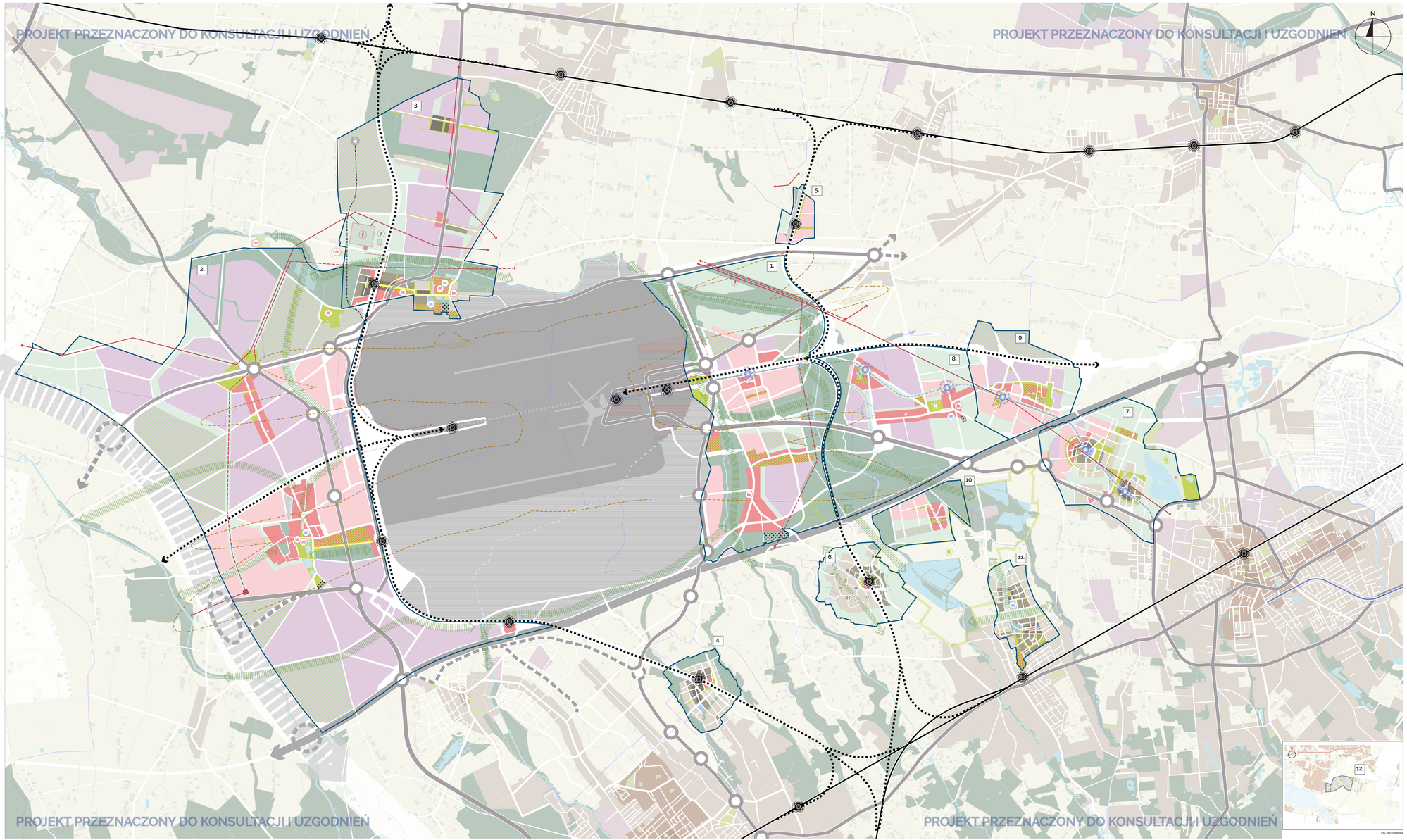

OBSZARY O ISTOTNYM ZNACZENIU

STRATEGIA ROZWOJU OBSZARU OTOCZENIA CPK DO 2044 ROKU

OBSZARY O ISTOTNYM ZNACZENIU

1. OZ BARANÓW
2. OZ CARGO CITY
3. OZ SZYMANÓW
4. OZ HENRYSZEW
5. OZ REGÓW
6. OZ KOPISKA
7. OZ CHLEBNIA
8. OZ DZIEBNO KOŚCIELNE
9. OZ ZABŁOTNIA
10. OZ JAKTORÓW PÓŁNOCNY
11. OZ JAKTORÓW
12. OZ MICHAŁOWICE

OBSZAR O ISTOTNYM ZNACZENIU (OIZ):

1. OZ BARANÓW

Obszar *Baranów* położony jest przy wschodniej granicy Izbnika. Stanowi strefę silnie powiązaną funkcjonalnie i przestrzennie z międzyszynowym infrastrukturalnym CPK. Obszar będzie obsługiwany modernizowanymi i planowanymi układem drogowym, realizowanym częściowo w ramach inwestycji kolejowych i lotniskowych. Teren użyta m. in. dostaje dla autostrady A2, w związku z budową nowego węzła oraz łącznika drogowego do lotniska, na trasie którego przewidziano lokalizację wschodnie drogowych. Ponadto, w związku z inwestycjami infrastrukturalnymi, przebieg zmian części dróg powiatowych i lokalnych powstanie też nowe drogi serwisowe im. W ardżuł (lot kolejowe). Nowa infrastruktura spowoduje, że uzasadnione jest strategiczne rozpatrzenie nowych funkcji z uwagi na zmianę charakteru terenu. Przewiduje się zwiększony udział usług z uwagi na charakter strefy, położoną między autostradą a lotniskiem. Równolegle, z uwagi na ukształtowanie dostępnej infrastruktury oraz ograniczenia wynikające z planu generalnego oraz uwarunkowania naturalne, rekomendowane jest kontynuowanie funkcji rolnych na części obszarów oraz zachowanie powiązań terenów otwartych z ograniczeniem zabudowy. Z uwagi na spodziewane przekształcenie pozostałej części, model nie przewiduje w ramach tej strefy kontynuacji rozwoju funkcji mieszkaniowych.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku, wynikające z planu generalnego lotniska. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

2. OZ CARGO CITY

Obszar rozwoju strefy aktywności gospodarczej, bezpośrednio wzdłuż nowo rozwijanych południowych między pawnem planowanej Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej GDR91 a zachodnią granicą lotniska. Strefa częściowo była już zaplanowana pod nowej funkcji logistycznych z uwagi na sąsiedztwo autostrady A2 i węzła drogowego Wólka. Kolejne inwestycje infrastrukturalne zwiększą pewnie inwestycje w tym rejonie, w związku z budową nowego węzła oraz łącznika drogowego do lotniska, na trasie którego przewidziano lokalizację wschodnie drogowych.
Model wskazuje działania przestrzenne i tematy rozwoju terenu poprzez wskazanie stref obszarów aktywności gospodarczej oraz rodzaj planowanego układu drogowego, umożliwiającego prowadzenie komunikacji z dzielnicą lotniska. Dróg: Dróg: GRR strip autostrada A2 W ramach obszarów aktywności gospodarczej oraz nowe rozwijanych dopuszcza się powstanie terminal intermodalnych. Obszary aktywności gospodarczej mogą stanowić wielofunkcyjne, zawierając funkcje usługowe, produkcyjne i magazynowe, z uwzględnieniem ich wpływu na otoczenie.
Model wskazuje działania przestrzenne i tematy rozwoju terenu poprzez wskazanie stref obszarów aktywności gospodarczej oraz rodzaj planowanego układu drogowego, umożliwiającego prowadzenie komunikacji z dzielnicą lotniska. Dróg: Dróg: GRR strip autostrada A2 W ramach obszarów aktywności gospodarczej oraz nowe rozwijanych dopuszcza się powstanie terminal intermodalnych. Obszary aktywności gospodarczej mogą stanowić wielofunkcyjne, zawierając funkcje usługowe, produkcyjne i magazynowe, z uwzględnieniem ich wpływu na otoczenie.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku, wynikające z planu generalnego lotniska. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

3. OZ SZYMANÓW

Obszar *„Szymanów-Żółwiów"* obejmuje tereny położone na północ od granicy lotniska. W jego ramach przedstawione wyróżnić można dwa podobszary – historyczny Szymanów oraz rozwijające się dzielnice przemysłowo-magazynowe na północ od tej międzyszosowej, w Żółwiowie i we Terespolu.
Szymanów to historyczna wieś, która ma swoje korzenie w XIX wieku. Obecnie jest to zabudowa zachodniej części miejscowości w ramach potrójnego zachodniej bazowej wsiów CPK do istniejącej linii kolejowej w ciągu planowanej CKM Północ, poza obszarem zabudowanym dzisiejszym wzdłuż Mszki wskazuje się przebieg przyszłyobiegu drogowego w kierunku parallelnym ze. Wnioskowania Najświętszej Maryi Panny. Ze względu na dzisiejsze położenie tutaj nie ma mieszkalne ustawiania się w północnej części wsi i w podóbu przyszłeku kolejowego, wpisuje się w linie miast. Szymanowych.
Na północ od Szymanowa między linią kolejową a ulicą Szymanowską Żółwiów znajduje się nadległe, częściowo już zagospodarowane tereny przemysłowe. Istnieją tutaj korzystające rozwoju zakładaą już produkcyjno-magazynowe.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

4. OZ HENRYSZEW

Obszar *„Henryszew"* jest zaplanowanego powiatowego przyrodniczo kolejowego w ramach potkatowo-cachowej bazowy wsiów kolejowego CPK do linii kolejowych nr 0 i 5, w miejscowości Henryszew. Obszar położony jest na wysokiej, gęsto zalesionej strefie Grądu i Henryszew i Wólki Izbnika Folbortu. Na wysokiej terenu obowiązuje już miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, jednak planowana linia kolejowa wraz z lokalizacją przyszłeku usawiedlie częściowa inwestycja planistyczna obszaru. Wyznaczone rozwiązanie planistyczne wpisuje się w nurt miast tij.miejskich.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

5. OZ REGÓW

Obszar *„Regów"* jest obszarem istniejącym z uwagi na usytuowanie oraz z uwagi na sąsiedztwo wsiów miejscowości Bisła Wola i Łęg nie w strukturze przedstawiony gminy Baranów. Teren przyległeje w ramach potkatowo-cachowej bazowy wsiów kolejowego CPK do linii kolejowych nr 0 i 5, w miejscowości Henryszew. Obszar położony jest na wysokiej, gęsto zalesionej strefie Grądu i Henryszew i Wólki Izbnika Folbortu. Na wysokiej terenu obowiązuje już miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego, jednak planowana linia kolejowa wraz z lokalizacją przyszłeku usawiedlie częściowa inwestycja planistyczna obszaru. Wyznaczone rozwiązanie planistyczne wpisuje się w nurt miast tij.miejskich.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

6. OZ KOPISKA

Obszar Kopiska w wokół planowanego przyrodniczo-cieślowego w potkatowo-cachowej bazowy wsiów CPK do linii kolejowych nr 0 i 5, położony na obszarze gmin Baranów i Jaktorów.
Z uwagi na dogodne położenie i obsługę komunikacyjną, obszar już wcześniej przewidziany w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego Gminy Baranów pod zabudowę mieszkaniową, można na znacznie rozwinąć i stanowić zapasu mieszkaniowe dla pracowników lotniska i mieszkańców gminy Baranów, decydujących się mieszkać gminy. Wyznaczone rozwiązanie planistyczne wpisuje się w nurt miast tij.miejskich. Zagospodarowanie Nieruchomości zabudowy – od gęstszej i wielofunkcyjnej w centrum, przy przystanku, po bardziej rozproszoną na obrzeżach, z uwzględnieniem ochrony terenów otwartych i rolniczych. Model zakłada wzgórzowy charakter zabudowy, dostosowany do ukształtowania terenu, z zachowaniem widoków i ciągów pieszych. Obszar ma być przyjazdny, bez barierowy, z dobrą komunikacją pieszą i rowerową, z miejscami do odpoczynku, zieleni i usługami, dostępnymi dla wszystkich mieszkańców i dzielnicy gminy, jednak w oasiego przebiegu oddziaływania przyjaznej kolejowego.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

7. OZ CHLEBNIA

Obszar przestrzeni, zlokalizowany Mszczewskiego zwiąd częściowo ujęty jako strefa rozwoju mieszkaniowego w Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego gminy. Teren leży w przewidywanym korytarzu, rozwiązywym "Lotport corridor") CPK w kierunku Grodziska Mazowieckiego i dalej Warszawy. Potencjał strefy wzmocnie lokalizacja obszarów rekreacyjnych, zbiornika retencyjnego przyjdzieszywanego przez gminę Grodzisk Mazowecki oraz potencjał przebiegu linii kolejowej kolei. Istnieją obszaj obsługiwać zelwanego rozwiń magazyn, usamp dział, ale miastaro-ogrodu – nie wiele. Wyznaczenie rozwiązanie planistyczne wpisuje się w nurt miast tij.miejskich. Cieszyn jest zapewnienie dostępności do miejsc pracy w Grodzisku Mazowieckim lub na lotnisku w ciągu 15 minut, co wzmacnia jego rolę jako miejscowości o wysokim poziomie życia i dobrej jakości przestrzeni. Model zakłada rozwój zabudowy mieszkaniowej, usług i transportu, dostosowany, wraz z niezbędnym programem usługowym.
Obszar częściowo objęty przewidywaną strefą ochrony przed negatywnym oddziaływaniem akustycznym.

8. OZ DZIEBNO KOŚCIELNE

Obszar położony pomiędzy OZ Baranów oraz zachodnią, a OZ Zabłotnia oraz wschodnią. Teren położony jest w korytarzu rozwiązywym "Lotport corridor") pomiędzy CPK a autostradą A2. Rozwój obszaru odbywać się będzie z wykorzystaniem dostępności do dróg łącznych autostrady A2 z terminalem pasażerskim i obszarem Airport City. Na terenie przewidziano zachowanie struktury urbanistycznej wsi Dziebno Kościelne oraz ochronę terenów otwartych i rolniczych. Model zakłada wzgórzowy charakter zabudowy, dostosowany do ukształtowania terenu.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

9. OZ ZABŁOTNIA

Obszar położony w korytarzu rozwiązywym "Lotport corridor") na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki, w sąsiedztwie autostrady A2. W jednoczesną rzecz przez teren przebiega projektowana linia kolejowa Obszar położony w korytarzu rozwiązywym "Lotport corridor") na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki, w sąsiedztwie autostrady A2. W jednoczesną rzecz przez teren przebiega projektowana linia kolejowa Model zakłada wzgórzowy charakter zabudowy, dostosowany do ukształtowania terenu, z zachowaniem widoków i ciągów pieszych. Obszar ma być przyjazdny, bez barierowy, z dobrą komunikacją pieszą i rowerową, z miejscami do odpoczynku, zieleni i usługami, dostępnymi dla wszystkich mieszkańców i dzielnicy gminy, jednak w oasiego przebiegu oddziaływania przyjaznej kolejowego.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

10. OZ JAKTORÓW PÓŁNOCNY

Obszar położony w korytarzu rozwiązywym "Lotport corridor") na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki, w sąsiedztwie autostrady A2. W jednoczesną rzecz przez teren przebiega projektowana linia kolejowa Obszar położony w korytarzu rozwiązywym "Lotport corridor") na terenie gminy Grodzisk Mazowiecki, w sąsiedztwie autostrady A2. W jednoczesną rzecz przez teren przebiega projektowana linia kolejowa Model zakłada wzgórzowy charakter zabudowy, dostosowany do ukształtowania terenu, z zachowaniem widoków i ciągów pieszych. Obszar ma być przyjazdny, bez barierowy, z dobrą komunikacją pieszą i rowerową, z miejscami do odpoczynku, zieleni i usługami, dostępnymi dla wszystkich mieszkańców i dzielnicy gminy, jednak w oasiego przebiegu oddziaływania przyjaznej kolejowego.
Na obszarze obowiązują ograniczenia związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych na planowanym lotnisku. Dotyczą one budowy lub rozbudowy obiektów mogących stanowić przeszkody lotnicze, zakłócać działanie lotniczych urządzeń nazemnych, sprzyjać wystąpieniu zwierząt stwarzających zagrożenie dla ruchu statków powietrznych lub w inny sposób wpływać negatywnie na aspekty operacyjne lotniska.

11. OZ JAKTORÓW

Obszar położony pod a w bezpośrednim sąsiedztwie zabudowanego terenu miejscowości Jaktorów. Obszar leży w granicach korytarza rozwiązywego lotniska oaggaje do centrum gminy. Zakłada uzupełnienie funkcjonalno-przestrzenne struktury zurbanizowanej Jaktorowa o dotychczas niedostępne planistycznie tereny. Dodatkowym potencjałem obszaru mogłyby być: trasowanie lotniska bez zapewniającej obsługę transportową obszaru. Teren obszar rozwoju bezpośrednio przy wyjeździe, w infrastrukturze miejscowości pomoże ogranicząć przejaz chwalyczniego rozwoju podmiejskiego. Reserwa pod korytarz transportowy umożliwi potencjalnie wykorzystanie dodatkowych centrów lokalnych w oparciu o przystanie komunikacji publicznej – autobusu lub kolejej kolei szybowej. Pomaduto przystanek kolei szybowej w ciągu 15 minut, co wzmacnia jego rolę jako miejscowości o wysokim poziomie życia i dobrej jakości przestrzeni.
Obszar w całości objęty przewidywaną strefą ochrony przed negatywnym oddziaływaniem akustycznym.

12. OZ MICHAŁOWICE

Obszar położony w pierzyn zasięgu przyległeku WAO Michałowice. Stanowi obszar lokalizacji zamierzych nieruchomości o funkcjach mieszkaniowych dla obecnych mieszkańców z terenu i obszarzna lotniska. Obszar posiada obecnie przeznaczenie pod zabudowę jednorodzinną. W ramach strefy ustalamo strukturę osadniczą przyszłej zabudowy mieszkaniowej o charakterze podmiejskim – osiedle domów jednorodzinnych, z zachowaniem zieleni i terenów otwartych. Model zakłada wzgórzowy charakter zabudowy, dostosowany do ukształtowania terenu, z zachowaniem widoków i ciągów pieszych. Obszar ma być przyjazdny, bez barierowy, z dobrą komunikacją pieszą i rowerową, z miejscami do odpoczynku, zieleni i usługami, dostępnymi dla wszystkich mieszkańców i dzielnicy gminy.
Proponowana struktura urbanistyczna wpisuje się w trend budowy miast tij.miejskich wzgórzowych wokół linii wydłużego transportu obsługowego.

LEGENDA:

STREFY PLANISTYCZNE:

- M1 – STREFA WIELOFUNKCYJNA Z ZABUDOWĄ MIESZKANIOWĄ JEDNORODZINNĄ
- M2 – STREFA WIELOFUNKCYJNA Z ZABUDOWĄ WIELORODZINNĄ
- M3 – STREFA WIELOFUNKCYJNA Z ZABUDOWĄ MIESZKANIOWĄ WIELORODZINNĄ
- U – STREFA USŁUGOWA
- UP – STREFA USŁUG PUBLICZNYCH - LOKALIZACJA ORIENTACYJNA
- P – STREFA PRODUKCYJNO - MAGAZYNOWA
- PU – STREFA PRODUKCYJNO - MAGAZYNOWA Z DOŁĄCZONĄ USŁUGĄ
- T – STREFA INFRASTRUKTURY
- ZPU – STREFA USŁUGOWA Z DOŁĄCZONĄ USŁUGĄ ZIELONĄ
- ZP – STREFA ZIELONI WYSOKIEJ
- ZE – STREFA ROLNA BEZBRAMI WYDOBYWCZYCH I PRODUKCJI ENERGII
- ZW – STREFA OTWARTA
- ZL – STREFA ZIELONI NATURALNEJ
- R – STREFA PRODUKCJI ROLNEJ
- ZO – STREFA OBRONNA

LOTNISKO:

- LOTNISKO CPK
- LOTNISKO CPK - REZERWA RÓŻNOCZESNA

SKALA 1:15 000 — 0 200 400 600 800 m

IN FORMACE 2523 mm x 1189mm
(arkusz wydrukuj. Ja A0)

- PLANOWANA LOKALIZACJA CENTRUM OBSŁUGI LOKALNEGO
- STREFA LOKALIZACJI KSZTTOWYCH WĘZŁÓW DROGOWYCH
- LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW KOLEI REGIONALNEJ
- LOKALIZACJA PRZYSTANKÓW MKD
- LOKALIZACJA STACJI TRANSWORPTU
- LOKALIZACJA INFRASTRUKTURY ELEKTROENERGETYCZNEJ
- LOKALIZACJA OBIEKTÓW CIEŻKOŚCI PTAK KLEJOWEGO
- PARKI TEREN WIERZAŁYNE
- OBIEKTY SAKRALNE
- CZYNY
- ETYMOLOGIE LINIE KOLEJOWE
- PRUDNI LOKALIZACJA KONTRACT RUŁEJOWYCH
- PRUDNI REZERW PLANISTYCZNYCH KONTRACT LOT-SKIT
- PRUDNI STOŻKOWY KOMPTRAŻU OROGRAFICZNY LIKLIKO ORDOLOWY
- OSIE ZIELONIE HOMPAZYCYNE
- PRUDNI LOKALIZACJA KANIECT PLIŁ ELEKTROENERGETYCZNYCH
- OBSZAR PRZEWIDYWANEGO HOMOGENIZOWANEGO OTOCZENIA PRZEMIAN KOLEJOWYCH (CPK) ZŁUŻ – LUB JEŃ TYPÓW SOCKALI
- POWIAŁOWA PARK PUNKCJONALNO-WIDOCZNE
- GRANICE GMIN
- PLANOWANE REZERWATY PRZYRODY
- OBSZAR AIRPORT CITY - DZIELNICA BIZNESOWA

Materiał aktualny na 11 września 2024 r.