



**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.420.34.2019.MP.48

Warszawa, dnia 23 lipca 2026 r.

Wywieszono na Elektronicznej Tablicy Ogłoszeń
Urzędu Miasta Stołecznego Warszawy
oraz na stronie internetowej <http://eto.um.warszawa.pl>
w terminie od dnia 24.07.2026 do dnia 02.08.2026 r.
Uwagi: 74988/2026 STARSZY INSPEKTOR...
(3) E. Wojciak
Ewa Wojciak

OBWIESZCZENIE

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie (zwany dalej „Regionalnym Dyrektorem”) działając na podstawie:

1. art. 74 ust. 3 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. z 2026 r. poz. 670, zwanej dalej „ustawą oos”) w związku z art. 49 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691) zawiadamia strony postępowania,
2. art. 85 ust. 3 ustawy oos podaje do publicznej wiadomości, że w dniu 22 lipca 2026 r. wydał decyzję, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.47, o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn. *Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie*.

Z treścią decyzji i dokumentacją sprawy zapoznać się można w siedzibie Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie przy ul. H. Sienkiewicza 3, 00-015 Warszawa, od poniedziałku do piątku, w godz. 9⁰⁰-15⁰⁰ [po wcześniejszym uzgodnieniu tego faktu telefonicznie pod numerem (22) 556-56-16 lub mailowo pod adresem udostepnianie.akt@warszawa.rdos.gov.pl]. Dodatkowo z treścią samej decyzji można zapoznać się w niżej wymienionych urzędach.

Ponadto decyzja podlega udostępnieniu na okres 14 dni w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie internetowej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Dzień udostępnienia treści decyzji: 24 lipca 2026 r.

**Z up. Regionalnego Dyrektora
Ochrony Środowiska w Warszawie**

Magdalena Sieradzka
**Naczelnik Wydziału
Ocen Oddziaływania na Środowisko**
/podpisano elektronicznie/

Załącznik: decyzja Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 22 lipca 2026 r., znak: WOOS-II.420.34.2019.MP.47.

Do obwieszczenia w sposób zwyczajowo przyjęty w:

1. Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie;
2. Urzędzie Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy,
3. Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy,
4. Urzędzie Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy,
5. Urzędzie Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy,
6. Urzędzie Dzielnicy Ursus m.st. Warszawy,
7. Urzędzie Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy,
8. Urzędzie Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy,
9. Urzędzie Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy,
10. Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno,
11. Urzędzie Miasta Pruszkowa,
12. Urzędzie Gminy Lesznowola,
13. Urzędzie Miejskim w Piastowie,
14. Urzędzie Gminy Raszyn,
15. Urzędzie Miejskim w Ożarowie Mazowieckim,
16. Urzędzie Gminy Michałowice,
17. Urzędzie Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna,
18. Urzędzie Gminy Stare Babice.

Po upływie terminu uwidocznienia obwieszczenia,
obwieszczenie należy niezwłocznie odesłać na adres:
Regionalna Dyrekcja Ochrony Środowiska
ul. Henryka Sienkiewicza 3
00-015 Warszawa

Wywieszono dnia

Zdjęto dnia

.....
(pieczęć urzędu oraz podpis i pieczęć osoby upoważnionej do wywieszenia i zdjęcia obwieszczenia)



Warszawa, dnia 22 lipca 2026 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOŚ-II.420.34.2019.MP.47

**DECYZJA
O ŚRODOWISKOWYCH UWARUNKOWANIACH**

Na podstawie art. 71 ust. 2 pkt 1, art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e) i lit. p), art. 82 i art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 1 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. z 2026 r. poz. 670, zwanej dalej „ustawą ooś”), w związku z art. 104 i 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2025 r. poz. 1691, zwanej dalej „Kpa”), a także ustawy z dnia 12 lutego 2009 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego (Dz. U. z 2024 r. poz. 1464), po rozpatrzeniu wniosku z dnia 31 stycznia 2019 r. Przedsiębiorstwa Państwowego „PORTY LOTNICZE”

ustalam

środowiskowe uwarunkowania dla przedsięwzięcia pn.: *Rozbudowa i przebudowa infrastruktury lotniskowej na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie według wariantu inwestycyjnego, proponowanego przez wnioskodawcę i jednocześnie:*

1. Określam:

1.1. Rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia:

Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie jest największym portem lotniczym w Polsce, obsługującym prawie połowę ruchu pasażerskiego w kraju. Zarządcą lotniska jest spółka Polskie Porty Lotnicze S.A.

Lotnisko obsługuje regularny i nieregularny przewóz pasażerski, towarowy oraz pocztowy. Jest wykorzystywane także do obsługi lotów wykonywanych w związku z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej, ratownictwa medycznego, pomocy w razie klęsk żywiołowych lub katastrof przemysłowych i komunikacyjnych. Projektowane przedsięwzięcie polega na rozbudowie i przebudowie budynków zapewniających obsługę ruchu w Porcie Lotniczym im. F. Chopina.

Pomimo trwających przygotowań do budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, Port Lotniczy im. F. Chopina w Warszawie ma zadanie obsługiwać ruch lotniczy przynajmniej do roku 2032. Głównym wyzwaniem dla portu lotniczego jest niedostosowana do potrzeb przepustowość infrastruktury. W związku z tym, jeśli nie zostaną podjęte odpowiednie działania inwestycyjne, może to prowadzić do intensyfikacji problemu opóźnień. W tym celu konieczna jest rozbudowa lotniska o funkcje związane z obsługą pasażerów tj. rozbudowa terminala i pirsu południowego.

Po przeprowadzeniu modernizacji, lotnisko będzie w stanie obsłużyć 30 mln pasażerów rocznie (obecnie jest to ok. 21 milionów).

Koncepcja rozbudowy terminala lotniska obejmuje dwa główne elementy:

- a) rozbudowę głównego budynku terminalowego,
- b) wydłużenie pirsu południowego i zwiększenie głębokości w części istniejącej.

Koncepcja rozbudowy głównego budynku terminalowego zakłada wydłużenie bryły budynku o około 26 m i szerokości 105 m w kierunku północnym, poprzez dobudowanie nowej części w miejscu obecnego obszaru pełniącego funkcję obsługi pasażerów strefy VIP Line, obejmując drogę dojazdową oraz parking. Powstała powierzchnia zostanie w pełni zintegrowana z istniejącą bryłą terminala i pirsami, co umożliwi rozbudowę kluczowych procesów obsługi pasażerów i bagażu. Zakłada się budowę 3 kondygnacji nadziemnych i jednej podziemnej. Nowa część będzie również trzykondygnacyjna, jednak nie podpiwniczona na całej powierzchni, a jedynie w obrębie rampy. Górna kondygnacja będzie miała wielkość zabudowy 1 655 m², czyli nieco mniej aniżeli pierwsza i druga kondygnacja. Główne zmiany w Terminalu dotyczyć będą reorganizacji układu funkcjonalnego i pomieszczeń.

Wydłużenie pirsu południowego i zwiększenie głębokości w części istniejącej przewiduje wydłużenie pirsu południowego o ok. 315 m i szerokości 22 m na poziomie 100 i 200, co wynika między innymi ze wzrostu ruchu wewnątrz strefy Schengen.

W pirsie południowym zapewnione zostanie 8 łączników pasażerskich (konieczność wybudowania 7 nowych łączników i relokacji 1 łącznika powiązanego z obecnymi gate'ami 44/45) wyposażonych w dwa gate'y – jeden kontaktowy oraz jeden autobusowy. Zakłada się, że rozbudowany pirs będzie dwukondygnacyjnym budynkiem.

Zakres obejmuje m.in.:

- a) Na poziomie 100 planuje się zlokalizowanie poczekalni autobusowych, strefę komercji, pomieszczenia operacyjne/techniczne, strefę VIP, strefę biurową oraz dodatkową powierzchnię na potrzeby magazynów i rampy dostawczej.
- b) Na poziomie 200 planuje się 8 dwustrumieniowych poczekalni odlotowych (łącznie 16 bramek), powierzchnię komercyjną, salon Business, strefę biur, powierzchnie techniczne i operacyjne. Komunikacja na poziomie 200 będzie wspomagana poprzez dwukierunkowe chodniki ruchome.
- c) Planowana jest częściowa zabudowa na poziomie 300 (rozbudowa strefy Business Lounge w strefie Schengen lub zwiększenie powierzchni obszarów wsparcia).

Rozszerzenie (zwiększenie głębokości w części istniejącej) pirsu nastąpi na terenie, który obecnie jest wykorzystywany jako dworzec autobusowy oraz częściowo jako wejście do podziemnej stacji kolejowej. Rozbudowa i przebudowa obiektów obejmować będzie także instalację w ich obrębie dodatkowych urządzeń technicznych, takich jak: separatory tłuszczowe i substancji ropopochodnych, agregaty prądotwórcze, transformatory, rozdzielnie SN i nN, urządzenia klimatyzacyjne.

Zrealizowane przyłącza do istniejącej miejskiej sieci nie zapewniają dostawy odpowiedniej ilości mediów i wymagają rozbudowy. W ramach inwestycji przewiduje się budowę nowych przyłączy do sieci miejskiej.

Teren portu lotniczego sąsiaduje:

- a) od północnego-zachodu - z Al. Krakowską,
- b) od północy - z ul. Komitetu Obrony Robotników, za którą znajdują się tereny ogródków działkowych oraz zabudowa mieszkalna wielorodzinna,

- c) od północnego – wschodu – z ul. Żwirki i Wigury, za którą znajdują się tereny ogródków działkowych, budynki jednostki wojskowej, hotel oraz fort Zbarż,
- d) od wschodu - z ul. Wirażową i linią kolejową nr 8,
- e) od południa i zachodu – terenami użytkowanymi rolniczo terenem ogródków działkowych, schroniskiem dla zwierząt i dalej z obwodnicą S2.

1.2. istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia oraz nakładam obowiązek działań ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz nakładam obowiązek działań polegających na unikaniu, zapobieganiu, ograniczeniu oddziaływania przedsięwzięć na środowisko, zgodnie z którymi należy:

- 1.2.1. prace realizacyjne wykonywać przy użyciu sprawnego technicznie sprzętu, eksploatowanego i konserwowanego w sposób prawidłowy, który zapewni zabezpieczenie środowiska gruntowo-wodnego przed wyciekami płynów technicznych i paliw;
- 1.2.2. zaplecze budowy, miejsca postoju pojazdów i maszyn budowlanych i baz materiałowych należy lokalizować poza terenami wrażliwymi na zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego (m.in.. terenami o wysokim poziomie wód gruntowych, ujęciami wód podziemnych);
- 1.2.3. zaplecze budowy (w szczególności miejsca postoju i konserwacji maszyn budowlanych oraz środków transportu) zabezpieczyć przed przedostawaniem się zanieczyszczeń (głównie substancji ropopochodnych) do gruntu i wód podziemnych;
- 1.2.4. na etapie realizacji planowanego przedsięwzięcia teren zaplecza budowlanego wyposażać w środki (sorbenty) do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku ich awaryjnego wycieku, zanieczyszczenie niezwłocznie usunąć, a zebrany materiał przekazać do unieszkodliwienia uprawnionym odbiorcom;
- 1.2.5. powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia ścieki socjalno-bytowe gromadzić w szczelnych zbiornikach bezodpływowych; nie dopuszczać do przepełnienia; zbiorniki systematycznie opróżniać przez uprawnione podmioty wywożąc na oczyszczalnię ścieków;
- 1.2.6. wody opadowe i roztopowe z terenu budowy i zaplecza budowy odprowadzać poprzez kanalizację deszczową do zakładowej oczyszczalni wód deszczowych, następnie do Potoku Służewieckiego;
- 1.2.7. należy wydzielić miejsca tankowania tzw. sprzętu drobnego oraz stanowisko do bieżących napraw sprzętu z podłożem zabezpieczającym skutecznie przed ewentualnym zanieczyszczeniem.
- 1.2.8. należy zapewnić mycie pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych poza terenem zaplecza budowy, jak również tankowanie pojazdów i maszyn poza terenem placu budowy, w miejscach do tego przeznaczonych.
- 1.2.9. wody opadowe i roztopowe przed odprowadzeniem do zewnętrznych odbiorników wód deszczowych podczyszczać w urządzeniach oczyszczających;
- 1.2.10. utrzymywać dobry stan techniczny i wysoką sprawność systemu odwadniającego przedmiotową inwestycję, a także poszczególnych urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe z terenu inwestycji;
- 1.2.11. zbiorniki retencyjne należy utrzymywać w sprawności oczyszczając je regularnie z nagromadzonych osadów;
- 1.2.12. ścieki przemysłowe i bytowe na etapie eksploatacji inwestycji odprowadzać do miejskiej sieci kanalizacyjnej, a następnie do oczyszczalni ścieków, na podstawie pozwolenia wodnoprawnego;
- 1.2.13. ścieki przemysłowe pochodzące z procesu odladzania kadłubów i skrzydeł samolotów, wywozić wozami asenizacyjnymi poza lotnisko do odpowiedniego punktu zlewnego;

- 1.2.14. w przypadku konieczności odwadniania wykopów budowlanych prace odwodnieniowe prowadzić bez konieczności trwałego obniżania poziomu wód gruntowych oraz zastosować taką technologię, aby obszar obniżonego zwierciadła wód podziemnych ograniczał się jedynie do terenu budowy i nie wykraczał poza obszar realizacji przedsięwzięcia; wody z odwodnienia po podczyszczeniu zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 1.2.15. wodę na etapie realizacji i eksploatacji inwestycji dostarczać z istniejącej sieci wodociągowej znajdującej się na terenie portu lotniczego i zasilanej z sieci miejskiej;
- 1.2.16. dokonywać okresowych przeglądów technicznych, gwarantujących sprawność funkcjonowania instalacji oraz ograniczanie ryzyka awarii mogącej skutkować zanieczyszczeniem środowiska;
- 1.2.17. w fazie realizacji i eksploatacji dostosować ilość i rodzaj pojemników/kontenerów lub innych urządzeń przeznaczonych do magazynowania odpadów do ilości i rodzaju powstających odpadów;
- 1.2.18. w fazie realizacji i eksploatacji zapewnić odpowiednie miejsca do magazynowania odpadów o pojemności magazynowania dostosowanej do ilości powstających odpadów, odpowiednio zabezpieczone przed zanieczyszczeniem środowiska gruntowo-wodnego poprzez utwardzenie i uszczelnienie;
- 1.2.19. wszystkie odpady (w fazie realizacji i eksploatacji) magazynować selektywnie w sposób niepowodujący rozprzestrzeniania się odpadów (np. stosując zamykane pojemniki/kontenery);
- 1.2.20. wszystkie odpady (w fazie realizacji i eksploatacji) należy przekazywać uprawnionym podmiotom do ich zagospodarowania lub zagospodarować we własnym zakresie;
- 1.2.21. prace ziemne poprzedzić usunięciem z podłoża (na obszarze planowanych prac ziemnych) warstwy humusu (gleby); magazynować humus w wyznaczonym miejscu, w sposób który zabezpieczy go przed zanieczyszczeniem; po zakończeniu robót budowlanych humus wykorzystać w miarę możliwości (tylko gdy nie będzie zanieczyszczony substancjami niebezpiecznymi) na terenie ww. przedsięwzięcia; ewentualny nadmiar oraz zanieczyszczoną glebę przekazać uprawnionym podmiotom;
- 1.2.22. powstające w fazie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia odpady inne niż niebezpieczne magazynować selektywnie w zamykanych pojemnikach/kontenerach lub innych urządzeniach przystosowanych do danego rodzaju odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym miejscu w sposób zabezpieczający środowisko gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem;
- 1.2.23. powstające w fazie realizacji i eksploatacji odpady inne niż niebezpieczne o kodach: 02 01 03, 02 01 07, 16 01 99, w przypadku braku możliwości magazynowania ich w zamykanych pojemnikach/kontenerach lub innych urządzeniach, można magazynować w wyznaczonym miejscu w stosach lub pryzmach w sposób zapobiegający ich rozprzestrzenianiu się, tylko gdy nie spowodują one zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego, natomiast duże elementy odpady o kodach: 17 02 01, 17 02 02, 17 02 03, 17 03 02, 17 03 80, 17 04 05, 17 04 11, 17 05 08, można magazynować, jeśli nie ma możliwości magazynowania ich w pojemnikach/kontenerach lub innych urządzeniach, w wyznaczonym miejscu o utwardzonej powierzchni, zabezpieczone przed ewentualnym ich rozprzestrzenianiem się, nie dopuścić do zanieczyszczenia środowiska gruntowo-wodnego;
- 1.2.24. odpady niebezpieczne powstające w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji magazynować selektywnie, w zamkniętych, szczelnych i oznakowanych pojemnikach/kontenerach (lub innych urządzeniach przeznaczonych do magazynowania odpadów niebezpiecznych), odpornych na działanie składników umieszczanych w nich odpadów, zlokalizowanych w wyznaczonym, ogrodzonym, zadaszonym, o utwardzonym podłożu miejscu, zabezpieczonym przed wpływem warunków atmosferycznych; miejsca magazynowania odpadów niebezpiecznych należy oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych i zwierząt, lub bez

- magazynowania, bezpośrednio przekazywać uprawnionym podmiotom. W przypadku braku możliwości magazynowania odpadów o kodach 17 03 01*, 17 06 01*, jak powyżej, magazynować je w wyznaczonym miejscu, na utwardzonej powierzchni zabezpieczonej przed przedostawaniem się zanieczyszczeń do środowiska gruntowo-wodnego, a odpady zabezpieczyć przed wpływem warunków atmosferycznych w tym opadu atmosferycznego oraz ewentualnego rozprzestrzeniania się;
- 1.2.25. odpady medyczne (powstałe w fazie eksploatacji inwestycji) gromadzić selektywnie w odpowiednich pojemnikach lub/i workach w miejscu ich powstawania, a następnie magazynować w przeznaczonych na ten cel pomieszczeniach albo stacjonarnym lub przenośnym urządzeniu chłodniczym, w zależności od ilości wytworzonych odpadów; miejsca magazynowania ww. odpadów należy oznaczyć i zabezpieczyć przed wstępem osób nieupoważnionych oraz dostępem owadów, gryzoni i innych zwierząt;
- 1.2.26. w fazie realizacji i eksploatacji inwestycji teren przedsięwzięcia wyposażać w środki do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych; w przypadku ich awaryjnego wycieku zanieczyszczenia niezwłocznie usunąć; ze zużytymi środkami do neutralizacji rozlanych substancji ropopochodnych postępować jak z odpadem niebezpiecznym;
- 1.2.27. regularnie usuwać, w fazie eksploatacji inwestycji, nagromadzone w urządzeniach podczyszczających ścieki, zanieczyszczenia przez uprawnione podmioty;
- 1.2.28. przed sporządzeniem projektu budowlanego oraz bezpośrednio przed podjęciem prac związanych z realizacją inwestycji, w szczególności przed planowaną wycinką drzew i krzewów oraz pracami wyburzeniowymi, należy dokonać kontroli terenu pod kątem występowania gatunków objętych ochroną i ich siedlisk oraz analizy przepisów z zakresu ochrony gatunkowej. Analiza winna być prowadzona również w kontekście możliwości uzyskania decyzji zezwalającej na odstępstwa od zakazów obowiązujących w stosunku do ww. formy ochrony przyrody;
- 1.2.29. w trakcie prowadzenia prac budowlanych należy prowadzić kontrolę terenu na obecność zwierząt, gdy zaistnieje taka konieczność należy umożliwić im ucieczkę z terenu budowy, a w przypadku braku możliwości ucieczki zwierzęta należy przenieść do odpowiednich siedlisk poza rejon objęty inwestycją, z zastosowaniem przepisów odrębnych;
- 1.2.30. wszelkie „pułapki” (np. głębokie wykopy) starannie zabezpieczyć przed wpadaniem i uwięzieniem w nich drobnych zwierząt;
- 1.2.31. ewentualne hałdy humusu lub ziemi powstałe podczas prowadzenia robót, kształtować w taki sposób, aby nie sprzyjał zakładaniu gniazd/nor m.in. przez brzegówki; jeśli nie będzie to możliwe, hałdy należy zabezpieczyć po konsultacji z nadzorem przyrodniczym np. geowłókniną. Dotyczy to szczególnie okresu wiosenno-letniego (od początku kwietnia do końca lipca). W przypadku stwierdzenia gniazd brzegówki na terenie budowy, miejsca te należy odpowiednio zabezpieczyć i oznaczyć do czasu zakończenia łęgów. Jeśli konieczne będzie zlikwidowanie hałdy z gniazdami, konieczne będzie uzyskanie zgody na odstępstwa obowiązujące w stosunku do gatunku chronionego;
- 1.2.32. prace inwestycyjne, w szczególności związane z zajmowaniem powierzchni biologicznie czynnych, usuwaniem roślinności oraz pracami wyburzeniowymi na terenie planowanym do wykonania prac inwestycyjnych prowadzić pod nadzorem ornitologicznym;
- 1.2.33. zaplecze budowy zorganizować na terenie przekształconym antropogenicznie, zabezpieczonym przed niekontrolowanym wyciekiem substancji ropopochodnych. Zakazuje się składowania urobku, kruszyw, materiałów budowlanych i odpadów pod koronami drzew i krzewów przeznaczonych do adaptacji. Zaplecze budowy wyposażać w środki zabezpieczające przed przenikaniem szkodliwych substancji do ziemi lub wód (np. sorbenty, rękawy sorpcyjne);
- 1.2.34. w trakcie robót budowlanych należy zapewnić ochronę pni, koron i systemów korzeniowych drzew i krzewów występujących w sąsiedztwie terenu inwestycji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą;

- 1.2.35. wycinkę drzew prowadzić w okresie od początku września do końca lutego lub poza tym okresem pod nadzorem przyrodniczym specjalisty/tów posiadającego/cych wiedzę z zakresu ornitologii i chiropterologii po dokonaniu przez nadzór przyrodniczy bezpośrednio przed podjęciem prac (maksymalnie 3 dni) weryfikacji co do braku występowania czynnych (zasiedlonych) siedlisk gatunków podlegających ochronie;
- 1.2.36. przed przystąpieniem do robót budowlanych wierzchnią warstwę gleby (humus) z terenów trwale lub czasowo zajmowanych pod inwestycję należy zdejmować jednostronnie, zdeponować w sposób umożliwiający zachowanie jej właściwości, a następnie ponownie wykorzystać do kształtowania terenów biologicznie czynnych;
- 1.2.37. należy stosować oświetlenie placu budowy charakteryzujące się parametrem ULR (ang. Upward Light Ratio) zbliżonym do 0, co wyeliminuje zagrożenie powstawania zjawiska zanieczyszczenia świetlnego. Oprawy oświetleniowe powinny zostać wyposażone w źródło światła o ciepłej barwie, najlepiej typu LED, przy czym parametr barwy światła (CCT) powinien mieścić się w zakresie 2700 - 3000 K. Ponadto o ile to możliwe lampy należy wyposażać w reduktory mocy zmniejszające emisję światła w okresach o niewielkim ruchu. Obudowy lamp należy stosować szczelne i uniemożliwiające owadom kontakt z rozżarzoną żarówką;
- 1.2.38. do nasadzeń oraz obsiania powierzchni biologicznie czynnej należy stosować gatunki roślin rodzimych, dostosowanych do lokalnych warunków z uwzględnieniem roślin nektarodajnych o zróżnicowanych terminach kwitnienia, niepowodujących zagrożenia ruchu lotniczego;
- 1.2.39. w przypadku stwierdzenia na terenie inwestycji stanowiska okazów gatunków z rodzaju rdestowiec *Reynoutria* spp., należy zastosować przepisy ustawy z dnia 11 sierpnia 2021 r. o gatunkach obcych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1589, z późn. zm.), zgodnie z którymi kto stwierdzi obecności w środowisku gatunku IGO stwarzającego zagrożenie dla Polski lub Unii, niezwłocznie zgłasza ten fakt wójtowi, burmistrzowi albo prezydentowi miasta, właściwemu ze względu na miejsce stwierdzenia obecności tego IGO w środowisku. Jeśli postanowienia właściwego do ustalenia działań zaradczych organu nie będą stanowić inaczej, należy:
- a) trwale usunąć stanowiska okazów gatunków z rodzaju rdestowiec *Reynoutria* spp. Proces ich usunięcia musi uwzględniać wykopanie w całości roślin (część nadziemna i podziemna) oraz ich właściwą utylizację (część nadziemna, kłącza, poprzerastana kłączami ziemia) – poprzez np. wysuszenie lub spalenie. Zakazuje się składowania mas ziemnych z kłączami rdestowców w pryzmach humusu, pochodzącego z odhumusowania. Dopuszcza się zastosowanie innych metod usuwania rdestowców, w tym, np. opisanych w publikacji: „Wytyczne dotyczące zwalczania rdestowców na terenie Polski”, B. Tokarska-Guzik, B. Fojcik, K. Bzdęga, A. Urbisz, T. Nowak, A. Pasierbiński, *Wytyczne dotyczące zwalczania rdestowców na terenie Polski*, Katowice 2015,
 - b) przeprowadzić kontrolę stanowisk rdestowców poddanych działaniom zmierzającym do ich eliminacji. Kontrola obejmująca miejsca ich pierwotnego występowania (zniszczone stanowiska) i bezpośrednie ich sąsiedztwo powinna zostać wykonana w sezonie wegetacyjnym po przeprowadzonym zabiegu mającym na celu eliminację ww. stanowisk rdestowców, w okresie spodziewanego pojawu ich części nadziemnych. W razie potrzeby należy powtórzyć działania zmierzające do ich trwałego usunięcia, jak również kontroli ich efektów w kolejnym sezonie wegetacyjnym.
- 1.3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 14 ustawy ooś:**
- 1.3.1. zaprojektować uszczelnione i utwardzone miejsca do magazynowania odpadów.
 - 1.3.2. zaprojektować system zbierania wycieków i wód odciekowych z miejsc magazynowania odpadów niebezpiecznych.

- 1.3.3. zaprojektować punkt segregacji odpadów, jako wydzieloną zamykaną powierzchnię.
- 1.3.4. powierzchnie przeźierne np. duże okna panoramiczne, szklane elementy wiat, itp. wyposażyć w rozwiązania minimalizujące ich wpływ na śmiertelność zwierząt (szkło antyrefleksyjne o współczynniku odbicia nie większym niż 15 %, matowe, mleczne lub różnokolorowe folie okienne, matowienie szkła metodami chemicznymi i fizycznymi, naklejki lub znaczniki o sprawdzonych parametrach technicznych, odpowiednich kolorach i odporne na warunki atmosferyczne). Projekty branżowe muszą wykluczyć stosowanie sylwetek ptaków. O ile będzie to technicznie możliwe zakłada się dopuszczenie innych metod, zmniejszających śmiertelność np. nadruki, farby UV, siatki, kratownice, okiennice, moskitiery itp. Ponadto zieleń wysoka (drzewa, krzewy) powinna być zlokalizowana w odległości nie mniejszej niż 5 m od przeszklonych elementów elewacji.

- 2. **Nakładam obowiązek przedstawienia analizy porealizacyjnej** w zakresie hałasu na podstawie wyników funkcjonującego już systemu monitoringu hałasu lotniczego, celem weryfikacji rzeczywistego oddziaływania inwestycji na klimat akustyczny terenów przyległych, a następnie celem ewentualnej zmiany granic obszaru ograniczonego użytkowania. W razie potrzeby należy wykonać pomiary w dodatkowych, nowych punktach, których lokalizacja zostanie dopasowana do celu jakiego ma służyć.

Analizę należy przeprowadzić w terminie 24 miesięcy od dnia rozpoczęcia użytkowania operacyjnego wszystkich zadań składających się na planowane przedsięwzięcie i przedłożyć Regionalnemu Dyrektorowi Ochrony Środowiska w Warszawie i Marszałkowi Województwa Mazowieckiego w formie drukowanej i na nośnikach cyfrowych.

Po wykonaniu analizy porealizacyjnej należy dokonać weryfikacji granic istniejącego obszaru ograniczonego użytkowania i jeśli zajdzie taka konieczność to wprowadzić odpowiednią ich zmianę, a przekazując ww. analizę do ww. organów należy załączyć poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej z zaznaczonym przebiegiem granic obszaru, na którym jest konieczne utworzenie obszaru ograniczonego użytkowania (z uwzględnieniem wszelkich zmian).

- 3. **Stwierdzam brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 14 ustawy ooś.**
- 4. **Nadaję decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.**

Uzasadnienie

W dniu 31 stycznia 2019 r. do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie (zwanego dalej „Regionalnym Dyrektorem”) wpłynął wniosek Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Uzupełnienie wniosku wpłynęło w dniu 11 lutego 2019 r.

Analiza wniosku wykazała, iż przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć, o których mowa w art. 75 ust. 1 pkt 1 lit. e) i lit. p) ustawy ooś i tym samym potwierdziła właściwość Regionalnego Dyrektora.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 19 lipca 2019 r. o zmianie ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 1712,

ze zm.) „do spraw wszczętych na podstawie ustaw zmienianych w art. 1 oraz w art. 3 i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe”.

Z dniem 1 kwietnia 2023 r. w wyniku przekształcenia (dokonanego na podstawie przepisów ustawy z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 1846)) Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” w jednoosobową spółkę akcyjną Skarbu Państwa działającą pod nazwą Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna, zgodnie z art. 10 ust. 1 ww. ustawy Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki, których podmiotem było Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”.

Planowane przedsięwzięcie należy do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, o których mowa w § 3 ust. 2 pkt 1 w związku z § 2 ust. 1 pkt 30 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71, zwanym dalej „rozporządzeniem z dnia 9 listopada 2010 r.”). Zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2019 r. poz. 1839, zwanym dalej „rozporządzeniem z dnia 10 września 2019 r.”) do przedsięwzięć, w przypadku których przed dniem wejścia w życie rozporządzenia wszczęto i nie zakończono przynajmniej jednego z postępowań w sprawie decyzji, zgłoszeń lub uchwał, o których mowa w art. 71 ust. 1 oraz art. 72 ust. 1-1b ustawy ooś, stosuje się przepisy dotychczasowe. Mając zatem na uwadze, że procedowanie w postępowaniu głównym rozpoczęło się przed dniem wejścia w życie przepisów rozporządzenia z dnia 10 września 2019 r., należy stosować przepisy obowiązujące na mocy rozporządzenia z dnia 9 listopada 2010 r.

Dla przedmiotowego przedsięwzięcia w dniu 29 listopada 2019 r. Regionalny Dyrektor wydał decyzję, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.11, którą orzekł o umorzeniu w całości postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia. Niniejsze aktualnie prowadzone postępowanie jest konsekwencją decyzji Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska z dnia 20 czerwca 2022 r., znak: DOOŚ-WDŚZOO.420.2.2020.MW/SW.32, uchylającej w całości decyzję Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie z dnia 29 listopada 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.11 i przekazującej sprawę do ponownego rozpatrzenia.

W dniu 12 września 2022 r. i w dniu 14 marca 2023 r. Regionalny Dyrektor wezwał do zaktualizowania dokumentacji ww. sprawy. Uzupełnienie wpłynęło w dniu 27 lipca 2023 r. W dniu 16 sierpnia 2023 r. Regionalny Dyrektor wezwał pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.14, o dokument związany z umocowaniem pełnomocnika. Powyższe zostało uzupełnione w dniu 4 września 2023 r. i 15 września 2023 r.

W dniu 18 września 2023 r. pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.15, Regionalny Dyrektor wystąpił do Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Warszawie (zwanego dalej „RZGW”) o zajęcie stanowiska, a pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.16 do Państwowego Granicznego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PGIS”) i Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Warszawie (zwanego dalej „PPIS”) o zajęcie stanowisk w sprawie.

Na ww. wystąpienia wpłynęły:

- ☐ w dniu 5 października 2023 r. opinia PGIS, znak: PGIS.ZNS.45.6.2023, stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko w obszarze stałego lotniczego przejścia granicznego Warszawa-Okęcie dla przedmiotowej inwestycji,

- ❑ w dniu 6 października 2023 r. wezwanie PPIS, znak: ZNS.7121.1.86.2023.1.AS SW 51134/2023, o wskazanie powierzchni terenu inwestycji z podziałem na obszary, co do których kompetencje posiadają odpowiednio PGIS oraz PPIS oraz wskazanie jednoznacznej kwalifikacji przedsięwzięcia,
- ❑ w dniu 24 października 2023 r. opinia Dyrektora Zarządu Zlewni w Warszawie (zwanego dalej „ZZ”), znak: WA.ZZŚ.6.4901.213.2023.JS, stwierdzająca brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla ww. inwestycji – z uwagi na przekazanie dokumentacji zgodnie z właściwością z RZGW pismem z dnia 2 października 2023 r. Wszystkie warunki, wymagania i obowiązki z opinii ZZ zostały zawarte w sentencji niniejszej decyzji.

Ww. wezwanie zostało przekazane Pełnomocnikowi pismem z dnia 25 października 2023 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.18, a uzupełnienie zostało przekazane w dniu 7 listopada 2023 r.

W związku z wpływem uzupełnienia, w dniu 9 listopada 2023 r. Regionalny Dyrektor wystąpił ponownie do ww. organów o zajęcie stanowisk.

Na ww. wystąpienia wpłynęły:

- ❑ w dniu 27 listopada 2023 r. pismo ZZ, znak: WA.ZZŚ.6.4901.213.2023.JS.2, podtrzymujące opinię z dnia 17 października 2023 r.,
- ❑ w dniu 30 listopada 2023 r. pismo PGIS, znak: PGIS.ZNS.45.6.2023, podtrzymujące opinię z dnia 5 października 2023 r.,
- ❑ w dniu 4 grudnia 2023 r. pismo PPIS, znak: ZNS.7121.1.86.2023.2.AS SW 61314/2023, zwracające w związku z art. 6a ustawy o oś dokumenty wskazując, że PPIS nie jest właściwy do zaopiniowania niniejszego przedsięwzięcia.

Zgodnie z uzupełnieniem złożonym w dniu 7 listopada 2023 r., powierzchnia obszaru w zasięgu granicy stałego lotniczego przejścia granicznego wyniesie ok. 61% całkowitej powierzchni zabudowy, a ok. 39% wyniesie pozostała strefa.

W dniu 11 grudnia 2023 r. postanowieniem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.23, Regionalny Dyrektor nałożył ocenę oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko. W dniu 8 lutego 2024 r. postanowieniem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.26, Regionalny Dyrektor zawiesił przedmiotowe postępowanie do czasu przedłożenia przez wnioskodawcę raportu o oś.

W dniu 16 października 2025 r. wnioskodawca przedłożył raport o oś. Postanowieniem z dnia 21 października 2025 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.28, Regionalny Dyrektor podjął przedmiotowe postępowanie.

W dniu 12 listopada 2025 r. pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.30, Regionalny Dyrektor wezwał do uzupełnienia raportu o oś.

W dniu 15 grudnia 2025 r. wpłynęło uzupełnienie raportu o oś. W dniach 14 stycznia 2026 r., 13 lutego 2026 r., 19 marca 2026 r. i 9 kwietnia 2026 r. wpłynęło uzupełnienie dokumentacji.

W dniu 16 grudnia 2025 r. pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.35, Regionalny Dyrektor wystąpił do PGIS o wydanie opinii w związku z przeprowadzaną oceną oddziaływania na środowisko. W dniu 21 stycznia 2026 r. wpłynęła opinia sanitarna PGIS opiniująca przedsięwzięcie bez zastrzeżeń.

Regionalny Dyrektor w trakcie prowadzonego postępowania przeanalizował dokumentację

zgromadzoną w sprawie. Przeprowadzona analiza - o której mowa powyżej - potwierdziła, że treść przedłożonego raportu ooś jest zgodna z art. 66 ustawy ooś, a zawarte w niej warunki realizacji przedsięwzięcia i projektowane rozwiązania chroniące środowisko zostały zaproponowane racjonalnie i adekwatnie do charakteru i skali oddziaływania inwestycji na środowisko. Regionalny Dyrektor w celu zminimalizowania wpływu rozpatrywanego przedsięwzięcia na środowisko wziął pod uwagę i uwzględnił ww. ustalenia zawarte w raporcie ooś i określił na ich podstawie:

1. rodzaj i miejsce realizacji przedsięwzięcia (pkt 1.1 sentencji niniejszej decyzji);
2. warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania tego przedsięwzięcia oraz nałożył obowiązek działań ze szczególnym uwzględnieniem konieczności ochrony cennych wartości przyrodniczych, zasobów naturalnych i zabytków oraz ograniczenia uciążliwości dla terenów sąsiednich oraz nałożył obowiązek działań polegających na unikaniu, zapobieganiu, ograniczeniu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko (pkt 1.2 sentencji niniejszej decyzji);
3. wymagania dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 ustawy ooś (pkt 1.3 sentencji niniejszej decyzji);
4. konieczność wykonania analizy porealizacyjnej (pkt 2 sentencji niniejszej decyzji);
5. brak konieczności przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz postępowania w sprawie transgranicznego oddziaływania na środowisko w ramach postępowania w sprawie wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 14 ustawy ooś (pkt 3 sentencji niniejszej decyzji);
6. konieczność nadania decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności (pkt 4 sentencji niniejszej decyzji).

Wariant preferowany przez inwestora zakłada rozbudowę terminala lotniska obejmując dwa główne elementy: rozbudowę głównego budynku terminalowego i wydłużenie pirsu południowego i zwiększenie głębokości w części istniejącej. Szczegółowe informacje zostały przedstawione w pkt 1.1 sentencji niniejszej decyzji oraz w załączniku do niniejszej decyzji.

Przedstawione w raporcie ooś warianty różnią się rozwiązaniami funkcjonalno-przestrzennymi, organizacją infrastruktury oraz sposobem zagospodarowania terenu, co przekłada się na odmienne oddziaływania środowiskowe, techniczne i eksploatacyjne.

W Wariantcie 2 nie przewiduje się planowanej w Wariantcie 1 rozbudowy terminala głównego ani pirsu południowego, natomiast w zamian przewidywana jest rozbudowa głównego budynku lotniska w kierunku północnym. Wariant ten obejmuje budowę tzw. „terminala satelitarnego” na terenie pomiędzy drogami kołowania DK-U oraz DK-M w północnej części terenu. Nowy terminal satelitarny połączony będzie z pirsami północnymi kładką. W przypadku realizacji tego wariantu, konieczne byłoby poszerzenie drogi kołowania DK-U i całkowita przebudowa płyty postojowej PPS-9 oraz przeniesienie strażnicy satelitarnej LSP (lotniskowej straży pożarnej) oraz stacji energetycznej SP-4 (stacja odpowiedzialna za sterowanie i zasilanie oświetleniem nawigacyjnym na płycie lotniska).

Regionalny Dyrektor podzielił argumentację przytoczoną w raporcie ooś w kwestii celowości i pozytywnych skutków wykonania przedsięwzięcia w wariantcie wskazanym przez Inwestora.

Zgodnie z opinią ZZ, ze względu na skalę, charakter i zakres przedmiotowego przedsięwzięcia stwierdzono, że planowane zamierzenie inwestycyjne nie będzie stwarzać zagrożeń dla osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód, w tym będzie odbywało się w sposób zapewniający nienaruszalność przepisów prawnych dotyczących ochrony wód, określonych w Planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisty. Nie przewiduje się bezpośredniego wpływu przedsięwzięcia na stan jakościowy i ilościowy wód powierzchniowych i podziemnych. Planowana inwestycja nie znajduje się na obszarze zagrożenia powodzią wynikającym z map zagrożenia powodziowego oraz studiów ochrony przeciwpowodziowej określonych w art. 549 ustawy z dnia 20 lipca 2017r. Prawo Wodne (Dz.

U. z 2025 r. poz. 960 ze zm.). Zgodnie z art. 549 ustawy Prawo Wodne studia ochrony przeciwpowodziowej dla poszczególnych rzek zachowują ważność do czasu przekazania organom określonym w art. 171 ust. 4 pkt 7-9 ustawy Prawo Wodne map zagrożenia powodziowego i map ryzyka powodziowego dla tych rzek.

Warunki, o których mowa w sentencji niniejszej decyzji, znajdują racjonalne uzasadnienie wynikające z przepisów prawa oraz ogólnie przyjętych zasad zachowania ładu społecznego i można umotywować je w przedstawiony poniżej sposób.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza obszarowymi formami ochrony przyrody. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar Łąs Natoliński PLH140042 oddalony o około 6,7 km od przedmiotowej inwestycji. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPnC-10A) zlokalizowany jest w odległości około 7,6 km w kierunku wschodnim od terenu inwestycji¹.

W raporcie oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko wskazano, iż na podstawie wykonanej w sezonie wegetacyjnym 2024 r. inwentaryzacji przyrodniczej nie zidentyfikowano siedlisk przyrodniczych z I Załącznika Dyrektywy Siedliskowej (dyrektywa Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory). Na całym terenie odnotowano jedynie siedliska silnie przekształcone, antropogeniczne pozbawione cech naturalności – stąd także nie odnotowano nawet potencjalnie chronionych płatów siedlisk przyrodniczych. Ponadto, nie odnotowano gatunków roślin chronionych wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin oraz grzybów i porostów wg rozporządzenia Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów.

Obszar objęty analizą w ramach planowanej inwestycji obejmujący teren przewidziany pod planowane zamierzenie wraz z otoczeniem podlegał wieloletniej antropopresji oraz intensywnej urbanizacji terenu. Przeważają obszary silnie przekształcone: budynki, tereny utwardzone, powierzchnie parkingowe oraz pasy startowe. Fragmenty zieleni ograniczają się do trawników zdominowanych przez pospolite gatunki traw (wiechlina, kostrzewa) oraz pojedynczych egzemplarzy drzew i krzewów, zarówno celowo nasadzonych, jak i spontanicznie rosnących. Wśród tych ostatnich licznie występują gatunki inwazyjne, takie jak nawłóć późna *Solidago gigantea*, rdestowiec ostrokończysty *Reynoutria japonica*, robinia akacjowa *Robinia pseudoacacia* oraz klon jesionolistny *Acer negundo*. Nie stwierdzono chronionych typów siedlisk przyrodniczych ani rzadkich czy chronionych gatunków flory. Brakuje także siedlisk odpowiednich dla gatunków wymagających stabilnych warunków ekologicznych, takich jak stare drzewa czy stałe zbiorniki wodne. Ze względu na brak siedlisk chronionych oraz znaczących wartości przyrodniczych, oddziaływanie przedsięwzięcia na szatę roślinną będzie minimalne.

W obszarze planowanej przebudowy znaleziono tylko dwa pospolite gatunki bezkręgowców. Były to: długoskrzydłak sierposz *Phaneroptera falcata*, i trzmiel rudy *Bombus pascuorum*. Z kolei w buforze 250 m znaleziono tylko pięć gatunków, z których żaden nie jest gatunkiem objętym ochroną ścisłą. Były to: długoskrzydłak sierposz *Phaneroptera falcata*, trzmiel rudy *Bombus pascuorum*, trzmiel ziemny *Bombus terrestris*, trzmiel kamiennik *Bombus lapidarius* i ślimak winniczek *Helix pomatia*.

W związku z brakiem dogodnych siedlisk dla herpetofauny, w obszarze objętym inwentaryzacją zanotowano tylko dwa gatunki płazów - ropuchę szarą *Bufo bufo* i żabę trawną *Rana temporaria*,

¹ <http://mapa.korytarze.pl/>

a także jeden gatunek gada: jaszczurkę zwinkę *Lacerta agilis*. Wszystkie stwierdzone gatunki herpetofauny objęte są częściową ochroną gatunkową.

Teren przewidziany do przebudowy charakteryzuje się stosunkowo ubogą awifauną i ograniczonym potencjałem lęgowym. Natomiast przylegająca strefa buforowa, mimo intensywnego procesu zabudowy, wciąż stanowi miejsce występowania kilku gatunków o większym znaczeniu ochronnym oraz gatunków charakterystycznych dla siedlisk półnaturalnych. Łącznie stwierdzono 33 gatunków ptaków, w tym 24 lęgowych lub prawdopodobnie lęgowych. Z gatunków o podwyższonym priorytecie ochronnym odnotowano gąsiorka *Lanius collurio* – gatunku z Zał. I Dyrektywy Ptasiej.

Ścisły teren inwestycji ma charakter silnie zurbanizowany i industrialny. Takie środowisko sprzyja występowaniu gatunków preferujących nisze ekstensywnie zagospodarowanych terenów podmiejskich. Stwierdzono tu cierniówkę *Sylvia communis*, piegżę *Sylvia curruca*, pojedyncze osobniki zięby *Fringilla coelebs* oraz kopciuszka *Phoenicurus ochruros*. Stałym elementem awifauny są wrony siwe *Corvus cornix*, kawki *Corvus monedula* oraz gołębie miejskie *Columba livia forma urbana*, które jednak są tylko zalatujące. Na terenie inwestycji notowane były także pojedyncze grzywacze *Columba palumbus*, sójki *Garrulus glandarius* oraz sroki *Pica pica*. Odnotowano również pojedyncze stanowiska bogatki *Parus major* i modraszki *Cyanistes caeruleus*. Dodatkowo, w obrębie terenu inwestycji można spotkać inne pospolite gatunki jak pierwiosnek *Phylloscopus collybita*, śpiewak *Turdus philomelos* oraz sierpówkę *Streptopelia decaocto*.

Obszar buforowy inwestycji o promieniu około 250 m charakteryzuje się lepszymi warunkami siedliskowymi. Występują tu fragmenty lekko podmokłych terenów z zakrzaczeniami, gdzie stwierdzono stanowiska łożówki *Acrocephalus palustris*, cierniówki *Sylvia communis*, piegży *Sylvia curruca*, kapturki *Sylvia atricapilla* oraz gąsiorka *Lanius collurio*, który jest gatunkiem o szczególnym znaczeniu ochronnym, objętym ochroną ścisłą i wymienionym w Załączniku I Dyrektywy Ptasiej UE. Pomimo postępującej urbanizacji obszar ten nadal wykazuje pewien potencjał siedliskowy dla lokalnych populacji ptaków. Na terenie otwartym w buforze obserwowano także białorzytki *Oenanthe oenanthe*, prawdopodobnie lęgowe oraz samotnika *Tringa ochropus*, który pojawia się tutaj w okresach migracyjnych. W okresie połégowym notowano również czajkę *Vanellus vanellus*.

Podczas inwentaryzacji odnotowano ślady obecności (w postaci tropów, odchodów, obserwacji bezpośrednich itp.) ośmiu gatunków ssaków. Na badanym terenie bytują głównie pospolite drapieżniki miejskie (lis, kuna), niewykazujące zagrożeń kolizyjnego czy istotnego wpływu na założenia inwestycji. Zanotowano też przechodnie sarny i dziki, jednak były to tylko pojawy incydentalne.

Lotnisko, parkingi oraz przyległe drogi są bardzo doświetlone nocą, co sprzyja zwabianiu owadów będących pożywieniem nietoperzy. W pobliżu znajdują się trzy zbiorniki wodne: Fosa Zbarska (527 m), zbiornik równoległy do fosi (507 m) oraz mniejszy zbiornik pomiędzy ulicami Żwirki i Wigury (300 m), przy których nietoperze żerują. Zadrzewienia i zakrzaczenia wzdłuż ulic Żwirki i Wigury, Narkiewicza oraz Wirażowej są również miejscami żerowania i przelotów. W czasie prowadzonych badań rozpoznano 10 gatunków chiropterofauny. Były to mroczek poźłocisty *Eptesicus nilssoni*, mroczek późny *Eptesicus serotinus*, nocek rudy *Myotis daubentonii*, nocek Natterera *Myotis nattereri*, borowiec leśny *Nyctalus leisleri*, borowiec wielki *Nyctalus noctula*, karlik większy *Pipistrellus nathusii*, karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus*, karlik drobny *Pipistrellus pygmaeus*, mroczek posrebrzany *Vespertilio murinus*. Ich występowanie jest powszechne na terenie całej Polski. W ciągu badanego okresu najczęściej pojawiającym się gatunkiem nietoperza był borowiec wielki *Nyctalus noctula* – 56% i karlik malutki *Pipistrellus pipistrellus* 18,84%. Najwyższa średnia aktywność nietoperzy była w okresie rozpadu kolonii

rozrodczych i początku migracji i rojenia i wyniosła 36%. Dokonano przeglądu opuszczonych budynków i mostów - nie stwierdzono jednak warunków (stabilna temperatura, wysoka wilgotność) sprzyjających hibernacji nietoperzy. Teren inwestycji nie stanowi miejsca rozrodu ani hibernacji nietoperzy, lecz wykorzystywany jest przez nie jako miejsce żerowania. Analiza wykazała, że główne szlaki migracyjne i korytarze ekologiczne tych gatunków nie przecinają bezpośrednio terenu inwestycji. Ze względu na brak planowanych ingerencji w potencjalne schronienia (np. drzewa dziuplaste), nie przewiduje się istotnych długoterminowych oddziaływań.

W raporcie wykazano, iż nie stwierdza się oddziaływań na etapie eksploatacji inwestycji na siedliska przyrodnicze, płazy i gady, bezkręgowce. Jeśli chodzi o wpływ funkcjonowania inwestycji na ptaki to należy podkreślić, że ciągłe płoszenie ptaków na terenie lotniska kilkoma metodami, od sokolniczej po naboje hukowe pozwala skutecznie ograniczyć ewentualne kolizje z samolotami, ale także zmniejsza skutecznie ilość potencjalnych miejsc lęgowych awifauny.

Ze względu na brak zwartych kompleksów zieleni i struktur liniowych o funkcji migracyjnej, nie przewiduje się negatywnego wpływu inwestycji na łączność ekologiczną. Podsumowując, w fazie eksploatacji inwestycja nie będzie oddziaływać znacząco na lokalną teriofaunę, a istniejące populacje ssaków miejskich utrzymają swoją aktywność na poziomie zbliżonym do obecnego. W fazie eksploatacji przewiduje się utrzymanie obecnych poziomów hałasu i sztucznego światła.

Nietoperze, które już przystosowały się do warunków miejskich, nadal będą wykorzystywać pobliskie otoczenie jako żerowiska. Brak istotnych zmian w strukturze terenu nie ograniczy żerowisk, ale należy unikać usuwania drzew i krzewów spełniających funkcje korytarzy ekologicznych.

Planowane przedsięwzięcie nie ingeruje w siedliska naturalne i półnaturalne mogące stanowić chronione siedliska przyrodnicze i siedliska gatunków objętych dyrektywami - ptasią i siedliskową.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru. Zarówno w trakcie realizacji, jak i eksploatacji, inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

W związku z powyższym, w sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunki przyrodnicze, które zminimalizują oddziaływanie przedsięwzięcia.

Zgodnie z ustawą o ochronie przyrody oraz rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 16 grudnia 2016 r. w sprawie ochrony gatunkowej zwierząt (Dz.U. z 2022 r. poz. 2380), w stosunku do dziko występujących zwierząt objętych ochroną, obowiązuje szereg zakazów. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Warszawie lub Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska mogą wydać decyzję zezwalającą na czynności podlegające zakazom, w trybie i na zasadach określonych ww. ustawą. Regionalny dyrektor ochrony środowiska między innymi może zezwolić na obszarze swojego działania na odstępstwa od zakazów: niszczenia siedlisk lub ostoi, będących obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania gatunków zwierząt podlegających ochronie oraz niszczenia gniazd w stosunku do gatunków ptaków objętych częściową i ścisłą ochroną.

Podkreślenia wymaga fakt, iż zezwolenie na czynności podlegające zakazom w stosunku do zwierząt gatunków objętych ochroną może być wydane w przypadku braku rozwiązań alternatywnych, jeżeli czynności te nie są szkodliwe dla zachowania we właściwym stanie

ochrony dziko występujących populacji chronionych gatunków zwierząt, oraz w przypadku zaistnienia jednej z przesłanek wskazanych w art. 56 ust. 4 pkt 1-7 uoop, tj.:

- 1) leży w interesie ochrony dziko występujących gatunków roślin, zwierząt, grzybów lub ochrony siedlisk przyrodniczych lub
- 2) wynika z konieczności ograniczenia poważnych szkód w odniesieniu do upraw rolnych, inwentarza żywego, lasów, rybostanu, wody lub innych rodzajów mienia, lub
- 3) leży w interesie zdrowia lub bezpieczeństwa powszechnego, lub
- 4) jest niezbędne w realizacji badań naukowych, działań edukacyjnych lub celów związanych z odbudową populacji, reintrodukcją gatunków roślin, zwierząt lub grzybów, albo do celów działań reprodukcyjnych, w tym do sztucznego rozmnażania roślin, lub
- 5) umożliwia, w ściśle kontrolowanych warunkach, selektywnie i w ograniczonym stopniu, zbiór, pozyskiwanie lub przetrzymywanie okazów roślin lub grzybów oraz chwytanie, pozyskiwanie lub przetrzymywanie okazów zwierząt gatunków objętych ochroną w liczbie określonej przez wydającego zezwolenie, lub
- 6) do gatunków ptaków dotyczy jedynie wydania zezwolenia na niszczenie siedlisk lub ostoi, będących ich obszarem rozrodu, wychowu młodych, odpoczynku, migracji lub żerowania (art. 56 ust. 4a uoop). W przypadku wydania zezwolenia na czynności niszczenia, usuwania gniazd bądź schronień ptaków objętych ochroną gatunkową, zastosowanie mają jedynie przesłanki indywidualne określone w przypadku gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory - wynika z koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogów o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogów związanych z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska, lub
- 7) w przypadku gatunków innych niż wymienione w pkt 6 - wynika ze słusznego interesu strony lub koniecznych wymogów nadrzędnego interesu publicznego, w tym wymogów o charakterze społecznym lub gospodarczym lub wymogów związanych z korzystnymi skutkami o podstawowym znaczeniu dla środowiska.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że przywołane wyżej przepisy są szczególnie rygorystyczne wobec gatunków objętych ochroną ścisłą, gatunków ptaków oraz gatunków wymienionych w załączniku IV dyrektywy Rady 92/43/EWG z dnia 21 maja 1992 r. w sprawie ochrony siedlisk przyrodniczych oraz dzikiej fauny i flory. Tu zastosowanie mają jedynie przesłanki indywidualne określone w art. 56 ust. 4 pkt 1-6 uoop (punkty 1-6 wskazano powyżej). Co istotne, przesłanka indywidualna wskazana w art. 56 ust. 4 pkt 6 uoop, w odniesieniu art. 56 ust. 4 pkt 1-5 uoop (punkty 1-5 wskazano powyżej). Wnikliwa analiza możliwości realizacji planowanych działań w kontekście przepisów dotyczących ochrony gatunkowej i możliwości uzyskania derogacji leży w gestii Inwestora. Jednocześnie informuje się, że zgodnie z art. 131 pkt 14 ww. ustawy, kto bez zezwolenia lub wbrew jego warunkom narusza zakazy w stosunku do roślin, zwierząt lub grzybów objętych ochroną gatunkową podlega karze aresztu lub grzywny.

Dla ograniczenia śmiertelności zwierząt mogących występować na terenie inwestycji, w pkt 1.2.28, 1.2.29 i 1.2.30 sentencji niniejszej decyzji nakazano umożliwić zwierzętom ucieczkę z terenu robót, a w razie konieczności ich przeniesienie w dogodne siedliska oraz wskazano konieczność zastosowania odpowiednich zabezpieczeń terenu oraz wykopów powstałych podczas realizacji inwestycji.

Warunki wskazane w pkt 1.2.31 i 1.2.32 sentencji niniejszej decyzji dotyczące postępowania z masami ziemi oraz prowadzenie wyburzeń i prac związanych z zajmowaniem powierzchni biologicznie czynnych pod nadzorem ornitologicznym zapewnią realizację prac z

poszanowaniem prawa oraz wyeliminują negatywne oddziaływanie na gatunki podlegające ochronie.

Zabezpieczenie, określone w pkt 1.2.33 i 1.2.34 sentencji niniejszej decyzji, zgodnie ze sztuką ogrodniczą drzew przewidzianych do adaptacji oraz odpowiednia lokalizacja zaplecza budowy zapewni zachowanie drzewostanu w dobrym stanie i ograniczy późniejsze straty w roślinności. Wycinka drzew i krzewów poza okresem lęgowym (pkt 1.2.35 sentencji niniejszej decyzji) lub w tym okresie pod nadzorem ornitologicznym i chiropterologicznym wyeliminuje możliwość nieumyślnego spowodowania utraty lęgów przez ptaki oraz przypadkowego uśmiercenia lub zranienia nietoperzy.

W celu zapobieżenia utraty wartości użytkowych wierzchniej warstwy gleby w pkt 1.2.36 sentencji niniejszej decyzji określono warunek postępowania z ziemią urodzajną, co przyspieszy powrót środowiska przyrodniczego do stanu równowagi. Dodatkowo sposób zdejmowania gleby umożliwi bezpieczną ucieczkę drobnej zwierzyny z terenu prowadzonych prac.

W celu ochrony i ograniczenia przywabiania owadów oraz płoszenia innych zwierząt podczas realizacji i eksploatacji inwestycji w pkt 1.2.37 sentencji niniejszej decyzji wprowadzono warunek stosowania odpowiednio dobranego oświetlenia zewnętrznego.

Warunek w pkt 1.2.38 sentencji niniejszej decyzji dotyczący odpowiedniego doboru roślinności do nasadzeń wpłynie pozytywnie na zachowanie różnorodności biologicznej obszaru.

W celu ograniczenia rozpowszechniania się stanowisk gatunków z rodzaju rdestowiec *Reynoutria spp* w pkt 1.2.39 sentencji niniejszej decyzji wskazano, aby w przypadku stwierdzenia gatunku na terenie inwestycji zastosować się do zapisów ustawy o gatunkach obcych oraz podjąć działania zaradcze.

Natomiast, zabezpieczenie przezroczystych struktur oraz unikanie bezpośredniego lokalizowania zieleni przy większych oknach i przeszklonych elementach elewacji (pkt 1.3.4. sentencji niniejszej decyzji) ograniczą ryzyko wystąpienia przypadkowych kolizji ptaków z budynkiem.

Źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza w fazie realizacji planowanych zadań inwestycyjnych na terenie Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie będzie praca sprzętu budowlanego oraz ruch pojazdów obsługujących plac budowy oraz przywożących i odwożących materiały i urządzenia. Maszyny robocze i samochody będą emitować do powietrza produkty spalania paliw, w tym zanieczyszczenia takie jak tlenki azotu, dwutlenek siarki, tlenek węgla, pył i węglowodory. Występować będzie również zjawisko wtórnego unoszenia do powietrza ziaren pyłów zdeponowanych na podłożu wskutek ruchu pojazdów (pylenie wtórne) oraz pylenie będące wynikiem przemieszczania mas ziemnych i kruszyw budowlanych.

Negatywne oddziaływanie fazy realizacji na stan jakości powietrza będzie miało charakter okresowy, ograniczony zasadniczo do najbliższego sąsiedztwa placu robót. Biorąc pod uwagę przejściowy charakter prac budowlanych oraz dostępne techniczne i organizacyjne metody zabezpieczenia środowiska należy uznać, że etap ten nie spowoduje trwałych negatywnych zmian w środowisku.

W fazie eksploatacji Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie po zrealizowaniu i oddaniu do użytkowania planowanych przedsięwzięć inwestycyjnych podobnie jak obecnie zachodzić będą następujące emisje do powietrza:

- emisja niezorganizowana z operacji lotniczych, zachodząca w wyniku spalania paliwa lotniczego w silnikach samolotów korzystających z lotniska – emisja głównie tlenków azotu, tlenku węgla i węglowodorów, ale również dwutlenku siarki i pyłu (w tym pyłu PM₁₀ i pyłu PM_{2,5});
- emisja niezorganizowana z ruchu pojazdów samochodowych poruszających się po terenie portu lotniczego (obsługa naziemna lotniska oraz ruch samochodowy po drogach dojazdowych i parkingach) – emisja tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodorów, dwutlenku siarki i pyłu (w tym pyłu PM₁₀ i pyłu PM_{2,5}); emisje zorganizowane z istniejących obiektów pomocniczych obsługi lotniska – kotłowni, agregatów prądotwórczych i bazy technicznej do obsługi samolotów i pojazdów naziemnych.

Analiza wyników obliczeń rozprzestrzeniania pozostałych substancji w powietrzu wykazała, że wartości odniesienia substancji gazowych i pyłowych uśrednione do godziny oraz roku nie będą przekraczane. Standardy jakości powietrza w zakresie pyłu zawieszonego PM_{2,5} i PM₁₀, dwutlenku siarki, tlenku węgla, węglowodorów aromatycznych, węglowodorów alifatycznych będą dotrzymane.

Funkcjonowanie Lotniska wiąże się z hałasem, który można podzielić na hałas lotniczy i hałas naziemny.

Przeprowadzona analiza emisji hałasu lotniczego na potrzeby uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację planowanej rozbudowy w Porcie Lotniczym Chopina w Warszawie obejmowała analizę oddziaływania związanego z kompleksowym oddziaływaniem całego obszaru lotniska w związku ze zmianą liczby operacji lotniczych.

Przy zakładanej flocie statków powietrznych oraz liczbie 800 operacji w ciągu doby (w tym 50 w porze nocy) określone poziomy hałasu dla pory dnia i pory nocy wskazują na występowanie przekroczeń obszaru ograniczonego użytkowania w części centralnej najbliższej terenu Lotniska. Ze względu na spodziewany wzrost zasięgu oddziaływania hałasu i przekroczenia wartości dopuszczalnego poziomu dźwięku poza obszar ograniczonego użytkowania po realizacji planowanej inwestycji, możliwe, że konieczna będzie zmiana obowiązującego Obszaru Ograniczonego Użytkowania wokół Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie (co wykaże analiza porealizacyjna wskazana w pkt 2. Sentencji niniejszej decyzji).

Etap budowy związany będzie z funkcjonowaniem sprzętu budowlanego, takiego jak koparki, dźwigi, pompy do betonu oraz pojazdów transportujących materiały budowlane i wywożących gruz po wyburzeniach. W fazie realizacji inwestycji należy na bieżąco kontrolować emisję hałasu ze szczególnym uwzględnieniem pory nocy. W przypadku wystąpienia problemów nie należy kumulować w jednej lokalizacji postoju samolotów emitujących zbyt duży poziom w porze nocy.

W przypadku planowanej inwestycji zakłada się, że gospodarka odpadami będzie polegała na kontroli wytwarzania odpadów, działaniach organizacyjnych polegających na bezpiecznym odprowadzeniu zużytych substancji z urządzeń produkcyjnych, organizacji bezpiecznego miejsca magazynowania obejmującego segregację. Na etapie realizacji i eksploatacji będą wytwarzane typowe dla tego rodzaju inwestycji odpady. Gospodarka odpadami odbywać się będzie zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Nie przewiduje się, aby przedmiotowe odpady negatywnie wpływały na środowisko po uwzględnieniu wskazanych w pkt 1.2.17.-1.2.27 i 1.3.1. – 1.3.3. sentencji niniejszej decyzji warunków.

Bezpośrednia lokalizacja planowanych nowych obiektów budowlanych w ramach przedsięwzięcia nie koliduje w żaden sposób ani z ciekami powierzchniowymi, ani ze zbiornikami wodnymi.

Ścieki bytowe powstające na terenie budowy w żaden sposób nie będą odprowadzane do wód powierzchniowych.

Nie przewiduje się powstawania negatywnego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na etapie prowadzenia prac budowlanych na wody powierzchniowe.

Na etapie eksploatacji faktyczne oddziaływanie przedsięwzięcia na wody powierzchniowe będzie miało miejsce w związku z odprowadzaniem wód opadowych z terenu inwestycji do Oczyszczalni Wód Deszczowych i następnie oczyszczonych wód opadowych do wód Potoku Służewieckiego.

Oddziaływania na etapie likwidacji będą podobne do oddziaływań na etapie budowy.

W celu prowadzenia właściwej gospodarki wodno-ściekowej w pkt 1.2.1. – 1.2.16. sentencji niniejszej decyzji wskazano odpowiednie warunki.

W fazie realizacji oddziaływanie przedsięwzięcia będzie związane przede wszystkim z zajęciem terenu pod inwestycję (organizacja placu i zaplecza budowy oraz prowadzenie prac).

Inwestycja będzie charakteryzować się lokalnym oddziaływaniem na krajobraz. Krótkotrwałe oddziaływania w fazie realizacji/ likwidacji związane będą z prowadzeniem prac budowlanych/rozbiórkowych. Obecnie, teren charakteryzuje się bardzo niską atrakcyjnością krajobrazu. Prowadzone prace nie wpłyną na pogorszenie walorów krajobrazowych.

Eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na krajobraz, ponieważ wpisze się w infrastrukturalny/wielkomiejski charakter rozpatrywanego obszaru. Powstaną nowe obiekty kubaturowe, jednak będą one kontynuacją istniejącej zabudowy. Eksploatacja przedsięwzięcia nie wpłynie negatywnie na odbiór krajobrazu (o niskiej wartości) w skali lokalnej, jak i regionalnej.

Na etapie prac budowlanych mogą wystąpić krótkotrwałe uciążliwości związane z emisją gazów cieplarnianych, w tym dwutlenku węgla. Będą one związane z procesem spalania paliw (oleju napędowego) w silnikach pojazdów i maszyn wykorzystywanych na etapie budowy, głównie ciężkiego sprzętu budowlanego (spycharki, koparki, ładowarki, transport ciężarowy itp.). Emisja tych zanieczyszczeń będzie koncentrować się w obrębie prowadzonych budowlanych, które zostały podzielone na fazę robót ziemnych oraz fazę prac konstrukcyjnych. Szacowana emisja z fazy realizacji wynosi około 182 tys. ton CO₂. Emisja gazów cieplarnianych, głównie CO₂, na tym etapie będzie związana również ze zużyciem prądu i będzie ona powstawać w miejscu jej wytworzenia.

W ramach przedmiotowej inwestycji emisja gazów cieplarnianych na etapie eksploatacji przedsięwzięcia może zostać zakwalifikowana jako emisja bezpośrednia lub emisja pośrednia. Bezpośrednie emisje powstają w wyniku użytkowania obiektu np. spalania paliw w kotłach i generowania energii cieplnej na miejscu. Pośrednie emisje to te, które wynikają z działań będących poza zakresem prac przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 10 § 1 Kpa organ prowadzący postępowanie zapewnił stronom czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił im wypowiedzenie się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Stosownie do art. 49 Kpa oraz art. 74 ust. 3 ustawy ooś strony były zawiadomione o czynnościach Regionalnego Dyrektora poprzez obwieszczenia. Obwieszczenia umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy, Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno, Urzędzie Miasta Pruszkowa, Urzędzie Gminy Lesznowola, Urzędzie Miejskim w Piastowie, Urzędzie Gminy Raszyn, Urzędzie Miejskim w Ożarowie Mazowieckim, Urzędzie Gminy Michałowice, Urzędzie Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna, Urzędzie Gminy Stare Babice, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie. Stosownie do art. 21 ust. 2 pkt 9 ustawy ooś dane o wniosku o wydanie decyzji i o decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o środowisku i jego ochronie.

W związku z art. 30 ustawy ooś Regionalny Dyrektor zapewnił możliwość udziału społeczeństwa w postępowaniu, w ramach którego przeprowadzana była ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko. Na podstawie art. 33 ust. 1 ww. ustawy organ prowadzący postępowanie podał do publicznej wiadomości informacje o przystąpieniu do przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wszczęciu postępowania, przedmiocie decyzji, która ma być wydana w sprawie, organie właściwym do wydania decyzji oraz organach właściwych do wydania opinii i uzgodnienia, możliwościach zapoznania się z niezbędną dokumentacją sprawy oraz o miejscu, w którym jest ona wyłożona do wglądu, możliwości składania uwag i wniosków, sposobie i miejscu składania uwag i wniosków, wskazując jednocześnie 30-dniowy termin ich składania, oraz organie właściwym do rozpatrzenia ewentualnych uwag i wniosków. Ww. informacje umieszczane były na tablicy ogłoszeń Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie, w Urzędzie Dzielnicy Włochy m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Wola m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Wilanów m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ursus m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Mokotów m.st. Warszawy, Urzędzie Dzielnicy Bemowo m.st. Warszawy, Urzędzie Miasta i Gminy Piaseczno, Urzędzie Miasta Pruszkowa, Urzędzie Gminy Lesznowola, Urzędzie Miejskim w Piastowie, Urzędzie Gminy Raszyn, Urzędzie Miejskim w Ożarowie Mazowieckim, Urzędzie Gminy Michałowice, Urzędzie Miasta i Gminy Konstancin-Jeziorna, Urzędzie Gminy Stare Babice, a także w Biuletynie Informacji Publicznej Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Warszawie.

Regionalny Dyrektor obwieszczeniem, znak: WOOS-II.420.34.2019.MP.38, wyznaczył termin udziału społeczeństwa od 12 marca 2026 r. do 10 kwietnia 2026 r., w czasie którego wpłynęły uwagi i wnioski.

Sposób wykorzystania uwag i wniosków zgłoszonych w związku z udziałem społeczeństwa przedstawiono poniżej wraz ze stanowiskiem organu:

1. pisma: z dnia 8 kwietnia 2026 r. Rafała Węgrzyna, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Marcina Nowaka-Buczyńskiego, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Agnieszki Warachim Karczewicz, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Adriana Karczewicza, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Tomasza Sulimy, z dnia 9 kwietnia 2026 r. Doroty Sulimy, z dnia 9 kwietnia 2026 r. Pawła Sulimy, z dnia 9 kwietnia 2026 r. Huberta Księżaka, z dnia 9 kwietnia 2026 r. Patryka Futy, z dnia 9 kwietnia 2026 r. Agnieszki Weber, z dnia 9 kwietnia 2026 r. Barbary Weber, z dnia 10 kwietnia 2026 r.

Michała Czarnika, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Stowarzyszenia Tak Dla CPK (wraz z pełnomocnictwem dla r.pr. Michała Czarnika), z dnia 10 kwietnia 2026 r. Igora Bąkowskiego (złożone pisemnie oraz elektronicznie), z dnia 10 kwietnia 2026 r. Karola Furmana, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Piotra Filipowicza, z dnia 10 kwietnia 2026 r. Anety Kranz,

Uwagi dotyczą:

- a) Pominięcia kontekstu administracyjnego podziału ruchu lotniczego.
- b) Braku oceny zasadności inwestycji w kontekście horyzontu eksploatacji do 2032 roku.
- c) Pominięcia kosztów likwidacji infrastruktury i nieuwzględnienia budowy parkingu P3/P4.
- d) Wadliwej metodycznie analizy wariantów.
- e) Zbyt wąskiego obszaru oddziaływania, co narusza art. 74 ust. 3a ustawy ooś.
- f) Niekompletnej analizy hałasu, która uniemożliwia weryfikację kręgu stron postępowania.
- g) Naruszenia praw mieszkańców przez proponowany tryb wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania.

Złożone wnioski:

- a) o zobowiązanie inwestora do uzupełnienia Raportu o analizę scenariusza przeniesienia części połączeń na inne lotniska oraz odpowiadający mu wariant ograniczonej rozbudowy,
- b) o zwrócenie się przez RDOŚ do Ministra Infrastruktury o oficjalne stanowisko w sprawie planowanego podziału ruchu lotniczego i jego wpływu na prognozę przepustowości
- c) o zobowiązanie inwestora do uzupełnienia Raportu o analizę zasadności środowiskowej inwestycji przy założeniu eksploatacji do 2032 r.,
- d) o uwzględnienie jako wariantu bazowego pełnego przeniesienia operacji lotniczych na CPK w 2032 r.,
- e) o analizę wariantu ograniczonej rozbudowy dostosowanej do realnego horyzontu działania lotniska,
- f) o uzupełnienie Raportu o analizę skutków środowiskowych likwidacji lub rekonwersji infrastruktury po 2032 r. oraz związanych z tym emisji,
- g) o przeprowadzenie łącznej analizy oddziaływania rozbudowy terminala i budowy parkingu P3/P4,
- h) o uwzględnienie skumulowanego hałasu, emisji i ruchu pojazdów budowlanych z obu inwestycji,
- i) o zobowiązanie inwestora do przedstawienia analizy co najmniej trzech wariantów, w tym wariantu ograniczonej rozbudowy dostosowanego do horyzontu 2032 r.,
- j) o poprawienie metodyki porównania przez zastosowanie kryteriów faktycznie różnicujących analizowane rozwiązania,
- k) o wyjaśnienie, w jaki sposób kryterium hałasu o wadze 40% może uzasadniać wybór wariantu, skoro daje identyczny wynik dla obu opcji,
- l) o weryfikację i poszerzenie kręgu stron postępowania o wszystkich mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas,
- m) o wyjaśnienie, dlaczego obszar oddziaływania nie obejmuje terenów z prognozowanymi przekroczeniami norm hałasowych,
- n) o uzupełnienie map o rzeczywisty zasięg oddziaływania akustycznego Inwestycji,
- o) o uzupełnienie analizy o porównanie z granicami stref Z1 i Z2 oraz ustalenie, czy konieczna będzie zmiana ich granic,
- p) o uzupełnienie analizy o obliczenia dla roku rzeczywistego oddania inwestycji do użytku (2030 lub 2031),
- q) o wyjaśnienie, dlaczego jako rok modelowania przyjęto 2032, skoro inwestycja zostanie oddana do użytku wcześniej,

- r) o wyznaczenie prognozowanych granic OOU przed wydaniem decyzji środowiskowej, na podstawie obliczeń zawartych w Raporcie,
- s) o określenie, ilu mieszkańców znajdzie się w nowych granicach OOU i jakie prawa im będą przysługiwać,
- t) o analizę, co stanie się z prawami mieszkańców, jeśli CPK zostanie otwarty przed ukończeniem procedury aktualizacji OOU,
- u) o odrzucenie propozycji odkładania kwestii OOU na 24 miesiące po uruchomieniu lotnisk,
- v) o wstrzymanie dalszego procedowania wniosku i zobowiązanie inwestora do uzupełnienia Raportu zgodnie z uwagami wskazanymi w niniejszym piśmie,
- w) o ponowne przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa po uzupełnieniu Raportu, z zapewnieniem rzeczywistego dostępu wszystkich zainteresowanych do skorygowanych materiałów i możliwości złożenia uwag.

Ww. uwagi i wnioski wniósł także Kamil Kołodziński w piśmie z dnia 8 kwietnia 2026 r. wraz ze stanowiskiem Stowarzyszenia „NIE” dla rozbudowy Chopina, w którym zawarte zostały uwagi dotyczące szkodliwości i nieodpowiedzialności polityków rządzącej partii w Polsce, kwestia marnotrawstwa publicznych pieniędzy w kontekście rozbudowy lotniska Chopina.

2. pismo i e-mail z dnia 10 kwietnia 2026 r. Joanny Słowińskiej, e-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. Klaudii Gruzeli, e-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. z adresu: oli2303@op.pl, e-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. z adresu: zosiasamosia26@op.pl, pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Piotra Krupianika.

Uwagi dotyczą:

- a) rozbudowy infrastruktury kosztem terenów kompleksu ogrodów na Paluchu, które pozbawią dzielnicę wyspy chłodu i naturalnej zapory przed hałasem i spalinami,
- b) nieuwzględniania w raporcie realnego wpływu ośmiuset lotów na dobę na zdrowie mieszkańców oraz na populację ptaków chronionych, takich jak sowy czy krogulce, które zamieszkują przyległe starodrzew,
- c) bezpowrotnego wypędzenia saren, lisów i zajęcy, które znalazły na tym terenie ostatnie schronienie po zabudowaniu okolicznych pól hałami magazynowymi,
- d) wzrostu temperatury i smogu w całej okolicy, mając na uwadze, że ten teren to kluczowy korytarz ekologiczny.

W ww. pismach i e-mailach wniesiono także o wydanie decyzji odmownej dla inwestycji w obecnym kształcie lub nałożenie na inwestora obowiązku całkowitego zachowania trzydziestohektarowego kompleksu ogrodów na Paluchu.

3. pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. oraz e-mail z dnia 10 kwietnia 2026 r. radnego gminy Lesznowola Marcina Kani.

Uwagi dotyczą kwestii:

- a) konieczności rozbudowy systemu monitoringu hałasu lotniczego,
- b) publicznego dostępu do danych pomiarowych,
- c) ograniczenia operacji nocnych (22:00–06:00),
- d) rozszerzenia Obszaru Ograniczonego Użytkowania,
- e) programu ochrony akustycznej budynków,
- f) preferencyjnych kierunków startów i tras odlotowych,
- g) ograniczenia prób silników w porze nocnej,
- h) analizy oddziaływania inwestycji w fazie budowy,
- i) analizy wpływu hałasu na zdrowie Mieszkańców,

- j) weryfikacji procedur operacyjnych ograniczających hałas,
- k) analizy wpływu hałasu na wartość nieruchomości.

Złożone wnioski o:

- a) instalację co najmniej pięciu nowych punktów monitoringu hałasu w miejscowościach: Zamienie, Zgorzała, Mysiadło, Nowa Wola, Nowa Iwiczna,
 - b) pilne uruchomienie punktów pomiarowych przewidzianych w Programie ochrony środowiska przed hałasem (uchwała nr 49/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 16 lipca 2024 r.), w szczególności punktów P13 i P16,
 - c) zapewnienie pełnej dokumentacji technicznej systemu monitoringu (certyfikaty wzorcowania, numery seryjne urządzeń),
 - d) udostępnienie danych z monitoringu hałasu w czasie rzeczywistym w systemie online,
 - e) publikowanie informacji o operacjach lotniczych powodujących przekroczenia dopuszczalnych poziomów hałasu,
 - f) wprowadzenie limitów operacji nocnych,
 - g) zakaz wykonywania operacji nocnych przez najgłośniejsze statki powietrzne,
 - h) ograniczenie startów nocnych na kierunki południowe,
 - i) obowiązek stosowania procedury NADP 1 dla nocnych operacji startowych,
 - j) aktualizację i poszerzenie granic Obszaru Ograniczonego Użytkowania,
 - k) wyznaczenie jego zasięgu w oparciu o rzeczywiste pomiary hałasu po realizacji inwestycji, a nie wyłącznie dane modelowe,
 - l) zapewnienie Mieszkańcom nowych obszarów ponadnormatywnego hałasu prawa do odszkodowań oraz finansowania zabezpieczeń akustycznych,
 - m) wdrożenie programu finansowania zabezpieczeń akustycznych budynków mieszkalnych obejmującego: wymianę stolarki okiennej, montaż nawiewników akustycznych, izolację dachów i ścian, instalację klimatyzacji,
 - n) ustalenie i stosowanie tras lotniczych minimalizujących przeloty nad terenami gęsto zabudowanymi,
 - o) ograniczenie oddziaływania hałasu na teren Gminy Lesznówola,
 - p) wprowadzenie zakazu prowadzenia prób silników statków powietrznych w godzinach 22:00–06:00,
 - q) dopuszczenie wyjątków wyłącznie w sytuacjach awaryjnych związanych z bezpieczeństwem lotów,
 - r) uzupełnienie Raportu o szczegółową analizę oddziaływania fazy budowy w zakresie: hałasu budowlanego, drgań, emisji spalin, zwiększonego ruchu transportowego, czasowego pogorszenia jakości powietrza,
 - s) doprecyzowanie liczby Mieszkańców Gminy Lesznówola objętych wskaźnikiem znaczącej uciążliwości hałasu,
 - t) wskazanie konkretnych działań kompensacyjnych dla osób dotkniętych ponadnormatywnym hałasem,
 - u) przedstawienie analiz wpływu wzrostu operacji lotniczych na zdrowie Mieszkańców,
 - v) przedstawienie rzeczywistego poziomu stosowania procedury CDA,
 - w) raportowanie wdrożenia procedury NADP 1 wraz z oceną efektów środowiskowych,
 - x) egzekwowanie obowiązków w tym zakresie od zarządzającego lotniskiem,
 - y) uzupełnienie Raportu o analizę ekonomicznych skutków inwestycji, w tym wpływu hałasu lotniczego na wartość nieruchomości na terenach objętych oddziaływaniem.
4. pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. Bartłomieja Wasiewicza, pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Marty Bugaj, pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Mateusza Bugaja.

Złożono następujące uwagi:

- a) raport opiera się na nieaktualnych danych pomiarowych z okresu pandemii COVID-19,

- b) brak wiarygodnego systemu monitoringu hałasu poza Obszarem Ograniczonego Użytkowania – niewykonanie Działania 7 POH Mazovia - system ciągłego monitoringu hałasu PPL S.A. nie obejmuje lokalizacji położonych poza Obszarem Ograniczonego Użytkowania w rejonie Piaseczna i Lesznawoli; brak uruchomienia nowych stacji pomiarowych na terenach chronionych akustycznie poza Obszarem Ograniczonego Użytkowania, w tym w lokalizacjach: Bobrowiec, gmina Piaseczno (punkt P13) i Stara Iwiczna, gmina Lesznawola (punkt P16), wskazanych w uchwale nr 49/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego,
- c) model akustyczny zakłada szczelność przegród zewnętrznych budynków – pominięcie wpływu nawiewników okiennych,
- d) zbyt późna weryfikacja oddziaływania i zmiana Obszaru Ograniczonego Użytkowania – mieszkańcy przez lata bez ochrony prawnej,
- e) niedostateczne poinformowanie społeczeństwa o postępowaniu.

Żądania:

- a) uzupełnienia raportu o aktualną analizę bazową hałasu opartą na danych z lat 2023–2025, odzwierciedlających rzeczywisty poziom operacyjny lotniska po powrocie ruchu do poziomu przedpandemicznego i jego dalszy wzrost,
- b) uzupełnienia raportu o wyniki pomiarów hałasu z lokalizacji poza Obszarem Ograniczonego Użytkowania w rejonie Piaseczna i Lesznawoli, przeprowadzonych w warunkach reprezentatywnych dla aktualnego natężenia ruchu lotniczego, oraz wskazania w decyzji środowiskowej obowiązku uruchomienia stacji P13 i P16 przed oddaniem rozbudowanego lotniska do użytku,
- c) uzupełnienia raportu o analizę rzeczywistej ekspozycji wewnętrznej na hałas w budynkach mieszkalnych z uwzględnieniem obowiązkowych nawiewników okiennych, zgodnie z aktualnym stanem wiedzy technicznej i wytycznymi WHO dotyczącymi hałasu środowiskowego,
- d) aby decyzja środowiskowa zawierała:
 - a. obowiązek przeprowadzenia analizy porealizacyjnej nie później niż 12 miesięcy po osiągnięciu przez lotnisko operacyjności na poziomie projektowym;
 - b. obowiązek niezwłocznego wszczęcia procedury aktualizacji Obszaru Ograniczonego Użytkowania w razie stwierdzenia przekroczeń norm poza jego granicami;
 - c. zakaz przesuwania tych obowiązków w związku z planowanym wygaszaniem ruchu po uruchomieniu CPK
- e) o wydłużenie terminu składania uwag lub powtórzenie konsultacji społecznych z aktywnym poinformowaniem mieszkańców gmin bezpośrednio narażonych na oddziaływanie hałasowe, w tym gminy Piaseczno i gminy Lesznawola, za pośrednictwem ich organów samorządowych.

5. e-mail z dnia 10 kwietnia 2026 r. z adresu: breakin@int.pl

Wniosek o przedstawienie pełnych informacji o hałasie jaki teraz oraz w przyszłości będą generowały samoloty przelatujące w kierunku zachodnim (Pruszków)

6. pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. od Leszka Baranowskiego, 2 pisma z dnia 10 kwietnia 2026 r. Igora Bakowskiego, pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. Michała Czarnika, pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. Moniki Klimkowskiej

Uwagi wskazują na:

- a) Niepewność co do zasięgu oddziaływania akustycznego - na podstawie dostępnych materiałów nie jest możliwe ustalenie, których konkretnie nieruchomości będą dotyczyć przekroczenia norm hałasowych,
- b) Ryzyko naruszenia praw osób - brak zapewnienia statusu strony postępowania pozbawia możliwości czynnego udziału w postępowaniu, zaskarżenia decyzji w trybie odwoławczym, dochodzenia w przyszłości roszczeń z tytułu utraty wartości nieruchomości lub konieczności jej wyciszenia,
- c) Obowiązek organu do zobowiązania inwestora do uzupełnienia Raportu - do czasu uzupełnienia tych danych zasadne jest przyznanie statusu strony wszystkim osobom zamieszkającym w granicach obecnego OOU oraz w jego bezpośrednim sąsiedztwie, które złożą stosowny wniosek.

Żądania:

- a) przyznania statusu strony postępowania,
- b) zawiadamiania o wszystkich czynnościach podejmowanych w toku postępowania,
- c) zapewnienia dostępu do akt sprawy, w tym do pełnej treści Raportu o Oddziaływaniu na Środowisko oraz wszelkich dokumentów uzupełniających.

W odniesieniu do przyznania statusu strony postępowania, Regionalny Dyrektor informuje, że Monika Klimkowska, Leszek Baranowski i Michał Czarnik nie posiadają przymiotu strony.

7. pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. Witolda Kossakowskiego.

Uwagi:

- a) raport środowiskowy dla rozbudowy Lotniska Chopina (dalej Raport) nie zawiera nawet wzmianki o zwiększeniu prawdopodobieństwa katastrof lotniczych na terenie poza lotniskiem (a więc tam gdzie to najbardziej interesuje mieszkańców Warszawy) oraz ewentualnym ich oddziaływaniu na ludność, glebę, klimat, wody, powierzchnię ziemi itd. oraz o sposobach walki z tymi możliwymi oddziaływaniami oraz współpracy personelu Lotniska Chopina ze służbami miasta,
- b) uwaga, że same analizy znajdujące się w Raporcie, koncentrują się zresztą zbyt mocno na etapie budowy a niewystarczająco na tym co będzie się działo podczas ewentualnego późniejszego użytkowania rozbudowanego portu lotniczego, i są w zasadzie pomijalne bez uwzględnienia najgorszych scenariuszy, w tym katastrof w ruchu lotniczym i ich wpływie na szeroko rozumiane „środowisko” poza terenem Lotniska Chopina.

Wniosek o niewydawanie przez Regionalnego Dyrektora decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

8. e-mail z dnia 10 kwietnia 2026 r. Sylwii Kołodziejek, e-mail z dnia 10 kwietnia 2026 r. Kamila Ciorocha, e-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. Agnieszki Weber, pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Patrycji Piekarczyk, e-mail z dnia 4 kwietnia 2026 r. Karola Kuranca, pismo i e-mail z dnia 4 kwietnia 2026 r. Mateusza Woźniaka, e-mail z dnia 1 kwietnia 2026 r. Barbary Łukowskiej, e-mail z dnia 1 kwietnia 2026 r. Przemysława Gana.

Uwagi:

- a) wstrzymanie postępowania do czasu uzupełnienia raportu OOŚ zgodnie z art. 66 ustawy,
- b) zobowiązanie inwestora do uzupełnienia raportu OOŚ:
 - niekompletność raportu OOŚ m.in.: niedokładne analizy hałasowe, brak danych wejściowych/scenariuszy operacji lotniczych, brak pełnego opisu likwidacji przedsięwzięcia wadliwy opis zakresu przedsięwzięcia m.in. Raport jednocześnie

stwierdza, że: „ inwestycja nie spowoduje wzrostu liczby operacji”, a równocześnie „dostosowuje terminal do wzrostu przepustowości”,

- brak rzeczywistej analizy wariantów m.in.: wariant nie obejmuje innych wyników niż tylko inwestorski. Co oznacza, że warianty nie różnią się oddziaływaniem,
- Podejrzenie sztucznego podziału przedsięwzięcia,
- Nieprawidłowości inwentaryzacji przyrodniczej,
- Raport nie wskazuje: procedur odszkodowawczych, w interesie społeczeństwa jest aby w trakcie zmiany OOU należałoby poznać wszystkie zasady przewidziane na tym etapie, w celu wyeliminowania sporów sądowych w przyszłości; zasad objęcia mieszkańców ochroną, w tym ponownie w obszarach obowiązującego OOU, którzy zakupili mieszkania i domy po czasie ustanowienia OOU, gdyż dani mieszkańcy decydowali się świadomie na dane ograniczenia, jednak zmiana ograniczeń powoduje ich stratę i pozwala im przystąpić do procesu odszkodowawczego; definicji momentu osiągnięcia przepustowości. Kluczowy element z uwagi na planowane przeniesienie działalności do Portu Polska (d. CPK),
- c) ponowne przeprowadzenie procedury udziału społeczeństwa,
- d) przeprowadzenie nowej OOŚ, jeżeli przedsięwzięcie zmienia parametry użytkowe (w szczególności przepustowość),
- e) wyłączenie procedury OOU z niniejszego postępowania i prowadzenie jej wyłącznie w trybie art. 135–136 POŚ, zobowiązanie inwestora do ujawnienia, czy planuje ubiegać się o nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności,
- f) wprowadzenie warunków eksploatacyjnych i środowiskowych ograniczających hałas, emisje i ryzyko - dopisanie warunków środowiskowych i operacyjnych ograniczających hałas, emisje m.in. o dopuszczenie tylko statków spełniających najwyższe standardy akustyczne; stosowanie metod minimalizującego ekspozycję zabudowy; zakazu nowych operacji w godz. 22–6 (poza ratowniczymi); zaostrzonego systemu opłat hałasowych; warunku, że zwiększenie przepustowości nie może powodować przekroczeń OOU; rozszerzenia monitoringu hałasu i publikacji danych; warunków budowlanych: zakaz prac nocnych, ekrany, nadzór przyrodniczy, zakaz prac w okresach lęgowych.

Wnioski o:

- a) wstrzymanie postępowania,
- b) uzupełnienie raportu OOŚ,
- c) powtórzenie inwentaryzacji przyrodniczej,
- d) przeprowadzenie nowej OOŚ,
- e) wyłączenie procedury OOU,
- f) powtórzenie konsultacji społecznych,
- g) zobowiązanie inwestora w zakresie rygoru,
- h) uzupełnienie decyzji o warunki środowiskowe i operacyjne o wcześniej opisane kwestie.

W odniesieniu do przyznania statusu strony postępowania, Regionalny Dyrektor informuje, że Patrycja Piekarczyk nie posiada przymiotu strony.

9. e-mail Katarzyny Błędowskiej z dnia 10 kwietnia 2026 r., które wpłynęło do Regionalnego Dyrektora oraz zostało także przekazane w dniu 13 kwietnia 2026 r. przez Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska.

Wniosek o uzupełnienie materiału dowodowego, wstrzymanie postępowania oraz powtórzenie procedury udziału społeczeństwa.

Uwagi:

- a) Wadliwa metodyka oceny hałasu.
- b) Wątpliwości dotyczące lokalizacji punktów pomiarowych hałasu.

- c) Brak rzeczywistej dywersyfikacji tras i kierunków operacji.
- d) Koncentracja ruchu nad wybranymi obszarami.
- e) Brak analizy wpływu procedur SID i STAR na koncentrację hałasu.
- f) Brak rzeczywistej ciszy nocnej.
- g) Oparcie prognoz na niegwarantowanych założeniach operacyjnych i technologicznych.
- h) Brak jednoznacznych ograniczeń dotyczących hałasu.
- i) Problemy z Obszarem Ograniczonego Użytkowania (OOU).

Wnioski:

- a) o uwzględnienie maksymalnych poziomów hałasu (a nie wyłącznie wartości średnich) w tych lokalizacjach,
- b) o wykazanie, że przyjęta metodyka pomiarowa odzwierciedla rzeczywiste narażenie mieszkańców,
- c) o uzupełnienie analiz o pomiary w punktach zlokalizowanych bezpośrednio pod głównymi ścieżkami nalotów,
- d) o przedstawienie zasad zarządzania ruchem lotniczym w kontekście minimalizacji hałasu, wykraczających poza zależność od warunków meteorologicznych,
- e) o analizę możliwości wprowadzenia mechanizmów dywersyfikacji tras w celu ograniczenia koncentracji hałasu,
- f) o ocenę wpływu obecnego modelu operacji na nierównomierne obciążenie poszczególnych obszarów,
- g) o wskazanie, czy rozważano alternatywne modele zarządzania ruchem (np. dispersion), oraz uzasadnienie ich ewentualnego odrzucenia wprowadzenie rzeczywistej, nieprzerwanej ciszy nocnej obejmującej pełne 6 godzin,
- h) o uwzględnienie w analizach wpływu hałasu jego charakteru impulsowego i nocnego, a nie wyłącznie wskaźników średnich,
- i) o ograniczenie liczby operacji lotniczych w godzinach 22:00–23:30 oraz 5:30–6:00,
- j) o wprowadzenie realnych ograniczeń dla najgłośniejszych statków powietrznych,
- k) o wskazanie, które elementy przyjętej metodyki stanowią wiążące zobowiązania, a które jedynie założenia,
- l) o uwzględnienie w analizach wariantu mniej korzystnego z punktu widzenia hałasu,
- m) o określenie mechanizmów zapewniających faktyczne stosowanie rozwiązań ograniczających hałas,
- n) o dokonanie rzetelnej oceny wpływu inwestycji na OOU na etapie przedrealizacyjnym, a nie dopiero po jej zakończeniu,
- o) o weryfikację i uzupełnienie pomiarów akustycznych bezpośrednio w osiach przelotów. Obecna analiza opiera się na punkcie nr 8 (ul. Sosnkowskiego 16), którego lokalizacja drastycznie zaniża odczyty hałasu maksymalnego (LA_{max}), co czyni raport nierzetelnym i niespójnym z faktyczną uciążliwością,
- p) o uzupełnienie raportu o analizę wskaźnika LA_{max} (poziom maksymalny). Stosowane wskaźniki średnie (LA_{eqD}, LA_{eqN}) maskują realny ryk silników (często przekraczający 80–90 dB bezpośrednio nad dachami), który wywołuje stres i wybudzenia nocne. Przy planowanej intensyfikacji ruchu do 800 operacji na dobę (co ok. 90–120 sekund), uśrednianie hałasu prowadzi do zafałszowania rzeczywistego oddziaływania,
- q) o ustanowienie rzeczywistej, nieprzerwanej ciszy nocnej. Zakaz planowania lotów w godz. 23:30–5:30 musi być uzupełniony o skuteczne ograniczenie operacji wykonywanych (w tym opóźnionych), tak aby zapewnić realny, ciągły okres snu. Obecny model „core night” nie spełnia tej funkcji i w praktyce nie chroni mieszkańców,
- r) o wyznaczenie nowej strefy Obszaru Ograniczonego Użytkowania przed wydaniem decyzji. Raport nie może odrzucać tej kwestii do analizy porealizacyjnej. Zwiększenie przepustowości do poziomu docelowego będzie miało bezpośredni wpływ na poziom hałasu i powinno być uwzględnione już na etapie decyzji środowiskowej,

- s) o wstrzymanie postępowania z uwagi na niespójność i braki w analizie wariantów. Raport jednocześnie zakłada brak wzrostu liczby operacji i przygotowuje infrastrukturę do znaczącego zwiększenia przepustowości, co uniemożliwia rzetelną ocenę rzeczywistego oddziaływania inwestycji,
- t) o uzupełnienie raportu o analizę wpływu procedur SID i STAR na koncentrację hałasu. Należy wykazać, w jaki sposób przebieg tras odlotów i dolotów wpływa na rzeczywisty rozkład hałasu oraz czy przewidziano mechanizmy ograniczające jego kumulację nad jednym obszarem,
- u) o przedstawienie zasad dywersyfikacji tras lotów oraz ograniczenia koncentracji ruchu. Oparcie organizacji ruchu wyłącznie na kierunku wiatru prowadzi do trwałego obciążenia tych samych obszarów. Konieczne jest wykazanie, czy analizowano model rozproszenia ruchu (dispersion) oraz jakie są możliwości jego wdrożenia,
- v) o uzupełnienie raportu o scenariusz konserwatywny, uwzględniający rzeczywisty skład floty w momencie oddania inwestycji do użytkowania. Obecne prognozy opierają się na założeniach dotyczących przyszłej wymiany floty, które nie stanowią wiążących zobowiązań,
- w) o wprowadzenie realnych ograniczeń dla najgłośniejszych statków powietrznych. System opłat hałasowych nie jest wystarczającym narzędziem ochrony środowiska i zdrowia mieszkańców, jeśli nie towarzyszą mu konkretne zakazy operacyjne,
- x) O wprowadzenie obowiązku publicznego, ciągłego monitoringu hałasu w czasie rzeczywistym oraz publikacji danych, obejmującego punkty zlokalizowane w obszarach największej ekspozycji.

10. e-mail oraz pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Mateusza Bołbota

Uwagi:

- a) stanowczy sprzeciw wobec inwestycji,
- b) dalsze, znaczące nasilenie oddziaływań, co budzi poważne obawy zarówno w kontekście zdrowia publicznego, jak i ochrony środowiska,
- c) inwestor nie przedstawił wystarczająco szczegółowych i wiarygodnych prognoz hałasu nocnego na etapie raportu – pomiary i weryfikacja mają nastąpić dopiero po oddaniu inwestycji do użytku. Takie podejście całkowicie przerzuca ryzyko na mieszkańców i jest sprzeczne z zasadą prewencji wynikającą z ustawy OOŚ,
- d) zwiększenie emisji tlenków azotu, cząstek $PM_{2,5}$ i PM_{10} , lotnych związków organicznych oraz CO_2 ,
- e) spadek wartości rynkowej mieszkań i domów,
- f) sposób prowadzenia konsultacji społecznych - informacja o postępowaniu ograniczona została w praktyce do Biuletynu Informacji Publicznej oraz tablic ogłoszeń. Przy tak dużej skali oddziaływania (dotyczy dziesiątek tysięcy mieszkańców kilku dzielnic) jest to niewystarczające i uniemożliwia realny udział społeczeństwa.

wnioski:

- a) wydanie odmowy wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowej inwestycji w obecnym kształcie lub alternatywnie - zobowiązanie inwestora do uzupełnienia Raportu OOŚ o rzetelne, niezależnie zweryfikowane analizy:
 - prognozy hałasu lotniczego (ze szczególnym uwzględnieniem pory nocnej i wskaźników LDEN oraz LN) na podstawie aktualnego rozkładu operacji,
 - skumulowanego wpływu emisji zanieczyszczeń powietrza (lotniczych + naziemnych),
 - rzeczywistego wpływu na zdrowie mieszkańców (w tym badania epidemiologiczne),
- b) przeprowadzenie ponownych, szeroko zakrojonych konsultacji społecznych - z obowiązkowymi spotkaniami otwartymi w dzielnicach najbardziej dotkniętych (Włochy, Ursus, Ochota, Ursynów) oraz z odpowiednim czasem na zgłaszanie uwag (minimum 60 dni),

- c) wprowadzenie jednoznacznych, egzekwowalnych ograniczeń operacji nocnych (m.in. bezwzględny zakaz lotów komercyjnych w godzinach 23:00–6:00 lub znaczące obniżenie limitu nocnego poniżej obecnego poziomu) oraz zakaz dalszego zwiększania łącznej liczby operacji ponad poziom, który nie powoduje przekroczenia norm hałasu poza istniejącym OOU.

11. E-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. Natalii Kulinowskiej.

Sprzeciw wobec inwestycji wynika w szczególności z następujących powodów:

- a) nadmierna koncentracja hałasu nad jednym obszarem miasta – brak równomiernego rozkładu tras podejścia i odlotów powoduje, że wybrane rejony (w tym Skorosze) ponoszą nieproporcjonalne obciążenie,
- b) nieuwzględnianie rzeczywistego charakteru ruchu lotniczego – analizy oparte na średnich wartościach nie oddają faktycznej uciążliwości związanej z falami przelotów,
- c) ryzyko dalszego wzrostu hałasu bez odpowiednich zabezpieczeń – planowana analiza porealizacyjna dopiero po zakończeniu inwestycji oznacza brak ochrony mieszkańców w okresie zwiększonego ruchu,
- d) niepewność dotycząca obszaru ograniczonego użytkowania (OOU) – istnieje ryzyko, że mieszkańcy przez długi czas nie będą objęci realną ochroną prawną ani rekompensatami,
- e) wpływ na zdrowie i jakość życia – długotrwała ekspozycja na hałas lotniczy ma udokumentowany negatywny wpływ na zdrowie (stres, zaburzenia snu, obniżenie koncentracji),
- f) spadek wartości nieruchomości – zwiększenie uciążliwości hałasu może prowadzić do realnych strat finansowych mieszkańców,
- g) brak spójności z planami rozwoju transportu lotniczego w Polsce – równoległe zwiększanie przepustowości lotniska przy planowanym przeniesieniu ruchu do Centralny Port Komunikacyjny budzi poważne wątpliwości co do zasadności skali inwestycji,
- h) niewystarczające poinformowanie mieszkańców – ograniczenie informacji o konsultacjach do kanałów formalnych mogło uniemożliwić realny udział wielu osób.

Wniosek o odmowę wydania decyzji środowiskowej dla inwestycji w obecnym kształcie lub co najmniej wprowadzenie jednoznacznych, wiążących ograniczeń dotyczących liczby operacji, rozkładu tras oraz ochrony mieszkańców przed hałasem.

12. E-mail i pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Aleksandry Sadłowskiej.

Kategoryczny sprzeciw rozbudowie Lotniska Chopina.

Uwagi, że hałas męczy i dewastuje system nerwowy, nie pozwala na odpoczynek i regenerację. Choroby układu nerwowego są plagą - zwiększając hałas sytuacja ulegnie dalszemu pogorszeniu.

Uwaga, że władarze miasta powinni robić wszystko, aby zlikwidować lotnisko i naciskać na możliwie pilną budowę CPK dobrze skomunikowanego ze stolicą.

13. Pismo Zastępcy Burmistrza Lesznnowoli z dnia 9 kwietnia 2026 r.

- a) Konieczność rozbudowy systemu monitoringu hałasu lotniczego na terenie Gminy Lesznnowola.
- b) Konieczność ograniczenia liczby operacji nocnych (22:00–06:00).

- c) Niewystarczające uwzględnienie skutków hałasu dla terenów poza obecnym Obszarem Ograniczonego Użytkowania.
- d) Ustalenie preferencyjnych kierunków startów i tras odlotowych.
- e) Konieczność publikacji danych z monitoringu hałasu w czasie rzeczywistym.
- a) Analiza wpływu hałasu lotniczego na wartość nieruchomości.
- b) Konieczność analizy oddziaływania inwestycji w fazie budowy.

14. E-mail i pismo z dnia 9 kwietnia 2026 r. Piotra Najdychora.

Uwagi:

- a) rozbudowa infrastruktury może doprowadzić do zwiększenia liczby operacji lotniczych, w tym w godzinach nocnych, co w istotny sposób pogorszy komfort życia mieszkańców,
- b) ryzyko spadku wartości nieruchomości położonych w rejonie oddziaływania lotniska.

Wniosek o:

- a) jednoznaczne określenie maksymalnej liczby operacji lotniczych w porze nocnej oraz rozważenie wprowadzenia dodatkowych ograniczeń operacyjnych,
- b) uzupełnienie raportu o pełne dane wejściowe do analiz hałasu i emisji, w tym przedstawienie wariantów najbardziej niekorzystnych dla mieszkańców,
- c) zagwarantowanie, że ewentualna aktualizacja OOU oraz mechanizmy ochronne (w tym prawo do wyciszenia budynków i dochodzenia roszczeń) zostaną jasno określone i nie będą odsuwane w czasie,
- d) przeprowadzenie analizy porealizacyjnej w możliwie najkrótszym terminie od oddania inwestycji do użytkowania.

15. E-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. Krzysztofa Gabisa.

Uwagi, że:

- a) ruch lotniczy jest bardzo odczuwalny i uciążliwy - nawet w godzinach nocnych,
- b) Udział społeczeństwa powinien być przedłużony, a w samym Ursusie powinny być organizowane spotkania, gdzie mieszkańcy mogliby się wypowiedzieć nt. proponowanej rozbudowy.

16. pismo z dnia 10 kwietnia 2026 r. Krzysztofa Gabisa.

Uwagi, że:

- a) ruch lotniczy jest bardzo odczuwalny i uciążliwy - nawet w godzinach nocnych,
- b) Udział społeczeństwa powinien być przedłużony, a w samym Ursusie powinny być organizowane spotkania, gdzie mieszkańcy będą mogli się wypowiedzieć nt. proponowanej rozbudowy.

Wniosek o bardziej równomierne rozłożenie lądowań i startów, tak by większa ich część odbywała się z pasa, który prowadzi nad Włochami, a nie Ursusem, gdyż teraz Ursus jest nierówno obciążony niedogodnościami związanymi z funkcjonowaniem lotniska. Biorąc pod uwagę niedawny remont z jednego z pasów i całkowite przeniesienie ruchu lotniczego na drugi pas - odciążenie przestrzeni powietrznej nad Ursusem nie jest niemożliwe do wykonania.

17. E-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. z adresu: damianstawsky@gmail.com.

Uwagi: Emisja hałasu jest olbrzymia, a także nie ma dnia by samoloty latały mimo obowiązujących przepisów po godzinie 23.30.

18. E-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. Katarzyny Krawiec.

Zgłoszone następujące uwagi:

- a) Kompletność raportu i przejrzystość danych - Raport w obecnym kształcie wydaje się niewystarczający w zakresie opisu wszystkich możliwych scenariuszy funkcjonowania lotniska po rozbudowie. Brakuje pełnych danych wejściowych do analiz, co uniemożliwia rzetelną ocenę rzeczywistego zakresu skutków inwestycji. Dokument nie przedstawia w sposób jasny skali planowanych operacji lotniczych i ich przełożenia na obciążenie środowiska.
- b) Kwestie przyrodnicze i środowiskowe - Zastrzeżenia budzi zakres inwentaryzacji przyrodniczej oraz kompletność badań terenowych - analiza zbyt mocno koncentruje się na samym etapie budowy, bagatelizując długofalowy wpływ eksploatacji rozbudowanego portu na zwierzęta oraz siedliska. Wymagane jest doprecyzowanie wpływu zwiększonego ruchu lotniczego na lokalny ekosystem.
- c) Raport nie precyzuje w sposób dostateczny: zasad ewentualnych zmian w granicach OOU, momentu wykonania analizy porealizacyjnej, konkretnych ograniczeń operacyjnych, które powinny zostać wpisane do decyzji środowiskowej. Szczególny sprzeciw budzi założenie, że weryfikacja poziomu hałasu nastąpi dopiero 24 miesiące po oddaniu inwestycji. Takie rozwiązanie pozostawia mieszkańców bez realnej ochrony prawnej (np. prawa do wyciszenia budynków czy odszkodowań) na okres co najmniej dwóch lat. W kontekście planowanego uruchomienia CPK istnieje ryzyko, że aktualizacja OOU zostanie odsunięta w czasie tak dalece, iż stanie się bezprzedmiotowa.
- d) Transparentność procesu i udział społeczeństwa - Sposób informowania o konsultacjach społecznych (głównie poprzez BIP i tablice urzędowe) jest niewystarczający. Przy inwestycji o takiej skali oddziaływania na aglomerację warszawską, brak szerokiej akcji informacyjnej ograniczył realny udział społeczeństwa w procesie decyzyjnym.

Wnioski o:

- uzupełnienie raportu o brakujące dane i analizy scenariuszowe,
- ponowienie części procedur dotyczących oceny oddziaływania na środowisko w zakresie ochrony przed hałasem,
- ponowne przeprowadzenie szerokich konsultacji społecznych, które realnie dotrą do mieszkańców obszarów objętych oddziaływaniem inwestycji.

19. E-mail z dnia 9 kwietnia 2026 r. Marcina Mastykarza.

- a) Przytoczenie badań naukowych, z których wynika, że osoby narażone na hałas lotniczy powyżej 60 dB miały istotnie wyższe ciśnienie skurczowe i rozkurczowe (średnio o kilka mmHg) oraz częściej cierpiały na nadciśnienie tętnicze niż grupa kontrolna z cichych terenów.
- b) Wydawanie miliardów na rozbudowę lotniska, które za kilka lat zostanie zredukowane, jest przykładem skrajnej niegospodarności.
- c) Zarzut, że Regionalnemu Dyrektorowi zależy tylko na zysku.

20. Pismo Zastępcy Wójta Gminy Raszyn z dnia 7 kwietnia 2026 r.

Uwagi, że raport nie zawiera:

- a) szczegółowej analizy oddziaływania akustycznego (w szczególności obszaru Gminy Raszyn), nie umożliwia weryfikacji przyjętych założeń modelowych, nie zawiera pełnych danych wejściowych oraz transparentnych arkuszy obliczeniowych, a co za tym idzie brak możliwości weryfikacji analiz akustycznych;
- b) rzetelnej analizy kumulacji oddziaływań – raport nie przedstawia kumulacji oddziaływań (w tym hałasu i emisji) z innymi inwestycjami realizowanymi lub planowanymi na terenie

lotniska i jego otoczenia. Brak analizy kumulacji oddziaływań stanowi niewykonanie obowiązku określonego w postanowieniu RDOŚ oraz uniemożliwia ocenę rzeczywistej skali oddziaływania przedsięwzięcia;

- c) analizy oddziaływania w ujęciu lokalnym, pomimo obowiązku określenia zasięgu oddziaływania, nie przedstawia jednoznacznej analizy wpływu na poszczególne gminy, nie wskazuje zmian oddziaływania dla konkretnych miejscowości (np. Raszyn, Rybie, Falenty, Dawidy, Dawidy Bankowe). Brak danych wejściowych oraz transparentnych arkuszy obliczeniowych uniemożliwia weryfikację poprawności modelu akustycznego,
- d) analizy scenariuszy niekorzystnych tj. skala oddziaływania czy ryzyka przekroczeń norm środowiskowych w warunkach maksymalnego obciążenia środowiska,
- e) niewystarczającą analizę działań minimalizujących z uwagi na postawiony wymóg oceny skuteczności działań ograniczających oddziaływanie (brak oceny skuteczności),
- f) w kontekście oceny skutków społecznych inwestycji – dopuszczenie zmiany obszaru ograniczonego użytkowania (OOU) bez doprecyzowania zakresu tych zmian, wariantów i tym samym wpływu oddziaływania na konkretne tereny (w tym Gminę Raszyn).

Wniosek o:

- a) uzupełnienie analizy o wskaźniki hałasu maksymalnego (L_{Amax}), liczbę operacji lotniczych w podziale na porę dnia i nocy, analizę częstotliwości przelotów nad terenem Gminy Raszyn,
- b) uznanie raportu za niekompletny w rozumieniu art. 66 ustawy o oś,
- c) wezwanie inwestora do jego uzupełnienia, w szczególności w zakresie: szczegółowej analizy hałasu (w tym L_{Amax} i liczby operacji); przedstawienia danych wejściowych do modelowania; analizy kumulacji oddziaływań; analizy oddziaływania na poziomie lokalnym (gminy i miejscowości); scenariuszy maksymalnego oddziaływania; jednoznacznego określenia zmian OOU;
- d) wstrzymanie dalszego procedowania sprawy do czasu uzupełnienia raportu;
- e) nałożenia obowiązku wykonania analizy porealizacyjnej oddziaływania akustycznego na terenie gminy Raszyn, ze wskazaniem wyznaczenia punktów pomiarowych w miejscowościach: Raszyn, Rybie, Falenty, Dawidy, Dawidy Bankowe. Analiza w szczególności powinna koncentrować się na ocenie rzeczywistego poziomu oddziaływania akustycznego przedsięwzięcia, z uwzględnieniem jego wpływu na środowisko oraz zdrowie i komfort życia mieszkańców.

Regionalny Dyrektor wskazuje, że w niniejszej decyzji udzielił odpowiedzi w zakresie złożonych uwag i wniosków, które wpłynęły w wyznaczonym terminie w sposób przewidziany przepisami prawa w trakcie udziału społeczeństwa. Przesłane pisma oraz e-maile wskazują, że podmioty, które przesłały przedmiotowe uwagi i wnioski dotyczące niniejszego przedsięwzięcia wiedziały, że takie postępowanie się toczy przed Regionalnym Dyrektorem, a tym samym mogły zapoznać się ze zgromadzoną dokumentacją, która dostępna jest w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informację o środowisku i jego ochronie. Treść raportu i jego uzupełnień została opublikowana w ww. wykazie tak, aby każda osoba zainteresowana mogła zapoznać się ze wszystkimi założeniami i oddziaływaniem ww. przedsięwzięcia.

Regionalny Dyrektor informuje, że kwestie dotyczące zasadności inwestycji, sposobu wariantowania inwestycji, podziału administracyjnego ruchu lotniczego, praw mieszkańców, niegospodarności, kierunków startów i tras odlotowych, ograniczenia operacji lotniczych i prób silników, odszkodowań i finansowania zabezpieczeń, analiz ekonomicznych, wartości rynkowej nieruchomości, spójności z planami rozwoju transportu lotniczego w Polsce, likwidacji lotniska Chopina w celu budowy CPK oraz kwestie natury politycznej przekraczają kompetencje organu przewidziane ustawą o oś i nie są przedmiotem rozpoznania w prowadzonym przez ten organ postępowaniu. Regionalny Dyrektor związany jest treścią wniosku i nie decyduje o zakresie przedsięwzięcia, a jego rola polega na określeniu uwarunkowań środowiskowych w celu

dotrzymania standardów jakości środowiska. Regionalny Dyrektor jako organ administracji publicznej może działać wyłącznie na podstawie prawa i w granicach prawa powszechnie obowiązującego w zakresie kompetencji określonych dla niego w ustawach. Zasadność inwestycji, potrzeba jej realizacji i wola inwestora w tym zakresie nie podlega pod ocenę Regionalnego Dyrektora w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach i jest nieistotna w postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zatem elementy te nie podlegają ocenie w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym zmierzającym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.

W odniesieniu do uwagi o sztucznym dzieleniu inwestycji, należy zauważyć, że dzielenie przedsięwzięcia jako efekt sąłami ma prowadzić do sytuacji, w której omija się ocenę oddziaływania na środowisko. W przedmiotowej sprawie taka sytuacja nie ma miejsca, ponieważ w niniejszym postępowaniu administracyjnym przeprowadzona została ocena oddziaływania na środowisko.

W odniesieniu do wniosków o wstrzymanie dalszego procedowania sprawy (tj. zawieszenie postępowania), Regionalny Dyrektor informuje, że ww. podania nie spełniają przesłanek zawieszenia określonych w art. 98 Kpa ani w art. 86d ustawy ooś. Tym samym, organ nie miał podstaw do zawieszenia niniejszego postępowania na ww. wnioski.

W odniesieniu do wniosków o wydanie decyzji odmawiającej wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedmiotowego przedsięwzięcia, Regionalny Dyrektor informuje, że ww. podania nie spełniają przesłanek określonych w art. 81 ustawy ooś. Tym samym, organ nie miał podstaw do niewydania niniejszej decyzji.

W odniesieniu do kompleksu ogrodów na Paluchu, Regionalny Dyrektor wskazuje, że lokalizacja ogrodów nie dotyczy obszaru rozbudowy lotniska.

Jednocześnie, w odniesieniu do wszelkiego oddziaływania inwestycji na środowisko na różnych jej etapach, w tym wszelkich zagadnień akustycznych, oddziaływania skumulowanego, inwentaryzacji przyrodniczej, metodyki przeprowadzanych analiz, wiarygodności danych, braków w raporcie, nieprawidłowości, a tym samym wniosków o uzupełnienie raportu ooś, Regionalny Dyrektor wskazuje, że raport wraz z jego uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Dodatkowo, w toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał opinię PGIS - organu powołanego do realizacji zadań z zakresu zdrowia publicznego, m.in. nadzór sanitarny nad ruchem pasażerskim oraz prowadzonymi zabiegami sanitarnymi na lotniczych przejściach granicznych; monitorowanie sytuacji epidemiologicznej na świecie, w szczególności w rejonach bezpośrednich połączeń lotniczych, a także opinię ZZ - wyspecjalizowanego organu w sprawach ocen wodnoprawnych, które to stanowiska organów znalazły odzwierciedlenie w sentencji niniejszej decyzji. W sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor określił niezbędne do uwzględnienia na wszystkich etapach inwestycji warunki m.in. z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadowej, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza oraz przyrody, a także kwestie organizacji pracy w poszczególnych fazach (placu budowy, itd.), mające na celu minimalizację oddziaływań, a także wskazał konieczność wykonania analizy porealizacyjnej mając na uwadze ewentualną konieczność zmiany granicy istniejącego obszaru ograniczonego użytkowania. Jednocześnie należy zaznaczyć, że analiza porealizacyjna umożliwi aktualizację i weryfikację założeń i warunków określonych w decyzji środowiskowej.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że inwestycja prowadzona jest w terenie zabudowanym i przekształconym, w którym od lat funkcjonuje infrastruktura lotniskowa.

Dodatkowo, hałas lotniczy na lotnisku Chopina jest monitorowany w sposób ciągły w stałych punktach pomiarowych, a sprawozdania z pomiarów są dostępne na stronie internetowej lotniska.

Odnosząc się do podniesionych uwag przyrodniczych należy wskazać, iż przepisy ustawy o oś nie definiują zakresu prac badawczych niezbędnych do wykonania na potrzeby sporządzenia raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz ich metodyki. Zgodnie z przepisami ww. ustawy raport oddziaływania winien zawierać opis elementów przyrodniczych środowiska objętych zakresem przewidywanego oddziaływania planowanego przedsięwzięcia na środowisko, w tym m.in. elementów środowiska objętych ochroną na podstawie ustawy o ochronie przyrody oraz korytarzy ekologicznych w rozumieniu tej ustawy. Ponadto, raport winien zawierać wyniki inwentaryzacji przyrodniczej w formie opisowej i kartograficznej, jeżeli została przeprowadzona, wraz z opisem metodyki, stanowiące załącznik do raportu, a także inne dane, na podstawie których dokonano opisu elementów przyrodniczych.

Kontrole na obszarze inwestycji rozpoczęły się w czerwcu 2024 r. i trwały do maja 2025 r. Terminy kontroli wykonano w taki sposób, aby po uwzględnieniu warunków pogodowych objęły kluczowe okresy fenologiczne i pozwoliły prawidłowo ocenić stan zasiedlenia i parametry populacji na obszarze objętym inwentaryzacją.

Tabela 1 Harmonogram badań terenowych wraz z liczbami kontroli terenowych

Miesiąc/grupa	VI. 24r.	VII. 24r.	VIII. 24r.	IX. 24r.	X. 24r.	XI. 24r.	XII. 24r.	I. 25r.	II. 25r.	III. 25r.	IV. 25r.	V 25r.
Botanika	1 (0)	1 (0)	1	1								
Bezkręgowce		1 (1)	1 (3)									
Płazy i gady	1 (1)	1 (1)								1 (1)	0 (1)	0 (1)
Ptaki	3 (2)	3 (2)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	3 (3)	2 (2)	2 (2)	3 (3)	3 (3)	0 (1)	0 (1)
Ssaki naziemne									1 (1)	1 (1)	0 (1)	
Nietoperze		1 (1)	2 (2)	1 (2)	0 (1)				1 (1)	0 (1)	0 (1)	0 (2)

Objaśnienia:

Zielonym szrafem zaznaczono kontrole wykonane. W nawiasie wpisano liczbę wykonanych kontroli

Specyfika prac terenowych obejmowała, m.in.:

- cenzus gatunków kluczowych, cenzus kolonii lęgowych, inwentaryzację gatunków lęgowych, monitoring przelotu na punktach obserwacyjnych (ze względu na brak miejsc rozrodu prowadzono tylko badania kontrolne miejsc potencjalnego występowania); inwentaryzację ptaków migrujących, monitoring przelotu na punktach obserwacyjnych na terenie lotniska i w strefie kolizyjnej; inwentaryzację ptaków zimujących, w tym monitoring przelotu na punktach obserwacyjnych na terenie lotniska i w strefie kolizyjnej; kontrole nocne (sowy); cenzus żurawia i kolonie lęgowe gawrona;
- nasłuchy detektorowe chiropterofauny i kontrolę miejsc rozrodu oraz zimowisk chiropterofauny,
- obserwacje bezpośrednie i tropienia ssaków,
- kontrola ewentualnie występujących zbiorników i szlaków migracji płazów,
- identyfikację składu jakościowego i ilościowego entomofauny,
- inwentaryzację flory.

W omawianym przypadku została przeprowadzona zatem inwentaryzacja przyrodnicza, a jej wyniki wraz z założeniami metodycznymi stanowią załącznik do raportu. Analiza materiału dowodowego sprawy wykazała, że zarówno założenia metodyczne oraz terminy prowadzenia prac (zarówno w ujęciu pory roku, jak i pory dnia) można uznać za poprawne i wystarczające do identyfikacji, a następnie oceny wartości przyrodniczych terenu i oddziaływania przedsięwzięcia na te komponenty.

Brak analizy występowania ichtiofauny w zewnętrznym pierścieniu fortu obecnie zalanym wodą (Fosa Zbarska) nie została uznana za brak formalny, gdyż wskazany zbiornik znajduje się poza obszarem inwestycji. Warunki realizacji inwestycji, w tym odnoszące się do zanieczyszczenia światłem oraz ryzyka kolizji ptaków z powierzchniami przeziernymi zostały określone w postanowieniu, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.23. Jednocześnie, w raporcie zaznaczono, iż wykonanie planowanej inwestycji nie wymusza zwiększonej liczby operacji, gdyż to jest podyktowane wieloma czynnikami, w tym zapotrzebowaniem na usługi lotnicze. Przepisy dotyczące bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym zapobiegania kolizjom z ptakami opierają się na międzynarodowych standardach ICAO, regulacjach EASA oraz krajowym Prawie Lotniczym. Wymagają one od zarządców lotnisk i załóg systematycznego zarządzania ryzykiem, ze szczególnym uwzględnieniem wszelki niezbędnych do tego celu aspektów. Stanowi to zagadnienie odrębne względem oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko przyrodnicze.

Odnosząc się do obszaru ograniczonego użytkowania oraz ewentualnej zmiany jego granic, raport ooś nie dopuszcza zmiany granic tego obszaru, a jedynie identyfikuje potencjalną możliwość wystąpienia przesłanek do jego zmiany i nie stanowi podstawy do podjęcia decyzji o zmianie tego obszaru. Procedura zmiany granic ww. obszaru prowadzona jest odrębnie, na podstawie przepisów ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2025 r. poz. 647 ze zm.) przez właściwy do tego organ. Ocena skuteczności przyjętych działań ograniczających oddziaływanie na środowisko będzie przeprowadzona na etapie analizy porealizacyjnej, nałożonej w sentencji niniejszej decyzji.

W odniesieniu do wniosku o wydłużenie udziału społeczeństwa, Regionalny Dyrektor informuje, że art. 33 ustawy ooś określa m.in. termin udziału społeczeństwa, tj. 30 dni. Jak wynika z wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 21 lipca 2016 r., sygn. II OSK 3090/15, zakreślenie przez organ terminu przekraczającego termin wskazany w art. 33 ust. 1 pkt 7 ustawy ooś nie znajduje oparcia w przepisach, mających zastosowanie w prowadzonym przez organ postępowaniu i powoduje nadmierne wydłużenie postępowania i odsunięcie terminu wydania rozstrzygnięcia, a w konsekwencji organ pozostawałby w bezczynności, co z kolei stoi w sprzeczności z art. 12 i art. 35 Kpa.

Zauważyć należy, że błędnie został skorelowany termin udziału społeczeństwa z możliwością zapoznania się z dokumentacją. Regionalny Dyrektor wychodząc naprzeciw społeczeństwu oraz w celu zachowania najwyższych standardów, oprócz danych o dokumentach, publikował także zanonimizowaną treść raportu i jego uzupełnień. Tym samym uwagi dotyczące udostępnienia akt sprawy są bezzasadne.

Wszystkie obwieszczenia we wszystkich wskazanych w nich miejscach zostały skutecznie doręczone, a w trakcie udziału społeczeństwa wpłynęło wiele uwag i wniosków, co świadczy o skuteczności poinformowania każdego tym zainteresowanego o możliwości ich złożenia do postępowania, tym samym nie ma podstaw do powtórzenia udziału społeczeństwa, a uwaga dotycząca niedostatecznego poinformowania społeczeństwa o postępowaniu jest bezzasadna.

W odniesieniu do uwag dotyczących zbyt wąskiego obszaru oddziaływania inwestycji, braku weryfikacji kręgu stron postępowania, kwestii poszerzenia kręgu stron postępowania, Regionalny Dyrektor informuje, że stroną postępowania, zgodnie z ustawą ooś, 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 wariantcie zaproponowanym przez wnioskodawcę. 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.

Tym samym, Regionalny Dyrektor informuje, że **nie rozstrzyga** w niniejszym postępowaniu o kwestii posiadania przymiotu strony, bowiem **nie jest to kwestia uznaniowa**, a wynika ona z mocy prawa, z faktu posiadania nieruchomości w obszarze oddziaływania inwestycji.

Poza wyznaczonym do tego terminem, wpłynęły następujące uwagi i wnioski:

W dniu 3 czerwca 2019 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynęło drogą elektroniczną (e-mail) niepodpisane pismo Grupy Wsparcia Mieszkańców Zielony Ursynów Stowarzyszenia Ekologicznego Światowid zgłaszające zamiar uczestniczenia na prawach strony w prowadzonym w tutejszym urzędzie postępowaniu. W dniu 14 czerwca 2019 r. Regionalny Dyrektor wezwał pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.6, do uzupełnienia ww. wniosku zgłaszającego zamiar uczestniczenia na prawach strony. Ww. wniosek pozostał bez rozpoznania, o czym Zgłaszający został poinformowany pismem z dnia 9 sierpnia 2019 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.8, a także elektronicznie (e-mail).

W dniu 26 sierpnia 2019 r. wpłynął wniosek Stowarzyszenia Ekologicznego Światowid o dopuszczenie społecznej organizacji ekologicznej do udziału na prawach strony. W dniu 2 września 2019 r. Regionalny Dyrektor wezwał pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP, do uzupełnienia ww. wniosku. W dniu 12 września 2019 r. wpłynęło uzupełnienie. W dniu 27 września 2019 r. Regionalny Dyrektor wydał postanowienie, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.9, dopuszczające Stowarzyszenie Ekologiczne Światowid do udziału na prawach strony w niniejszym postępowaniu administracyjnym oraz zawiadomił pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.10, o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W dniu 10 maja 2024 r. wpłynął wniosek Stowarzyszenia Sąsiedzkie Włochy o dopuszczenie organizacji społecznej do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu. Pismem z dnia 25 listopada 2025 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.31, Regionalny Dyrektor wezwał do uzupełnienia ww. wniosku. W dniu 12 grudnia 2025 r. wpłynęło uzupełnienie, z którego wynika, że Stowarzyszenie Sąsiedzkie Włochy spełnia wymogi wskazane w art. 44 ust. 1 ustawy ooś i tym samym, dopuszczone jest do udziału na prawach strony w przedmiotowym postępowaniu.

W dniu 28 maja 2024 r. wpłynął sprzeciw STOWARZYSZENIA MIESZKAŃCÓW „URSUS POŁUDNIE” wobec planowanej inwestycji, wskazując jednocześnie na narażenie na znaczny wzrost hałasu i zanieczyszczeń powietrza po realizacji inwestycji. Pismem z dnia 25 listopada 2025 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.32, Regionalny Dyrektor wezwał do uzupełnienia ww. wniosku. Żądane uzupełnienie nie wpłynęło do Regionalnego Dyrektora.

W dniu 6 lutego 2025 r. za pośrednictwem e-Doręczenia, a w dniu 7 lutego 2025 r. za pośrednictwem e-PUAP, do Regionalnego Dyrektora wpłynął wniosek, podpisany przez Sekretarza Gminy, o uznanie Gminy Michałowice za stronę w postępowaniu administracyjnym. Pismem z dnia 25 listopada 2025 r., znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.34, Regionalny Dyrektor wezwał do uzupełnienia ww. wniosku. W dniach 1 grudnia 2025 r. i 8 grudnia 2025 r. wpłynęły

uzupełnienia. Z przedłożonych dokumentów wynika, że Gmina posiada prawo rzeczowe do nieruchomości w granicach zasięgu inwestycji, tym samym ma statut strony w postępowaniu.

W dniu 15 listopada 2025 r. do GDOŚ wpłynął wniosek Michała Jungowskiego (za pośrednictwem e-mail) o wstrzymanie procedowania decyzji środowiskowej do czasu przeprowadzenia niezależnej i reprezentatywnej oceny oddziaływania akustycznego na obszar zabudowy mieszkaniowej w rejonie Fortu 10 (osiedle Eolian). Wskazano również żądania co do konieczności weryfikacji i aktualizacji granic oou, wprowadzenia działań korygujących i ochronnych w kontekście przelotów i uwzględnienia wpływu nocnych operacji lotniczych. Ww. wniosek został przekazany do Regionalnego Dyrektora w dniu 17 listopada 2025 r.

W dniu 10 marca 2026 r. wpłynął wniosek podpisany przez Tomasza Łątkowskiego o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oraz o udostępnienie treści raportu oou. Ze zgromadzonych akt sprawy wynika, że Tomasz Łątkowski posiada przymiot strony.

W dniu 21 maja 2026 r. wpłynęło pismo Zastępcy Burmistrza Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy z prośbą o odniesienie się do pytań zawartych w interpelacji Radnych Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy skierowanej do Burmistrza Dzielnicy Ursynów m.st. Warszawy w sprawie rozbudowy Portu Lotniczego im. F. Chopina oraz jego wpływu na mieszkańców dzielnicy. W dniu 1 lipca 2026 r. pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.44, Regionalny Dyrektor poinformował Zastępcę Burmistrza o postępowaniu i możliwości zapoznania się z aktami sprawy.

W dniu 12 czerwca 2026 r. wpłynął wniosek o włączenie Stowarzyszenia Zielone Mazowsze do postępowania na prawach strony, zgodnie z art. 44 ustawy oou, jednocześnie zgłaszając uwagi i wnioski. Z przedłożonych dokumentów wynika, że ww. stowarzyszenie spełnia przesłanki zawarte w art. 44 ustawy oou. Złożone uwagi dotyczą:

- a) Pominięcia kontekstu administracyjnego podziału ruchu lotniczego,
- b) Braku oceny zasadności inwestycji w kontekście horyzontu eksploatacji do 2032 roku,
- c) Pominięcia kosztów likwidacji infrastruktury i nieuwzględnienia budowy parkingu P3/P4,
- d) Wadliwej metodycznej analizy wariantów,
- e) Zbyt wąskiego obszaru oddziaływania, co narusza art. 74 ust. 3a ustawy oou,
- f) Niekompletnej analizy hałasu, która uniemożliwia weryfikację kręgu stron postępowania,
- g) Naruszenia praw mieszkańców przez proponowany tryb wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania,

Złożone wnioski końcowe odnoszą się do:

- a) Wstrzymania dalszego procedowania i zobowiązania inwestora do uzupełnienia Raportu,
- b) zwrócenia się przez RDOŚ do Ministra Infrastruktury o oficjalne stanowisko m.in. w sprawie planowanego podziału ruchu lotniczego,
- c) o ponowne przeprowadzenie postępowania z udziałem społeczeństwa po uzupełnieniu Raportu, z zapewnieniem rzeczywistego dostępu wszystkich zainteresowanych do skorygowanych materiałów i możliwości złożenia uwag.

W odniesieniu do powyższych uwag i wniosków, Regionalny Dyrektor informuje, że kwestie dotyczące zasadności inwestycji, sposobu wariantowania inwestycji, podziału administracyjnego ruchu lotniczego, praw mieszkańców, analiz ekonomicznych przekraczają kompetencje organu przewidziane ustawą oou i nie są przedmiotem rozpoznania w prowadzonym przez ten organ postępowaniu.

W odniesieniu do wniosku o wstrzymanie dalszego procedowania sprawy (tj. zawieszenie postępowania), Regionalny Dyrektor informuje, że ww. podania nie spełniają przesłanek

zawieszenia określonych w art. 98 Kpa ani w art. 86d ustawy ooś. Tym samym, organ nie miał podstaw do zawieszenia niniejszego postępowania na ww. wnioski.

Jednocześnie, w odniesieniu do wszelkiego oddziaływania inwestycji na środowisko na różnych jej etapach, Regionalny Dyrektor wskazuje, że raport wraz z jego uzupełnieniami został sporządzony zgodnie z wymogami art. 66 ustawy ooś i zawiera wszystkie wymagane informacje niezbędne do dokonania oceny oddziaływania przedmiotowego przedsięwzięcia na środowisko. Dodatkowo, w toku prowadzonego postępowania Regionalny Dyrektor uzyskał opinię PGIS - organu powołanego do realizacji zadań z zakresu zdrowia publicznego, m.in. nadzór sanitarny nad ruchem pasażerskim oraz prowadzonymi zabiegami sanitarnymi na lotniczych przejściach granicznych; monitorowanie sytuacji epidemiologicznej na świecie, w szczególności w rejonach bezpośrednich połączeń lotniczych, a także opinię ZZ - wyspecjalizowanego organu w sprawach ocen wodnoprawnych, które to stanowiska organów znalazły odzwierciedlenie w sentencji niniejszej decyzji. W sentencji niniejszej decyzji Regionalny Dyrektor określił niezbędne do uwzględnienia na wszystkich etapach inwestycji warunki m.in. z zakresu gospodarki wodno-ściekowej, gospodarki odpadowej, ochrony przed hałasem, ochrony powietrza oraz przyrody, a także kwestie organizacji pracy w poszczególnych fazach (placu budowy, itd.), mające na celu minimalizację oddziaływań, a także wskazał konieczność wykonania analizy porealizacyjnej mając na uwadze ewentualną konieczność zmiany granicy istniejącego obszaru ograniczonego użytkowania. Jednocześnie należy zaznaczyć, że analiza porealizacyjna umożliwi aktualizację i weryfikację założeń i warunków określonych w decyzji środowiskowej.

Zauważyć należy, że błędnie został skorelowany termin udziału społeczeństwa z możliwością zapoznania się z dokumentacją. Regionalny Dyrektor wychodząc naprzeciw społeczeństwu oraz w celu zachowania najwyższych standardów, oprócz danych o dokumentach, publikował także zanonimizowaną treść raportu i jego uzupełnień. Tym samym uwagi dotyczące udostępnienia akt sprawy są bezzasadne.

Wszystkie obwieszczenia we wszystkich wskazanych w nich miejscach zostały skutecznie doręczone, a w trakcie udziału społeczeństwa wpłynęło wiele uwag i wniosków, co świadczy o skuteczności poinformowania każdego tym zainteresowanego o możliwości ich złożenia do postępowania, tym samym nie ma podstaw do powtórzenia udziału społeczeństwa, a uwaga dotycząca niedostatecznego poinformowania społeczeństwa o postępowaniu jest bezzasadna.

W dniu 19 czerwca 2026 r. wpłynął wniosek o uznanie Vastint Poland Sp. z o.o. za stronę postępowania. W dniu 30 czerwca 2026 r., pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.42, Regionalny Dyrektor poinformował spółkę, że posiada przymiot strony postępowania, a następnie pismem z dnia 22 lipca 2026 r., WOOŚ-II.420.34.2019.MP.46, udostępnił wnioskowane przez spółkę dokumenty.

W dniu 29 czerwca 2026 r. wpłynęły wnioski Katarzyny Tkaczyk o dopuszczenie do postępowania jako strona. W dniu 30 czerwca 2026 r., pismem, znak: WOOŚ-II.420.34.2019.MP.43, Regionalny Dyrektor poinformował o posiadaniu przymiotu strony postępowania.

W dniu 13 lipca 2026 r. wpłynął wniosek Michała Chronowskiego o przyznanie statusu strony postępowania oraz pismo zgłaszające uwagi i wnioski do postępowania. Ze zgromadzonych akt sprawy wynika, że Michał Chronowski posiada przymiot strony. Zgłoszone uwagi dotyczą: pominięcia kontekstu administracyjnego podziału ruchu lotniczego, braku oceny zasadności inwestycji w kontekście horyzontu eksploatacji do 2032 roku, pominięcia kosztów likwidacji infrastruktury i nieuwzględnienia budowy parkingu P3/P4, wadliwej metodycznie analizy wariantów, zbyt wąskiego obszaru oddziaływania, co narusza art. 74 ust. 3a ustawy ooś, niekompletnej analizy hałasu, która uniemożliwia weryfikację kręgu stron postępowania oraz

naruszenia praw mieszkańców przez proponowany tryb wyznaczenia obszaru ograniczonego użytkowania. Złożone wnioski dotyczą: zobowiązania inwestora do uzupełnienia Raportu o analizę scenariusza przeniesienia części połączeń na inne lotniska oraz odpowiadający mu wariant ograniczonej rozbudowy, zwrócenia się przez RDOŚ do Ministra Infrastruktury o oficjalne stanowisko w sprawie planowanego podziału ruchu lotniczego i jego wpływu na prognozę przepustowości, zobowiązania inwestora do uzupełnienia Raportu o analizę zasadności środowiskowej inwestycji przy założeniu eksploatacji do 2032 r., uwzględnienia jako wariantu bazowego pełnego przeniesienia operacji lotniczych na CPK w 2032 r., analizy wariantu ograniczonej rozbudowy dostosowanej do realnego horyzontu działania lotniska, uzupełnienia Raportu o analizę skutków środowiskowych likwidacji lub rekonwersji infrastruktury po 2032 r. oraz związanych z tym emisji, przeprowadzenia łącznej analizy oddziaływania rozbudowy terminala i budowy parkingu P3/P4, uwzględnienia skumulowanego hałasu, emisji i ruchu pojazdów budowlanych z obu inwestycji, zobowiązania inwestora do przedstawienia analizy co najmniej trzech wariantów, w tym wariantu ograniczonej rozbudowy dostosowanego do horyzontu 2032 r., poprawienia metodyki porównania przez zastosowanie kryteriów faktycznie różnicujących analizowane rozwiązania, wyjaśnienia, w jaki sposób kryterium hałasu o wadze 40% może uzasadniać wybór wariantu, skoro daje identyczny wynik dla obu opcji, weryfikacji i poszerzenia kręgu stron postępowania o wszystkich mieszkańców narażonych na ponadnormatywny hałas, wyjaśnienia, dlaczego obszar oddziaływania nie obejmuje terenów z prognozowanymi przekroczeniami norm hałasowych, uzupełnienia map o rzeczywisty zasięg oddziaływania akustycznego Inwestycji, uzupełnienia analizy o porównanie z granicami stref Z1 i Z2 oraz ustalenie, czy konieczna będzie zmiana ich granic, uzupełnienia analizy o obliczenia dla roku rzeczywistego oddania inwestycji do użytku (2030 lub 2031), wyjaśnienia, dlaczego jako rok modelowania przyjęto 2032, skoro inwestycja zostanie oddana do użytku wcześniej, wyznaczenia prognozowanych granic OOU przed wydaniem decyzji środowiskowej, na podstawie obliczeń zawartych w Raporcie, określenia, ilu mieszkańców znajdzie się w nowych granicach OOU i jakie prawa im będą przysługiwać, analizy, co stanie się z prawami mieszkańców, jeśli CPK zostanie otwarty przed ukończeniem procedury aktualizacji OOU, odrzucenia propozycji odkładania kwestii OOU na 24 miesiące po uruchomieniu lotnisk, wstrzymania dalszego procedowania wniosku i zobowiązanie inwestora do uzupełnienia Raportu zgodnie z uwagami wskazanymi w niniejszym piśmie, ponownego przeprowadzenia postępowania z udziałem społeczeństwa po uzupełnieniu Raportu, z zapewnieniem rzeczywistego dostępu wszystkich zainteresowanych do skorygowanych materiałów i możliwości złożenia uwag. Do wszystkich ww. uwag i wniosków Regionalny Dyrektor odniósł się w treści niniejszej decyzji.

Poza ogłoszonymi przez organ terminami udziału społeczeństwa wyznaczono również siedmiodniowy dla stron postępowania termin dający możliwość zapoznania się ze zgromadzoną w sprawie dokumentacją oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W dniu 6 lipca 2026 r. do Regionalnego Dyrektora wpłynął wniosek o nadanie niniejszej decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności zgodnie z art. 108 § 1 Kpa. Inwestor uzasadnił swoją prośbę w następujący sposób.

Analiza przepustowości i zapotrzebowania na infrastrukturę wykazała, że obecny terminal zbliża się do kresu swoich możliwości. Obecna infrastruktura nie jest dostosowana do obsługi tak dużych potoków przesiadających się pasażerów, które są prognozowane. Powyższe powoduje, iż lotnisko nie spełnia aktualnych potrzeb i oczekiwań społecznych. W przyszłych latach zakłada się rozwój portu lotniczego w modelu „hub-owym” (jako port przesiadkowy), a tym samym dynamiczny wzrost liczby pasażerów transferowych. Aby ruch lotniczy mógł rozwijać się dalej, potrzebna jest kompleksowa rozbudowa. W związku z powyższym, zasadnicze znaczenie ma konieczność pilnego podjęcia odpowiednich działań inwestycyjnych,

których realizacja będzie służyła zaspokojeniu potrzeb społecznych.

Konieczność pilnego podjęcia działań w zakresie rozbudowy Lotniska Chopina jest również uzasadniona interesem gospodarczym, w tym w szczególności potrzebą zbudowania odpowiedniego ruchu pasażerskiego na potrzeby uruchomienia Portu Polska oraz zapewnienia możliwości rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT, której plany zakładają zwiększenie floty samolotów oraz rozwój siatki połączeń.

Ponieważ Lotnisko Chopina osiąga obecnie granice swojej przepustowości, konieczna jest jego pilna rozbudowa, aby potoki pasażerskie wygenerowane i skumulowane na lotnisku płynnie zasiliły nowy hub przesiadkowy, jakim ma stać się Port Polska. Zapewnienie Portowi Polska odpowiedniej masy pasażerskiej po jego uruchomieniu ma kluczowe znaczenie gospodarcze, ponieważ nowe lotnisko jest projektowane i budowane pod określony poziom przepustowości, dlatego zapewnienie właściwych warunków ekonomicznych jego funkcjonowania, w tym pokrycie kosztów jego działalności, jest uzależnione od przychodów zależnych od liczby wykonywanych operacji lotniczych. Im więcej pasażerów tranzytowych (szczególnie dalekobieżnych) uda się pozyskać na Lotnisku Chopina, tym wyższą rentowność i pozycję startową zyska Port Polska.

Dzięki zbudowaniu na Lotnisku Chopina odpowiedniej masy krytycznej pasażerów i przeniesieniu jej do Portu Polska po jego uruchomieniu, nowe lotnisko od pierwszego dnia będzie generować wysokie przychody operacyjne, co pozwoli na zapewnienie jego dalszego rozwoju.

Rozbudowa Lotniska Chopina oraz przeniesienie ruchu pasażerskiego do Portu Polska pełni również kluczową rolę w strategii działania i rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT. Zgodnie z powyższymi założeniami, narodowy przewoźnik może stale rosnąć i konkurować w Europie bez czekania na nowy port, a następnie płynnie przenieść rozbudowaną na Lotnisku Chopina siatkę połączeń do Portu Polska, co zapewni możliwość dalszego jej rozwoju. W związku z powyższym, rozbudowa Lotniska Chopina jest traktowana jako projekt pomostowy, niezbędny do zabezpieczenia bieżącej działalności i rozwoju PLL LOT do czasu powstania i uruchomienia Portu Polska. Rozbudowa Lotniska Chopina zapewni LOT-owi przestrzeń do ekspansji przez najbliższe lata, ale ostatecznie wyczerpie swój potencjał rozszerzania operacji na warszawskim lotnisku. Rozbudowa Lotniska Chopina ma zapewnić przewoźnikowi płynność do czasu otwarcia nowego lotniska centralnego, po czym jego główna baza w przyszłości zostanie przeniesiona do nowo budowanego Portu Polska.

Rozbudowa infrastruktury lotniskowej Lotniska Chopina ma również strategiczne znaczenie dla gospodarki Polski - służy zwiększeniu ruchu lotniczego oraz standardu obsługi pasażerów, jak również ma zasadniczą rolę dla budowy Portu Polska oraz rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT.

Stwierdzić należy, iż ze względu na zaplanowane na 2032 r. uruchomienie Portu Polska niezbędna stała się pilna rozbudowa Lotniska Chopina, a decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach pozwalająca na wszczęcie postępowania w przedmiocie wydania decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji w zakresie lotniska użytku publicznego jest koniecznym elementem realizacji tego procesu. Ewentualne odwołania od przedmiotowej decyzji mogą przedłużyć ten proces o wiele miesięcy, co spowoduje, iż cel rozbudowy nie zostanie zrealizowany. Tym samym, nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności jest niezbędne z uwagi na konieczność niezwłocznego wszczęcia kolejnych etapów procesu inwestycyjnego, zaś każde opóźnienie w uzyskaniu wykonalności decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach skutkuje przesunięciem całego harmonogramu inwestycji.

Jak zostało powyżej podniesione, ochrona interesu społecznego przejawiającego się w potrzebie rozwoju ruchu lotniczego na Lotnisku Chopina oraz zapewnienie odpowiedniego standardu obsługi pasażerów jest uzależniona od realizacji rozbudowy. Ponadto ochrona interesu gospodarczego w zakresie zapewnienia odpowiedniej masy pasażerskiej na moment

uruchomienia Portu Polska oraz w zakresie zapewnienie możliwości rozwoju Polskich Linii Lotniczych LOT wymaga niezwłocznego przeprowadzenia rozbudowy Lotniska Chopina.

Zgodnie z art. 108 § 1 Kpa decyzji, od której służy odwołanie może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego, albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.

Biorąc powyższe pod uwagę, po przeanalizowaniu przedstawionych argumentów, organ uznał wniosek za zasadny i nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności (pkt 4 sentencji niniejszej decyzji). Decyzja podlega natychmiastowemu wykonaniu.

Uwzględniając przeprowadzoną ocenę oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz przedstawione w sentencji decyzji warunki minimalizujące wpływ przedsięwzięcia na środowisko, należy stwierdzić, że planowana inwestycja nie spowoduje negatywnego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000 oraz na ich spójność i integralność powiązań między nimi.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji stronie służy prawo wniesienia odwołania, za pośrednictwem Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Warszawie, do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w terminie 14 dni od daty jej doręczenia.

W trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję.

W przypadku zrzeczenia się prawa do wniesienia odwołania od decyzji I instancyjnej, strona nie może złożyć w tej sprawie również skargi do sądu administracyjnego.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w
Warszawie**

Jacek Lolo
/podpisano elektronicznie/

Załącznik:

Załącznik nr 1 - Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy ooś.

Otrzymują:

1. Polskie Porty Lotnicze Spółka Akcyjna za pośrednictwem Pełnomocnika Anna Kwitowska,
2. Pozostałe strony postępowania zgodnie z art. 49 Kpa;
3. aa.

Do wiadomości:

- ☐ Zarząd Zlewni w Warszawie Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie,
- ☐ Państwowy Graniczny Inspektor Sanitarny w Warszawie



Warszawa, dnia 22 lipca 2026 r.

**REGIONALNY DYREKTOR
OCHRONY ŚRODOWISKA
W WARSZAWIE**

WOOS-II.420.34.2019.MP.47

Załącznik nr 1 do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach

Charakterystyka przedsięwzięcia zgodnie z art. 82 ust. 3 ustawy o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2026 r. poz. 670)

Koncepcja rozbudowy terminala lotniska obejmuje dwa główne elementy:

- a) rozbudowę głównego budynku terminalowego,
- b) wydłużenie pirsu południowego i zwiększenie głębokości w części istniejącej.

Koncepcja rozbudowy głównego budynku terminalowego zakłada wydłużenie bryły budynku o około 26 m i szerokości 105 m w kierunku północnym, poprzez dobudowanie nowej części w miejscu obecnego obszaru pełniącego funkcję obsługi pasażerów strefy VIP Line, obejmując drogę dojazdową oraz parking. Powstała powierzchnia zostanie w pełni zintegrowana z istniejącą bryłą terminala i pirssem, co umożliwi rozbudowę kluczowych procesów obsługi pasażerów i bagażu. Zakłada się budowę 3 kondygnacji nadziemnych i jednej podziemnej. Nowa część będzie również trzykondygnacyjna, jednak nie podpiwniczona na całej powierzchni, a jedynie w obrębie rampy. Górna kondygnacja będzie miała wielkość zabudowy 1 655 m², czyli nieco mniej aniżeli pierwsza i druga kondygnacja. Główne zmiany w Terminalu dotyczyć będą reorganizacji układu funkcjonalnego i pomieszczeń.

Wydłużenie pirsu południowego i zwiększenie głębokości w części istniejącej przewiduje wydłużenie pirsu południowego o ok. 315 m i szerokości 22 m na poziomie 100 i 200, co wynika między innymi ze wzrostu ruchu wewnątrz strefy Schengen.

W pirsie południowym zapewnione zostanie 8 łączników pasażerskich (konieczność wybudowania 7 nowych łączników i relokacji 1 łącznika powiązanego z obecnymi gate'ami 44/45) wyposażonych w dwa gate'y – jeden kontaktowy oraz jeden autobusowy. Zakłada się, że rozbudowany pirs będzie dwukondygnacyjnym budynkiem.

Zakres obejmuje m.in.:

- a) Na poziomie 100 planuje się zlokalizowanie poczekalni autobusowych, strefę komercji, pomieszczenia operacyjne/techniczne, strefę VIP, strefę biurową oraz dodatkową powierzchnię na potrzeby magazynów i rampy dostawczej.
- b) Na poziomie 200 planuje się 8 dwustrumieniowych poczekalni odlotowych (łącznie 16 bramek), powierzchnię komercyjną, salon Business, strefę biur, powierzchnie techniczne i operacyjne. Komunikacja na poziomie 200 będzie wspomagana poprzez dwukierunkowe chodniki ruchome.
- c) Planowana jest częściowa zabudowa na poziomie 300 (rozbudowa strefy Business Lounge w strefie Schengen lub zwiększenie powierzchni obszarów wsparcia).

Rozszerzenie (zwiększenie głębokości w części istniejącej) pirsu nastąpi na terenie, który obecnie jest wykorzystywany jako dworzec autobusowy oraz częściowo jako wejście do podziemnej stacji kolejowej. Rozbudowa i przebudowa obiektów obejmować będzie także instalację w ich obrębie dodatkowych urządzeń technicznych, takich jak: separatory tłuszczowe i substancji ropopochodnych, agregaty prądotwórcze, transformatory, rozdzielnie SN i nN, urządzenia klimatyzacyjne.

Zrealizowane przyłącza do istniejącej miejskiej sieci nie zapewniają dostawy odpowiedniej ilości mediów i wymagają rozbudowy. W ramach inwestycji przewiduje się budowę nowych przyłączy do sieci miejskiej.

Planowana inwestycja zlokalizowana będzie poza obszarowymi formami ochrony przyrody. Najbliżej położonym obszarem Natura 2000 jest obszar Las Natoliński PLH140042 oddalony o około 6,7 km od przedmiotowej inwestycji. Najbliższy korytarz ekologiczny o znaczeniu ponadlokalnym (Dolina Środkowej Wisły GKPN-10A) zlokalizowany jest w odległości około 7,6 km w kierunku wschodnim od terenu inwestycji¹.

Realizacja inwestycji nie przyczyni się w sposób istotny do zmniejszenia różnorodności biologicznej terenu oraz zwiększenia wrażliwości elementów środowiska przyrodniczego na ewentualne zmiany klimatyczne obszaru. Zarówno w trakcie realizacji, jak i eksploatacji, inwestycja nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na cele i przedmioty ochrony obszarów Natura 2000.

**Regionalny Dyrektor
Ochrony Środowiska w
Warszawie**

Jacek Lolo
/podpisano elektronicznie/

¹ <http://mapa.korytarze.pl/>