

UZASADNIENIE

Projektowane rozporządzenie stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 120zf ust. 3 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2021 r. poz. 1354, z późn. zm.), zwanej dalej „uCPK”, zgodnie z którym minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego wyznacza, w drodze rozporządzenia, obszar otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego, zwanego dalej „CPK”, uwzględniając potrzebę zapewnienia sprawnej realizacji Przedsięwzięć w otoczeniu CPK i zapewnienia ich sprawnego funkcjonowania oraz konieczność wyznaczenia obszaru w sposób zwarty i ograniczony do obszaru występowania obecnych lub prognozowanych powiązań funkcjonalnych Przedsięwzięcia. Przedsięwzięcia w rozumieniu uCPK, to zawarte w Programie (w rozumieniu art. 2 pkt 7 uCPK): Inwestycja, Inwestycje Towarzyszące oraz pozostałe zadania, w tym o charakterze nieinwestycyjnym, powiązane z realizacją Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących (art. 1 pkt 1 uCPK).

Wyznaczenie obszaru otoczenia CPK stanowi podstawowe rozstrzygnięcie w procesie zarządzania rozwojem tego obszaru, określonym szczegółowo w dziale IVB uCPK. Obszar otoczenia CPK stanowi obszar funkcjonalny oraz obszar strategicznej interwencji w rozumieniu art. 5 pkt 6a i 6b ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2021 r. poz. 1057, z późn. zm.), wyznaczony w celu skoordynowania szeregu zjawisk przestrzennych, gospodarczych oraz społecznych związanych z realizacją i użytkowaniem CPK.

Generalnym uzasadnieniem interwencji ukierunkowanej terytorialnie wobec obszaru otoczenia CPK jest przewidywane tempo przemian przestrzenno-społeczno-gospodarczych tego obszaru, oparte o analizę przekształceń regionów lotniskowych na świecie. Rozwój obszaru otoczenia CPK w najbliższych latach w istotny sposób będzie determinowany rozmiarem działań inwestycyjnych oraz przepustowością i sprawnością działania zrealizowanej infrastruktury komunikacyjnej. Tak dynamiczna zmiana uwarunkowań rozwojowych jest zjawiskiem bez precedensu w Polsce po 1989 r. Jednocześnie jednak istnieje możliwość czerpania z szeregu doświadczeń regionów lotniskowych na świecie, w ramach których udało się wypracować stabilne ramy zarządzania rozwojem. Skuteczność tych rozwiązań potwierdzono empirycznie – rozwijając z sukcesem regiony lotniskowe jako miejsce zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Porty lotnicze stanowią istotny czynnik rozwoju gospodarczego regionów, w których są zlokalizowane. Dzięki poprawie stopnia skomunikowania, wpływają na większą mobilność ludzi, stwarzając nowe możliwości

dla inwestorów i biznesu. Atrakcyjne tereny inwestycyjne wokół lotnisk przyciągają nowe inwestycje, które z kolei przekładają się bezpośrednio na tworzenie nowych miejsc pracy, poprawę dostępności transportowej oraz mobilności regionalnej. Hubowy charakter planowanego lotniska generuje również potencjał zwiększenia ruchu turystycznego i wzrostu zapotrzebowania na usługi w regionie. Obszary okołolotniskowe przeżywają intensywne przemiany na całym świecie. Trendy dywersyfikacji przychodów lotnisk oraz dążenia do skoordynowanego rozwoju regionalnego, związanego z wykorzystaniem potencjałów, są coraz szerzej obecne w literaturze i praktyce operacyjnej zarządców obszarów lotniskowych. Wiodącym współcześnie, globalnym modelem rozwoju lotnisk i ich otoczenia jest tzw. model Aerotropolis. Głównym założeniem tego modelu jest koncepcja, że lotniska są węzłami wspierającymi rozwój gospodarki opartej na szybkim i globalnym dostępie transportowym. Oznacza to, że czas dostępu do poszczególnych rodzajów środków transportu staje się czynnikiem wpływającym na lokalizację podmiotów gospodarczych korzystających z globalnej mobilności. Do głównych czynników napędzających rozwój regionów okołolotniskowych zalicza się przede wszystkim zwiększenie możliwości eksportowych i konkurencyjności na światowych rynkach dzięki skróconym łańcuchom dostaw związanym z bliskością portu lotniczego. W dobrze zarządzanych projektach lotniskowych, cechujących się wieloletnim planowaniem rozwoju, dochodzi do powstania intermodalnego węzła komunikacyjnego wokół lotniska, co długofalowo poprawia dostępność komunikacyjną regionu i przekłada się na jego rozwój gospodarczy i społeczny.

Przeprowadzone analizy pozwoliły na wypracowanie kryteriów delimitacji obszaru otoczenia CPK w sposób pozwalający na zaadresowanie opisanych wyżej wyzwań rozwojowych. W pierwszym etapie na potrzeby przeprowadzenia procesu delimitacji obszaru otoczenia CPK przeprowadzono analizy gmin, których całość lub fragment znajduje się w promieniu 100 km od geometrycznego środka planowanej lokalizacji CPK. Obszar analiz został wyznaczony w oparciu o fizyczną odległość z uwagi na to, że jest to jedyne współmierne kryterium, które nie będzie podlegało zmianom w czasie. Dodatkowo promień 100 km bywa wykorzystywany jako jedno z kryteriów analiz dotyczących wpływu portów lotniczych na otoczenie. W skład obszaru analiz weszło 348 gmin z 6 województw, z czego: woj. mazowieckie – 224 gminy, woj. łódzkie – 106 gmin, woj. kujawsko-pomorskie – 11 gmin, woj. wielkopolskie – 3 gminy, woj. świętokrzyskie – 3 gminy, woj. lubelskie – 1 gmina.

Następnie sformułowano kryteria delimitacyjne, na podstawie których dokonano oceny gmin składających się na ww. obszar. Kryteria te obejmowały:

- 1) uwarunkowania transportu lotniczego;
- 2) uwarunkowania transportu kolejowego;
- 3) uwarunkowania transportu drogowego (w tym rowerowego);
- 4) uwarunkowania związane z zakresem Programu (w rozumieniu art. 2 pkt 7 uCPK), w tym Inwestycjami Towarzyszącymi;
- 5) uwarunkowania środowiskowe (w tym regionalizacja fizyczno-geograficzna, formy ochrony przyrody i korytarze ekologiczne, rzeźba terenu, krajobraz, nadleśnictwa i wydzielenia leśne);
- 6) uwarunkowania wodne (w tym sieć hydrograficzna – wody powierzchniowe i podziemne);
- 7) zagospodarowanie przestrzenne (w tym typologie aerotropolis na podstawie studiów przypadku, struktura terenów niezabudowanych);
- 8) uwarunkowania historyczno-kulturowe (w tym dziedzictwo kulturowe uwzględniające dziedzictwo wojenne);
- 9) uwarunkowania gospodarcze (w tym finanse samorządowe);
- 10) uwarunkowania społeczne (w tym gęstość zaludnienia);
- 11) uwarunkowania administracyjne (w tym podziały administracyjne, podziały do celów statystyki publicznej, formy współpracy ponadlokalnej).

Na podstawie ww. kryteriów przeprowadzono analizę wielokryterialną, która pozwoliła na utworzenie modelu określającego siłę powiązań międzygminnych, przy założeniu obszaru lokalizacji CPK jako punktu centralnego. W wyniku analizy stwierdzono m.in., że powiązania z obszarem objętym tzw. rozporządzeniem obszarowym (wydawany na podstawie art. 28 ust. 1 uCPK) kształtują się wzdłuż istniejących i planowanych drogowych i kolejowych ciągów komunikacyjnych. Większość gmin jest powiązana w sposób ciągły – jedynie 13 gmin, w których występują najsłabsze powiązania, ma charakter wyspowy. Należy zwrócić uwagę na fakt, że gminy, w których występują najsilniejsze oraz silne powiązania, stanowią zwarty obszar w promieniu ok. 40-50 km od geometrycznego środka obszaru preferowanej lokalizacji CPK.

Na przeprowadzoną analizę wielokryterialną nałożono analizę ekspercką opartą o doświadczenia ekspertów z zakresu prowadzenia polityki rozwoju, prowadzącą do wyboru optymalnego wariantu delimitacyjnego, spełniającego w jak najwyższym stopniu wytyczne zawarte w upoważnieniu ustawowym (potrzeba zapewnienia sprawnej realizacji Przedsięwzięć w otoczeniu CPK, zapewnienia ich sprawnego funkcjonowania, konieczność wyznaczenia obszaru w sposób

zwarty i ograniczony do obszaru występowania obecnych lub prognozowanych powiązań funkcjonalnych Przedsięwzięcia).

Analiza ekspercka miała charakter bazujący na wiedzy eksperckiej dotyczącej metod kształtowania procesów rozwojowych na poziomie ponadlokalnym oraz nasilenia poszczególnych istniejących i przyszłych powiązań. Została oparta również o: wizję dotyczącą prowadzenia procesów rozwojowych w otoczeniu CPK, wnioski z analizy poszczególnych uwarunkowań, wyniki analizy wielokryterialnej, kryterium bezpośredniego sąsiedztwa – w skład wchodzić będą co najmniej gminy bezpośrednio sąsiadujące z terenem CPK, kryterium ciągłości i zwartości przestrzennej – w oparciu o wytyczne ustawowe dotyczące kształtowania obszaru otoczenia CPK w sposób zwarty oraz stopień powiązań funkcjonalno-przestrzennych w wyznaczonym obszarze. Pozwoliło to na skonkretyzowanie ogólnych wytycznych ustawowych do postaci umożliwiającej rekomendację optymalnego rozwiązania przestrzennego.

W efekcie wyżej opisanych analiz przyjęto w projekcie rozporządzenia delimitację obejmującą terytorium 18 gmin: Baranów, Błonie, Brwinów, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Michałowice, Milanówek, Nowa Sucha, Ożarów Mazowiecki, Piastów, Podkowa Leśna, Pruszków, Radziejowice, Sochaczew (gmina), Sochaczew (miasto), Teresin, Wiskitki, Żyrardów.

Podkreślenia wymaga, że zgodnie z art. 120z¹ust. 4 i 5 uCPK, przed wydaniem rozporządzenia minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego jest obowiązany do wystąpienia do organów wykonawczych jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się w przewidywanych granicach obszaru otoczenia CPK o wydanie opinii w zakresie projektu rozporządzenia. Opinię tę organy wykonawcze jednostek samorządu terytorialnego wydają w terminie nie dłuższym niż 30 dni od dnia otrzymania wniosku o wydanie opinii. Organy wskazanych w projekcie rozporządzenia jednostek samorządu terytorialnego będą zatem miały możliwość wypowiedzenia się w kwestii zakresu wyznaczonego w nim obszaru.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W zakresie wpływu regulacji na funkcjonowanie mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw należy wskazać na jednoznacznie neutralny wymiar projektu rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia nie jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów technicznych i nie podlega procedurze notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia

23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.).

Projekt rozporządzenia nie podlega obowiązkowi przedstawienia właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Projekt rozporządzenia nie podlegał ocenie OSR dokonywanej przez koordynatora OSR w trybie § 32 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348).

Projekt został wpisany do Wykazu prac legislacyjnych Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej pod numerem 52.

Zgodnie z art. 5 ustawy z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. z 2017 r. poz. 248) oraz § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.