 3.2, Tom IV
7.	Raport o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko powinien uwzględniać informacje o środowisku wynikające ze strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, istotne z punktu widzenia danego przedsięwzięcia.	Tom I/ 6

Źródło: Opracowanie własne

6 Przedsięwzięcie na tle dokumentów strategicznych

Celem niniejszego rozdziału jest przedstawienie dokumentów strategicznych szczebla międzynarodowego, europejskiego oraz krajowego w kontekście realizacji planowanego Przedsięwzięcia oraz zaprezentowanie wynikających z ich treści celów środowiskowych i analiza ich spójności z celami Planowanego Przedsięwzięcia.

6.1 Planowane Przedsięwzięcie na tle dokumentów strategicznych

Dokumenty strategiczne stanowią podstawowe narzędzia programowania rozwoju społeczno-gospodarczego na każdym szczeblu zarządzania rozwojem. Mają służyć podejmowaniu i realizowaniu działań w celu zapewnienia trwałego i zrównoważonego rozwoju, zachowania spójności społeczno-gospodarczej i przestrzennej oraz podnoszenia konkurencyjności gospodarki. To właśnie z zapisów tych dokumentów wynikają bezpośrednio założenia programów rozwoju społeczno-gospodarczego w skali Polski, województw, powiatów i gmin oraz obszarów funkcjonalnych.

W przypadku planowanego Przedsięwzięcia mamy do czynienia z inwestycją o dużej, ponad regionalnej skali, którego realizacja przyspieszy nie tylko rozwój kraju, ale także usprawni krajowy system transportu intermodalnego, otwierając nowe możliwości w zakresie wymiany towarów i usług pomiędzy wysoko rozwiniętymi krajami Europy Zachodniej i słabszą pod względem rozwoju gospodarczego Środkową i Wschodnią Europą, przyczyniając się do wzrostu możliwości w zakresie transportu osób oraz importu-eksportu towarów na szczeblu europejskim, czy nawet światowym. Potrzeba wybudowania dużego, głównego krajowego portu lotniczego pojawiła się już w latach 70-tych ubiegłego wieku. Długi czas, który potrzebny był Polsce na podjęcie konkretnych kroków względem zaprojektowania i przygotowania założeń budowlanych przedmiotowego lotniska wskazuje jednoznacznie, że jak złożonym, a zarazem istotnym dla rozwoju społeczno-gospodarczego kraju procesem inwestycyjnym przyszło nam się zmierzyć.

Poniżej zaprezentowano zestawienie celów strategicznych występujących w wybranych, najważniejszych dokumentach strategicznych szczebla europejskiego, krajowego oraz regionalnego, które są istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia. W zestawieniu wyróżnione zostało znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych.

Tabela I.6-1 Przedstawienie Przedsięwzięcia na tle wybranych dokumentów strategicznych

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/ założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
Dokumenty szczebla europejskiego			
1.	Zielony Ład UE [11]	Cele strategii zakładają: „przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobooszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto” i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych, silne wsparcie transportu multimodalnego, przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność	Planowane Przedsięwzięcie realizuje sformułowane cele strategiczne. Misją planowanego Przedsięwzięcia jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata oraz doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski. Wsparcie transportu multimodalnego pozwoli na zmniejszenie emisji w sektorze transportu.
2.	Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej [10]	Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej to dokument określający ramy regulacyjne oraz wskazuje kierunki rozwoju, których skutkiem będzie obniżenie emisji zanieczyszczeń generowanych przez rozwijające się sieci transportowe. Cele w zakresie rozwoju zakładają m.in: bezpieczną mobilność, mobilność pojazdów połączonych i zautomatyzowanych.	Planowane Przedsięwzięcie jest spójne z założonymi celami ograniczania emisji zanieczyszczeń pochodzących z transportu. Będzie ono stanowiło silne wsparcie transportu multimodalnego poprzez: przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność, opracowanie zielonych, proekologicznych i inteligentnych rozwiązań dotyczących projektowania lotnisk oraz węzła kolejowego. Celem jest również opracowanie działań redukujących zużycie energii, zapewnieniem dostępu do biopaliwa lotniczego i wykorzystaniem niskoemisyjnych pojazdów obsługi naziemnej. Nowe lotnisko i zbudowany jednocześnie system kolei dużych prędkości będą korzystać z najnowocześniejszych rozwiązań ograniczających negatywny wpływ transportu na środowisko.
3.	Biała Księga Transportu [3]	Biała Księga Transportu jest dokumentem opracowanym przez Komisję Europejską w 2011 roku i przedstawia wizję przyszłości systemu transportowego Unii Europejskiej na kolejne 10 lat. W Białej Księdze Transportu kluczowym celem jest osiągnięcie spójności oraz wzrost gospodarczy krajów należących do Unii Europejskiej, poprzez poprawę przepustowości sieci transportowej, ograniczenie emisji zanieczyszczeń, oraz zwiększenie ilości i dostępności miejsc pracy. Przedstawiony plan ma na celu utrzymanie oraz	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia przyczynia się do realizacji celów wymienionych w Białej Księdze Transportu poprzez wspieranie rozwoju transportu intermodalnego, który zwiększa efektywność przewozów oraz zmniejsza emisję zanieczyszczeń z racji odstępowania z transportu drogowego na rzecz niskoemisyjnego transportu kolejowego, wpływa to również na poprawę przepustowości systemu transportowego oraz rozwój gospodarczy kraju i regionu.

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/ założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		wzrost konkurencyjności Unii Europejskiej w globalnej gospodarce, poprzez nadanie kierunku działań realizowanych przez państwa członkowskie	
4.	Plan Działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie [25]	Wymienione cele strategiczne to: wspieranie transportu kombinowanego, poprawa dostępu do portów lotniczych i transportu kombinowanego, intermodalność lotnictwa i kolei. Zgodnie z celami dokumentu transport lotniczy i kolejowy powinny stać się bardziej komplementarne.	Planowane Przedsięwzięcie wspierać będzie cele związane ze wspieraniem transportu kombinowanego, w tym promowanie kolei jako jednego z najbardziej zrównoważonych i najbezpieczniejszych środków transportu, które posiadamy. Transport kolejowy jest nie tylko przyjazny dla środowiska i energooszczędny – jest on również jedynym rodzajem transportu, który od 1990 r. niemal stale obniża poziom emisji CO ₂ , jednocześnie odnotowując wzrost przewozów. Powiązanie transportu lotniczego i kolejowego przynosi określone korzyści całemu społeczeństwu, a także ma pozytywny wpływ na ochronę środowiska naturalnego. Rozwój transportu intermodalnego wspiera rozwiązania wykorzystujące i wspomagające rynkowe wybory pasażerów.
Dokumenty szczebla krajowego			
1.	Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r. [43]	Koncepcja Centralnego Portu Komunikacyjnego, zakładającego budowę hubu transportowego opartego na zintegrowanym ze sobą węzłach o znaczeniu międzynarodowym, jest wprost wskazana jako jeden z celów strategicznych dokumentu.	Planowane Przedsięwzięcie stanowi etap realizacji celów strategii. Cele planowanego Przedsięwzięcia wpisują się w główny cel krajowej polityki transportowej, jakim jest zwiększenie dostępności transportowej oraz poprawa bezpieczeństwa uczestników ruchu i efektywności sektora transportowego poprzez utworzenie spójnego, zrównoważonego, innowacyjnego i przyjaznego użytkownikowi systemu transportowego w wymiarze krajowym, europejskim oraz globalnym. Budowa hubu przesiadkowego zwiększy dostępność transportową Polski, ułatwi przemieszczanie się różnymi środkami transportu, poprawi bezpieczeństwo uczestników ruchu i przewożonych towarów, podniesie efektywność transportową oraz poprawi sposób organizacji i zarządzania systemem transportowym.
2.	Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Trans-	Cele wskazane w dokumencie to: skrócenie średniego czasu przejazdu w transporcie pasażerskim między ośrodkami wojewódzkimi o 1 godzinę 50 minut (średnio o 33%), uzyskanie stałych prędkości pociągów na długich	Cele planowanego Przedsięwzięcia są spójne z celami krajowymi w zakresie sektora transportu, wymienionymi we wspomnianym dokumencie strategicznym. Budowa intermodalnego hubu przesiadkowego

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/ założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
	portu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.) [9]	odcinkach, poprawa przepustowości na wjazdach do aglomeracji, skrócenie średniego czasu przejazdu między ośrodkami wojewódzkimi o 15% (o 40 minut), poprawa przepustowości głównych arterii drogowych, uzyskanie płynności jazdy na długich odcinkach drogowych, odciążenie aglomeracji z ruchu tranzytowego.	stanowi przedsięwzięcie o charakterze strategicznym dla terytorium całego kraju. Zrównoważony system transportowy pozwoli na zaspokojenie potrzeb komunikacyjnych, przy zminimalizowanym negatywnym wpływie na środowisko i optymalnym poziomie efektywności energetycznej. W celu osiągnięcia celu zwiększenia atrakcyjności publicznego transportu zbiorowego w stosunku do transportu indywidualnego niezbędna jest zatem w pierwszej kolejności poprawa konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego, co jest celem planowanego Przedsięwzięcia.
3.	Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych [29]	Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych podkreśla, że niezależnie od potrzeb rozwoju portów regionalnych i lokalnych zasadne jest kontynuowanie prac nad przyszłym lotniskiem centralnym, które będzie pełniło rolę portu węzłowego (hubu). Wymienionym Celem Programu jest działanie pn. Nowe Lotnisko Centralne dla Polski.	Cele planowanego Przedsięwzięcia wprost pokrywają się z celami zawartymi w Programie. Misją planowanego Przedsięwzięcia jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację innowacyjnego węzła transportowego, który doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego, jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej. Nowy port lotniczy musi spełniać najwyższe standardy obsługi. Chodzi szczególnie o standardy w zakresie warunków funkcjonowania powstałej infrastruktury, jej dostępności czy kodyfikacji referencyjnych oraz o spełnienie wymagań dotyczących wymiarów dróg startowych. Istotne jest również spełnienie wytycznych dotyczących odpowiednio krótkiego czasu transferu.
4.	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) 2030 r. [20]	Cele wskazane w dokumencie to: zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym, rozwój infrastruktury wspierającej dostarczanie usług publicznych i podnoszącej atrakcyjność inwestycyjną obszarów, infrastruktura transportowa.	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia jest spójna z celami Strategii, korzystnie wpłynie na rozwój transportu oraz wewnętrzną integrację tej sieci jako czynnik wpływający na zmniejszenie dysproporcji w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego w przypadku słabszych gospodarczo regionów (wschodnia Polska), a także jako silny czynnik wspierający zwiększenie znaczenia Polski w gospodarce międzynarodowej.

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/ założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
5.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK) [14]	Jeden z celów stanowi poprawa dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych poprzez rozwijanie infrastruktury transportowej i telekomunikacyjnej. Wskazany cel wynikający z KPZK 2030 obejmuje również działania inwestycyjne oraz organizacyjne służące poprawie dostępności (w tym także w zakresie transportu publicznego), do głównych miast stanowiących węzły kształtującej się metropolii sieciowej z obszarami je otaczającymi – z ośrodków subregionalnych skupiających usługi publiczne oraz z obszarów wiejskich, na których dzięki temu pojawią się nowe możliwości inwestycyjne i zarobkowe dla mieszkańców.	Cele planowanego Przedsięwzięcia wpisują się w cele KPZK zmierzające do poprawy dostępności terytorialnej kraju w różnych skalach przestrzennych. Budowa intermodalnego hubu stanowi ważną rolę wizji KPZK, ma on zapewnić bezpieczny, sprawny i efektywny transport ładunków pomiędzy obszarami metropolitalnymi kraju i innymi kluczowymi ośrodkami gospodarczymi.
6.	Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030 [39]	Strategia ta powstała z inicjatywy władz samorządowych województwa łódzkiego i mazowieckiego w ramach współpracy międzyregionalnej. Podkreśla wykorzystanie synergicznego potencjału rozwojowego obu województw w celu wzmocnienia konkurencyjności Polski Centralnej w wymiarze krajowym oraz międzynarodowym. Jako jeden z celów strategii wymieniony został: Multimodalny węzeł transportowy o znaczeniu międzynarodowym.	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia wprost wpisuje się w cele strategiczne Strategii. Budowa intermodalnego hubu przesiadkowego pozwoli na wzmocnienie roli Polski Centralnej zarówno w wymiarze krajowym jak i międzynarodowym. Misją planowanego Przedsięwzięcia jest wybudowanie i eksploatacja rentownego i innowacyjnego węzła transportowego, który uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego, jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej.
7.	PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia na lata 2021 -2030 z perspektywą do 2040 r. [24]	Zamierzenia inwestycyjne przedstawiają realną wizję stanu sieci kolejowej, określając działania inwestycyjne prowadzące do uzyskania tego stanu, możliwie najefektywniej dostosowane do potrzeb. Cele wymienione w zamierzeniu to m.in.: wzmocnienie efektywności transportu kolejowego, zwiększenie bezpieczeństwa funkcjonowania transportu kolejowego, poprawę jakości w przewozach pasażerskich i towarowych.	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia spójna jest z celami wymienionymi w Zamierzeniach inwestycyjnych PKP PLK S.A – przyczyni się do poprawy konkurencyjności transportu kolejowego w stosunku do transportu drogowego.

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/ założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
Dokumenty szczebla regionalnego			
1.	Strategia rozwoju Województwa mazowieckiego do 2030 roku, Innowacyjne Mazowsze. [41]	Nadrzędnym (głównym) celem Strategii jest spójność terytorialna, rozumiana jako zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie, co w konsekwencji przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia spójna jest z głównym celem Strategii. Budowa intermodalnego hubu przesiadkowego pozwoli na wzmocnienie roli województwa mazowieckiego (oraz łódzkiego) zarówno w wymiarze krajowym, jak i międzynarodowym. Budowa i eksploatacja rentownego i innowacyjnego węzła transportowego doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego, co przyczyni się do zniwelowania dysproporcji rozwoju na obszarze województwa.
2.	Strategia rozwoju Województwa łódzkiego do 2030 roku [40]	Strategii wskazano trzy cele strategiczne w ramach trzech sfer: gospodarczej, społecznej i przestrzennej: Nowoczesna i konkurencyjna gospodarka; Obywatelskie społeczeństwo równych szans; Atrakcyjna i dostępna przestrzeń.	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia wspiera osiągnięcie wskazanych przez Strategię celów. Planowane Przedsięwzięcie korzystnie wpłynie na rozwój transportu oraz wewnętrzną integrację sieci równocześnie zmniejszone zostaną dysproporcje w poziomie rozwoju społeczno-gospodarczego.

Źródło:

Opracowanie

własne

6.2 Cele środowiskowe wynikające z dokumentów strategicznych istotne z punktu widzenia realizacji Planowanego Przedsięwzięcia

Niniejszy rozdział poświęcony jest przedstawieniu międzynarodowych, europejskich oraz regionalnych dokumentów strategicznych wskazujących aspekty środowiskowe, na które powinna zostać zwrócona szczególna uwaga podczas projektowania oraz realizacji planowanego Przedsięwzięcia. Z uwagi na znaczenie projektu CPK, który ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury, kluczowe jest tutaj zachowanie norm i procedur zgodnych z założeniami wskazanymi w Porozumieniu Paryskim (2016) [27] oraz Europejskim Zielonym Ładzie (2019) [11]. Spełnienie celów strategicznych wskazanych w tych dokumentach, a także założenia Inwestora, że Port Lotniczy „Solidarność” będzie „lotniskiem zielonym”, wymaga szerokiego rozpoznania obszaru objętego planowanym Przedsięwzięciem oraz przygotowania założeń projektowych w sposób zapewniający przyszłe wdrożenie możliwie najlepszych środowiskowo rozwiązań architektoniczno-budowlanych oraz technologicznych, zarówno na etapie prac przygotowawczych i budowlanych, jak i w fazie eksploatacji planowanego Przedsięwzięcia, dających gwarancję realizacji następujących kierunków działań:

- § ograniczenia do niezbędnego minimum ingerencji w środowisko obszaru planowanego Przedsięwzięcia oraz terenów sąsiadujących, przy uwzględnieniu oddziaływania na człowieka, środowisko przyrodnicze oraz abiotyczne;
- § wypracowania najlepszych środków w zakresie zapobiegania powstawaniu lub minimalizacji nieuchronnych negatywnych oddziaływań planowanego Przedsięwzięcia z punktu widzenia lokalnych społeczności, a także cennych walorów, m.in. przyrodniczych, kulturowo-historycznych czy krajobrazowych, regionu środkowej Polski, w tym:
 - ograniczenia przekształceń środowiska na rzecz utrzymania różnorodności biologicznej terenu, w tym zachowania w odpowiednim stanie ochrony cennych gatunków i siedlisk;
 - ograniczenia do niezbędnego minimum emisji zanieczyszczeń – osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego już w dniu oddania do użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego poprzez zapewnienie dostaw energii ze źródeł odnawialnych i wytwarzania energii odnawialnej

na miejscu, uzyskanie akredytacji ACA10 (z ang. Airport Carbon Accreditation) w zakresie emisji dwutlenku węgla;

- zrównoważonego zarządzania zasobami wodnymi regionu – efektywne wykorzystanie dostępnych źródeł wody przy jednoczesnej ochronie tych zasobów przed potencjalnymi źródłami zanieczyszczeń;
- stosowania zasad gospodarki o obiegu zamkniętym – wprowadzenie modelu zamkniętej gospodarki cyrkulacyjnej tam, gdzie to możliwe, a w szczególności w ramach strategii zarządzania odpadami;
- właściwego zarządzania ryzykiem związanym z emisją hałasu – minimalizacja negatywnego wpływu hałasu na społeczności lokalne, mieszkańców i faunę;
- zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, kolejowego i drogowego – minimalizacja ryzyka wystąpienia incydentów związanych z bezpieczeństwem, w tym również kolizji ze zwierzętami;

§ osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu poprzez: zaplanowanie i sukcesywne wdrażanie rozwiązań eksploatacyjnych i funkcjonalnych infrastruktury planowanego Przedsięwzięcia na rzecz ochrony klimatu i adaptacji do jego zmian, w tym obiektów infrastruktury lotniska, a także obsługi niskoemisyjnych/zeroemisyjnych samolotów i pojazdów naziemnych; budowanie infrastruktury zorientowanej na przyszłość i wystarczająco elastycznej, aby dostosować się do wszelkich nieprzewidzianych zmian w technologii, procedurach i przepisach;

§ wdrożenia systemów efektywnego monitoringu m.in. poziomu zanieczyszczeń przedostających się do środowiska z obszaru planowanego Przedsięwzięcia, monitoringu akustycznego i wibracyjnego, zmian w obrębie siedlisk przyrodniczych i populacji cennych i zagrożonych gatunków roślin, grzybów i zwierząt, a więc stworzenia baz danych umożliwiających analizę ryzyka i identyfikację zachodzących zmian oraz podjęcie właściwych kroków naprawczych.

Postulowana przez kraje unijne, od momentu ogłoszenia w 2021 roku tekstu nowej Strategii UE w zakresie przystosowania do zmiany klimatu, konieczność nie tylko podejmowania działań na rzecz ochrony klimatu, ale także inwestowania w nowoczesną infrastrukturę odpowiadającą potrzebom adaptacji do zmian klimatu, niejako narzuca planowanemu Przedsięwzięciu obligatoryjne zastosowanie najlepszych rozwiązań technologicznych pod względem środowiskowym i zapewnienie możliwości

¹⁰ Airport Carbon Accreditation (ACA) to globalny program certyfikacji zarządzania emisjami dwutlenku węgla dla portów lotniczych, jest również globalnym standardem dotyczącym emisji tego gazu cieplarnianego, który zapewnia portom lotniczym wspólne ramy aktywnego zarządzania emisjami dwutlenku węgla. Program jest dostosowany do potrzeb konkretnego portu lotniczego, co pozwala na elastyczność w uwzględnianiu krajowych i lokalnych wymogów prawnych, a jednocześnie gwarantuje, że stosowana metodologia jest zawsze solidna. [<https://www.airportcarbonaccreditation.org/>]

ich stopniowego udoskonalania. Pomimo tego, że realizacja planowanego Przedsięwzięcia w bezpośredni sposób nie wpisuje się w działania na rzecz ochrony klimatu, sposób jego zaprojektowania, jako przesiadkowego hubu, łączącego ze sobą najbardziej odległe miejscowości w kraju za pośrednictwem nowoczesnej infrastruktury kolejowej i drogowej, stwarza możliwości efektywnego usprawnienia transportu osób i usług co najmniej w skali krajowej i europejskiej, przyspieszając rozwój transportu intermodalnego¹¹, w którym upatruje się klucz do zmniejszenia globalnego kosztu procesu transportowego, zwiększenia liczby możliwych wariantów przewozowych, podniesienia jakości usług i szybkości dostawy. Niemniej istotnym jest fakt, że taki model transportu może w przyszłości przyczyniać się do ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do atmosfery, a tym samym spowolnić zachodzenie niesprzyjających dla środowiska (w tym także człowieka) zmian klimatycznych.

Oczywistym jest fakt całkowitego przeobrażenia terenów planowanego Przedsięwzięcia pod względem funkcjonalno-użytkowym, lecz skala tego procesu zostanie ograniczona do niezbędnego minimum przy zachowaniu aktualnie obowiązujących europejskich i światowych norm i procedur związanych z ochroną środowiska przyrodniczego i abiotycznego, dając szansę na odtworzenie wybranych siedlisk i zapewnienie dalszej ochrony walorów przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych regionu środkowej Polski. Planowane Przedsięwzięcie jako inwestycja celu publicznego, powinno być realizowane w oparciu o cele środowiskowe przyjęte w krajowych dokumentach strategicznych przy uwzględnieniu opisanych w Art.6 ust. 1 i ust. 2 POŚ [59] „zasady prewencji i przezorności”. Nakłada ona na podmiot realizujący działania, których negatywne oddziaływanie na środowisko nie jest w pełni rozpoznane (ze względu na niedostatki w wiedzy, deficyt informacji, brak pełnych danych statystycznych, niemożność wykonania analiz, niemożność wykonania symulacji, rozbieżność stanowisk, zwłaszcza stanowisk ekspertów), obowiązek podjęcia wszelkich możliwych środków zapobiegawczych. Zasada przezorności wymaga, aby wszelkie prawdopodobieństwo wystąpienia negatywnych skutków danego przedsięwzięcia inwestycyjnego traktować tak, jak pewność ich wystąpienia. Zastosowanie takiego podejścia gwarantuje realizację planowanego Przedsięwzięcia z poszanowaniem wartości przyrodniczych, krajobrazowych i kulturowych tego obszaru, przy jednoczesnym zapewnieniu możliwości rozwoju społeczno-gospodarczego regionu na nietypową do tej pory skalę, wpisując planowane Przedsięwzięcie w założenia zrównoważonego rozwoju kraju.

Poniższe zestawienie tabelaryczne przedstawia cele środowiskowe wynikające z dokumentów strategicznych, które są istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia. Określona została relacja w jakiej przedstawia się planowane Przedsięwzięcie w stosunku do danego celu środowiskowego.

¹¹ Transport intermodalny rozumiany jako przewóz określonego towaru, zamkniętego w kontenerze, specjalistycznym nadwoziu wymiennym lub naczepie (tzw. zintegrowanej jednostce ładunkowej), więcej niż jednym środkiem transportu przy zachowaniu jednej umowy na przewóz i bez ingerencji w jego zawartość.

Tabela I.6-2 Cele środowiskowe wynikające z analizowanych dokumentów strategicznych istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
Dokumenty szczebla międzynarodowego			
1.	Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu [33]	<p>Umowa międzynarodowa określająca założenia międzynarodowej współpracy dotyczącej ograniczenia emisji gazów cieplarnianych odpowiedzialnych za zjawisko globalnego ocieplenia.</p> <p>Podstawowym celem wynikającym z Konwencji jest doprowadzenie "...do ustabilizowania koncentracji gazów cieplarnianych w atmosferze na poziomie, który zapobiegałby niebezpiecznej antropogenicznej ingerencji w system klimatyczny. Dla uniknięcia zagrożenia produkcji żywności i dla umożliwienia zrównoważonego rozwoju ekonomicznego poziom taki powinien być osiągnięty w okresie wystarczającym do naturalnej adaptacji ekosystemów do zmian klimatu." Ponieważ cele i działania te nie były na tyle wystarczające do walki ze zmianami klimatu, Konwencja z biegiem czasu została poszerzona o różne protokoły, z których najważniejszym był protokół z Kioto oraz porozumienie paryskie.</p> <p>Zgodnie z art. 2 Konwencji, aby wypełnić cele i wprowadzić jej postanowienia Strony powinny kierować się zasadami:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Zgodnie z wspólnymi, lecz zróżnicowanymi zasadami odpowiedzialności, Strony powinny dbać o system klimatyczny dla dobra obecnego i przyszłych pokoleń, a państwa rozwinięte powinny być na czele w przeciwdziałaniu zmianom klimatu i ich negatywnym skutkom; § Szczególnej uwadze będą poddane specyficzne potrzeby i okoliczności Stron, które są najbardziej narażone na niebezpieczeństwo zmian klimatu oraz państwa rozwijające się, które w okresie rozwoju byłyby bardzo obciążone przez niniejszą Konwencję; § Strony powinny kierować się zasadą przezroczności nawet w 	<p>Planowane Przedsięwzięcie nie wpisuje bezpośrednio w działania na rzecz ochrony klimatu, ale założenia projektowe i budowlane oraz kierunki przyszłego rozwoju całej inwestycji CPK wynikają bezpośrednio z potrzeb i założeń zrównoważonego rozwoju kraju. Projekt CPK (oraz planowane Przedsięwzięcie, stanowiące jego integralną część) ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Podkreślić również należy, iż zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych dotyczą poszczególnych państw z osobna, a nie indywidualnych przedsięwzięć, tym samym realizacja Przedsięwzięcia nie oznacza, iż polskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną w wymiarze ogólnokrajowym. Powstanie Przedsięwzięcia niewątpliwie zmieni strukturę transportu pasażerskiego w Polsce i może być równocześnie wykorzystane w celu zmniejszania oddziaływania transportu na emisję gazów cieplarnianych. Dodatkowe same obiekty wchodzące w zakres Przedsięwzięcia będą planowane i projektowane w celu minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na klimat. Założeniem strategicznym jest osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyj-</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>przypadku braku całkowitej naukowej pewności odnośnie do zmian klimatu. W takim przypadku istnieje obowiązek zapobiegania i łagodzenia negatywnych skutków tych zmian w sposób oszczędny, który zapewni powszechne korzyści;</p> <p>§ Strony mają prawo i powinność do promowania zrównoważonego rozwoju. Działania każdej ze Stron powinny być dostosowane do jej warunków i nastawione na przeciwdziałanie skutków zmian klimatu spowodowanych działalnością człowieka, biorąc pod uwagę także rozwój ekonomiczny;</p> <p>§ Strony powinny prowadzić działania zmierzające do współpracy, promując działania wspierającego i otwartego międzynarodowego systemu gospodarczego, które prowadziłyby do zrównoważonego wzrostu ekonomicznego oraz rozwoju wszystkich państw, a w szczególności państw rozwijających się, tak aby umożliwić im lepsze zajmowanie się problemami zmian klimatu.</p>	<p>nego w dniu oddania do użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego, uzyskanie akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym. Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO2 i osiągnięcie zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawę energii na terenie lotniska i poza nim/PPA.</p> <p>Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju</p>
2.	Porozumienie paryskie [27]	<p>Porozumienie to, jest drugim po podpisanym w 1997 roku protokole z Kioto wiążącym dokumentem realizującym postulaty Ramowej konwencji Narodów Zjednoczonych. Jest to pierwszy tekst uniwersalny, którego celem jest ograniczenie średniego wzrostu temperatury na Ziemi znacznie poniżej 2 st. Celsjusza w okresie 1750-2100 oraz dążenie do ograniczenia tego wzrostu do 1,5 st. C. Porozumienie dąży także do osiągnięcia neutralności węglowej (ang. carbon neutrality) do 2050 r. W celu realizacji tych założeń Porozumienie zakłada, że wszystkie państwa będą, począwszy od 2020 roku, ogłaszać dobrowolne cele redukcji emisji gazów cieplarnianych. Cele te będą poddawane rewizji i zwiększane co pięć lat.</p>	
3.	Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030 [32]	<p>Agenda określa program działań definiujący model zrównoważonego rozwoju na poziomie globalnym koncentrujący się na 5 wielkich zmianach transformacyjnych w zakresie obszarów: ludzie (People), planeta (Planet), dobrobyt (Prosperity), pokój (Peace), partnerstwo (Partnership).</p>	<p>Planowane Przedsięwzięcie jest bezpośrednio spójne z wymienionymi celami Agendy nr 6, 8, 9, 10, 11, oraz pośrednio spójne z celami strategicznymi nr 13 i 15. Realizacja planowanego Przedsięwzięcia nie jest bowiem działaniem mającym na celu ochronę</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>określonych jako zasada 5P. Celem agencji jest, ponadto, wzmocnienie powszechnego pokoju w warunkach większej wolności, oraz wyeliminowanie skrajnego ubóstwa, co zapewni możliwość wdrożenia lub utrzymania modelu zrównoważonego rozwoju. Przedstawione w Agendzie 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju i 169 powiązanych z nimi zadań, jako współzależnych i niepodzielnych, zapewnić mają równowagę pomiędzy trzema aspektami zrównoważonego rozwoju: gospodarczym, społecznym i środowiskowym. Spośród wszystkich wymienionych w Agendzie celów, istotnymi z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia są:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Cel 6. Zapewnić wszystkim ludziom dostęp do wody i warunków sanitarnych poprzez zrównoważoną gospodarkę zasobami wodnymi; § Cel 8. Promować stabilny, zrównoważony i inkluzyjny wzrost gospodarczy, pełne i produktywne zatrudnienie oraz godną pracę dla wszystkich ludzi; § Cel 9. Budować stabilną infrastrukturę, promować zrównoważone uprzemysłowienie oraz wspierać innowacyjność; § Cel 10. Zmniejszyć nierówności w krajach i między krajami; § Cel 11. Uczynić miasta i osiedla ludzkie bezpiecznymi, stabilnymi, zrównoważonymi oraz sprzyjającymi włączeniu społecznemu; § Cel 13. Podjąć pilne działania w celu przeciwdziałania zmianom klimatu i ich skutkom; § Cel 15. Chronić, przywrócić oraz promować zrównoważone użytkowanie ekosystemów lądowych, zrównoważone gospodarowanie lasami, zwalczanie pustoszczenia, powstrzymać i odwracać proces degradacji gleby oraz powstrzymać utratę różnorodności biologicznej. 	<p>klimatu czy różnorodności biologicznej regionu, ale bezpośrednio wpisuje się w założenia zrównoważonego rozwoju kraju, co narzuca konieczność realizacji całego projektu CPK przy zastosowaniu pro-środowiskowych rozwiązań technicznych, technologicznych czy projektowych i architektoniczno-budowlanych.</p> <p>W ramach swoich założeń planowane Przedsięwzięcie ma być wykonane tak, aby w jak najmniejszy możliwy dla swojej funkcji sposób oddziaływać na klimat oraz otaczające je środowisko. Jednym z celów budowy nowego lotniska, wraz z wysoko rozwiniętą, nowoczesną siecią linii kolejowych w Polsce, jest odciążenie transportu drogowego głównie względem ruchu osobowego. Realizacja planowanego Przedsięwzięcia ma zapewnić Polsce oraz innym krajom UE, a także światowej gospodarce, możliwość rozwoju transportu intermodalnego celem zmniejszenia globalnego kosztu procesu transportowego, zwiększenia liczby możliwych wariantów przewozowych, podniesienia jakości usług i szybkości dostaw. Ponadto, planowane Przedsięwzięcie, projektowane jako lotnisko „zielone”, uwzględnia założenia odpowiedzialnej gospodarki i efektywnego wykorzystania zasobów wodnych, dążenie do gospodarowania w obiegu zamkniętym, wprowadzanie rozwiązań zapewniających minimalizację emisji zanieczyszczeń do środowiska, a także utrzymanie możliwie wysokiego udziału terenów zielonych, w tym mikrosiedlisk sprzyjających rozwojowi populacji gatunków nieingerujących w ruch lotniczy, ale wzbogacających różnorodność biologiczną terenów zagospodarowanych. Aby ograniczyć swój negatywny wpływ na klimat, realizacja planowanego Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcie zero-emisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efek-</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			<p>tywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA.</p> <p>Utworzenie nowoczesnego, przesiadkowego hubu lotniczego zakłada wdrożenie narzędzi i systemów zrównoważonego rozwoju, wygenerowania wielu nowych miejsc pracy oraz zwiększenia mobilności w rejonach obecnie słabo skomunikowanych, co stanowić będzie ogromne wsparcie dla rozwoju lokalnych społeczności i całego kraju.</p>
4.	Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt tzw. Konwencja Bońska [18]	Strony Konwencji uznają znaczenie ochrony wędrownych gatunków dzikich zwierząt na całym świecie ze względu na ich znaczenie z punktu widzenia środowiskowego, ekologicznego, genetycznego, naukowego, rekreacyjnego, kulturalnego, edukacyjnego, społecznego i ekonomicznego. Szczególną uwagę należy zwrócić na gatunki, których stan ochrony jest niekorzystny.	<p>Planowane Przedsięwzięcie nie jest bezpośrednio spójne z celami środowiskowymi przedmiotowej Konwencji. Jednakże realizacja Przedsięwzięcia będzie ingerować jedynie w lokalne szlaki migracji, które nie dotyczą gatunków dzikich zwierząt wędrownych. Podczas planowania oraz realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. W szczególności należy wskazać, iż wybrana lokalizacja Przedsięwzięcia została zoptymalizowana pod kątem uniknięcia konfliktów z korytarzami ekologicznymi oraz obszarami o szczególnych wartościach przyrodniczych. Podjęto również szereg działań ograniczających i minimalizujących wpływ na gatunki wędrowne np. w postaci planowania infrastruktury pozwalającej na zachowanie drożności lokalnych powiązań przyrodniczych. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.</p>
5.	Konwencja o różnorodności biologicznej,	Głównymi celami tej Konwencji są: ochrona różnorodności biologicznej (tj. różnorodności organizmów żywych występujących na Ziemi), zrównoważone użytkowanie składników różnorodności biologicznej oraz	Planowane Przedsięwzięcie nie wpisuje się bezpośrednio w cele środowiskowe przedmiotowej Konwencji. Jednakże, podczas planowania oraz realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożo-

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
	Rio de Janeiro [19]	sprawiedliwy i godziwy podział korzyści płynących z użytkowania zasobów genetycznych. Oznacza to, że przy podejmowaniu postanowień i konkretnych działań zachowanie całego bogactwa przyrodniczego jest równie ważne jak zaspokajanie potrzeb obecnych i przyszłych pokoleń ludzkich, przy przestrzeganiu zasady dzielenia się korzyściami z wykorzystania zasobów ze społecznościami, które te zasoby udostępniają.	ne zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. W szczególności należy wskazać, iż wybrana lokalizacja Przedsięwzięcia została zoptymalizowana pod kątem uniknięcia konfliktów z korytarzami ekologicznymi oraz obszarami o szczególnych wartościach przyrodniczych. Podjęto również szereg działań ograniczających i minimalizujących wpływ na gatunki wędrowne np. w postaci planowania infrastruktury pozwalającej na zachowanie drożności lokalnych powiązań przyrodniczych. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.
Dokumenty szczebla europejskiego			
1.	Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk [17]	Celem Konwencji jest promowanie współpracy między państwami-sygnatariuszami w celu ochrony gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk. Państwa powinny zwracać szczególną uwagę na obszary ważne dla gatunków wędrownych, które znajdują się na szlakach ich wędrówek i spełniają rolę terenów zimowania, odpoczynku, żerowania, rozmnażania lub pierzenia. Dla takich obszarów oraz siedlisk naturalnych położonych na obszarach przygranicznych, Strony powinny podjąć współpracę z państwami graniczącymi na tych obszarach. Jednocześnie państwa ratyfikujące Konwencję Berneńską powinny uwzględnić w swoich politykach planowania i rozwoju potrzebę ochrony ww. obszarów.	Planowane Przedsięwzięcie nie wpisuje się bezpośrednio w cele środowiskowe przedmiotowej Konwencji. Podczas realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. W szczególności należy wskazać, iż wybrana lokalizacja Przedsięwzięcia została zoptymalizowana pod kątem uniknięcia konfliktów z korytarzami ekologicznymi oraz obszarami o szczególnych wartościach przyrodniczych. Podjęto również szereg działań ograniczających i minimalizujących wpływ na gatunki wędrowne np. w postaci planowania infrastruktury pozwalającej na zachowanie drożności lokalnych powiązań przyrodniczych. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
2.	Zielony Ład UE [11]	<p>Cele strategii zakładają: przekształcenie UE w sprawiedliwe i prosperujące społeczeństwo żyjące w nowoczesnej, zasobo-oszczędnej i konkurencyjnej gospodarce, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto i w ramach której wzrost gospodarczy będzie oddzielony od wykorzystania zasobów naturalnych; ochrona, zachowanie i poprawa kapitału naturalnego UE oraz ochrona zdrowia i dobrostanu obywateli przed zagrożeniami i negatywnymi skutkami związanymi ze środowiskiem. Transformacja ta musi przebiegać zarazem w sprawiedliwy i sprzyjający włączeniu społecznemu sposób.</p> <p>Do najważniejszych z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia zamierzeń przedstawionych w Europejskim Zielonym Ładzie należą:</p> <ul style="list-style-type: none"> § zmobilizowanie sektora przemysłu na rzecz czystej gospodarki o obiegu zamkniętym; § budowanie i remontowanie w sposób oszczędzający energię i zasoby; § przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność; § ochrona i odbudowa ekosystemów i bioróżnorodności; § zerowy poziom emisji zanieczyszczeń na rzecz nietoksycznego środowiska. 	<p>rozwoj gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.</p> <p>Planowane Przedsięwzięcie częściowo wpisuje się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu, pozostając jednak w sprzeczności z pozytywnym oddziaływaniem na różnorodność biologiczną regionu Środkowej Polski i na klimat. Realizacja planowanego Przedsięwzięcia nie jest bowiem działaniem mającym na celu ochronę klimatu czy bioróżnorodności, ale założenia projektowe i architektoniczno-budowlane oraz kierunki przyszłego rozwoju całej inwestycji CPK wynikają bezpośrednio z potrzeb i założeń zrównoważonego rozwoju kraju, co narzuca niejako konieczność zastosowania najlepszych środowiskowo rozwiązań i procedur. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Podkreślić również należy, iż zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych dotyczą poszczególnych państwa z osobna, a nie indywidulanych przedsięwzięć, tym samym realizacja Przedsięwzięcia nie oznacza, iż polskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną w wymiarze ogólnokrajowym. Zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych będą musiały zostać dotzymane w kontekście zarówno redukcji emisji na poziomie kraju, jak również redukcji emisji w poszczególnych sektorach, w tym w obszarze transportu. Powstanie Przedsięwzięcia niewątpliwie zmieni strukturę trans-</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			<p>portu pasażerskiego w Polsce i może być równocześnie wykorzystane w celu zmniejszania oddziaływania transportu na emisję gazów cieplarnianych. Dodatkowe same obiekty wchodzące w zakres Przedsięwzięcia będą planowane i projektowane w celu minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na klimat. Założeniem strategicznym jest osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego w dniu oddania do użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego, uzyskanie akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym. Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zmniejszenie emisji CO₂ i osiągnięcie zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA. Podczas planowania oraz realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOŚ. W szczególności należy wskazać, iż wybrana lokalizacja Przedsięwzięcia została zoptymalizowana pod kątem uniknięcia konfliktów z korytarzami ekologicznymi oraz obszarami o szczególnych wartościach przyrodniczych. Podjęto również szereg działań ograniczających i minimalizujących wpływ na gatunki wędrowne np. w postaci planowania infrastruktury pozwalającej na zachowanie drożności lokalnych powiązań przyrodniczych. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.
3.	Budując Europę odporną na zmianę klimatu – nowa Strategia UE w zakresie przystosowania do zmiany klimatu [4]	<p>§ Strategia adaptacyjna UE z 2021 roku stanowi dopełnienie opublikowanego w 2019 r. Europejskiego Zielonego Ładu. Kluczowym celem Strategii jest uczynienie społeczeństwa unijnego odpornym na zmiany klimatu oraz w pełni odpornym na nieuniknione skutki tych zmian. Zgodnie z przyjętym założeniem cel ten ma zostać zrealizowany w 2050 r., w wyniku realizacji szeregu działań w trzech obszarach zwiększania odporności na zmiany klimatu, tj.:</p> <p>§ Uzupelnianie luk w wiedzy na temat skutków zmiany klimatu i rozwiązań w zakresie odporności poprzez stworzenie rozległej bazy wiedzy, w oparciu o którą podejmowane będą skuteczne działania adaptacyjne. Potrzeba poszerzenia wiedzy wynika z niepewności co do tempa i zasięgu zmian klimatu oraz ich skutków dla ekosystemów stworzonych przez przyrodę i przez człowieka, a także w kontekście skuteczności przyjętej polityki i wdrażanych działań;</p> <p>§ Nadanie bardziej systemowego charakteru działaniom adaptacyjnym. Strategia zakłada udoskonalenie krajowych i regionalnych planów oraz strategii adaptacyjnych, jako instrumentów systemowego podejścia do adaptacji do zmian klimatu, przy czym za fundamentalne uznawane są dokumenty szczebla lokalnego. Za konieczne działania w tym obszarze uznaje się potrzebę uwzględnienia odporności na zmiany klimatu w polityce budżetowej państw członkowskich – wprowadzenie procedur w zakresie procesów i narzędzi przeciwdziałających ex ante ryzyku klimatycznemu i likwidujących ex post skutki klęsk żywiołowych. Ostatnią grupą aktywności w ramach działań systemowych jest wprowadzenie na większą skalę rozwiązań opartych na zasobach przyrody – w miastach czy innych dużych obiektach infrastruktury.</p>	Planowane Przedsięwzięcie, rozumiane jako budowa międzynarodowego lotniskowego portu przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą nie jest działaniem wprost służącym działaniom adaptacyjnym do zmian klimatycznych. Jednak, mając na uwadze istotność planowanego Przedsięwzięcia dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i ogromną potrzebę jego realizacji celem zwiększenia możliwości transportowych, w tym przyspieszenia sukcesywnego wdrażania rozwiązań intermodalnych w Polsce i Europie, planowane Przedsięwzięcie pośrednio wpisuje się w założenia Strategii względem tworzenia nowoczesnej infrastruktury o dużych możliwościach adaptacyjnych do zmian klimatu. Na etapie projektowania planowanego Przedsięwzięcia, założono, że zarówno lotnisko jak i infrastruktura towarzysząca będą mogły zostać określone mianem „zielonych”, a zastosowane rozwiązania projektowe i architektoniczno-budowlane oraz procedury eksploatacyjne w jak największym stopniu uwzględnią istniejące środowisko społeczno-gospodarcze oraz potrzebę ochrony zasobów środowiska biotycznego i abiotycznego. Całość Przedsięwzięcia będzie również projektowana oraz realizowana w takim sposób, aby z jednej strony ograniczyć do niezbędnego minimum wykorzystanie zasobów środowiska, a z drugiej w jak największym stopniu zaimplementować rozwiązania technologiczne zmniejszające podatność infrastruktury na przewidywane zmiany klimatyczne.

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>strukturalnych kluczowe jest zwiększenie znaczenia błękitno-zielonej infrastruktury poprzez rozwijanie zielonych przestrzeni miejskich oraz budowę zielonych dachów i ścian; na poziomie ekosystemowym zintensyfikowania wymagają prace prowadzących do wzmożenia ochrony i odtwarzania terenów podmokłych, torfowisk, ekosystemów przybrzeżnych i morskich oraz propagowania i prowadzenia zrównoważonego gospodarowania lasami i gruntami rolnymi w sposób efektywny kosztowo;</p> <p>§ Ogólne przyspieszenie przystosowania się do zmian klimatu. W tym celu Unia ma zwiększyć docelowy poziom wydatków na działania w dziedzinie klimatu do 30% w swoim budżecie długoterminowym na lata 2021–2027. Drugim krokiem niezbędnym do przyspieszenia adaptacji ma być inwestowanie w trwałą, odporną na zmiany klimatu infrastrukturę. Koniecznym zabiegiem może stać się powszechne korzystanie z ubezpieczeń jako mechanizmu przenoszenia ryzyka do pokrycia strat finansowych związanych z ryzykiem klimatycznym.</p>	
4.	Strategia UE na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości [42]	<p>Strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności ma stanowić podstawę transformacji ekologicznej i cyfrowej UE oraz pozwolić na zwiększenie odporności unijnego systemu transportu na przyszłe kryzysy. Dokument wynika z założeń Europejskiego Zielonego Ładu, w którym stwierdzono, że dzięki inteligentnemu, konkurencyjnemu, bezpiecznemu, dostępnemu i przystępnemu cenowo systemowi transportu emisje zmniejszą się o 90 proc. do 2050 r. Strategia podkreśla szybką potrzebę wprowadzenia rozwiązań na rzecz rozwoju transportu niskoemisyjnego, gdyż obecnie emisje z transportu stanowią około jednej czwartej całkowitej emisji gazów cieplarnianych w UE.</p> <p>Aby zrealizować zakładane cele, w Strategii określono łącznie 82 inicjatywy w 10 kluczowych obszarach działania, wśród których odnaleźć możemy obszary istotne z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia, takie jak:</p>	Planowane Przedsięwzięcie wpisuje się w cele Strategii. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Podkreślić również należy, iż zobowiązania w zakresie

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>upowszechnienie bezemisyjnych pojazdów, statków i samolotów, odnawialnych źródeł energii, paliw niskoemisyjnych i powiązanej infrastruktury;</p> <ul style="list-style-type: none"> § tworzenie zeroemisyjnych lotnisk i portów – na przykład poprzez nowe inicjatywy promujące zrównoważone paliwa lotnicze i morskie; § działania na rzecz zdrowszego i bardziej zrównoważonego transportu międzymiastowego i miejskiego – na przykład poprzez podwojenie ekspresowych przewozów kolejowych i rozwój dodatkowej infrastruktury rowerowej w ciągu najbliższych 10 lat; § wspieranie ekologicznego transportu towarowego – na przykład poprzez podwojenie kolejowego ruchu towarowego do 2050 r.; § urzeczywistnienie multimodalnego, opartego na sieci i zautomatyzowanego transportu – na przykład poprzez umożliwienie pasażerom zakupu biletów na podróże multimodalne i zapewnienie możliwości płynnej zmiany rodzajów transportu w przewozie towarów. 	<p>się redukcji emisji gazów cieplarnianych dotyczą poszczególnych państwa z osobna, a nie indywidualnych przedsięwzięć, tym samym realizacja Przedsięwzięcia nie oznacza, iż polskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną w wymiarze ogólnokrajowym. Zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych będą musiały zostać dotrzymane w kontekście zarówno redukcji emisji na poziomie kraju, jak również redukcji emisji w poszczególnych sektorach, w tym w obszarze transportu. Powstanie Przedsięwzięcia niewątpliwie zmieni strukturę transportu pasażerskiego w Polsce i może być równocześnie wykorzystane w celu zmniejszania oddziaływania transportu na emisję gazów cieplarnianych. Dodatkowe same obiekty wchodzące w zakres Przedsięwzięcia będą planowane i projektowane w celu minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na klimat. Założeniem strategicznym jest osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego w dniu oddania do użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego, uzyskanie akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym. Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcie zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA. Infrastruktura planowanego Przedsięwzięcia będzie zorientowana na przyszłość i wystarczająco elastyczna, aby dostosować się do wszelkich nieprzewidzianych zmian w technologii, procedurach i przepisach. Uwzględnienie wzrastającego wykorzystania przez samoloty korzystające z portu lotniczego zrównoważonych paliw lotniczych tzw. SAF (z ang. Sustainable</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			Aviation Fuels), które stanowią zbiór paliw, będących paliwami typu „drop-in” tj. mogących podlegać mieszanii z paliwem konwencjonalnym lub stanowić dodatek do niego oraz produkowanych z surowców odnawialnych. SAF jest chemicznie równoważny konwencjonalnemu paliwu do silników odrzutowych. Dodatkowo zakłada się, że sukcesywnie na lotnisku wzrastać będzie ilość pojazdów zasilanych energią elektryczną.
5.	Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 [48]	Strategia na rzecz bioróżnorodności 2030 jest wszechstronnym, ambitnym i długoterminowym planem mającym na celu ochronę przyrody i odwrócenie procesu degradacji ekosystemów. Głównym celem Strategii jest odbudowa bioróżnorodności w Europie do 2030 r. poprzez zastosowanie konkretnych działań i wypełnienie zobowiązań. W kontekście przewidywanej sytuacji po pandemii COVID-19, jednym z celów strategii jest budowanie odporności społeczeństw na przyszłe zagrożenia, takie jak: skutki zmian klimatu, pożary lasów, brak bezpieczeństwa żywnościowego, występowanie chorób – w tym poprzez ochronę dzikiej fauny i flory i zwalczanie nielegalnego handlu dziką fauną i florą. W Strategii zawarto konkretne zobowiązania i działania, które należy zrealizować do 2030 r., w tym: 1) utworzenie w całej UE większej sieci obszarów chronionych na lądzie i na morzu; 2) rozpoczęcie planu odbudowy zasobów przyrodniczych; 3) wprowadzenie środków umożliwiających niezbędną zmianę transformacyjną; potrzeba uwolnienia finansowania na rzecz bioróżnorodności i zastosowanie nowych, wzmocnionych ram zarządzania, aby: zapewnić lepszą realizację Strategii i śledzenie postępów; podnieść poziom wiedzy i zwiększyć finansowanie oraz inwestycje; zapewnić lepsze poszanowanie przyrody przy podejmowaniu decyzji w sprawach publicznych i biznesowych.	Planowane Przedsięwzięcie nie wpisuje się bezpośrednio w cele środowiskowe przedmiotowej Strategii. Realizacja zamierzenia budowlanego na tak dużą skalę może negatywnie wpłynąć na stan zachowania populacji gatunków roślin, grzybów i zwierząt oraz siedlisk przyrodniczych obszaru planowanego Przedsięwzięcia. Mając te kwestie na uwadze, podczas planowania oraz realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. W szczególności należy wskazać, iż wybrana lokalizacja Przedsięwzięcia została zoptymalizowana pod kątem uniknięcia konfliktów z korytarzami ekologicznymi oraz obszarami o szczególnych wartościach przyrodniczych. Podjęto również szereg działań ograniczających i minimalizujących wpływ na gatunki wędrowne np. w postaci planowania infrastruktury pozwalającej na zachowanie drożności lokalnych powiązań przyrodniczych. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.
6.	Czysta planeta dla wszystkich. Europejska długoterminowa wizja strategiczna	Celem Strategii jest potwierdzenie zobowiązania Europy do sprawowania przewodniej roli w światowych działaniach w dziedzinie klimatu oraz przedstawienie wizji, która może doprowadzić do osiągnięcia zerowej	Planowane Przedsięwzięcie wpisuje się w cele Strategii. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
	dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki [7]	<p>emisji gazów cieplarnianych netto do 2050 roku, dzięki sprawiedliwej społecznie i racjonalnej kosztowo transformacji. W Strategii podkreślono możliwości, jakie ta transformacja stwarza dla obywateli Unii i jej gospodarki, a także zidentyfikowano przyszłe problemy. Ma ona wyznaczyć kierunek dla unijnej polityki klimatycznej i energetycznej oraz nadać kształt temu, co UE uważa za swój długoterminowy wkład w realizację celów porozumienia paryskiego dotyczących temperatury, zgodnych z celami zrównoważonego rozwoju ONZ. Dokument wyznacza proponowane kierunki działań do 2050 r. w 7 obszarach strategicznych, z których ważnymi z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia są:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Maksymalizacja korzyści płynących z efektywności energetycznej, w tym budynków bezemisyjnych; § Maksymalizacja wykorzystania odnawialnych źródeł energii i energii elektrycznej w celu całkowitej dekarbonizacji dostaw energii w Europie; § Przyjęcie czystej, bezpiecznej i opartej na sieci mobilności; § Konkurencyjny przemysł unijny i gospodarka o obiegu zamkniętym, jako kluczowy czynnik umożliwiający ograniczenie emisji gazów cieplarnianych. 	<p>Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Podkreślić również należy, iż zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych dotyczą poszczególnych państwa z osobna, a nie indywidualnych przedsięwzięć, tym samym realizacja Przedsięwzięcia nie oznacza, iż polskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną w wymiarze ogólnokrajowym. Zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych będą musiały zostać dotrzymane w kontekście zarówno redukcji emisji na poziomie kraju, jak również redukcji emisji w poszczególnych sektorach, w tym w obszarze transportu. Powstanie Przedsięwzięcia niewątpliwie zmieni strukturę transportu pasażerskiego w Polsce i może być równocześnie wykorzystane w celu zmniejszenia oddziaływania transportu na emisję gazów cieplarnianych. Dodatkowe same obiekty wchodzące w zakres Przedsięwzięcia będą planowane i projektowane w celu minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na klimat. Założeniem strategicznym jest osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego w dniu oddania do użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego, uzyskanie akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym. Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcie zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii).</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			<p>Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA.</p> <p>Infrastruktura planowanego Przedsięwzięcia będzie zorientowana na przyszłość i wystarczająco elastyczna, aby dostosować się do wszelkich nieprzewidzianych zmian w technologii, procedurach i przepisach.</p>
Dokumenty szczebla krajowego			
1.	Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej [26]	<p>Polityka Ekologiczna Państwa 2030 ma na celu zapewnienie bezpieczeństwa ekologicznego Polski oraz wysokiej jakości życia dla wszystkich mieszkańców. Ma za zadanie wzmocnić działania rządu polegające na budowie innowacyjnej gospodarki z zachowaniem zasad zrównoważonego rozwoju. Celem głównym Polityki jest „rozwój potencjału środowiska na rzecz obywateli i przedsiębiorców”. Cele szczegółowe określono w odpowiedzi na najważniejsze trendy w obszarze środowiska, w sposób umożliwiający połączenie kwestii związanych z ochroną środowiska z potrzebami gospodarczymi i społecznymi. Cele szczegółowe dotyczą zdrowia, gospodarki i klimatu.</p> <p>Z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia należy zwrócić uwagę na następujące cele szczegółowe:</p> <ul style="list-style-type: none"> § zrównoważone gospodarowanie wodami, w tym zapewnienie dostępu do czystej wody dla społeczeństwa i gospodarki oraz osiągnięcie dobrego stanu wód; § likwidacja źródeł emisji zanieczyszczeń do powietrza lub istotne zmniejszenie ich oddziaływania, w tym zadanie: Wsparcie rozwoju transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego; § ochrona powierzchni ziemi, w tym gleb; § przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska; 	<p>Planowane Przedsięwzięcie, rozumiane jako budowa międzynarodowego lotniczego portu przesiadkowego typu hub, nie wpisuje się bezpośrednio w cele główne Polityki Ekologicznej Państwa 2030 – nie jest bowiem działaniem przyczyniającym się do budowania potencjału środowiska dla dobra obywateli i przedsiębiorców. Jednak, mając na uwadze istotność planowanego Przedsięwzięcia dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju, i ogromną potrzebę jego realizacji celem zwiększenia możliwości transportowych, w tym przyspieszenia sukcesywnego wdrażania rozwiązań intermodalnych w Polsce i Europie, planowane Przedsięwzięcie wpisuje się w cele szczegółowe Polityki w zakresie tworzenia nowoczesnej infrastruktury o dużych możliwościach adaptacyjnych do zmian klimatu. Już na etapie projektowania planowanego Przedsięwzięcia, założono, że zostanie ono wybudowane jako lotnisko „zielone”, gdzie zastosowane rozwiązania projektowe i architektoniczno-budowlane oraz procedury eksploatacyjne w jak największym stopniu opierać się będą na poszanowaniu zasobów przyrodniczych. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju,</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>§ zarządzanie zasobami dziedzictwa przyrodniczego i kulturowego, w tym ochrona i poprawa stanu różnorodności biologicznej i krajobrazu;</p> <p>§ gospodarka odpadami w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym;</p> <p>§ wspieranie wdrażanie eko-innowacji, w tym zadanie: Wsparcie merytoryczne przedsiębiorców w realizacji inwestycji skutkujących ograniczeniem wpływu ich działalności na środowisko dzięki eko-innowacjom;</p> <p>§ przeciwdziałanie zmianom klimatu, w tym zadanie: Wsparcie inwestycji w zakresie rozwoju transportu niskoemisyjnego i zeroemisyjnego;</p> <p>§ adaptacja do zmian klimatu oraz zarządzanie ryzykiem klęsk żywiołowych, w tym działania: Zrównoważone oraz odporne na zmiany klimatu zarządzanie wodami opadowymi na obszarach zurbanizowanych poprzez różne formy retencji i rozwój infrastruktury zielonej; Rozwój infrastruktury zielonej i błękitnej obszarów zurbanizowanych w celu zachowania łączności przestrzennej wewnątrz tych obszarów i z terenami otwartymi oraz wspomagania procesów adaptacji do zmian klimatu;</p> <p>§ usprawnienie systemu kontroli i zarządzania ochroną środowiska oraz doskonalenie systemu finansowania.</p> <p>Polityka ekologiczna państwa 2030 ma stanowić podstawę do inwestowania środków europejskich z perspektywy finansowej na lata 2021–2027. Strategia wspiera także realizację celów i zobowiązań Polski na szczeblu międzynarodowym, w tym na poziomie unijnym oraz ONZ, szczególnie w kontekście celów polityki klimatyczno-energetycznej UE do 2030 oraz celów zrównoważonego rozwoju ujętych w Agendzie 2030.</p>	<p>a tym samym odciążyć transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Zapewnione zostaną sprawne połączenia kolejowe z resztą kraju, których czas podróży nie przekroczy 2,5 godziny. Wśród kluczowych założeń planowanego Przedsięwzięcia wymienić należy następujące: osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego do 2028 roku, zmniejszenie śladu węglowego m.in. poprzez zapewnienie dostaw energii ze źródeł odnawialnych i wytwarzania OZE na miejscu, uzyskiwanie certyfikatów zrównoważonego rozwoju dla budynków i infrastruktury, w tym akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, ograniczenie do niezbędnego minimum negatywnego wpływu na bioróżnorodność, w tym na cenne siedliska przyrodnicze i gatunki, rozwój i działalność oparta na priorytecie bezpieczeństwa, efektywne zarządzanie ryzykiem związanym z emisją hałasu. Aby ograniczyć swój negatywny wpływ na klimat, realizacja planowanego Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcie zero-emisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawę energii na terenie lotniska i poza nim/PPA. Dodatkowo wdrożenie nowoczesnego monitoringu pomiarowego względem m.in. ilości produkowanych zanieczyszczeń, emisji hałasu i drgań oraz zapewnienie monitoringu porealizacyjnego w kontekście obserwowania zmian w środowisku przyrodniczym otoczenia planowanego Przedsięwzięcia, będzie stanowiło pewną bazę informacyjną do ewentualnej modyfikacji wprowadzonych rozwiązań. Podczas realizacji planowanego</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. Konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.
2.	Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.) [2]	<p>Dokument strategiczny określa działania naprawcze do realizacji w perspektywie krótkoterminowej do 2025 r., średnioterminowej do 2030 r. oraz długoterminowej do 2040 r., które będą nie tylko spójne z dotychczas realizowaną polityką poprawy jakości powietrza oraz przeciwdziałania zmianom klimatu na poziomie krajowym oraz wojewódzkim i gminnym, ale przede wszystkim będą określać nowe kierunki działań w tym obszarze. Dokument ma na celu skoordynowanie działań wynikających z krajowych ram polityki dotyczącej jakości powietrza w powiązaniu z obszarami polityk odnoszących się do sektora bytowo-komunalnego, czystej energii, ciepła oraz odnawialnych źródeł energii, a także transportu.</p> <p>Celem głównym Programu jest pilna poprawa stanu powietrza w strefach, w których w wyniku ceny jakości powietrza, przeprowadzanej corocznie przez GIOŚ, stwierdzone są w dalszym ciągu przekroczenia poziomów dopuszczalnych i docelowych wybranych substancji w powietrzu oraz ochrona zdrowia i komfortu życia mieszkańców oraz środowiska naturalnego jako całość.</p> <p>Kierunkami interwencji prowadzącymi do osiągnięcia celów szczegółowych, tj. osiągnięcia i dotrzymania co najmniej standardów jakości powietrza określonych w prawodawstwie unijnym oraz krajowym, ważnymi z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia, są:</p> <p>§ ograniczenie wielkości emisji zanieczyszczeń powietrza z sektora transportu drogowego; głównymi aspektami działalności jest przeniesienie transportu na niskoemisyjne środki transpor-</p>	Realizacja planowanego Przedsięwzięcia nie wpisuje się bezpośrednio w cele Programu z uwagi na związane z przyszłą eksploatacją lotniska, nieuniknione wprowadzanie do środowiska znacznych ilości zanieczyszczeń. Jednak sam sposób wykonania planowanego Przedsięwzięcia jako przesiadkowego hubu z „zieloną” infrastrukturą, charakteryzującego się zastosowaniem nowoczesnych technologii pro środowiskowych, pośrednio wpisuje całą inwestycję CPK w kierunki interwencji na rzecz zmniejszenia wielkości emisji zanieczyszczeń z sektora transportu drogowego oraz zwiększenia udziału OZE. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Zapewnione zostaną sprawne połączenia kolejowe z resztą kraju, których czas podróży nie przekroczy 2,5 godziny. Wśród kluczowych założeń planowanego Przedsięwzięcia wymienić należy następujące: osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego do 2028 roku, zmniejszenie śladu węglowego m.in. poprzez zapewnienie dostaw energii ze źródeł odnawialnych i wytwarzania OZE na miejscu, uzyskiwanie certyfikatów zrównoważonego rozwoju dla budynków i infrastruktury, w tym akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu od-

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>tu, wykorzystanie bardziej zrównoważonych technologii transportowych opartych o OZE, paliw i infrastruktury;</p> <p>§ zwiększenie udziału czystej energii, ciepła, rozwój OZE; interwencja przyczyni się to do poprawy jakości powietrza i stanu środowiska, ograniczenia emisji zanieczyszczeń, zmniejszenia zapotrzebowania na energię wytwarzaną z tradycyjnych, konwencjonalnych źródeł. także umożliwi promocję poszczególnych regionów jako miejsc przyjaznych dla środowiska i inwestujących w nowoczesne technologie ekologiczne, dbające przy tym o przyszłość energetyczną i ochronę środowiska.</p>	<p>porności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, ograniczenie do niezbędnego minimum negatywnego wpływu na bioróżnorodność, w tym na cenne siedliska przyrodnicze i gatunki, rozwój i działalność oparta na priorytecie bezpieczeństwa, efektywne zarządzanie ryzykiem związanym z emisją hałasu. Aby ograniczyć swój negatywny wpływ na klimat, realizacja planowanego Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcie zero-emisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA.</p> <p>Dodatkowo wdrożenie nowoczesnego monitoringu pomiarowego względem m.in. ilości wprowadzanych emisji do powietrza, emisji hałasu i drgań oraz zapewnienie monitoringu porealizacyjnego w kontekście obserwowania zmian w środowisku przyrodniczym otoczenia planowanego Przedsięwzięcia, będzie stanowiło pewną bazę informacyjną do ewentualnej modyfikacji wprowadzonych rozwiązań.</p>
3.	Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 [21]	<p>Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030 przedstawia założenia i cele oraz polityki i działania na rzecz realizacji 5 wymiarów unii energetycznej, tj.:</p> <p>§ bezpieczeństwa energetycznego;</p> <p>§ wewnętrznego rynku energii;</p> <p>§ efektywności energetycznej;</p> <p>§ obniżenia emisyjności;</p>	<p>Planowane Przedsięwzięcie nie jest bezpośrednio zgodne z celami z przedmiotowym planem. Niemniej jednak założenia projektowe i architektoniczno-budowlane oraz kierunki przyszłego rozwoju całej inwestycji CPK wynikają bezpośrednio z potrzeb i założeń zrównoważonego rozwoju kraju, co narzuca niejako konieczność zastosowania najlepszych środowiskowo rozwiązań i procedur. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozy-</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>§ badań naukowych, innowacji i konkurencyjności.</p> <p>Wśród celów klimatyczno-energetycznych na rok 2030, ważnych z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia, wskazać należy następujący: uzyskanie 21-23% udziału OZE w końcowym zużyciu energii brutto z uwzględnieniem 14% udziału OZE w transporcie.</p>	<p>Ujęcie Polski jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Podkreślić również należy, iż zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych dotyczą poszczególnych państwa z osobna, a nie indywidualnych przedsięwzięć, tym samym realizacja Przedsięwzięcia nie oznacza, iż polskie emisje gazów cieplarnianych wzrosną w wymiarze ogólnokrajowym. Zobowiązania w zakresie redukcji emisji gazów cieplarnianych będą musiały zostać dotrzymane w kontekście zarówno redukcji emisji na poziomie kraju, jak również redukcji emisji w poszczególnych sektorach, w tym w obszarze transportu. Powstanie Przedsięwzięcia niewątpliwie zmieni strukturę transportu pasażerskiego w Polsce i może być równocześnie wykorzystane do zmniejszania oddziaływania transportu na emisję gazów cieplarnianych. Dodatkowe same obiekty wchodzące w zakres Przedsięwzięcia będą planowane i projektowane w celu minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na klimat. Założeniem strategicznym jest osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego w dniu oddania do użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego, uzyskanie akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym. Przedsięwzięcia wiąże się z wdrożeniem środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcie zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucania we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawę energii na terenie lotniska i poza nim/PPA. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest bowiem podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.
4.	Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030 [45]	<p>To pierwszy dokument strategiczny, który bezpośrednio dotyczy kwestii adaptacji do zachodzących zmian klimatu. Głównym celem Planu jest zapewnienie zrównoważonego rozwoju oraz efektywnego funkcjonowania gospodarki i społeczeństwa w warunkach zmieniającego się klimatu. Cel główny zostanie osiągnięty poprzez realizację celów szczegółowych i wskazanych w ramach tych celów kierunków działań, w tym ważnych z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia celów szczegółowych, tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Cel 1. Zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego i dobrego stanu środowiska; § Cel 3. Rozwój transportu w warunkach zmian klimatu; § Cel 4. Zapewnienie zrównoważonego rozwoju regionalnego i lokalnego z uwzględnieniem zmian klimatu; § Cel 5. Stymulowanie innowacji sprzyjających adaptacji do zmian klimatu. <p>W dokumencie wskazano priorytetowe kierunki działań adaptacyjnych, które należy podjąć do 2020 roku w najbardziej wrażliwych na zmiany klimatu obszarach, takich jak: gospodarka wodna, rolnictwo, leśnictwo, różnorodność biologiczna, zdrowie, energetyka, budownictwo i gospodarka przestrzenna, obszary zurbanizowane, transport, obszary górskie i strefy wybrzeża.</p>	<p>Założenia projektowe i architektoniczno-budowlane oraz kierunki przyszłego rozwoju całej inwestycji CPK wynikają bezpośrednio z potrzeb i założeń zrównoważonego rozwoju kraju, co narzuca niejako konieczność zastosowania najlepszych środowiskowo rozwiązań i procedur. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w Polsce, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Powstanie Przedsięwzięcia niewątpliwie zmieni strukturę transportu pasażerskiego w Polsce i może być równocześnie wykorzystane w celu zmniejszenia oddziaływania transportu na emisję gazów cieplarnianych. Dodatkowe same obiekty wchodzące w zakres Przedsięwzięcia będą planowane i projektowane w celu minimalizacji oddziaływań przedsięwzięcia na klimat. Planowane Przedsięwzięcie, rozumiane jako budowa międzynarodowego lotniczego portu przesiadkowego wraz z infrastrukturą towarzyszącą nie jest działaniem wprost służącym działaniom adaptacyjnym do zmian klimatu.</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			tycznych. Jednak, mając na uwadze istotność planowanego Przedsięwzięcia dla dalszego rozwoju społeczno-gospodarczego kraju i ogromną potrzebę jego realizacji celem zwiększenia możliwości transportowych, w tym przyspieszenia sukcesywnego wdrażania rozwiązań intermodalnych w Polsce i Europie, planowane Przedsięwzięcie pośrednio wpisuje się w założenia Strategii względem tworzenia nowoczesnej infrastruktury o dużych możliwościach adaptacyjnych do zmian klimatu. Na etapie projektowania planowanego Przedsięwzięcia, założono, że zarówno lotnisko jak i infrastruktura towarzysząca będą mogły zostać określone mianem „zielonych”, a zastosowane rozwiązania projektowe i architektoniczno-budowlane oraz procedury eksploatacyjne w jak największym stopniu uwzględnią istniejące środowisko społeczno-gospodarcze oraz potrzebę ochrony zasobów środowiska biotycznego i abiotycznego. Całość Przedsięwzięcia będzie również projektowana oraz realizowana w takim sposób, aby z jednej strony ograniczyć do niezbędnego minimum wykorzystanie zasobów środowiska, a z drugiej w jak największym stopniu zaimplementować rozwiązania technologiczne zmniejszające podatność infrastruktury na przewidywane zmiany klimatyczne.
Dokumenty szczebla regionalnego			
1.	Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze [41]	Strategia zawiera długofalową wizję rozwoju województwa mazowieckiego, w myśl której Mazowsze do roku 2030, stanie się regionem spójnym terytorialnie, konkurencyjnym, innowacyjnym, zapewniającym mieszkańcom bardzo dobre warunki życia. Nadrzędnym (głównym) celem Strategii jest spójność terytorialna, rozumiana jako zmniejszenie dysproporcji rozwoju w województwie mazowieckim oraz wzrost znaczenia Obszaru Metropolitalnego Warszawy w Europie, co w konsekwencji przyczyni się do poprawy jakości życia mieszkańców. Osiągnięcie celu nadrzędnego będzie możliwe poprzez przyspieszenie wzrostu go-	Planowane Przedsięwzięcie wpisuje się w cele strategiczne dokumentu w zakresie poprawy dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowania ładu przestrzennego, a także polepszenia jakości życia mieszkańców poprzez zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej regionu. W ramach swoich założeń planowane Przedsięwzięcie ma być wykonane jako przesiadkowy hub wkomponowany w „zieloną” infrastrukturę, co niejako narzuca całej inwestycji CPK konieczność zastosowania najlepszych środowiskowo rozwiązań i procedur. Projekt CPK ma ode-

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		<p>spodarczego, generowanego m.in. przez rozwój produkcji i przemysłu ukierunkowanego na eksport. Jednym z kluczowych zadań jest wprowadzenie Warszawy do grupy wiodących metropolii w układzie europejskim oraz wzmocnienie gospodarcze ośrodków regionalnych i subregionalnych.</p> <p>Strategia wymienia cele strategiczne i kierunki działań ważne z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia (choć bezpośrednio się do niego nie odnosi), tj.:</p> <ul style="list-style-type: none"> § Poprawa dostępności i spójności terytorialnej regionu oraz kształtowanie ładu przestrzennego, w tym kierunki działań: Zwiększenie dostępności komunikacyjnej wewnątrz regionu; Zapobieganie nadmiernej suburbanizacji i kreowanie ładu przestrzennego; Rozwój form transportu przyjaznych dla środowiska i mieszkańców; Udrożnienie systemu tranzytowego; § Poprawa jakości życia oraz wykorzystanie kapitału ludzkiego i społecznego do tworzenia nowoczesnej gospodarki, w tym kierunek działania: Wzrost wykorzystania zasobów ludzkich poprzez zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej; § Zapewnienie gospodarcze regionu zdywersyfikowanego zaopatrzenia w energię przy zrównoważonym gospodarowaniu zasobami środowiska, w tym kierunki działań: Produkcja energii ze źródeł odnawialnych; Zapewnienie trwałego i zrównoważonego rozwoju oraz zachowanie wysokich walorów środowiska; Przeciwdziałanie zagrożeniom naturalnym; ograniczenie emisji zanieczyszczeń. <p>Choć Strategia jest pomyślana dla perspektywy długookresowej do 2030 roku, umożliwiającą szersze i perspektywiczne spojrzenie na rozwój, działania przyporządkowane poszczególnym celom dotyczą okresu programowania 2014-2020.</p>	<p>grać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w skali krajowej i regionalnej, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy (mowa tutaj przede wszystkim o transporcie osobowym), na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Wśród kluczowych założeń planowanego Przedsięwzięcia wymienić należy następujące: osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego od rozpoczęcia użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego m.in. poprzez zapewnienie dostaw energii ze źródeł odnawialnych i wytwarzania OZE na miejscu, uzyskiwanie certyfikatów zrównoważonego rozwoju dla budynków i infrastruktury, w tym akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, ograniczenie do niezbędnego minimum negatywnego wpływu na bioróżnorodność, w tym na cenne siedliska przyrodnicze i gatunki, rozwój i działalność oparta na priorytecie bezpieczeństwa, efektywne zarządzanie ryzykiem związanym z emisją hałasu. Planowane Przedsięwzięcie będzie mieć istotne oddziaływanie w skali lokalnej oraz regionu. Dzięki stworzeniu nowych miejsc pracy i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym będzie motorem dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Inwestycje związane z budową lotniska typu hub, tj. przesiadkowego, wpłyną na dynamiczny rozwój obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego między miastami: Sochaczew, Błonie, Grodzisk Mazowiecki oraz Żyrardów. Duży dworzec kolejowy zintegrowany z lotniskiem, główne stacje kolejowe w większych miastach oraz poszczególne stacje</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			<p>kolejowe rozsięgnię po Polsce (te stanowię będą przedmiot odrębnego przedsięwzięcia), pozwolę nie tylko na integrację transportową regionu, ale i kraju. Każda ze stacji stanie się nowym ośrodkiem lokalnego rozwoju przyciągającym inwestycje oraz nowych mieszkańców, i pociągając za sobą konieczność rozwoju usług publicznych. Aby ograniczyć swój negatywny wpływ na klimat, realizacja planowanego Przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wdrożenia środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO₂ i osiągnięcię zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucenia we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA. Dodatkowo, wdrożenie nowoczesnego monitoringu pomiarowego względem m.in. ilości produkowanych zanieczyszczeń, emisji hałasu i drgań oraz zapewnienie monitoringu porealizacyjnego w kontekście obserwowania zmian w środowisku przyrodniczym otoczenia planowanego Przedsięwzięcia, będzie stanowiło pewną bazę informacyjną do ewentualnej modyfikacji wprowadzonych rozwiązań. Podczas realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest bowiem podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.</p>
2.	Strategia Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030	Zgodnie z treścią Strategii przedstawia ona wizję województwa łódzkiego jako: harmonijnego, rozwijającego się województwa w centrum Polski,	Planowane Przedsięwzięcie wpisuje się w cele strategiczne dokumentu w zakresie poprawy dostępności i spójności terytorial-

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
[40]		<p>przyjaznego rodzinom, mieszkańcom miast i obszarów wiejskich; regionu, w którym nowoczesna gospodarka idzie w parze z ochroną walorów kulturowych i przyrodniczych. Wizja regionu odzwierciedla pożądaną stan województwa w perspektywie 2030 r., w trzech strategicznych wymiarach rozwoju, tj. gospodarczym, społecznym i przestrzennym. W ramach celu strategicznego nr 3: Stworzenie atrakcyjnej i dostępnej przestrzeni, wymienia następujące cele operacyjne i kierunki działań istotne z punktu widzenia planowanego Przedsięwzięcia, tj.:</p> <p>3.1. Adaptacja do zmian klimatu i poprawa jakości zasobów środowiska, w tym kierunki działań: 3.1.1. Poprawa jakości powietrza; 3.1.2. Ochrona zasobów wód oraz poprawa ich jakości; 3.1.4. Ograniczanie skutków zjawisk ekstremalnych;</p> <p>3.2. Ochrona i kształtowanie krajobrazu, w tym kierunki działań: 3.2.1. Ochrona wartości i kształtowanie dziedzictwa kulturowego; 3.2.2. Ochrona i wykorzystanie walorów przyrodniczych i krajobrazowych; 3.2.3. Rewaloryzowanie, poszerzanie i wzbogacanie przestrzeni o atrakcyjnie zaaranżowane tereny zieleni;</p> <p>3.3. Zwiększenie dostępności transportowej, w tym kierunki działań: 3.3.1. Zwiększenie dostępności drogowej województwa; 3.3.2. Włączenie w system szybkich połączeń kolejowych i zwiększenie dostępności kolejowej województwa; 3.3.3. Zwiększenie dostępności lotniczej województwa; 3.3.5. Zwiększenie intermodalności transportu towarowego i rozwój usług logistycznych.</p> <p>Strategia wskazuje, że katalizatorem przyspieszającym międzynarodową atrakcyjność walorów województwa ma być Centralny Port Komunikacyjny oraz rozwinięty układ linii kolejowych o wysokich parametrach. Wzmocniony zostanie w ten sposób układ bipolarny metropolii Warszawy i Łodzi. Zakłada też rozbudowę sieci drogowej województwa, szczególnie w ramach transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Wszystkie wymienione elementy zapewniające połączenia przestrzenne obszarów województwa ma się przełożyć na uzyskanie przez województwo łódzkie</p>	<p>nej regionu oraz kształtowania ładu przestrzennego, a także polepszenia jakości życia mieszkańców poprzez zwiększenie mobilności zawodowej i przestrzennej regionu. W ramach swoich założeń planowane Przedsięwzięcie ma być wykonane jako przesiadkowy hub wkomponowany w „zieloną” infrastrukturę, co niejako narzuca całej inwestycji CPK konieczność zastosowania najlepszych środowiskowo rozwiązań i procedur. Projekt CPK ma odegrać kluczową rolę w realizacji lokalnych, krajowych i europejskich celów zrównoważonego rozwoju, pozycjonując Polskę jako lidera w rozwoju zrównoważonej infrastruktury. Budowa międzynarodowego hubu przesiadkowego z silnie rozwiniętą, nowoczesną infrastrukturą lotniczą, kolejową i drogową, ma za zadanie m.in. usprawnić rozwój transportu intermodalnego w skali krajowej i regionalnej, zapewniając szybkie połączenia kolejowe pomiędzy większymi miastami całego kraju, a tym samym odciążać transport drogowy (mowa tutaj przede wszystkim o transporcie osobowym), na rzecz znacznie bardziej ekologicznego transportu kolejowego. Wśród kluczowych założeń planowanego Przedsięwzięcia wymienić należy następujące: osiągnięcie statusu lotniska zeroemisyjnego od rozpoczęcia użytkowania, zmniejszenie śladu węglowego m.in. poprzez zapewnienie dostaw energii ze źródeł odnawialnych i wytwarzania OZE na miejscu, uzyskiwanie certyfikatów zrównoważonego rozwoju dla budynków i infrastruktury, w tym akredytacji ACA, osiągnięcie odpowiedniego poziomu odporności na zmiany klimatu, efektywne wykorzystanie wody, stosowanie zasad gospodarki o obiegu zamkniętym, ograniczenie do niezbędnego minimum negatywnego wpływu na bioróżnorodność, w tym na cenne siedliska przyrodnicze i gatunki, rozwój i działalność oparta na priorytecie bezpieczeństwa, efektywne zarządzanie ryzykiem związanym z emisją hałasu. Planowane Przedsięwzięcie będzie mieć istotne oddziaływanie w skali lokalnej oraz regionu. Dzięki stworzeniu nowych miejsc</p>

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
		miana istotnego w skali europejskiej węzła logistycznego.	pracy i zmian w zagospodarowaniu przestrzennym będzie motorem dla rozwoju społeczno-gospodarczego. Inwestycje związane z budową lotniska typu hub, tj. przesiadkowego, wpłyną na dynamiczny rozwój obszaru funkcjonalnego zlokalizowanego między miastami: Sochaczew, Błonie, Grodzisk Mazowiecki oraz Żyrardów. Duży dworzec kolejowy zintegrowany z lotniskiem, główne stacje kolejowe w większych miastach oraz poszczególne stacje kolejowe rozsiane po Polsce (te stanowić będą przedmiot odrębnego przedsięwzięcia), pozwolą nie tylko na integrację transportową regionu, ale i kraju. Każda ze stacji stanie się nowym ośrodkiem lokalnego rozwoju przyciągającym inwestycje oraz nowych mieszkańców, i pociągając za sobą konieczność rozwoju usług publicznych. Aby ograniczyć swój negatywny wpływ na klimat, realizacja planowanego Przedsięwzięcia wiąże się z koniecznością wdrożenia środków mających na celu zminimalizowanie emisji CO ₂ i osiągnięcie zeroemisyjności już na etapie rozruchu w wyniku odrzucenia we wstępnych fazach projektowych rozwiązań opartych na paliwach kopalnianych. Będzie to możliwe dzięki zastosowaniu odnawialnych źródeł energii (tj. fotowoltaiki i geotermii). Poprawa efektywności energetycznej obejmuje również „elektryfikację” ciepła oraz inwestycje w dostawy energii na terenie lotniska i poza nim/PPA. Dodatkowo, wdrożenie nowoczesnego monitoringu pomiarowego względem m.in. ilości produkowanych zanieczyszczeń, emisji hałasu i drgań oraz zapewnienie monitoringu porealizacyjnego w kontekście obserwowania zmian w środowisku przyrodniczym otoczenia planowanego Przedsięwzięcia, będzie stanowiło pewną bazę informacyjną do ewentualnej modyfikacji wprowadzonych rozwiązań. Podczas realizacji planowanego Przedsięwzięcia wdrożone zostaną właściwe działania minimalizujące negatywny jego wpływ na środowisko, opracowane zgodnie z „zasadą prewencji i przezorności”, wskazaną w Art. 6 Ustawy OOS. Równocześnie należy zaznaczyć, iż konieczność

Lp.	Nazwa dokumentu strategicznego	Cel/założenia dokumentu strategicznego istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	Znaczenie planowanego Przedsięwzięcia w kontekście zakładanych celów strategicznych
			realizacji planowanego Przedsięwzięcia jest bowiem podyktowana potrzebami społeczno-gospodarczymi Polski i w znacznym stopniu wpływa na przyszły rozwój gospodarczy nie tylko regionu centralnej Polski, ale także całego kraju.

Źródło:

Opracowanie

własne

Materialy źródłowe

1. Airport Development Reference Manual, International Air Transport Association (IATA);
2. Aktualizacja Krajowego Programu Ochrony Powietrza do 2025 r. (z perspektywą do 2030 r. oraz do 2040 r.). Warszawa 2021 r.;
3. Biała Księga Transportu. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transport. KE. 2011 r.;
4. Budując Europę odporną na zmianę klimatu – nowa Strategia UE w zakresie przystosowania do zmiany klimatu, Bruksela 2021 r.;
5. Centralny Port Komunikacyjny analiza wpływu przygotowania i realizacji inwestycji na gospodarkę w Polsce. Kearney, 2020 r.;
6. Centralny Port Komunikacyjny. Historyczna szansa odbudowy polskiej podmiotowości w Europie. Warsaw Enterprise Institute, 2017 r.;
7. Czysta planeta dla wszystkich. Europejska długoterminowa wizja strategiczna dobrze prosperującej, nowoczesnej, konkurencyjnej i neutralnej dla klimatu gospodarki. Bruksela, 2018 r.
8. Doc. 9184, Airport Planning Manual. International Civil Aviation Organization International Civil Aviation Organization (ICAO). 1987 r.;
9. Dokument Implementacyjny do Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.). 2014 r.;
10. Europejska strategia na rzecz mobilności niskoemisyjnej. Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 14 grudnia 2017 r. w sprawie europejskiej strategii na rzecz mobilności niskoemisyjnej (2016/2327(INI)), (2018/C 369/15);
11. Europejski Zielony Ład (COM/2019/640) strategia opracowana przez Komisję Europejską z dnia 11.12.2019 r.;
12. Komunikat Komisji Do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów, Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa. 2015 r.;
13. Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski Prace analityczne. Price Waterhouse Coopers (PwC), MKmetric Gesellschaft für Systemforschung (MKm), Oliver Wyman Consulting (OWC) i Deutsche Flugsicherung (DFS). 2010;
14. Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 (KPZK). Przyjęta uchwałą nr 239 Rady Ministrów z 13 grudnia 2011 r.;
15. Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej przyjęta Uchwałą Rady Ministrów Nr 173/2017 z dnia 7 listopada 2017 r.;
16. Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej uchwalona 2 kwietnia 1997 r. (Dz.U. z 1997 r. nr 78, poz. 483.);
17. Konwencja o ochronie gatunków dzikiej flory i fauny europejskiej oraz ich siedlisk, sporządzona w Bernie dnia 19 września 1979 r. tzw. Konwencja Berneńska, Berno 1979;
18. Konwencja o ochronie wędrownych gatunków dzikich zwierząt tzw. Konwencja Bońska, Bonn 1979;
19. Konwencja o różnorodności biologicznej. Rio de Janeiro 1992;
20. Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego (KSRR) 2030 r. 2019 r. Przyjęta przez Radę Ministrów 17 września 2019 r.;
21. Krajowy plan na rzecz energii i klimatu na lata 2021-2030. 2019 r.;
22. Kubas K. (2020) „Wpływ pandemii na rynek transportu lotniczego”. Translogistics 2020, XVI Forum Studentów Transportu i Logistyki. Journal of TransLogistics.;

23. Masterplan. Etap 5 „Wstępna koncepcja CPK”. 2022 r.;
24. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia na lata 2021 -2030 z perspektywą do 2040 r. 2021 r.;
25. Plan Działania w zakresie przepustowości, efektywności i bezpieczeństwa portów lotniczych w Europie. EU. 2011 r.;
26. Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej. Warszawa, 2019 r.;
27. Porozumienie Paryskie Dz.U. L 282 z 19.10.2016 r.;
28. Prognoza ruchu lotniczego w kraju z uwzględnieniem wybudowania Portu Solidarność w 2027 roku; przygotowanym przez Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych International Air Transport Association (IATA) na lata 2022-2060 (dalej: Opracowanie IATA).;
29. Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych. Przyjęty Uchwałą Nr 86/2007 Rady Ministrów w dniu 8 maja 2007 r.;
30. Program wieloletni: Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023;
31. Projekcja liczby obsłużonych pasażerów oraz liczby operacji pasażerskich w Polsce do roku 2035. ULC, 2017 r.;
32. Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030. Rezolucja przyjęta przez Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ) w dniu 25 września 2015 r. Organizacja Narodów Zjednoczonych. 2015 r.;
33. Ramowa konwencja Narodów Zjednoczonych w sprawie zmian klimatu. Rio de Janeiro. 1992 r.;
34. Raport Światowej Komisji ds. Środowiska i Rozwoju z 1987 r. pt.: „Nasza wspólna przyszłość”
35. Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych. ULC, 2018 r.;
36. Rozporządzenie (WE) Nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 18 grudnia 2006 r. w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH) i utworzenia Europejskiej Agencji Chemikaliów, zmieniające dyrektywę 1999/45/WE oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 793/93 i rozporządzenie Komisji (WE) nr 1488/94, jak również dyrektywę Rady 76/769/EWG i dyrektywy Komisji 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/WE i 2000/21/WE (Dz.U. L 396, 30.12.2006, p.1);
37. Rozporządzenie Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz.U. 2019, poz. 1311);
38. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz.U. 2019 r. poz. 1839);
39. Strategia Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030. Przyjęta uchwałą nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r.;
40. Strategia rozwoju Województwa łódzkiego do 2030 roku. Przyjęta Uchwałą Nr XXXI/414/21 Sejmiku Województwa łódzkiego z dnia 6 maja 2021 r.;
41. Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 roku. Innowacyjne Mazowsze. Uchwała Nr 158/13 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 28 października 2013 r.;
42. Strategia UE na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – europejski transport na drodze ku przyszłości. Bruksela 2020 r.;

43. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 roku, przyjęta Uchwałą nr 105 Rady Ministrów z 24 września 2019 r. (M.P. 2019 poz. 1054);
44. Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji CPK 2021 r. (SSL).;
45. Strategiczny plan adaptacji dla sektorów i obszarów wrażliwych na zmiany klimatu do roku 2020 z perspektywą do roku 2030. Uchwała Nr 213 Rady Ministrów z dnia 6 listopada 2015 r.;
46. Studium Lokalizacyjne dla Projektu Centralnego Portu Komunikacyjnego. Polski Funduszu Rozwoju S.A. 2018 r. (Studium Lokalizacyjne PFR).;
47. Studium Techniczno-Ekologiczno-Środowiskowe dla projektu pn. „Budowa Węzła Kolejowego CPK” .;
48. Unijna strategia na rzecz bioróżnorodności 2030. Bruksela 2020 r.;
49. Ustawa Prawo lotnicze (Dz.U. z 2022 r. poz. 1235);
50. Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz.U. z 2018, poz. 1089 z późn. zm.);
51. Ustawa z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz.U. 2021 r., poz. 1079 t.j.);
52. Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. 2021 r. poz. 735 t.j.);
53. Ustawa z dnia 19 października 1991 r. o gospodarowaniu nieruchomościami rolnymi Skarbu Państwa (Dz.U. z 2022 r., poz. 514);
54. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. - Prawo wodne (Dz.U.2021, poz. 2233 t.j.);
55. Ustawa z dnia 20 lipca 2017 r. o Krajowym Zasobie Nieruchomości (Dz.U. z 2021 r., poz. 1961);
56. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (Dz.U. 2021 r. poz. 1376);
57. Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami (Dz.U. z 2021 r., poz. 1899);
58. Ustawa z dnia 22 lutego 2019 r. o przygotowaniu i realizacji strategicznych inwestycji w sektorze naftowym (Dz.U. 2022 r., poz. 1275);
59. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. - Prawo ochrony środowiska Dz.U. 2021 r. poz. 1973;
60. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. 2021 r. poz. 1984 t.j.);
61. Ustawa z dnia 28 września 1991 r. o lasach (Dz.U. z 2022 r., poz. 627);
62. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2022, poz. 1029 t.j z późn. zm.);
63. Ustawa z dnia 10 kwietnia 1997 r. - Prawo energetyczne (Dz.U. 2021 r. poz. 716).

Spis tabel

Tabela I. 5-1 Interpretacja charakteru oddziaływań.....	52
Tabela I.5-2 Interpretacja typów oddziaływania	53
Tabela I. 5-3 Definicje czasu trwania oddziaływania	54
Tabela I. 5-4 Interpretacja stopnia odwracalności oddziaływania	55
Tabela I. 5-5 Interpretacja zasięgu (skali) oddziaływania.....	56
Tabela I. 5-6 Interpretacja intensywności oddziaływania	57
Tabela I.5-7 Poziomy wrażliwości – środowisko biotyczne	60
Tabela I.5-8 Poziomy wrażliwości – środowisko abiotyczne	61
Tabela I.5-9 Poziom wrażliwości – człowiek.....	61
Tabela I. 5-10 Wielkość oddziaływań – środowisko biotyczne	63
Tabela I.5-11 Wielkość oddziaływań – środowisko abiotyczne	64
Tabela I.5-12 Wielkość oddziaływań – człowiek.....	65
Tabela I.5-13 Macierz wielkości oceny oddziaływania.....	66
Tabela I.5-14 Macierz znaczenia oddziaływania.....	70
Tabela I. 5-15 Wynik analizy wielokryterialnej dla 11 wariantów dróg między Lotniskiem a autostradą A2	84
Tabela I.5-16. Wypełnienie wymogów art. 66 Ustawy OOŚ.....	88
Tabela I.6-1 Przedstawienie Przedsięwzięcia na tle wybranych dokumentów strategicznych.....	95
Tabela I.6-2 Cele środowiskowe wynikające z analizowanych dokumentów strategicznych istotne z punktu widzenia realizacji planowanego Przedsięwzięcia	103

Spis rysunków

Rysunek I. 5-1 Schemat ideowy horyzontów czasowych dla analiz prowadzonych w ramach oceny oddziaływania na środowisko.....	51
Rysunek I. 5-2 Schemat zależności między poszczególnymi krokami procesu oceny oddziaływania na środowisko	59
Rysunek I. 5-3 Sekwencyjny proces wariantowania lokalizacyjnego w zakresie podstawowych komponentów Przedsięwzięcia	73
Rysunek I. 5-4 Mapa potencjalnych lokalizacji CPK wyróżnionych w Studium Lokalizacyjnym	76
Rysunek I. 5-5 Obszar lokalizacji Lotniska w Baranowie – Podobszar 0.....	77
Rysunek I. 5-6 Struktura siatki Podobszaru 0 i grupowanie opcji lokalizacji według lokalizacji geometrycznych środków lokalizacji lotniska.....	78
Rysunek I. 5-7 Planowany obszar Lotniska.....	80
Rysunek I. 5-8 Analizowane układy drogowe Lotniska	84

Spis załączników

- I.1 Oświadczenie potwierdzające spełnienie wymagań, o których mowa w art. 74a ust. 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U.2021.2373)