

Załącznik
do uchwały nr
Rady Ministrów
z dnia ... (M.P.
poz.)

**Strategia rozwoju obszaru otoczenia
Centralnego Portu Komunikacyjnego
do roku 2044**

PROJEKT PRZEZNACZONY DO KONSULTACJI I UZGODNIENÍ

marzec 2025 r.

PROJEKT PRZEZNACZONY DO KONSULTACJI I UZGODNIEŃ

Spis treści

Spis treści.....	3
Wprowadzenie.....	4
Słownik pojęć i skrótów	6
1. Centralny Port Komunikacyjny	10
2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	13
Wymiar terytorialny SR CPK	13
Delimitacja	14
3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	18
Kierunki rozwoju w ujęciu światowym i europejskim	18
Dokumenty szczebla krajowego.....	21
Dokumenty szczebla regionalnego i ponadregionalnego	24
Obszary Strategicznej Interwencji.....	25
4. Podsumowanie diagnozy.....	28
Zarządzanie regionami lotniskowymi – doświadczenia międzynarodowe	28
Podsumowanie prac grup roboczych i warsztatów z jednostkami samorządu terytorialnego obszaru otoczenia CPK 30	
Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK	33
Obszary technologiczne z potencjałem rozwoju w obszarze otoczenia CPK	42
Wnioski z prognozy demograficznej i rynku pracy oraz scenariusze rozwoju.....	42
5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne.....	46
Wizja obszaru otoczenia CPK do roku 2044	46
Cele SR CPK	48
Kierunki działania w ramach celu gospodarczego.....	50
Kierunki działania w ramach celu społecznego	54
Kierunki działania w ramach celu przestrzennego	57
6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	61
Charakterystyka przedsięwzięć.....	61
Lokalizacja przedsięwzięć.....	67
7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej.....	67
Obszary istotne dla realizacji SR CPK.....	67
8. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia.....	68
Lista wskaźników monitorowania SR CPK	68
9. System realizacji	69
Model wdrażania.....	69
Model finansowania wdrażania SR CPK	72
System monitoringu i ewaluacji SR CPK	76
Załączniki	76
Załącznik – Model struktury funkcjonalno-przestrzennej.....	76

Wprowadzenie

Koncepcja CPK (przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.) zakłada, że Centralny Port Komunikacyjny, zwany dalej „CPK”, stanie się integratorem aglomeracji warszawsko-łódzkiej, dynamizując procesy metropolizacji w centralnej Polsce, zaś bezpośrednie otoczenie CPK stanie się najlepiej skomunikowanym miejscem w kraju, dzięki potencjałowi lotniska o istotnym znaczeniu w Europie, zintegrowanego z dworcem kolejowym oraz systemem dróg krajowych.

Regiony lotniskowe na całym świecie wykorzystują wyjątkowe skomunikowanie do zapewnienia rozwoju opartego na zdolności do efektywnego i konkurencyjnego przemieszczania ludzi i towarów, kluczowego czynnika dla zapewnienia konkurencyjności przedsiębiorców i gospodarki w szerszej perspektywie.

Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, zwana dalej „SR CPK”, jest dokumentem zapewniającym koordynację kierunków przemian społeczno-gospodarczych i przestrzennych obszaru znajdującego się w bezpośrednim oddziaływaniu multimodalnego węzła transportowego, tworzonego w ramach realizacji Programu CPK.

Dokument koncentruje się na praktycznym wdrożeniu zasad zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzenno-gospodarczego na obszarze otoczenia CPK. Przyjęcie tego dokumentu wynika z potrzeby wdrożenia przemyślanego i szeroko skonsultowanego planu na efektywne funkcjonowanie nowej infrastruktury, jak również wykorzystanie nowych szans i potencjałów jakie pojawią się w regionie, przy minimalizacji lub neutralizacji niekorzystnych zjawisk społecznych, środowiskowych i przestrzennych, związanych z budową i funkcjonowaniem CPK.

SR CPK jest wypracowywana wspólnie i w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego znajdującymi się na obszarze otoczenia CPK oraz Pełnomocnikiem Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego, zaś spółka Centralny Port Komunikacyjny sp. z o. o., zwana dalej „Spółką CPK” - działając na podstawie powierzenia – jest w tym procesie podmiotem koordynującym prace nad jej opracowaniem i wdrożeniem. Podstawowym założeniem realizowanej współpracy było wzajemne zrozumienie potrzeb, interesów i aspiracji, które wypracowywane było podczas spotkań, warsztatów i dyskusji nad kształtem niniejszego dokumentu. To pozwoliło na poznanie zróżnicowanych wyzwań i oczekiwań partnerów, a skutkowało uwzględnieniem ich punktu widzenia przede wszystkim na poziomie diagnozy, zaplanowanych inicjatyw oraz interwencji z zakresu planowania przestrzennego. Uwzględniono przy tym występowanie obecnych i przyszłych powiązań społeczno-gospodarczych przekraczających granice gmin.

Punktem wyjścia dla opracowania SR CPK są skonsultowane z samorządami Założenia zintegrowanej, ponadlokalnej Strategii Rozwoju Regionu Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak również analizy społeczno-gospodarcze i przestrzenne przeprowadzone przez Spółkę CPK. Podstawowym dokumentem w tym zakresie jest „Diagnoza społeczno-gospodarcza obszaru otoczenia CPK”, która została opracowana na podstawie danych statystycznych zbieranych na poziomie krajowym oraz danych statystycznych i dokumentów przekazanych przez samorządy współpracujące przy opracowaniu niniejszego dokumentu. Rezultatem przeprowadzonej diagnozy obszaru otoczenia CPK jest zestaw prognoz rozwojowych dla analizowanego obszaru.

Załącznikiem do SR CPK jest model struktury funkcjonalno-przestrzennej, który obrazuje istotne skutki w zakresie planistyki przestrzennej jednostek samorządu terytorialnego. Model pokazuje również kierunki rozwojowe wynikające z celów SR CPK.

Przepisy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747) stanowią ramy formalnoprawne SR CPK. Dział IVb tej ustawy wprowadza regulacje w zakresie zarządzania rozwojem obszaru otoczenia CPK wskazując, że stanowi on 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 2025 r. poz. 198).

Przepisy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym określiły zasady kształtowania rozwoju otoczenia CPK, w celu zapewnienia m.in. zrównoważonego rozwoju i ładu przestrzennego, powstawania i rozwoju zwartych struktur przestrzennych ograniczających transportochłonność i energochłonność, ochrony i kształtowania środowiska, wód oraz krajobrazu, ochrony zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz ograniczenia niekorzystnych oddziaływań Inwestycji, Inwestycji Towarzyszących oraz obszarów prowadzenia intensywnej działalności gospodarczej.

W celu wdrożenia wymienionych zasad Rada Ministrów w drodze uchwały przyjmuje strategię rozwoju. Niniejszy dokument stanowi wypełnienie tego obowiązku.

Powyższe ramy prawne przewidują konieczność zgodności SR CPK z ogólnymi przepisami o zarządzaniu procesami rozwojowymi kraju na każdym szczeblu administracji, zawartymi w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.

Spójność ta zapewniona jest przede wszystkim przez wymóg zgodności SR CPK ze średniookresową strategią rozwoju oraz krajową strategią rozwoju regionalnego (art. 120zj ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym). Istotnym skutkiem SR CPK jest natomiast obowiązek dostosowania strategii rozwoju na poziomie gminy, powiatu i województwa do SR CPK (art. 120zl ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym).

PROJEKT PRZEZNACZONY DO KONSULTACJI I ZGODNIENIA

Słownik pojęć i skrótów

Pojęcie/Skrót	Definicja/Opis
Aerotropolis	Obszar bezpośredniego otoczenia CPK i węzła kolejowego, podlegający intensywnym przekształceniom przestrzennym związanym z realizacją infrastruktury transportowej, stanowiący przestrzeń do lokalizacji głównych terenów rozwojowych CPK.
Airport City	Obszar znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie terminala pasażerskiego CPK, zapewniający podstawowe funkcje uzupełniające lotnisko oraz wspierający efektywność jego funkcjonowania, takie jak: usługi hotelowe, biurowe itp. Poszczególne funkcje mogą być zintegrowane z terminalem lub stanowić odrębne budynki zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie terminala. W obrębie tego obszaru możliwe będzie sytuowanie dodatkowych funkcji wspierających rozwój społeczno-gospodarczy otoczenia lotniska.
ARC	Airport Regions Council (pol. <i>Rada Regionów Portów Lotniczych</i>) – stowarzyszenie władz regionalnych i lokalnych z całej Europy, które posiadają międzynarodowy port lotniczy zlokalizowany na ich terytorium lub w jego pobliżu. ARC reprezentuje interesy swoich członków i łączy szeroki zakres wiedzy fachowej na styku portów lotniczych i transportu lotniczego z polityką lokalną i regionalną. Ich wspólną troską jest maksymalizacja korzyści generowanych przez porty lotnicze przy jednoczesnej minimalizacji ich wpływu na środowisko w celu poprawy jakości życia mieszkańców regionów lotniskowych.
BGK	Bank Gospodarstwa Krajowego – polski bank państwowy, należący w całości do Skarbu Państwa. Do jego zadań należy wspieranie rządowych programów społeczno-gospodarczych oraz programów samorządności lokalnej i rozwoju regionalnego. Jest jedynym tego rodzaju podmiotem w Polsce.
CARGO/ruch CARGO	Cargo (z ang. <i>cargo - ładunek</i>) – oznacza wszystkie towary, które zwykle umieszcza się w tej części lub na tej części pojazdu, która przeznaczona jest do przewozu ładunku, i które nie są na stałe zamocowane do pojazdu, w tym przedmioty umieszczone w nośnikach ładunku, na przykład w skrzyniach, nadwoziach wymiennych lub w kontenerach umieszczonych na pojazdach.
CEF	Connecting Europe Facility (pol. <i>„Łącząc Europę”</i>) – instrument finansowy zarządzany przez Komisję Europejską. Jego zadaniem jest wsparcie trzech sektorów: transportu, energii i cyfryzacji.
CPK	Centralny Port Komunikacyjny – planowany węzeł multimodalny zlokalizowany pomiędzy Warszawą a Łodzią, integrujący transport lotniczy, kolejowy i drogowy.
EBI	Europejski Bank Inwestycyjny (ang. <i>European Investment Bank, fr. Banque Européenne d'Investissement</i>) – bank międzynarodowy, instytucja finansowa Unii Europejskiej, działająca od 1 stycznia 1958 r., powołana na mocy traktatu rzymskiego z 1957 r. Jego akcjonariuszami są państwa członkowskie UE. Europejski Bank Inwestycyjny jest niezależny od budżetu UE, posiada osobowość prawną i własne organy decyzyjne. Siedziba EBI mieści się w Luksemburgu.
EBOR	Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju (ang. <i>European Bank for Reconstruction and Development</i>) – międzynarodowa instytucja finansowa. Głównym celem EBOR jest promowanie rozwoju sektora prywatnego w krajach, które urzeczywistniają zasady demokracji wielopartyjnej, pluralizmu oraz gospodarki rynkowej. Instytucja wspiera niezbędne zmiany strukturalne w tych krajach, a także działa na rzecz ochrony środowiska. EBOR liczy 66 członków, w tym 64 państwa, Europejski Bank Inwestycyjny i Unię Europejską. Każdy członek jest kredytodawcą, a 34 państwa członkowskie są również kredytobiorcami.
Europejski Zielony Ład	Pakiet inicjatyw politycznych, którego celem jest skierowanie UE na drogę transformacji ekologicznej, a ostatecznie – osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r. Wspiera przekształcenie UE w sprawiedliwe i dostatnie społeczeństwo o nowoczesnej i konkurencyjnej gospodarce.

	Podkreśla potrzebę całościowego i międzysektorowego podejścia, w ramach którego wszystkie odpowiednie obszary polityki przyczyniają się do osiągnięcia nadrzędnego celu klimatycznego. Pakiet obejmuje inicjatywy w szeregu ściśle powiązanych ze sobą obszarów, np. w dziedzinie klimatu, środowiska, energii, transportu, przemysłu, rolnictwa oraz zrównoważonego finansowania.
GOZ	Gospodarka o obiegu zamkniętym lub inaczej Gospodarka cyrkularna (<i>ang. Circular Economy</i>) – model produkcji i konsumpcji, który polega na dzieleniu się, pożyczaniu, ponownym użyciu, naprawie, odnawianiu i recyklingu istniejących materiałów i produktów tak długo, jak to możliwe. Kiedy cykl życia produktu dobiega końca, surowce i odpady, które z niego pochodzą, powinny zostać w gospodarce. Można je wykorzystać ponownie, tworząc w ten sposób dodatkową wartość. W praktyce oznacza to ograniczenie odpadów do minimum.
GUS	Główny Urząd Statystyczny.
Hub / lotnisko typu Hub	Węzeł transportowy (lotnisko zintegrowane z innymi gałęziami transportu), pełniący funkcję punktu przesiadkowego w przewozach pasażerskich.
Inicjatywa strategiczna	Działanie lub wiązka powiązanych działań podjętych przez Spółkę CPK lub interesariusza SR CPK w celu realizacji kierunków działań. Inicjatywami strategicznymi są również wszystkie przedsięwzięcia priorytetowe wskazane w rozdziale 6 tego dokumentu.
ICT	Sektor teleinformatyczny (<i>ang. Information and Communication Technologies</i>) – obszar gospodarki dostarczający produkty i usługi związane z przetwarzaniem informacji w różnych dziedzinach, takich jak nauka, gospodarka, finanse, administracja i społeczeństwo.
KDP	Kolej Dużych Prędkości.
Koncepcja CPK	Koncepcja przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej, przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.
KSRR 2030	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030 przyjęta uchwałą nr 102 Rady Ministrów z dnia 17 września 2019 r. (M. P. poz. 1060).
Lotnisko / Port Lotniczy	Lotnisko podlegające certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającym rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 i rozporządzeniem Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
LRT	Lekka kolej miejska (<i>ang. Light Rail Transit</i>) – system transportu publicznego, który łączy cechy tramwaju i kolei. Często ma odrębne tory lub jest zintegrowany z innymi środkami transportu publicznego. LRT może osiągać wyższe prędkości niż tramwaje i obsługiwać dłuższe trasy. Jest stosowany w obszarach aglomeracyjnych, gdzie nie ma wystarczającej ilości pasażerów, aby uzasadnić pełnowymiarową linię kolejową.
MOF	Miejski Obszar Funkcjonalny – zdefiniowany w Koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030. Jest to układ osadniczy ciągły przestrzennie, złożony z odrębnych administracyjnie jednostek (gmin miejskich, wiejskich i miejsko-wiejskich) i składający się ze zwartego obszaru miejskiego oraz powiązanej z nim funkcjonalnie strefy zurbanizowanej. W ramach MOF istnieje podział na obszary funkcjonalne ośrodków ze względu na wielkość ośrodków miejskich tj. wojewódzkich, regionalnych, subregionalnych, lokalnych.

MPZP	Miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego (<i>pot. plan miejscowy</i>) – akt prawa miejscowego, przyjmowany w formie uchwały rady gminy, określający przeznaczenie, warunki zagospodarowania i zabudowy terenu, a także rozmieszczenie inwestycji celu publicznego.
Obszar otoczenia CPK	Obszar otoczenia CPK w rozumieniu przepisów art. 120zf ustawy o CPK, wyznaczony rozporządzeniem Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 12 maja 2023 r. w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 992).
ONZ	Organizacja Narodów Zjednoczonych.
OSI	Obszary Strategicznej Interwencji – zdefiniowane w ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. OSI to określony w strategii rozwoju obszar o zidentyfikowanych lub potencjalnych powiązaniach funkcjonalnych lub o szczególnych warunkach społecznych, gospodarczych lub przestrzennych, decydujących o występowaniu barier rozwoju lub trwałych, możliwych do aktywowania, potencjałów rozwojowych, do którego jest kierowana interwencja publiczna łącząca inwestycje, w szczególności gospodarcze, infrastrukturalne lub w zasoby ludzkie, finansowane z różnych źródeł, lub rozwiązania regulacyjne.
OZE	Odnawialne źródła energii.
Plan Generalny	Plan Generalny Lotniska Port Solidarność na lata 2022-2060 – strategiczny dokument opisujący koncepcję rozwoju lotniska w perspektywie co najmniej 20 lat wymagany do założenia lotniska w oparciu o art. 55 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.).
P+R/P&R	Parkuj i Jedź (<i>ang. Park & Ride</i>) – parking położony w pobliżu peryferyjnych przystanków przeznaczony dla osób korzystających z publicznego transportu zbiorowego. Kierowcy pozostawiają swoje pojazdy w wyznaczonych miejscach, przesiadają się do komunikacji zbiorowej i w ten sposób kontynuują drogę do centrum miasta.
Program CPK	Zbiór powiązanych ze sobą podprogramów, projektów, kontraktów i działań zmierzających do osiągnięcia celów Ustawy o CPK, Koncepcji CPK oraz rezultatów i korzyści Programu Wieloletniego. Program CPK stworzony został w celu zwiększenia skuteczności zarządzania strategicznego oraz koordynacji i nadzoru nad realizacją wchodzących w jego zakres Podprogramów, Portfeli, Projektów i Kontraktów. Program CPK stanowi załącznik do uchwały nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r. w sprawie przyjęcia Koncepcji przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność – Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej.
Program Wieloletni	Program wieloletni w rozumieniu art. 2 pkt 7 Ustawy o CPK – program wieloletni w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1530, z późn. zm.), obejmujący Inwestycję, Inwestycje Towarzyszące oraz inne zadania, w tym finansowane z budżetu państwa, określający charakterystykę inwestycji, ich rozmieszczenie, terminy realizacji oraz łączne nakłady z budżetu państwa na realizację.
PSG	Program Społeczno – Gospodarczy realizowany w ramach Programu Wieloletniego. W jego ramach przewidziane jest finansowanie zadań rozwojowych realizowanych w obszarze otoczenia CPK, w szczególności działania w sferze rozwojowej (gospodarczej) oraz przestrzennej. Celem Programu Społeczno-Gospodarczego jest zapewnienie wsparcia w zakresie SR CPK, planów zagospodarowania, jak również działań wdrożeniowych, związanych z koordynacją inwestycji publicznych na terenach położonych w obszarze otoczenia CPK.
Smart City	Inteligentne miasto (<i>ang. smart city</i>) – koncepcja urbanistyczna, która zakłada rozwój obszarów miejskich w oparciu o technologie informatyczne i komunikacyjne. Dzięki wprowadzaniu nowoczesnych rozwiązań cyfrowych przestrzeń miejska powinna stać się przyjazna dla mieszkańców, przedsiębiorców, turystów i władz.

	Idea inteligentnego miasta zakłada też dbanie o środowisko, kapitał ludzki i biznes. Smart city powinno działać jak sprawny organizm, którego poszczególne części współpracują ze sobą, zapewniając harmonijny rozwój, co przekłada się na wzrost funkcjonalności miasta i poprawę jakości życia mieszkańców.
SOR	Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), przyjęta uchwałą nr 8 Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017 r. (M.P. poz. 260).
Spółka CPK	W rozumieniu art. 2 pkt 10 Ustawy o CPK - należy przez to rozumieć spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością utworzoną przez Skarb Państwa w celu zapewnienia przygotowania i realizacji Programu CPK oraz koordynacji i kontroli realizacji Przedsięwzięć. Rolę Spółki CPK pełni Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.
SUMP	Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (<i>ang. Sustainable Urban Mobility Plan</i>) – strategiczny plan mający na celu zaspokojenie potrzeb osób i przedsiębiorstw w zakresie mobilności w miastach i w ich otoczeniu, aby poprawić jakość życia. Jest strategią długoterminową, nastawioną na zapewnienie dobrego dostępu do celów podróży i usług, zawierającą również plan wdrożenia. Opiera się na istniejących praktykach planowania i w należyty sposób uwzględnia zasady integracji, uczestnictwa i oceny.
SWOT	Technika służąca do porządkowania i analizy informacji. Nazwa pochodzi od angielskich słów określających cztery elementy składowe analizy: Strengths – silne strony, Weaknesses – słabe strony, Opportunities – szanse, okazje i Threats – zagrożenia. W zarządzaniu technika SWOT jest stosowana do analizy wewnętrznego i zewnętrznego otoczenia organizacji, a także analizy projektu czy rozwiązania biznesowego. Jest stosowana jako uniwersalne narzędzie pierwszego etapu analizy strategicznej. Pozwala wykorzystać zgromadzone informacje do opracowania strategii działania opartej na silnych stronach i szansach, przy jednoczesnym eliminowaniu bądź ograniczaniu słabych stron i zagrożeń.
TEN-T	Transeuropejska Sieć Transportowa – instrument służący koordynacji oraz zapewnieniu spójności i komplementarności inwestycji infrastrukturalnych. Układ ten obejmuje sieć bazową, stanowiącą podstawę rozwoju sieci transportowej, na której mają koncentrować się działania unijne, w szczególności na odcinkach transgranicznych, brakujących ogniwach, połączeniach multimodalnych i najważniejszych wąskich gardłach i sieć kompleksową, zapewniającą dostępność i łączność wszystkich regionów Unii.
TOD	Rozwój zorientowany na tranzyt (<i>ang. transit oriented development</i>) – rodzaj rozwoju miejskiego, który maksymalizuje ilość przestrzeni mieszkalnej, biznesowej i rekreacyjnej w odległości spaceru od transportu publicznego. Promuje związek między gęstą, zwartą formą miejską a korzystaniem z transportu publicznego. W ten sposób TOD dąży do zwiększenia liczby pasażerów transportu publicznego poprzez ograniczenie korzystania z samochodów prywatnych i promowanie zrównoważonego rozwoju miast.
TSL	Transport – Spedycja – Logistyka.
Ustawa o CPK/uCPK	Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (Dz. U. z 2024 r. poz. 1747).
WKD	Warszawska Kolej Dojazdowa – spółka samorządowa zarządzająca wydzielonym systemem kolei miejskiej. Wykonuje przewozy pasażerskie na linii kolei normalnotorowej na odcinku Warszawa Śródmieście WKD – Podkowa Leśna Główna – Grodzisk Mazowiecki Radońska (linia kolejowa 47) z odgałęzieniem Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów (linia kolejowa 48).

1. Centralny Port Komunikacyjny

Koncepcja realizacji centralnego portu lotniczego dla Polski sięga lat 70. XX wieku. Wiele prac koncepcyjnych (zarówno w zakresie budowy centralnego lotniska, jak i KDP) wykonano w latach 2003-2013. 7 listopada 2017 r. Rada Ministrów przyjęła Koncepcję CPK, która stanowi zasadniczy dokument wyznaczający ramy merytoryczne i horyzont czasowy przygotowania i realizacji Programu CPK.

Koncepcja CPK opiera się na szerokiej diagnozie oraz przeglądzie dotychczasowych planów utworzenia portu centralnego. Wskazuje ona, że *„Misją CPK jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego. Z jednej strony uzyska miejsce w pierwszej dziesiątce najlepszych portów lotniczych świata, z drugiej doprowadzi do przebudowy krajowego systemu transportu kolejowego jako atrakcyjnej alternatywy dla transportu drogowego. Obejmie on wszystkie obszary Polski, zapewni jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej”*.

Zgodnie z Koncepcją CPK, celem strategicznym w obszarze lotniczym jest utworzenie głównego węzła komunikacji lotniczej w regionie Europy Środkowo-Wschodniej. Węzeł ten będzie funkcjonował w reżimie 24/7/365. Będzie to wydajny z punktu widzenia przewoźników lotniczych (w tym przewoźników i operatorów cargo) i wygodny dla pasażerów, węzeł oparty na zasadach zrównoważonego rozwoju. Zapewniona zdolność do rozbudowy lotniska CPK, w przyszłości umożliwi jego dalszy rozwój. To z kolei będzie miało przełożenie na rozwijający się rynek przewozów lotniczych i wzrost liczby operacji lotniczych w regionie Europy Środkowo-Wschodniej połączony ze wzrostem mobilności społeczeństwa regionu.

Zgodnie z Koncepcją CPK równie ważną kwestią są przyszłe potrzeby zwiększenia możliwości operacyjnych CPK w zakresie obsługi ruchu cargo czy planów rozwojowych przewoźnika bazowego. Taka możliwość jest związana z ewentualną, przyszłą potrzebą wdrożenia nowych rozwiązań technologicznych, które będą dedykowane infrastrukturze lotniczej i lotniskowej.

W zakresie sieci kolejowej celem jest stworzenie nowoczesnego, zintegrowanego systemu transportu kolejowego. W ramach tego systemu powstaną nowe linie KDP o prędkości projektowej 350 km/h, budowane przez Spółkę CPK, jak również modernizowane będą istniejące linie zarządzane przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

Efektami będą m.in.:

- stworzenie połączeń kolejowych Warszawy z większością miast wojewódzkich z czasem dojazdu ok. 100 minut,
- powstanie węzła kolejowego zintegrowanego z nowym lotniskiem centralnym CPK, co zapewni dogodny dojazd do niego,
- rozwój połączeń dalekobieżnych i regionalnych, mających na celu znaczące poprawienie dostępu do nowoczesnej komunikacji zbiorowej.

W Koncepcji CPK widać również wpływ planowanej infrastruktury na rozwój gospodarczy i urbanistyczny. Inwestycje CPK mogą wygenerować dla obszaru centralnej Polski ok. 37 000 miejsc pracy (liczba ta zwiększy się w przypadku uwzględnienia elementów takich jak Airport City). Koncepcja uwzględnia także poziom skomunikowania regionu, który jest przesłanką do jego dynamicznego rozwoju gospodarczego.

Koncepcja CPK kładzie również nacisk na wykorzystanie dziedzictwa kulturowego regionu do rozwoju jego funkcji turystycznej i poprawy jakości życia mieszkańców.

Ustawa o CPK umożliwia wdrożenie Koncepcji CPK wprowadzając ramy formalnoprawne dla prowadzenia przedsięwzięć ujętych w tym dokumencie rządowym. Określa zasady funkcjonowania administracji rządowej w zakresie, który jest niezbędny do osiągnięcia celów Programu CPK, m.in. ustanawiając funkcję Pełnomocnika Rządu do spraw CPK. Stanowi podstawę utworzenia i określenia podstawowych zadań Spółki CPK.

Zasadniczym przedmiotem regulacji ustawowej jest określenie trybu przygotowania i realizacji inwestycji – Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz Inwestycji Towarzyszących, których listę określa rozporządzenie Rady Ministrów wydane na podstawie art. 118 uCPK. W tym zakresie ustawa przewiduje ułatwienia inwestycyjne, które pozwolą na efektywne wykonanie założeń Programu CPK w obszarze lokalizacji inwestycji, nabycia nieruchomości oraz wykonania robót budowlanych.

W 2022 r. Ustawa o CPK została znowelizowana¹. Zakres zadań Spółki CPK rozszerzył się, wprowadzono do niego obowiązek zapewnienia optymalnych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego oraz przestrzennego na obszarze otoczenia CPK.

W celu realizacji tego obowiązku Spółka CPK:

- tworzy, rozwija i utrzymuje zasób nieruchomości,
- wykonuje zadania powierzone przez Pełnomocnika w zakresie zarządzania rozwojem obszaru otoczenia CPK,
- opracowuje prognozy,
- oraz prowadzi analizy rozwoju społeczno-gospodarczego w skali lokalnej, regionalnej oraz krajowej w związku z planowanymi inwestycjami.

Obejmuje to także analizy ekonomiczne w zakresie rynku nieruchomości oraz podejmowanie, we współpracy z innymi organami oraz podmiotami, działań w zakresie przygotowania nieruchomości do zagospodarowania, w tym planowania przestrzennego, scalania i podziałów nieruchomości oraz uzbrajania nieruchomości w urządzenia infrastruktury technicznej.

Rada Ministrów, aby zapewnić finansowanie fazy przygotowawczej, przyjęła Program Wieloletni. W kontekście rozwoju regionalnego kluczowe ustalenia znalazły się w Programie Społeczno-Gospodarczym, który jest częścią Programu Wieloletniego.

Zgodnie z **Dokumentem Wdrażającym** zakres działań, który dotyczy otoczenia inwestycji obejmuje:

- **“Spójną koncepcję urbanistyczną rozwoju Obszaru otoczenia CPK.** Kluczowym elementem jest skoordynowanie zakresowo i czasowo prac z równoległe realizowanymi inwestycjami budowy lotniska, kolejowymi oraz projektami komplementarnymi.
- **Spójną wizję inwestycji komplementarnych i koordynację zakresów projektów.** Koordynacja węzłowej części systemu krajowego oraz międzynarodowego transportu pasażerskiego **zapewni** poprawę ogólnokrajowej, a także międzynarodowej dostępności transportowej. Inspirowanie i wsparcie, w zakresie realizacji projektów komplementarnych przez samorządy lub we współpracy z samorządami przez jednostki organizacyjne podległe administracji centralnej, pozwoli osiągnąć to wymaganie.
- **Sprawną realizacją inwestycji jest zależna od przygotowania aktów normatywnych.** Te **utworzą** odpowiednie warunki dla projektów komplementarnych realizowanych przez samorządy. **Efektem wspólnych działań będzie** nowa jakość zagospodarowania przestrzennego otoczenia lotniska i wykorzystanie najnowszych możliwości z obszaru badawczo - rozwojowego, potrzeb społeczności lokalnych, które dają impuls do rozwoju regionu.
- **Odpowiednią powierzchnię do zagospodarowania na potrzeby niewiążące się bezpośrednio z lokalizacją portu lotniczego - Airport City.** To wymaganie potrzebuje dostępności gruntów pod Airport City i infrastrukturę do obsługi strefy cargo oraz ustalenia obszaru ograniczonego użytkowania.

¹ Ustawa z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. poz. 1846).

- **Integracja przestrzenna.** Kolejnymi działaniami będą planowanie sieci dróg i węzłów gwarantujące spójność wizji rozwoju regionu i spójność z innymi projektami infrastrukturalnymi (linia kolejowa Warszawa-Łódź, Węzeł CPK, lotnisko). Powstanie skoordynowany i zintegrowany pod względem przestrzennym i terminowym system autostrad i dróg ekspresowych.
- **Airport City w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.** Tereny przy głównych ciągach komunikacyjnych (głównie drogowych) przekształcą się w nowoczesny park biznesowy z całością infrastruktury biznesowej, biurowej i rekreacyjnej. W ten sposób powstanie Airport City.
- **Komplementarność transportowa.** Pełna integracja transportowa wymaga rozbudowy lokalnych i regionalnych systemów transportowych, które połączą położone w sąsiedztwie ośrodki miejskie i umożliwią skomunikowanie centrów tych ośrodków w dla codziennego dojazdu czasie (do pracy, do szkoły etc.). W ramach tego punktu odbędzie się integracja i zwiększenie spójności transportowej głównych obszarów turystycznych, a także pilotażowe wykorzystanie nowych technologii np. transportu autonomicznego lub lekkich systemów kolei (LRT) do budowy i rozbudowy lokalnych podsystemów transportu zintegrowanych z krajowym systemem transportu budowanym w oparciu o CPK”.

PROJEKT PRZEZNACZONY DO KONSULTACJI

2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK

Wymiar terytorialny SR CPK

Wymiar terytorialny Programu CPK zdefiniowany jest w kilku skalach oddziaływania: międzynarodowej, krajowej, makroregionalnej, ponadlokalnej i lokalnej. Skala międzynarodowa jest ściśle powiązana z planowaną ofertą połączeń lotniczych pasażerskich i cargo oraz połączeń KDP.

CPK wypełni lukę transportową i stanie się kluczowym węzłem transportowym w Europie Środkowo-Wschodniej, zapewniając ofertę przewozową m.in. między Azją i Europą.

Skala krajowa jest ściśle powiązana z planowaną ofertą transportu kolejowego oraz ofertą transportu drogowego, opartą o sieć dróg ekspresowych i autostrad, które połączą większą część kraju, zapewniając bardzo dobrą dostępność czasową obszaru otoczenia CPK.

W ramach kluczowych inwestycji drogowych planowana jest budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej oraz rozbudowa autostrady A2. Obie inwestycje zapewnią dobrą dostępność samego lotniska, ale również znacznie zwiększą przepustowość głównych ciągów komunikacyjnych centralnej części Polski.

Skala makroregionalna wpisuje się w obszar określonej i wyrażonej przestrzennie problematyki rozwoju duopolis Warszawy i Łodzi. Od lat poszukuje się rozwiązań dla rozwoju efektywnie funkcjonującego dwumiasta o zróżnicowanych funkcjach i atrakcyjnej ofercie dla mieszkańców.

Skala ponadlokalna i lokalna jest ściśle związana z zasięgiem bezpośredniego oddziaływania infrastruktury węzła transportowego, towarzyszących projektów rozwojowych oraz potencjałem bezpośredniego sąsiedztwa. To właśnie temu poziomowi poświęcona jest SR CPK.

Interwencje przewidziane w niniejszym dokumencie realizowane będą na określonym obszarze, który dotąd historycznie nie występował jako samoistny region. Powiązania były zauważalne, dochodziło do procesów i zjawisk, które budowały wspólną tożsamość, jednak były dotąd stosunkowo nieistotne lub występowały na mniejszych obszarach. Gminy te znajdowały się również w różnych jednostkach administracyjnych.

Dotychczas podstawowym czynnikiem rozwojowym była i jest bliskość do Warszawy, jako miejsca pracy, usług społecznych i decydującym o charakterze podejmowanych działalności gospodarczych. Obecnie obszar ten bywa nazywany „Mazowszem Zachodnim”. Jednak obszar otoczenia CPK obejmuje jedynie część tego regionu. Inna kulturowa nazwa tego obszaru to „Ziemia Józefa Chełmońskiego”, który te tereny zamieszkiwał w późnym okresie swojego życia. Określenie to występuje jednak stosunkowo rzadko i znane jest głównie lokalnym działaczom samorządowym oraz miłośnikom malarstwa i znawcom życiorysu tego artysty.

Z uwagi na przyszłe zmiany, w szczególności realizację inwestycji związanych z Programem CPK oraz rozwój logistyki okołostołecznej, które w intensywny sposób będą dokonywały jego przekształceń, w tym zmiany struktury społeczno-gospodarczej, obszar ten będzie wymagał strategicznie zaplanowanych działań, a w dalszej przyszłości zyska wspólną tożsamość. Jego wyróżnikiem stanie się intensywna sieć transportowa i logistyczna z centralnym węzłem kolejowo-drogowo-lotniczym.

Za inwestycjami ułatwiającymi komunikację podążają wszelkie inwestycje gospodarcze w określonym regionie, których rozwój ułatwiony jest bliskością sieci transportowych oraz dużych ośrodków miejskich, jakimi są Warszawa oraz Łódź. Obszar ten ma zatem szansę stać się jednym z głównych biegunów rozwoju kraju oraz Europy. Warunkiem jest jednak konsekwentna realizacja działań – przemysłanych i wspólnie wypracowanych na poziomie rządowo-samorządowym, opisanych w SR CPK.

Uprawnionym więc wydaje się wskazanie, że Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK jest narzędziem polityki państwa do ukształtowania nowego regionu funkcjonalnego znajdującego się w centralnej części Polski w sąsiedztwie skrzyżowania najważniejszych arterii komunikacyjnych.

Na obszarze otoczenia CPK znajdują się liczne obszary wiejskie, jak również istotne lokalnie ośrodki miejskie, w tym na szczeblu powiatowym, tj.: Sochaczew, Żyrardów, Grodzisk Mazowiecki, Ożarów Mazowiecki, czy Pruszków. Mają one dość zróżnicowany charakter i profil społeczno-gospodarczy.

W niektórych z nich występują wciąż strukturalne problemy, z którymi dotąd musiały radzić sobie samodzielnie (np. konsekwencje zamykania ważnych zakładów przemysłowych w Żyrardowie, Sochaczewie czy Błoniu). Im dana miejscowość położona jest dalej od Warszawy, tym znaczenie nowych impulsów rozwojowych staje się ważniejsze.

SR CPK może w tym zakresie posłużyć do wykorzystania bliskości węzła CPK, jak również intensywnej sieci transportowej z nowymi lub zmodernizowanymi drogami lokalnymi oraz regionalnymi połączeniami kolejowymi i ze stacjami przesiadkowymi. To te ośrodki staną się głównym zasobem pracowników dla węzła CPK oraz zapleczem dla realizowania przez nich wszelkich aktywności poza pracą. W gminach tych możliwe będzie inicjowanie nowych przedsięwzięć gospodarczych, wygenerowanych dzięki bliskości do CPK oraz usług wspomagających.

Najbliższe dla lotniska i węzła multimodalnego jednostki samorządu terytorialnego obecnie mają charakter przede wszystkim rolniczy, lecz już obecnie coraz większe znaczenie zyskuje tu logistyka i transport. Realizacja nowych inwestycji dokona największych przekształceń funkcjonalnych właśnie na tym obszarze i konieczne jest zaprojektowanie również wszelkich działań, które pozwolą na niwelowanie w jak największym stopniu wszelkich niekorzystnych zjawisk.

Dzięki społecznej akceptacji przekształceń funkcji gospodarczo-przestrzennych tych gmin nadane zostaną nowe kierunki rozwojowe. Dotychczasowa struktura społeczno-gospodarcza i przestrzenna istotnie zmieni swój charakter. SR CPK ma za zadanie ułatwiać te przekształcenia, przy zachowaniu szacunku dla dotychczasowej formy funkcjonowania mieszkańców i samorządów, która przejawiać się będzie w realizacji programów rozwojowych i mitygacyjnych.

Delimitacja

Obszar otoczenia CPK po zrealizowaniu planowanych inwestycji infrastrukturalnych będzie przestrzenią o zupełnie nowych funkcjach, powiązaniach, walorach, potencjałach oraz barierach rozwojowych. Będzie to przestrzeń o bardzo silnej funkcji transportowej pełniącej rolę głównego węzła transportowego kraju. Jest to również obszar o bardzo istotnych potencjałach egzogenicznych, których włączenie w proces zmiany strukturalnej umożliwi uzyskanie najlepszego efektu synergii.

Kolejnym istotnym uwarunkowaniem jest założenie, że SR CPK musi wiązać wspólne cele rozwoju wszystkich podmiotów terytorialnie i funkcjonalnie powiązanych ze sobą, wpisując się tym samym w system zarządzania krajem i idącą za tym obowiązującą politykę rozwoju.

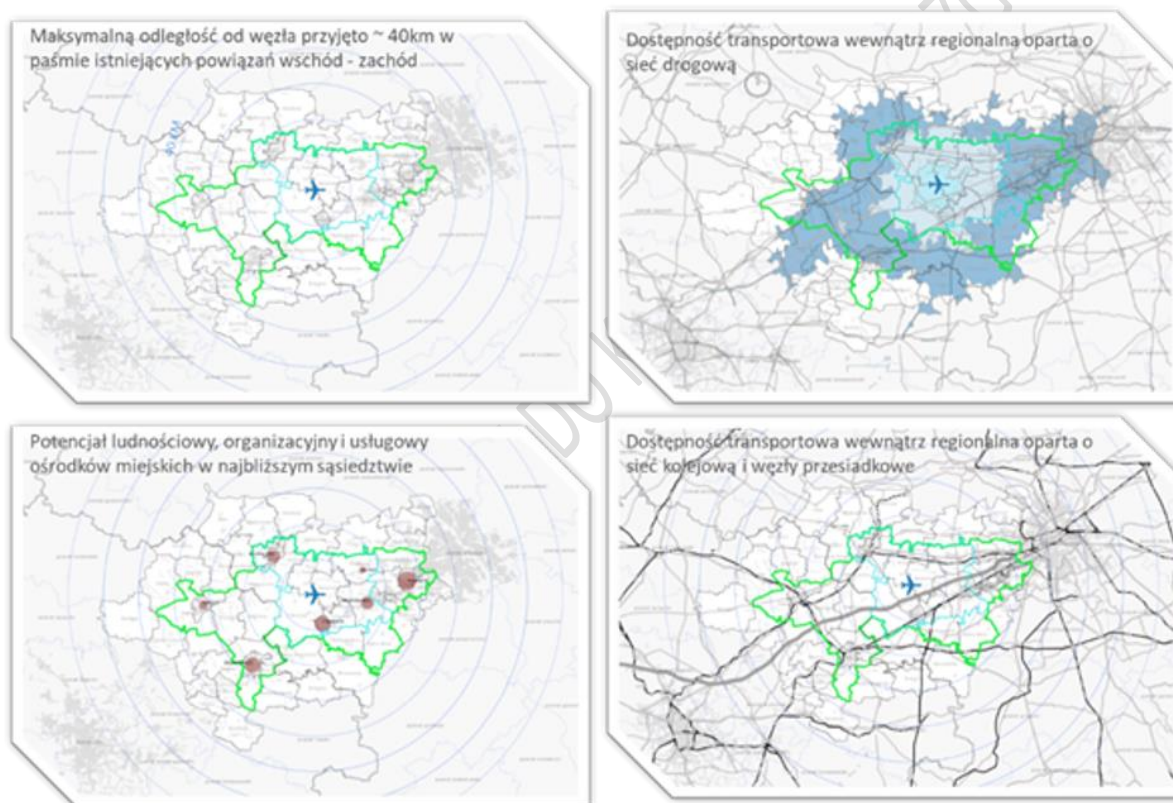
Z KSRR 2030 wynika, że kluczowa dla ustanowienia obszaru otoczenia CPK jest wola współpracy w zdefiniowanym obszarze wyrażona przez samorządy. Realizacja działań o charakterze ponadlokalnym w taki sposób, aby kształtowały atrakcyjną przestrzeń do zamieszkania, rozwoju osobistego, edukacji, prowadzenia działalności gospodarczej i oferującą dostęp do rekreacji i wszelkiego typu usług, niezbędnych lokalnej społeczności.

Wyściowa delimitacja obszaru otoczenia CPK

W celu rozpoczęcia prac nad SR CPK wskazano wyjściową delimitację obszaru otoczenia CPK, która umożliwiła opracowanie diagnozy społeczno-gospodarczej i przeprowadzenie dialogu z jednostkami samorządu terytorialnego.

Proces delimitacji obszaru otoczenia CPK wynikał z następujących założeń:

- odległość od terenu węzła zamykająca się w buforze 40 km w paśmie powiązań wschód-zachód,
- zasięg potencjalnych stref oddziaływania – potrzeba minimalizacji możliwych uciążliwości, spowodowanych intensyfikacją działań rozwojowych,
- potencjał ośrodków miejskich, w szczególności miast powiatowych – ludnościowy, organizacyjny i usługowy oraz możliwość wykorzystania potencjału rozwojowego związanego z oddziaływaniem gospodarczym węzła CPK,
- potencjał transportowy (powiązania drogowe i kolejowe) – w szczególności autostrady A2, drogi krajowej nr 92 oraz linii kolejowych nr 1 i 3,
- zewnętrzne granice obszaru otoczenia CPK stanowić mają granice gmin wchodzących w jego skład.



Rysunek 1. Obszar i kryteria analizy

Wstępnie wyznaczona w 2020 roku delimitacja obszaru otoczenia CPK posłużyła do przygotowania na przełomie 2020 i 2021 roku diagnozy społeczno-gospodarczej. Została ona opracowana w oparciu o szczegółowe dane odnoszące się do ośmiu powiatów (warszawskiego zachodniego, pruszkowskiego, grodzkiego, sochaczewskiego, żyrardowskiego, łowickiego, skierniewickiego i miasta Skierniewice). Dane te odnoszą się więc do obszaru nieznacznie większego niż ostatecznie wyznaczony obszar otoczenia CPK.

Delimitacja obszaru otoczenia CPK

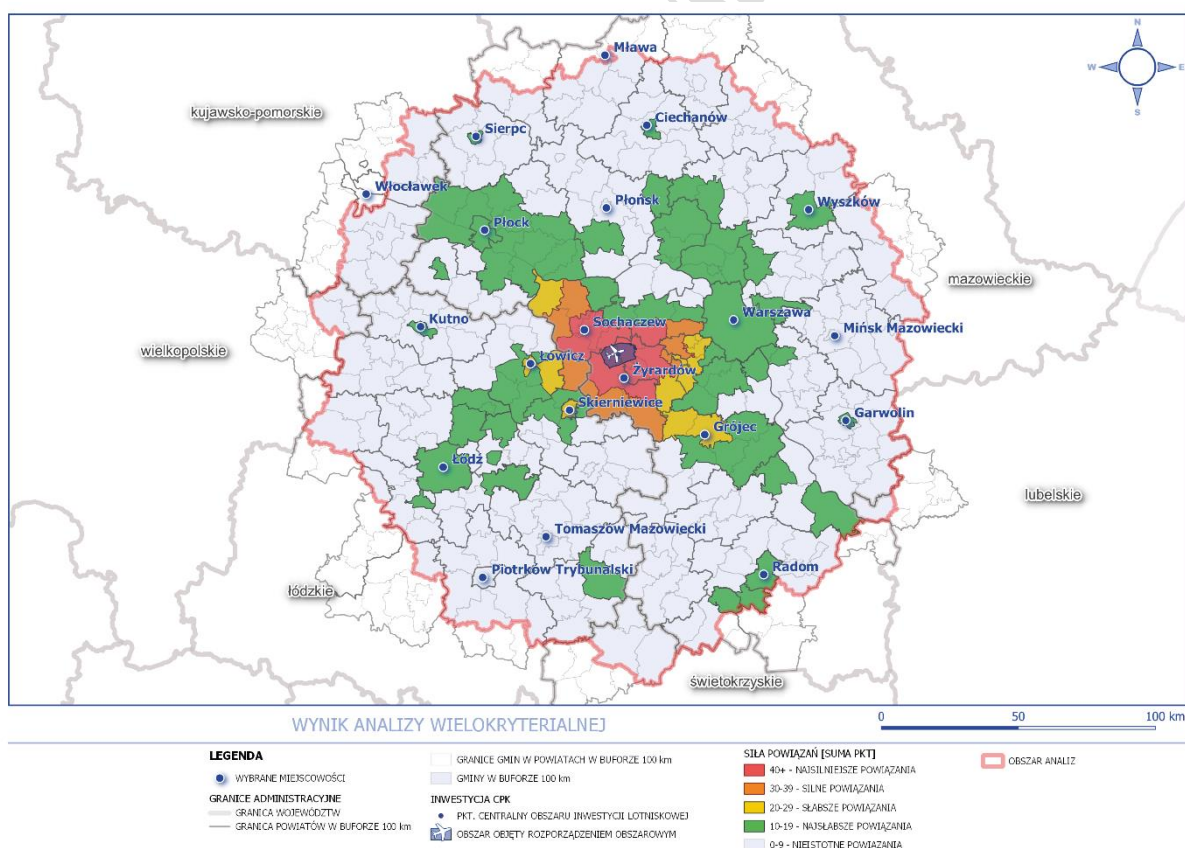
W efekcie rozmów z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego oraz z uwagi na nowelizację uCPK i wynikające z niej następstwa, podjęto decyzję o konieczności aktualizacji wykonanej wcześniej wyjściowej delimitacji obszaru otoczenia CPK.

Wyjściowe założenia do zdefiniowania obszaru otoczenia CPK wynikają z nowelizacji uCPK, zgodnie z którą działania w zakresie koordynacji rozwoju regionalnego prowadzone są wobec obszaru otoczenia CPK wyznaczonego w drodze rozporządzenia wydanego przez właściwego ministra przy uwzględnieniu następujących wytycznych: zapewnienia sprawnej realizacji Przedsięwzięć w otoczeniu CPK i zapewnienia ich sprawnego funkcjonowania oraz konieczności wyznaczenia obszaru w sposób zwarty i ograniczony do obszaru występowania obecnych lub prognozowanych powiązań funkcjonalnych Przedsięwzięć.

Zaproponowana delimitacja obszaru otoczenia CPK jest zgodna z tymi wskazaniem i została wyznaczona w rozporządzeniu Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 12 maja 2023 r. w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Na potrzebę procesu delimitacji obszaru otoczenia CPK przeprowadzono analizę wielokryterialną dotyczącą 61 istniejących oraz planowanych powiązań funkcjonalnych z obszarem CPK poszczególnych gmin, których całość lub fragment znajduje się w promieniu 100 km od geometrycznego środka planowanej lokalizacji lotniska CPK (w skład obszaru analiz weszło 348 gmin z 6 województw).

Przeanalizowano uwarunkowania delimitacji w podziale na kategorie zjawisk przestrzennych, społecznych, gospodarczych takich jak: uwarunkowania lotnicze, kolejowe, drogowe, dostępności czasowej, środowiskowe, administracyjno-statystyczne, historyczno-kulturowe, społeczno-gospodarcze, współpraca ponadlokalna, inwestycje towarzyszące i infrastruktura towarzysząca. W wyniku analizy wielokryterialnej wyodrębniono gminy, z którymi zidentyfikowano powiązania: najsilniejsze, silne, słabe oraz najslabsze.

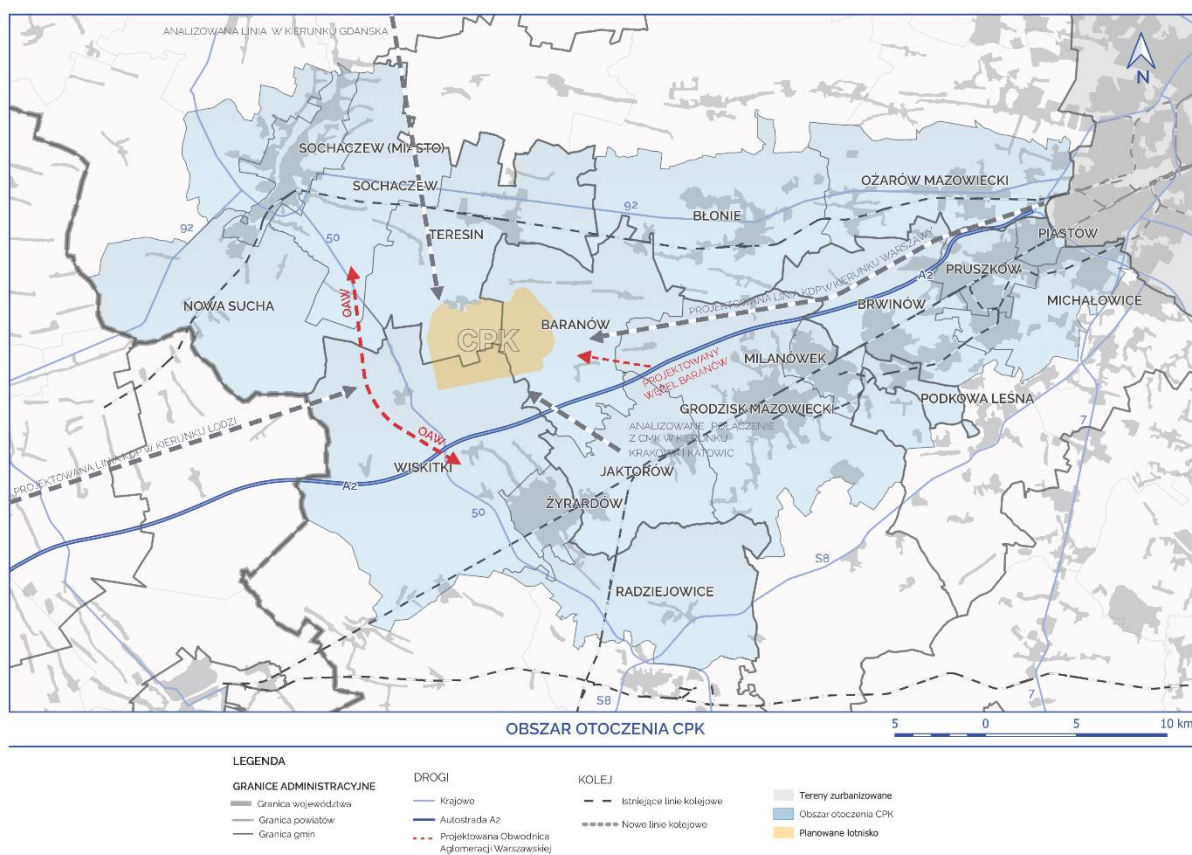


Rysunek 2. Wynik analizy wielokryterialnej

Następnie wyznaczono pięć możliwych wariantów delimitacji, które stanowiły punkt wyjściowy do dalszych analiz (wariant wąski, pośredni, szeroki, szeroki z wyznaczonym rdzeniem, wyjściowy). W wyniku analiz zdecydowano o połączeniu korzyści wynikających z wariantu wąskiego oraz wyjściowego, wyznaczając wstępny wariant delimitacji obszaru otoczenia CPK.

Wariant wąski rozszerzono o korytarz rozwojowy w kierunku Warszawy w celu zachowania ciągłości powiązań funkcjonalnych: gospodarczych, społecznych i przestrzennych, co pozwoli na odpowiednie kształtowanie rozwiązań transportowych zapewniających połączenie Warszawy z CPK, jak również mitygację skutków przestrzennych przy jednoczesnej koncentracji alokacji środków publicznych.

Dodatkowo wstępny wariant spełnia kryterium zwartości obszaru. Obejmuje on wszystkie gminy, na terenie których zidentyfikowano najsilniejsze powiązania w ramach analizy wielokryterialnej, jak również wybrane gminy, na terenie których zidentyfikowano silne oraz słabsze powiązania.



Rysunek 3. Delimitacja obszaru otoczenia CPK

Gminy

Baranów, Błonie, Brwinów, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Michałowice, Milanówek, Nowa Sucha, Ożarów Mazowiecki, Piastów, Podkowa Leśna, Pruszków, Radziejowice, Sochaczew (gmina), Sochaczew (miasto), Teresin, Wiskitki, Żyrardów

Powierzchnia	1080 km ²
Ludność	405,3 tys. osób (BDL, wg stanu na 31.12.2023)

Docelowo obszar otoczenia CPK obejmuje 18 gmin znajdujących się na obszarze województwa mazowieckiego. Wchodzą one w skład 5 powiatów: sochaczewskiego, żyrardowskiego, warszawskiego zachodniego, grodzkiego i pruszkowskiego. Na obszarze wybranego wariantu zamieszkuje łącznie 405 287 osób (wg stanu na koniec 2023 r.). Obszar ten obejmuje 1080 km².

W toku prac wyodrębniono gminy wchodzące w skład korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy (gminy: Ożarów Mazowiecki, Piastów, Pruszków, Michałowice, Brwinów, Podkowa Leśna, Milanówek). Istotne jest na dalszym etapie określenie działań, których specyfika uwzględnić będzie charakter tych gmin. Ostateczne granice Obszaru otoczenia określa rozporządzenie Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 12 maja 2023 r. w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego .

3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne

Kierunki rozwoju w ujęciu światowym i europejskim

CELE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU ONZ

W 2015 r. ONZ przyjęła rezolucję „Przekształcamy nasz świat: Agenda na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030”. W jej centrum znalazło się 17 Celów Zrównoważonego Rozwoju, które są pilnym wezwaniem do działania przez wszystkie kraje – rozwinięte i rozwijające się – w globalnym partnerstwie.



Ich konstrukcja oparta jest na założeniu, że eliminacja ubóstwa i innych niedostatków musi iść w parze ze strategiami, które przyczynią się do poprawy aktualnego stanu w obszarach zdrowia i edukacji, zmniejszą nierówności i pobudzą wzrost gospodarczy – wszystko przy jednoczesnym przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym oraz ochronie wód i lasów.

Ambicją wszystkich podmiotów zaangażowanych we wdrażanie tej strategii powinny być stosowanie się do zasad zrównoważonego rozwoju określonych przez ONZ².

POLITYKA SPÓJNOŚCI UE 2021 – 2027

Podstawowym dokumentem, który określa założenia współpracy między Polską a Unią Europejską w zakresie polityki spójności jest Umowa Partnerstwa, która została przyjęta decyzją Komisji Europejskiej w dniu 30 czerwca 2022 r.

Obecna perspektywa polityki spójności posłuży realizacji wizji rozwoju Polski wyrażonej w SOR, której głównym celem jest „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym”. Dotychczasowe postępy we wdrażaniu SOR tworzą silne fundamenty do formułowania celów w większym stopniu uwzględniających transformację polskiej gospodarki zgodnie ze wspólnymi dla UE celami Zielonego Ładu i Agendy Cyfrowej, jak i z uwzględnieniem trendów demograficznych, rozwoju technologii i funkcjonowania rynków dóbr i usług.

CELE UMOWY PARTNERSTWA 2021-2027

Cel Polityki 1 – Bardziej konkurencyjna i inteligentna Europa dzięki promowaniu innowacyjnej i inteligentnej transformacji gospodarczej

- wzrost znaczenia badań i innowacji w strukturze gospodarczej kraju oraz wykorzystywanie zaawansowanych technologii
- wzmacnianie potencjału przedsiębiorstw i administracji publicznej na rzecz nowoczesnej gospodarki

Cel Polityki 2 – Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa

- efektywność energetyczna
- wsparcie produkcji energii z odnawialnych źródeł
- wsparcie infrastruktury energetycznej i inteligentnych rozwiązań (smart grids)
- przystosowanie do zmian klimatu
- zrównoważona gospodarka wodna i ściekowa
- gospodarka odpadami i efektywne wykorzystanie zasobów
- ochrona dziedzictwa przyrodniczego i różnorodności biologicznej
- transport niskoemisyjny i mobilność miejska

Cel Polityki 3 – Lepiej połączona Europa

- rozwój lądowej infrastruktury transportowej (punktowej i liniowej) w ramach sieci bazowej i kompleksowej TEN-T oraz poza nią
- poprawa dostępności transportowej regionów i subregionów

² Więcej o Agendzie, również w kontekście Polski: http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf

<ul style="list-style-type: none">▪ przyspieszenie wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego▪ sieci szerokopasmowe
Cel Polityki 4 – Europa o silniejszym wymiarze społecznym <ul style="list-style-type: none">▪ rynek pracy, zasoby ludzkie▪ edukacja i kompetencje▪ włączenie i integracja społeczna▪ ochrona zdrowia▪ kultura i turystyka
Cel Polityki 5 – Europa bliższa obywatelom <ul style="list-style-type: none">▪ instrumenty terytorialne
Cel Polityki 6 - Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu <ul style="list-style-type: none">• transformacja regionów górniczych

W ramach Umowy Partnerstwa 2021-2027 określone zostały następujące instrumenty finansowe:

- EFRR – Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego,
- FS – Fundusz Spójności,
- EFS+ – Europejski Fundusz Społeczny Plus,
- EFMRA – Europejski Fundusz Morski, Rybacki i Akwakultury,
- FST – Fundusz na Rzecz Sprawiedliwej Transformacji.

Cele SR CPK są ściśle powiązane z kierunkowymi wytycznymi wskazanymi przez Komisję Europejską na lata 2021-2027. Identyfikacja inicjatyw strategicznych oraz proces wdrażania oparte będą o mechanizm porozumienia terytorialnego pomiędzy stroną rządową, realizującą Program CPK, i stroną samorządową, na obszarze której realizowana jest SR CPK.

Takie powiązanie ma zapewnić możliwość ubiegania się o środki na realizację zidentyfikowanych inicjatyw strategicznych, szczególnie w ramach funduszy europejskich.

EUROPEJSKI ZIELONY ŁĄD

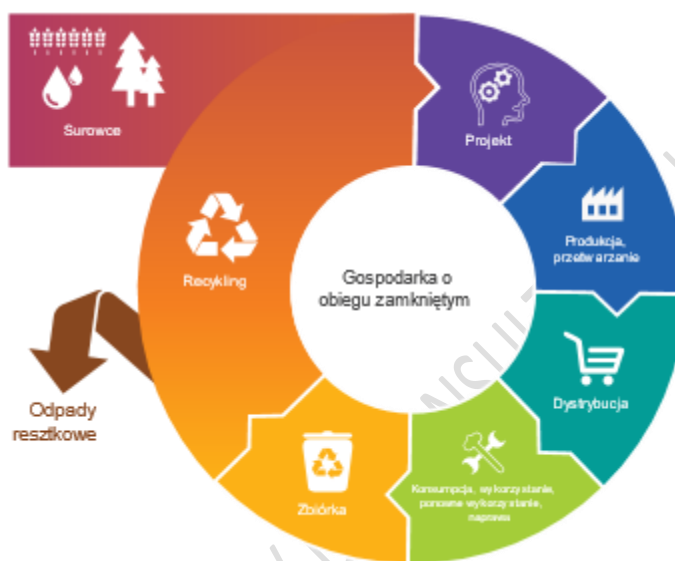
Kraje UE zobowiązały się osiągnąć neutralność klimatyczną do 2050 r. Realizacja tego celu będzie wymagała transformacji społeczno-gospodarczej w Europie: racjonalnej kosztowo i sprawiedliwej oraz zrównoważonej społecznie.

Podobnie jak Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020, tak Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko na lata 2021-2027 przyczynią się do realizacji założeń głównych elementów Europejskiego Zielonego Ładu:

- dostarczanie czystej i bezpiecznej energii,
- wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym,
- przyspieszenie przejścia na zrównoważoną i inteligentną mobilność,
- ochrona i odbudowa ekosystemów oraz bioróżnorodności,
- przystosowanie się do zmiany klimatu.

Jak wskazuje Komisja Europejska: „Zmiana klimatu i degradacja środowiska stanowią zagrożenie dla Europy i reszty świata. Aby sprostać tym wyzwaniom powstał plan działania Europejski Zielony Ład. Ma on pomóc przekształcić UE w nowoczesną, zasobooszczędną i konkurencyjną gospodarkę, która w 2050 r. osiągnie zerowy poziom emisji gazów cieplarnianych netto; w której nastąpi oddzielenie wzrostu gospodarczego od zużywania zasobów; w której żadna osoba ani żaden region nie pozostaną w tyle”.

Plan działań dla realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu został zawarty w załączniku do Komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady Europejskiej, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejski Zielony Ład”.



GOSPODARKA OBIEGU ZAMKNIĘTEGO

Gospodarka o obiegu zamkniętym (GOZ) to model produkcji i konsumpcji, który polega na dzieleniu się, pożyczaniu, ponownym użyciu, naprawie, odnawianiu i recyklingu istniejących materiałów i produktów tak długo, jak to możliwe. Kiedy cykl życia produktu dobiega końca, surowce i odpady, które z niego pochodzą, powinny zostać w gospodarce. Można je wykorzystać ponownie, tworząc w ten sposób dodatkową wartość. W praktyce oznacza to ograniczenie odpadów do minimum.

Na poziomie unijnym dokumentem kierunkowym jest przedstawiony w 2020 r. *Nowy plan działania UE dotyczący gospodarki o obiegu zamkniętym na rzecz czystszej i bardziej konkurencyjnej Europy*.

Natomiast na poziomie krajowym dokumentem wiodącym jest *Mapa drogowa transformacji w kierunku gospodarki o obiegu zamkniętym z 2019 r.*

Dokumenty szczebla krajowego

Ramy formalnoprawne prowadzenia krajowej polityki rozwoju przewidują obowiązek pionowej zgodności dokumentów strategicznych. Dotyczy to przede wszystkim zgodności między dokumentami krajowymi i regionalnymi, jak również na styku regionu i poziomu lokalnego i ponadlokalnego.

Celem SR CPK jest zachowanie zgodności przede wszystkim z dokumentami poziomu krajowego, wymienionymi poniżej. W odniesieniu do dokumentów niższego szczebla – regionalnych, powiatowych, gminnych, z uwagi na

zasadniczą zmianę uwarunkowań rozwojowych wprowadzaną Programem CPK, zasadne jest przyjęcie dwuelementowego podejścia:

- SR CPK czerpie z dokumentów szczebla niższego niż krajowy i w maksymalny możliwy sposób adaptuje cele rozwojowe tych dokumentów;
- jednocześnie w procedowanych ramach formalnoprawnych wprowadzono obowiązek dostosowania dokumentów poziomu regionalnego i niższych do kluczowych ustaleń SR CPK w tym zakresie, w jakim wpisanie się w obowiązujące ramy strategiczne nie było możliwe.

STRATEGIA NA RZECZ ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.)

W SOR zawarte są rekomendacje dla polityk publicznych; dokument jest też podstawą dla zmian w systemie zarządzania rozwojem, w tym obowiązujących dokumentów strategicznych (strategii, polityk, programów). SOR określa cele rozwojowe kraju w perspektywie średniookresowej oraz instrumenty wdrożeniowe. Jest realizowana przez instytucje państwa (rząd, samorząd terytorialny i inne instytucje publiczne) w partnerstwie z przedsiębiorstwami, środowiskiem naukowym oraz szeroko rozumianym społeczeństwem.

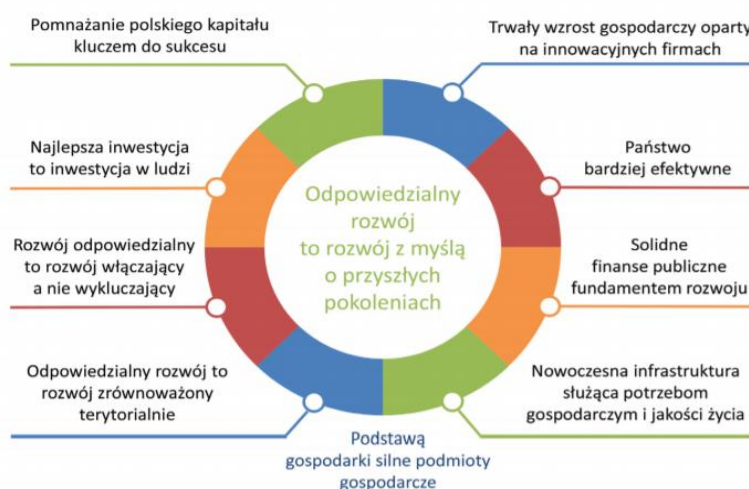
Strategia określa podstawowe uwarunkowania, cele i kierunki rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, regionalnym i przestrzennym w perspektywie roku 2020 i 2030.

SOR przedstawia nowy model rozwoju – rozwój odpowiedzialny oraz społecznie i terytorialnie zrównoważony. Głównym celem SOR jest „*Tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym*”.

W SOR wskazano także cele szczegółowe:

- I. Trwały wzrost gospodarczy oparty coraz silniej o wiedzę, dane i doskonałość organizacyjną (obszary: Reindustrializacja, Rozwój innowacyjnych firm, Małe i średnie przedsiębiorstwa, Kapitał dla rozwoju, Ekspansja zagraniczna).
- II. Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony (obszary: Spójność społeczna, Rozwój zrównoważony terytorialnie).
- III. Skuteczne państwo i instytucje służące wzrostowi oraz włączeniu społecznemu i gospodarczemu (obszary: Prawo w służbie obywatelom i gospodarce, Instytucje prorozwojowe i strategiczne zarządzanie rozwojem, E-państwo, Finanse publiczne, Efektywność wykorzystania środków UE).

Nowy model rozwoju



Źródło: SOR

SR CPK realizuje cele SOR zgodnie z zasadami określonymi w ramach polityki rozwoju.

Kluczowe powiązania są związane z realizacją infrastruktury transportowej zgodnie ze Strategią Zrównoważonego Rozwoju Transportu oraz realizacją projektu strategicznego, jakim jest rozwój m.in. węzła przesiadkowego pomiędzy Warszawą a Łodzią wraz z rozwojem przestrzennym jego otoczenia.

System zarządzania rozwojem kraju to dziewięć zintegrowanych strategii rozwoju, uszczegóławiających SOR w priorytetowych obszarach rozwojowych:

- Polityka Ekologiczna Państwa 2030 – Strategia rozwoju w obszarze środowiska i gospodarki wodnej, przyjęta przez Radę Ministrów 16 lipca 2019 r.,
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 17 września 2019 r. – strategia odnosząca się do rozwoju regionów,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r., przyjęta przez Radę Ministrów 24 września 2019 r.,
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 15 października 2019 r.,
- Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego (współdziałanie, kultura, kreatywność) 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 27 października 2020 r.,
- Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego 2030, przyjęta przez Radę Ministrów 14 grudnia 2020 r.,
- Polityka Energetyczna Polski do 2040 r. przyjęta przez Radę Ministrów 2 lutego 2021 r.,
- Strategia Produktywności 2030 przyjęta przez Radę Ministrów 12 lipca 2022 r.

KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030 (KSRR 2030)

Celem głównym KSRR 2030 jest efektywne wykorzystanie wewnętrznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co tworzyć będzie warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiągnięciu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Cel ten dookreśla drugi cel szczegółowy SOR – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. Natomiast cel główny polityki regionalnej do roku 2030 będzie realizowany w oparciu o trzy uzupełniające się cele szczegółowe:

Cel szczegółowy I: Zwiększenie spójności rozwoju kraju w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym.

Cel szczegółowy II: Wzmacnianie regionalnych przewag konkurencyjnych.

Cel szczegółowy III: Podniesienie jakości zarządzania i wdrażania polityk ukierunkowanych terytorialnie.

Jednym z projektów strategicznych wskazanych w KSRR 2030 jest projekt CPK ujęty jako całość działań przewidzianych w Programie CPK:

Załącznik 1. Projekty strategiczne istotne dla realizacji celów KSRR 2030

34. Centralny Port Komunikacyjny (CPK)

Planowany węzeł przesiadkowy między Warszawą i Łodzią, który zintegruje transport lotniczy, kolejowy i drogowy. W ramach tego projektu zostanie wybudowany Port Lotniczy Solidarność, który w pierwszym etapie będzie w stanie obsługiwać 45 mln pasażerów rocznie. W skład CPK wejdą też inwestycje kolejowe: węzeł w bezpośredniej bliskości portu lotniczego i połączenia na terenie kraju (w tym ok. 1 600 km nowych linii), które umożliwią przejazd między Warszawą a większością największych polskich miast w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz. Inwestycja powinna umożliwić stworzenie ponad 150 tys. nowych miejsc pracy.

Rozwój przestrzenny otoczenia CPK zostanie zaplanowany w kierunku rozwoju funkcji miastotwórczych, gospodarczo-biznesowych, innowacyjnych, ale także społecznych i kulturalnych, przy poszanowaniu obszarów kontynuacji produkcji rolniczej.

Koncepcja CPK została przyjęta uchwałą Rady Ministrów 7 listopada 2017 r. Ustawa o CPK została uchwalona 10 maja 2018 r.

Podejście wskazane w KSRR 2030 i znajdujące odzwierciedlenie w przepisach ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, umożliwi wykorzystanie wspólnych wysiłków i środków pochodzących ze źródeł pomocowych z perspektywy unijnej 2021-2027 na rzecz kompleksowego przygotowania regionu do zmian strukturalnych. Zwiększy to również możliwości absorpcji środków pochodzących ze źródeł pomocowych perspektywy unijnej 2021-2027.

Inwestycja, jaką jest budowa CPK - w projekcie infrastrukturalnego o zasięgu globalnym, który ma w swoich założeniach budowę nowej infrastruktury lotniczej w Polsce centralnej jak również rozbudowę i modernizację infrastruktury kolejowo-drogowej w ujęciu krajowym, ale także integrującą się z projektami europejskimi jak np. projekt sieci TEN-T czy Via Carpatia, znalazł również odzwierciedlenie w Strategii Bezpieczeństwa Narodowego przyjętej przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Andrzeja Dudę w dniu 12 maja 2020 r.

Dokumenty szczebla regionalnego i ponadregionalnego

[STRATEGIA ROZWOJU POLSKI CENTRALNEJ DO ROKU 2020 Z PERSPEKTYWĄ 2030³](#)

³ Uchwała nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030”.

Strategia jest efektem współdziałania strony samorządowej i rządowej w wypracowaniu wspólnej wizji rozwojowej na poziomie makroregionu. Wizja rozwoju Polski Centralnej przedstawia pożądany obraz makroregionu w przyszłości i jest odpowiedzią na potrzeby budowania dynamicznego, konkurencyjnego, kreatywnego i innowacyjnego obszaru Polski, rozpoznawalnego w skali europejskiej i globalnej. Wizja odzwierciedla europejskie aspiracje makroregionu.

W perspektywie roku 2030 Polska Centralna, zgodnie ze strategią, stanie się jednym z wiodących w skali europejskiej obszarów wzrostu. Makroregion – dzięki dobrze wykorzystanym endogenicznym zasobom i wykorzystanym szansom rozwojowym – przejdzie do fazy dojrzałego rozwoju budowanego na ugruntowanych filarach innowacyjności, terytorialnego równoważenia rozwoju i efektywności.

Jednym z istotnych kierunków działań określonych w strategii dla rozwiązań kluczowych w ramach Programu CPK jest wskazanie w celu szczegółowym V: *Makroregion Polski Centralnej, zlokalizowany na przecięciu dwóch z dziewięciu Transeuropejskich Korytarzy Transportowych sieci bazowej, ma szansę stać się istotnym multimodalnym węzłem transportowym w skali międzynarodowej. W tym celu kontynuowana będzie modernizacja i rozbudowa wysokiej jakości infrastruktury transportowej o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, przede wszystkim powiązana z istniejącymi i planowanymi w makroregionie elementami sieci TEN-T.*

Partycypowanie w rozbudowie i rozwoju infrastruktury, w obszarze szeroko rozumianego transportu, przyniesie znaczące skrócenie czasu transportu i dostępność do szerszego rynku międzynarodowego. Poprawa nastąpi we wszystkich gałęziach transportu (drogowym, kolejowym i lotniczym). Dzięki tym działaniom nastąpi dalsza poprawa zewnętrznej (międzynarodowej i krajowej) dostępności makroregionu dla wszystkich rodzajów transportu.

STRATEGIA ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2030+ INNOWACYJNE MAZOWSZE

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze z dnia 24 maja 2022 r. wskazuje cele i priorytety rozwojowe województwa mazowieckiego. Za cel główny przyjęto *Zapewnienie wysokiej jakości życia poprzez trwałą i zrównoważony przestrzennie rozwój województwa, służący wzrostowi znaczenia regionu w Europie i na świecie, przy poszanowaniu zasobów środowiska.*

Będzie on realizowany poprzez 5 celów strategicznych takich jak:

- Konkurencyjne i innowacyjne Mazowsze,
- Dostępne i mobilne Mazowsze,
- Zielone niskoemisyjne Mazowsze,
- Mazowsze zintegrowane społecznie,
- Mazowsze bogate kulturowo.

Zgodnie ze strategią generatorem rozwoju oraz centrum gospodarczym kraju i województwa mazowieckiego jest Obszar Metropolitalny Warszawy. Strategia zakłada, że dla zapewnienia równomiernego rozwoju na obszarze całego województwa kluczowe będzie także wykorzystanie potencjału miast subregionalnych, lokalnych i obszarów wiejskich.

Dokument ten uwzględnia planowaną lokalizację CPK. Wskazuje również, że CPK stanowi dla województwa mazowieckiego istotną inwestycję w dziedzinie dostępności, realizowaną na poziomie krajowym.

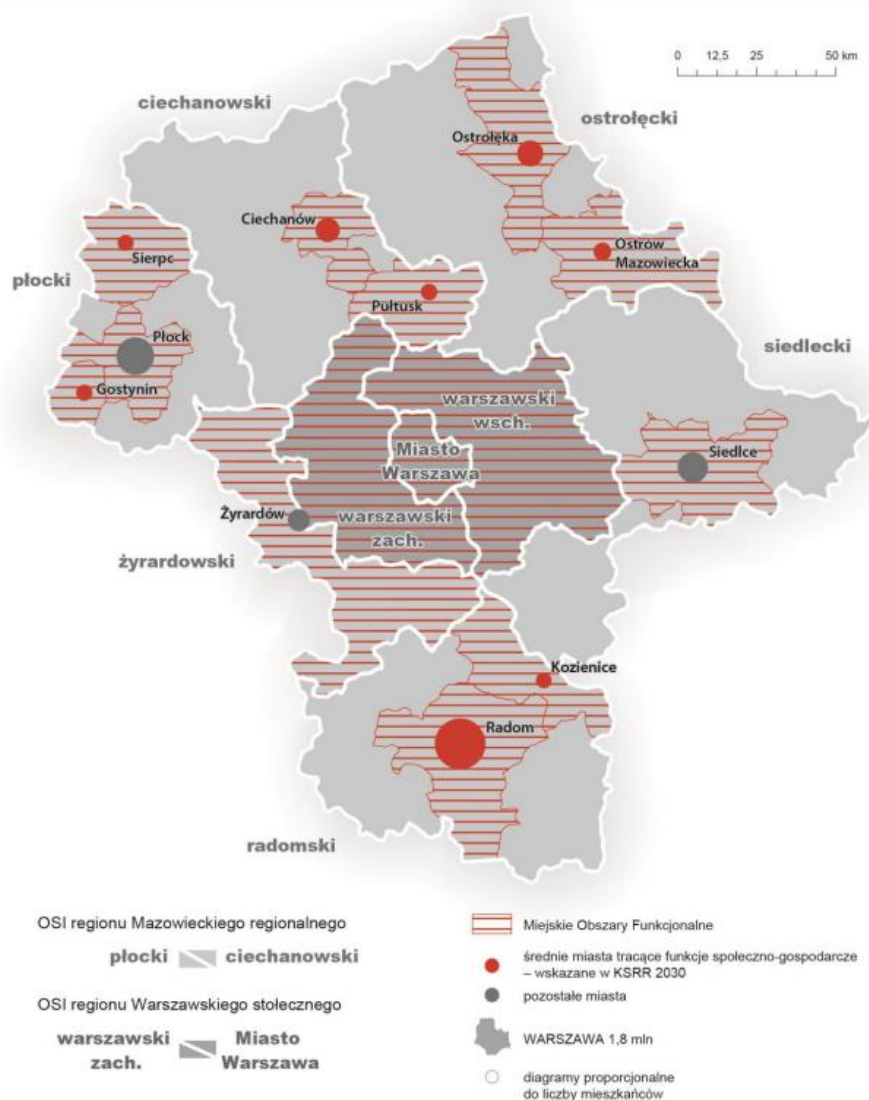
Obszary Strategicznej Interwencji

Zgodnie z ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, obszar strategicznej interwencji to określony w strategii rozwoju obszar o zidentyfikowanych lub potencjalnych powiązaniach funkcjonalnych lub o szczególnych warunkach społecznych, gospodarczych lub przestrzennych, decydujących

o występowaniu barier rozwoju lub trwałych, możliwych do aktywowania potencjałów rozwojowych, do którego kierowana jest interwencja publiczna łącząca inwestycje, w szczególności gospodarcze, infrastrukturalne lub w zasoby ludzkie, finansowane z różnych źródeł, lub rozwiązania regulacyjne.

OBSZARY STRATEGICZNEJ INTERWENCJI NA OBSZARZE OTOCZENIA CPK

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze identyfikuje w województwie mazowieckim dwa rodzaje Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI), uwzględniające także OSI z poziomu krajowego, wskazane w SOR oraz KSRR 2030: problemowe w poziomie podregionów NUTS 3 (Nomenclature des Unités territoriales statistiques – w Polsce są to 73 podregiony) oraz bieguny wzrostu – miejskie obszary funkcjonalne. Na terenie obszaru otoczenia CPK występują następujące OSI:



Rysunek 4. Obszary Strategicznej Interwencji w woj. mazowieckim

MOF Żyrardowa wskazany został jako potencjalny biegun wzrostu gospodarczego. Strategia wskazuje, że niezbędne jest efektywne wykorzystanie istniejącego potencjału Żyrardowa i wzmacnianie współpracy w obszarze funkcjonalnym tak, aby miasto to mogło pełnić rolę bieguna wzrostu w skali subregionalnej. Jako kluczowe działanie zidentyfikowano prowadzenie efektywnej współpracy i współzarządzania w skali miejskich obszarów funkcjonalnych, które musi być skoncentrowane na niwelowaniu ponadlokalnych problemów i barier

rozwojowych. Działanie to ma przyczynić się do wzmocnienia powiązań funkcjonalnych między miastem i obszarami otaczającymi, w tym w wymiarze miasto – obszary wiejskie. W ramach szczegółowych pożądanych działań wskazano w strategii m.in.:

- rozwój transportu publicznego w skali ponadlokalnej na rzecz niwelowania wykluczenia transportowego, zwłaszcza małych miast i obszarów wiejskich,
- rozwój lokalnych rynków pracy i aktywizacji zawodowej mieszkańców, w tym w zakresie dostosowania oferty edukacyjnej i doradztwa zawodowego w celu zapewnienia równowagi popytowo-podażowej na rynku pracy i niwelowania zjawiska bezrobocia strukturalnego,
- zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej i rozwoju przedsiębiorczości w celu rozwoju nowych gałęzi gospodarki,
- zapewnienie wysokiej dostępności usług publicznych i infrastruktury społecznej, zwłaszcza na obszarach, które zmagają się z problemem spadku liczby ludności, a w przypadku których współpraca ponadlokalna przyczyni się do poprawy efektywności prowadzonych działań,
- poprawę jakości środowiska przyrodniczego m.in. w oparciu o rozwój zielonej i niebieskiej infrastruktury, efektywność energetyczną, inwestycje w OZE, likwidowanie źródeł niskiej emisji oraz transport bezemisyjny i niskoemisyjny.

MOF Warszawy wskazany został jako istniejący biegun wzrostu. Strategia identyfikuje, że niezbędne jest dalsze wzmocnianie współpracy metropolitalnej, dla podtrzymania i rozwoju roli obszaru jako istniejącego bieguna wzrostu, zarówno w skali województwa, jak i kraju. Efektywna współpraca metropolitalna pozwoli na lepszą koordynację i skuteczność prowadzonych działań, zwłaszcza w obliczu wysokiej dynamiki procesów rozwojowych zachodzących w MOF Warszawy.

Żyrardowski obszar strategicznej interwencji zakwalifikowany został do obszarów o charakterze problemowym, których potencjał nie jest wykorzystywany ze względu na kumulację niekorzystnych czynników hamujących rozwój. Strategia wskazuje, że polityka skierowana do tego obszaru powinna skutkować rozwojem gałęzi gospodarki opartych na istniejącym potencjale podregionu. Z uwagi na predyspozycje i możliwości produkcyjne obszaru, działania powinny obejmować m.in. rozwój nowoczesnej bazy skupowo-przetwórczej, wdrażanie rozwiązań technologicznych i organizacyjnych podnoszących konkurencyjność przedsiębiorstw rolnych, wspieranie usieciowienia i rozwoju klastrów oraz grup producenckich na bazie istniejących specjalizacji rolnych, a także ich promocję i ukierunkowanie na eksport. Ponadto w podregionie należy rozwijać, w sposób spójny i skoordynowany, ofertę inwestycyjną dla rozwoju dużych przedsiębiorstw, wykorzystując dogodne warunki komunikacyjno-geograficzne. W kontekście poprawy warunków życia mieszkańców, ważne jest zwiększenie dostępności do infrastruktury sieciowej, zwłaszcza kanalizacyjnej i gazowej. Kluczowe są także inwestycje w niskoemisyjne źródła ciepła i transport publiczny w celu poprawy jakości powietrza w podregionie. Dla rozwoju społeczno-gospodarczego duże znaczenie ma także rewitalizacja miast, bezpośrednio przyczyniając się do poprawy jakości życia mieszkańców, jak również zwiększenia walorów estetycznych miejscowości, istotnych z punktu widzenia atrakcyjności turystycznej. Z uwagi na wysokie walory turystyczno-rekreacyjne w obszarze wspierany będzie rozwój spójnej oferty i infrastruktury turystycznej. Jednocześnie wskazano, że kluczowe są działania mające na celu zapewnienie zrównoważonego rozwoju obszaru i poprawy jakości środowiska poprzez:

- rozwój sieci kanalizacyjnej oraz gazyfikację obszaru,
- zmniejszenie emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych i bytowych poprzez rozwój niskoemisyjnego transportu publicznego i rowerowego,
- wymianę źródeł ciepła,
- poprawę jakości dróg.

Warszawsko-zachodni obszar strategicznej interwencji wskazany został jako jeden z obszarów o charakterze problemowym, których potencjał nie jest wykorzystywany ze względu na kumulację niekorzystnych czynników hamujących rozwój. Strategia wskazuje, że polityka skierowana do tego obszaru powinna skutkować poprawą koordynacji rozwoju nowych funkcji związanych z intensywnym procesem urbanizacji. Istotna jest koordynacja w zakresie rozwoju oferty inwestycyjnej w podregionie w miejscach o wysokiej atrakcyjności dla lokowania działalności gospodarczej, w sposób, który nie wywierałby negatywnego wpływu na jakość życia mieszkańców i środowisko przyrodnicze. Rosnąca koncentracja ludności i firm w podregionie powoduje potrzebę zapewnienia dostępności infrastruktury społecznej i usług publicznych na odpowiednim poziomie, jak również wydajności infrastruktury komunikacyjnej i komunalnej. W tym celu zgodnie z założeniami Strategii Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze niezbędna jest m.in. budowa, rozbudowa i modernizacja istniejącej infrastruktury komunalnej, a także rozwój sektora ochrony zdrowia, edukacji, opieki senioralnej, które będą decydować o jakości życia w podregionie. Ważnym obszarem wsparcia będzie także współpraca na rzecz ograniczania negatywnego wpływu rozwoju funkcji osadniczych na środowisko m.in. poprzez rozwój efektywnego systemu gospodarki odpadami i zwiększanie udziału energii pochodzącej z OZE. Mając na uwadze wysokie walory środowiska przyrodniczego w podregionie (Puszcza Kampinoska, uzdrowisko Konstancin-Jeziorna), kluczowe będzie ich umiejętne wykorzystanie, powiązanie z ochroną najcenniejszych zasobów.

4. Podsumowanie diagnozy

Zarządzanie regionami lotniskowymi – doświadczenia międzynarodowe

Rozwój obszaru otoczenia CPK w najbliższych latach w istotny sposób determinowany będzie rozmiarem działań inwestycyjnych oraz przepustowością i sprawnością działania zrealizowanej infrastruktury komunikacyjnej.

Tak dynamiczna zmiana uwarunkowań rozwojowych pozostaje 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 miejsca zrównoważonego rozwoju społeczno-gospodarczego. Adaptacja tych doświadczeń stanowi istotny element metodyki prac nad SR CPK.

Porty lotnicze stanowią istotny czynnik rozwoju gospodarczego regionów, w których są zlokalizowane. Dzięki poprawie dostępności transportowej 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 zwiększa zapotrzebowanie 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 konkurencji 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.

W ramach prac przygotowawczych do opracowania SR CPK, przeprowadzono szereg analiz, obejmujących zarówno pogłębione studia przypadków, dotyczące wiodących regionów lotniskowych, jak i dostępną literaturę.

W tym drugim zakresie należy zwrócić uwagę na dorobek Airport Regions Council (ARC), organizacji zrzeszającej europejskie regiony lotniskowe i syntetyzującej wiedzę o ich rozwoju. W ramach prac ARC powstała m.in. publikacja „Sustainable Airport Areas. Guidelines for Decision Makers”, w której zawarto główne rekomendacje dotyczące ułożenia procesów zarządzania rozwojem regionów lotniskowych.

Najważniejsze wnioski w tym zakresie to:

- Zarządzanie regionami lotniskowymi wymaga uwzględnienia wielu kategorii spraw niestanowiących typowych zagadnień zarządzania rozwojem terytorialnym. Związane jest to z wielością interesariuszy, wpływem zagadnień regulacyjnych i politycznych na funkcjonowanie regionu oraz potencjalnym polem konfliktu między zarządcami infrastruktury a lokalnymi społecznościami i władzami.
- Regiony lotniskowe stanowią obszar ścierania się właściwości wielu organów administracyjnych i podmiotów politycznych – zadaniem podmiotu koordynującego rozwój jest ustanowienie i prowadzenie wspólnej platformy komunikacji dla uproszczenia tej złożonej sytuacji (ten wniosek jest szczególnie istotny w kontekście położenia obszaru otoczenia CPK na granicy dwóch województw).
- Niezbędne jest zbudowanie jednej, wspólnej wizji rozwojowej regionu, dla której wypracowany zostanie konsensus między aktorami publicznymi (rządowymi, samorządowymi, regulatorami), biznesowymi i społecznymi, w tym lokalnymi społecznościami.
- Rozwiązania zarządcze muszą zostać dostosowane do lokalnej specyfiki, w tym istniejącego lub planowanego zaangażowania poszczególnych podmiotów w rozwój regionu. Zależy to również od takich elementów, jak chociażby kontekst przestrzenny (wielkość i zawartość zarządzanego regionu).

Analiza doświadczeń różnych regionów lotniskowych pozwoliła ponadto na opracowanie wspólnej listy zagadnień, których uwzględnienie jest niezbędne dla osiągnięcia głównych celów strategicznych zarządzania regionami lotniskowymi. Obszary te prezentuje poniższa grafika:



Źródło: „Sustainable Airport Areas. Guidelines for Decision Makers.” IAU 2018

W ramach formułowania celów SR CPK, odniesiono się do wszystkich wskazanych obszarów polityki publicznej, poszerzając zakres interwencji o zagadnienia zdefiniowane jako swoiste dla obszaru otoczenia CPK, w tym związane z dziedzictwem kulturowym.

Podsumowanie prac grup roboczych i warsztatów z jednostkami samorządu terytorialnego obszaru otoczenia CPK

Identyfikacja potrzeb i potencjałów zdefiniowanego pierwotnie obszaru otoczenia CPK⁴ oparta została o intensywną współpracę grup roboczych. W ramach pierwszego etapu prac grup roboczych trwającego od kwietnia do maja 2021 r. odbyło się 17 spotkań z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego i podmiotów przez nie zaproszonych. Każda z grup roboczych dokonała analizy diagnozującej potencjały, bariery i zagrożenia oraz szanse dla poszczególnych grup, które zostały uwzględnione w diagnozie obszaru otoczenia CPK. Wynikiem prowadzonych prac w I etapie jest lista wskazanych potrzeb, które stanowią jedno z kryteriów identyfikacji celów rozwoju obszaru otoczenia CPK.

Wykaz Grup Roboczych i zakres wskazanych potrzeb z pierwszego etapu prac nad SR CPK

OBSZARY TEMATYCZNE WG WSKAZAŃ	ZAKRES WSKAZANYCH POTRZEB PRZEZ GRUPY ROBOCZE
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa stanu dróg i przygotowanie korytarzy drogowych na potrzeby obsługi budowy, ▪ Stworzenie powiązań lokalnych regionu dla zapewnienia dobrej dostępności, w szczególności w oparciu o rozwój transportu publicznego, ▪ Wzmocnienie powiązań z siecią dróg ekspresowych i autostrad.
Transport zbiorowy i mobilność	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój powiązań kolei regionalnej wraz z kształtowaniem systemu powiązań węzłów przesiadkowych (systemy powiązań kolej – autobus, Park & Ride, Bike & Ride), ▪ Zapewnienie systemu dowozu uczniów i pracowników, ▪ Zwiększenie mobilności rowerowej.
Edukacja i szkolnictwo zawodowe	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykorzystanie potencjału szkolnictwa zawodowego/branżowego – sieciowanie, integracja działań, ▪ Wzmocnienie działań w zakresie stworzenia dobrych warunków dla rynku pracy, dostosowania do potrzeb inwestorów, ▪ Wsparcie placówek zaangażowanych w przygotowanie kadr na potrzeby realizacji Programu CPK.

⁴ Pierwotnie zdefiniowany obszar otoczenia CPK obejmował wybrane gminy z terenu ośmiu powiatów: warszawskiego zachodniego, pruszkowskiego, grodzkiego, sochaczewskiego, żyrardowskiego, łowickiego, skierniewickiego i miasta Skierniewice. Do tego też obszaru odnosi się przedstawione poniżej podsumowanie prac grup roboczych, jak i wnioski z analizy społeczno-gospodarczej.

OBSZARY TEMATYCZNE WG WSKAZAŃ	ZAKRES WSKAZANYCH POTRZEB PRZEZ GRUPY ROBOCZE
<p>Planowanie strategiczne i przestrzenne – spójność terytorialna</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wspólna strategia regionu określająca ramy rozwoju przestrzennego w powiązaniu z inwestycjami Programu CPK, ▪ Ustandaryzowanie i dostosowanie lokalnych dokumentów planistycznych, ▪ Wsparcie procesów rewitalizacji, ▪ Kształtowanie spójnych systemów powiązań transportowych, przyrodniczych, turystycznych i rekreacyjnych wiążących właściwe potencjały.
<p>Walory kulturowe, turystyka</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ochrona i wzmocnienie walorów kulturowych i środowiskowych w kontekście rozwoju potencjału turystycznego, ▪ Zabezpieczenie istniejących potencjałów lokalnych i zwiększenie ich dostępności.
<p>Środowisko przyrodnicze – ochrona i kształtowanie</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Korekta granic istniejących form ochrony przyrody (m.in. powiększenie Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, niektórych obszarów ochrony krajobrazu) i wprowadzenie nowych (m.in. rezerwaty w granicach Bolimowskiego Parku Krajobrazowego), ▪ Wzrost lesistości terenu i ciągłości terenów leśnych poprzez prowadzenie zalesień (zwłaszcza w północnej części regionu – wykształcenie silniejszych powiązań z obszarem Puszczy Kampinoskiej i doliny Wisły), ▪ Prowadzenie programów retencji celem zmniejszenia spływu powierzchniowego i zatrzymania wody w środowisku, a także ponownego jej wykorzystania, np. w rolnictwie, ▪ Prowadzenie programów gospodarki odpadami i ochrony środowiska, ▪ Wykorzystanie walorów przyrodniczych krajobrazu, w powiązaniu z wartościami dziedzictwa kulturowego obszaru otoczenia CPK, celem rozwoju potencjału turystycznego (przy zachowaniu priorytetu ochrony przyrody w obszarach wrażliwych środowiskowo), ▪ Tworzenie lub wzmacnianie zielonych powiązań (korytarzy ekologicznych), ▪ Tworzenie stref rekreacji, zwiększanie areału terenów zieleni urządzonej, poprawa warunków fitosanitarnych obszarów miejskich i wiejskich, integrowanie elementów systemu zieleni urządzonej w jeden układ zielono-błękitnej infrastruktury, ▪ Odtwarzanie walorów środowiska kulturowego i ekosystemów przyrodniczych przez realizację programów rewitalizacyjnych i renaturyzacyjnych, ▪ Budowa szlaków rowerowych i wzmocnianie roli transportu zbiorowego celem redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza i poprawy klimatu akustycznego.

OBSZARY TEMATYCZNE WG WSKAZAŃ	ZAKRES WSKAZANYCH POTRZEB PRZEZ GRUPY ROBOCZE
Porządek publiczny i bezpieczeństwo publiczne, promocja i ochrona zdrowia, odpowiedzialność społeczna	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Uwzględnienie systemu bezpieczeństwa publicznego na etapie budowy, ▪ Poprawa stanu placówek ochrony zdrowia, ▪ Wzmocnienie systemu i jednostek zapewniających bezpieczeństwo publiczne (szpitale powiatowe, OSP, PSP i Policja).
Rolnictwo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zabezpieczenie systemów melioracji, ▪ Uwzględnienie istniejących potencjałów produkcji rolniczej i przetwórstwa, ▪ Stworzenie nowych warunków dla działalności rolniczej.
Infrastruktura techniczna	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zabezpieczenie systemu dostaw i ujęć wody w regionie, ▪ Poprawa stanu uzbrojenia terenów zagospodarowanych i przewidzianych do zagospodarowania.
Smart city/smart samorząd	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwiększenie potencjału administracji publicznej w zakresie cyfryzacji, ▪ Zwiększenie cyfryzacji mieszkańców.
Fundusze UE	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wymiana wiedzy w zakresie podejmowanych działań i możliwości absorpcji środków, ▪ Współpraca w zakresie formułowania działań partnerskich w ramach wdrażania SR CPK.

W dn. 20 września 2022 r. Pełnomocnik Rządu ds. CPK zaprezentował pierwszy projekt SR CPK, którego założenia rok wcześniej opiniowały jednostki samorządu terytorialnego zachodniego Mazowsza.

W konsekwencji w październiku 2022 r. odbyła się seria czterech warsztatów konsultacyjnych dla przedstawicieli jednostek samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK. Ich celem było zebranie propozycji i opinii na temat projektu SR CPK.

Przedstawiciele samorządów mieli okazję wypowiedzieć się we wszystkich tematach związanych z treścią SR CPK, m.in. na temat celów strategicznych, przedsięwzięć priorytetowych oraz modelu wdrażania i struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia CPK.

Dyskusje objęły tematykę najważniejszych uwarunkowań funkcjonowania i potrzeb jednostek samorządu terytorialnego obszaru otoczenia CPK, w związku z przyszłą budową i funkcjonowaniem CPK, wizji funkcjonowania tego obszaru oraz pożądaných efektów wdrożenia SR CPK.

Uwagi koncentrowały się wokół zagadnień związanych z zapobieganiem i mitygacją niedogodności generowanych przez CPK na etapie przygotowawczym, budowlanym i funkcjonowania inwestycji. Za niezwykle ważne samorządy uznały wdrożenie inicjatyw dających konkretne efekty dla poprawy ich możliwości rozwojowych. Wiele uwagi poświęcono również kwestii wypracowania i wprowadzenia do praktyki mechanizmów efektywnej współpracy pomiędzy Spółką CPK, administracją rządową, samorządami oraz innymi interesariuszami.

Wśród postulatów pojawiły się takie kwestie jak:

- potrzeba skoncentrowania działań na obszarze najbardziej intensywnych przekształceń i oddziaływań (gminy: Baranów, Teresin, Wiskitki),

- realizacja działań mających na celu wzmocnienie i budowę nowych powiązań pomiędzy jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK,
- stworzenie rozwiązań mających na celu zinstytucjonalizowaną współpracę i integrację samorządów,
- położenie dużego nacisku na adekwatne planowanie przestrzenne i poprawę komunikacji na obszarze,
- wdrożenie rozwiązań na rzecz poprawy jakości życia mieszkańców, czy też poszukanie innych niż rolnictwo impulsów rozwojowych.

Jako uzupełnienie warsztatów konsultacyjnych w październiku 2023 r. odbyła się seria spotkań z gminami i powiatami, które wchodzi w skład obszaru otoczenia CPK. Ten cykl warsztatów dotyczył przede wszystkim treści modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, a w przypadku gmin, na terenie których planowane są obszary o istotnym znaczeniu⁵, odbyły się konsultacje w zakresie tych obszarów. Celem warsztatów było wypracowanie takiego kształtu modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, który będzie spełniał wymagania zarówno wynikające z Ustawy o CPK, jak i odpowiadał na potrzeby rozwojowe samorządów.

Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK

Elementem diagnozy obszaru otoczenia CPK była analiza SWOT, która uwzględniała najistotniejsze czynniki wpływające na rozwój i potencjał tego obszaru w kontekście przygotowywanych przez Spółkę CPK inwestycji.

W ramach prac wyznaczone zostały silne i słabe strony obszaru otoczenia CPK w poszczególnych częściach oraz szanse i zagrożenia rozwojowe. Tematyka obszarów jest spójna z tematyką poszczególnych grup roboczych poszerzoną o analizę społeczno-gospodarczą obszaru otoczenia CPK.

DEMOGRAFIA	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stały wzrost liczby mieszkańców obszaru otoczenia CPK dzięki wysokiemu saldu migracji, ▪ Dodatni przyrost naturalny w gminach sąsiadujących z Warszawą, ▪ Gęstość zaludnienia obszarów wiejskich w obszarze objętym analizą (120 osób na km²) jest znacząco wyższa od średniej krajowej (53 osoby na km²), a także średniej dla województwa mazowieckiego (58 osób na km²), ▪ Dodatnie saldo migracji z tendencją dynamicznego wzrostu w ostatnich latach. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Znaczne zróżnicowanie przestrzenne przyrostu naturalnego w ujęciu gminnym – wysoki przyrost naturalny w gminach sąsiadujących z Warszawą oraz niski przyrost naturalny (również ujemny) w gminach bardziej oddalonych od Warszawy, ▪ Spadek liczby ludności w wieku produkcyjnym, ▪ Starzenie się społeczeństwa, ▪ Proces suburbanizacji obejmujący części największych miast obszaru otoczenia CPK, ▪ Duża liczba dobowych migracji (praca/edukacja/inne usługi); brak możliwości zaspokojenia poszczególnych potrzeb na miejscu, ▪ Niewystarczające wyposażenie miast powiatowych w infrastrukturę społeczną.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wykorzystanie rosnącego potencjału gospodarczego dla budowy systemu zachęt osiedleńczych, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Problemy integracji społecznej na tle kulturowym,

⁵ Obszary o istotnym znaczeniu określone zgodnie z art. 120zi Ustawy o CPK.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Napływ nowych mieszkańców i pozytywny wpływ tego zjawiska na procesy demograficzne zachodzące w obszarze otoczenia CPK, ▪ Osiedlanie się wysoko wykwalifikowanych pracowników ze względu na atrakcyjność rynku pracy. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nasilający się trend starzenia się społeczeństw europejskich.
--	---

GOSPODARKA	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Silny potencjał gospodarczy obserwowany w gminach obszaru otoczenia CPK sąsiadujących ze stolicą i w miastach powiatowych, ▪ Szybko rosnąca liczba przedsiębiorstw z sektora MŚP i mikroprzedsiębiorstw (zwłaszcza okolice Błonia, Pruszkowa i Grodziska Mazowieckiego), ▪ Znaczący wzrost liczby podmiotów gospodarczych w sektorze usług otoczenia biznesu i usług publicznych, ▪ Sąsiedztwo Łodzi i Warszawy – rynki zbytu oraz zaplecze pracownicze, ▪ Rosnący potencjał do rozwoju sektora logistyki w związku z inwestycjami CPK. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niska liczba pracujących w wieku produkcyjnym na 100 osób oraz niska liczba podmiotów gospodarczych na 1000 osób dla większości gmin - szczególnie w zachodniej części obszaru otoczenia CPK, ▪ Słaby dostęp do wykwalifikowanych kadr, ▪ Brak niezbędnej dla rozwoju biznesu infrastruktury: słabo rozwinięta sieć drogowa, gazowa, światłowodowa, kanalizacyjna, ▪ Niewielka podaż miejsc noclegowych (8,3 miejsca noclegowego na 1000 mieszkańców obszaru otoczenia CPK).
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rosnący potencjał do lokowania dużych inwestycji polskich i zagranicznych w związku z realizacją CPK (magnes dla inwestorów), ▪ Stworzenie infrastruktury przeładunkowej cargo wpłynie pozytywnie na lokalne uwarunkowania gospodarcze i wytworzy sprzężenia zwrotne z rozwijającymi się wokół branżami, ▪ Centralne położenie w kraju z dostępem do najważniejszych korytarzy transportowych i potencjałem do dalszego rozwoju sieci transportowej – szansa na rozwój transportu intermodalnego i kreowanie krótkich łańcuchów dostaw, ▪ Rozwój endogenicznych sektorów, tj.: TSL, turystyka, produkcja przemysłowa z potencjałem rozwojowym, ▪ Stworzenie wspólnej polityki inwestycyjnej wraz z odpowiednio komunikowaną ofertą, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pogorszenie koniunktury gospodarczej, ▪ Blokady wymiany międzynarodowej na linii Wschód-Zachód (np. problem sankcji względem Białorusi, Rosji), ▪ Potencjalne problemy z zaspokojeniem popytu na wykwalifikowane kadry wygenerowanego przez inwestycje w obszarze otoczenia CPK, ▪ Konkurencja ze strony podobnych projektów w Europie Zachodniej i Środkowej, ▪ Zagrożenia w skali międzynarodowej dla sektorów bezpośrednio związanych z CPK - np. spadek dochodowości, zmiany legislacyjne, bariery technologiczne, ograniczenia pandemiczne, konflikty zbrojne, ▪ Niedostosowanie terenów wokół CPK do oczekiwań inwestorów (MPZP, ograniczenia budowlane, problemy z doprowadzeniem mediów, niska dostępność energii z OZE) lub drastyczna zmiana tych oczekiwań w wyniku zmian koniunkturalnych.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Adaptacja do zmian klimatu potencjałem dla inwestycji w OZE, małą retencję, gospodarowanie odpadami itp., ▪ Rozwój biznesu turystycznego opartego na bogactwie lokalnych atrakcji oraz potencjale hubu przesiadkowego. 	
---	--

RYNEK PRACY	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Stały wzrost liczby miejsc pracy, ▪ Bliskość dużych ośrodków miejskich jako atrakcyjnych miejsc pracy oraz ośrodków uniwersyteckich i badawczych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lokalny rynek pracy ograniczony w zakresie ofert dla osób z wyższym wykształceniem oraz z zakresu nowych technologii i przemysłów kreatywnych, ▪ Niewystarczające kadry dla sektorów nowych i innowacyjnych branż gospodarki, ▪ Niewystarczająca liczba adekwatnie wykształconych pracowników na potrzeby rozwoju związanego z realizacją i funkcjonowaniem CPK.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kształtowanie kapitału ludzkiego do potrzeb pracodawców, ▪ Powstanie infrastruktury CPK (portu lotniczego, dworca kolejowego, Airport City, stref przemysłowych itp.) oraz nowych przedsiębiorstw pracujących w jego otoczeniu wpływającej na zwiększenie potencjału rynku pracy, ▪ Postępująca urbanizacja wzdłuż linii kolejowych i innych szlaków komunikacyjnych między Warszawą a Łodzią mogąca skutkować zwiększeniem dostępności kadry pracowniczej, ▪ Duża mobilność w zakresie dojazdów do pracy, charakteryzująca ludność obszaru otoczenia CPK. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Utrzymanie negatywnych trendów na rynku pracy: brak wykwalifikowanych pracowników, ▪ Odływ pracowników do dużych ośrodków miejskich.

WALORY KULTUROWE I TURYSTYKA	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Liczna obecność unikalnych obiektów dziedzictwa kulturowego na obszarze otoczenia CPK oraz jego bezpośrednim sąsiedztwie (pałac w Radziejowicach, dwór - miejsce urodzenia F. Chopina w Żelazowej Woli, pałac 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niskie wykorzystanie potencjału turystycznego obszaru otoczenia CPK, ▪ Niska rozpoznawalność wielu interesujących obiektów i wydarzeń związanych z obszarem otoczenia CPK,

<p>w Nieborowie oraz inne dwory i pałace, muzea, kościoły i centra pielgrzymkowe),</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Liczna obecność atrakcyjnych obszarów przyrodniczych, ▪ Interesujące muzea prezentujące lokalne pamiątki, historie i tradycje, ▪ Bardzo silna marka, rozpoznawalna szeroko na świecie tj. „Chopin” związana z obszarem otoczenia CPK (Żelazowa Wola) oraz rozpoznawalność nazwisk artystów, związanych z regionem: „Chełmoński”, „Ogiński”, ▪ Duża liczba gospodarstw agroturystycznych w okolicach Puszczy Bolimowskiej i Kampinoskiej, ▪ Unikalne obiekty dziedzictwa przemysłowego: budynki fabryczne w Żyrardowie, muzea EKD/WKD w Grodzisku Mazowieckim, Muzeum Kolei Wąskotorowej w Sochaczewie, ▪ Upamiętnienie bitew z okresu I i II Wojny Światowej – cmentarze w okolicach Bolimowa, muzeum w Sochaczewie, ▪ Istniejące obiekty turystyczne w okolicy (np. <i>Park Wodny w Mszczonowie, Suntago, Julinek Park</i> itp.) oraz możliwości spędzania wolnego czasu w formie aktywnej (spływy kajakowe, rajdy piesze, itd.). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak powiązań potencjałów zlokalizowanych w obszarze otoczenia CPK, ▪ Brak koordynacji różnych instytucji w zakresie przygotowania wspólnej oferty turystycznej, ▪ Mała liczba miejsc noclegowych, niewielka liczba hoteli, pensjonatów, ośrodków wypoczynkowych, ▪ Słabo rozbudowane zaplecze usługowo-hotelowe powiązane z lokalnymi atrakcjami, skierowane do turystów, ▪ Brak znaczących ośrodków sportowych, klubów i wydarzeń sportowych (wyjątek: obiekty sportowe, wydarzenia i kluby sportowe w Pruszkowie – np. "Znicz" Pruszków oraz szkoły treningowe „Legii” dla młodzieży w kilku miastach obszaru otoczenia CPK).
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zwiększenie rozpoznawalności atrakcji turystycznych – poprzez adekwatne działania promocyjne, ▪ Koordynacja działań z interesariuszami zaangażowanymi w temat promocji turystycznej oraz ochronę dziedzictwa kulturowego obszaru otoczenia CPK, zwłaszcza zaangażowanie we współpracę na linii samorządy - regionalne i lokalne instytucje kultury - instytucje państwowe - organizacje pozarządowe - Spółka CPK, ▪ Zwiększenie systemu powiązań potencjałów kulturowych na bazie sieci powiązań przyrodniczych i rowerowych oraz pieszych, ▪ Rozwój obszaru otoczenia CPK w oparciu o turystykę kulturową i rozwój tzw. przemysłu czasu wolnego, ▪ Rozwój turystyki krótkoterminowej, ▪ Wzrost dynamiki rozwoju turystyki przyjazdowej do Polski, w tym obszaru otoczenia CPK, 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Negatywny wpływ hałasowy na obiekty dziedzictwa kulturowego, który może spowodować utratę ich atrakcyjności turystycznej, ▪ Brak zachęt do tworzenia sieci współpracy pomiędzy instytucjami, ▪ Pominięcie w trakcie procesów inwestycyjnych wagi walorów ekspozycyjnych obiektów zabytkowych, wprowadzanie elementów dysharmonijnych oraz przeładowanie krajobrazu elementami infrastruktury technicznej i reklamami.

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ochrona i eksponowanie obiektów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego – powstanie kolejnych atrakcji turystycznych. Zbudowanie rozpoznawalnych w kraju i za granicą ośrodków muzealnych, rekreacyjnych, sportowych i popularyzujących naukę, stanowiących atrakcje turystyczne, ▪ Ułatwienie w dostępności do atrakcji obszaru otoczenia CPK z terenu całego kraju (i zagranicy).

TRANSPORT	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwinięta sieć autostrad i dróg szybkiego ruchu wraz z węzłami, ▪ Rozwinięta sieć dróg alternatywnych dla dróg szybkiego ruchu rangi wojewódzkiej i powiatowej, ▪ Bliskie powiązania z tranzytowymi korytarzami transportowymi. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niska jakość lokalnej infrastruktury drogowej, ▪ Niskie wykorzystanie transportu intermodalnego.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej wraz z węzłami, ▪ Rozbudowa regionalnych i lokalnych systemów powiązań drogowych, ▪ Centralne położenie w kraju z dostępem do najważniejszych korytarzy transportowych i potencjałem do dalszego rozwoju sieci transportowej – szansa na rozwój transportu intermodalnego, ▪ Planowana gęsta sieć kolejowa dla połączeń regionalnych oraz lekkiej kolei dojazdowej stwarzają dobre warunki dla zrównoważonego rozwoju transportu publicznego. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dynamiczny wzrost obciążenia komunikacyjnego, nie wystarczający do obsługi rozwijającego się CPK, ▪ Brak integracji planowania zagospodarowania terenów w stosunku do możliwej przepustowości infrastruktury drogowej.

TRANSPORT ZBIOROWY I MOBILNOŚĆ	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwinięta sieć kolejowa, ▪ Dobra kolejowa oferta przewozowa do regionalnych ośrodków miejskich (Warszawy i Łodzi). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niedostateczne wyposażenie w multimodalne węzły przesiadkowe, ▪ Wykluczenie komunikacyjne niektórych wsi, ▪ Ograniczona oferta przewozów autobusowych,

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak powiązań systemu transportu zbiorowego z terenami urbanizacji, ▪ Brak standardów technicznych i organizacyjnych dla realizacji ponadlokalnej oferty przewozowej.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Budowa KDP i krajowego węzła lotniczego oraz kolejowego, ▪ Rozbudowa zintegrowanych systemów powiązań kolejowych i autobusowych, ▪ Rozwój mobilności rowerowej mieszkańców. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niechęć mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego, ▪ Niedopasowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców, ▪ Wysokie koszty transportu zbiorowego obniżające jego atrakcyjność na rzecz transportu indywidualnego.

EDUKACJA I SZKOLNICTWO ZAWODOWE	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwinięte szkolnictwo zawodowe i branżowe, stale poprawiające bazę dydaktyczną i ofertę edukacyjną. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ „Drenaż mózgow” od etapu szkół średnich, odpływ najzdolniejszych do szkół ponadpodstawowych w Warszawie i Łodzi, ▪ Trudność z zapewnieniem odpowiedniej kadry nauczycielskiej w części szkół, ▪ Brak ośrodków akademickich.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozwój umiejętności multikulturowych, ▪ Rozwój szkolnictwa branżowego w powiązaniu z rozwojem nowych sektorów gospodarki, ▪ Rozwój edukacji zgodnie z formułą: Nauka przez całe życie. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak powiązań oferty edukacyjnej z potrzebami pracodawców, ▪ Brak wykorzystania potencjału edukacyjnego do potrzeb rynku pracy, ▪ Pogłębienie zjawiska odpływu młodych ludzi (od etapu kształcenia w szkołach średnich).

PLANOWANIE STRATEGICZNE I PRZESTRZENNE – SPÓJNOŚĆ TERYTORIALNA	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wysokie wskaźniki odnośnie ruchu budowlanego, ▪ Dynamiczny rozwój stref aktywności gospodarczej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak zintegrowanego planowania przestrzennego, ▪ Duża konsumpcja terenów otwartych w strefie suburbannej Warszawy oraz wzdłuż głównych korytarzy transportowych.
Szanse	Zagrożenia

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Zintegrowane i systemowe podejście do planowania przestrzennego, ▪ Wielofunkcyjne kształtowanie przestrzeni, ▪ Kształtowanie przestrzeni w koordynacji z wyposażeniem w infrastrukturę techniczną i transportową. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dalsze niekontrolowane rozlewanie się miast i inwestycji, powodujące silną konsumpcję terenów i wzrost obciążenia komunikacyjnego, ▪ Dalsze rozpraszanie zabudowy jednorodzinnej na obszary rolnicze – wzrost chaosu przestrzennego niezapewniającego jakości wyposażenia w infrastrukturę techniczną i transportową.
---	--

ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Występowanie form ochrony przyrody o najwyższej randze oraz korytarzy ekologicznych o znaczeniu lokalnym, regionalnym i krajowym, ▪ Występowanie chronionych gatunków roślin, zwierząt i grzybów, a także siedlisk przyrodniczych (związane z walorami obszarowych form ochrony przyrody), ▪ Występowanie pomników przyrody, ▪ Występowanie obszarów zieleni urządzonej (zwłaszcza historycznych założeń parkowych, dworskich, pałacowych, ale także ogrodów działkowych, cmentarzy, zieleńców, pasów zieleni komunikacyjnej, sadów, itp.) wzmacniających lokalny potencjał przyrodniczy, sanitarny i krajobrazowy przestrzeni, ▪ Wysoki stopień otwartości, a tym samym ekspozycyjności krajobrazowej przestrzeni, ▪ Ukształtowany i dominujący w obszarze otoczenia CPK kulturowy krajobraz rolniczy charakteryzujący się ekstensywną zabudową, mozaiką pól uprawnych i zadrzewień śródpolnych, ▪ Sieć hydrograficzna i występowanie okresowo podmokłych obszarów łąkowych w dolinach rzek, które stanowią lokalne korytarze ekologiczne (przy braku wyraźnych powiązań leśnych na większości obszaru regionu). 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mała lesistość obszaru – większość obszaru otoczenia CPK pozbawiona jest zwartych kompleksów leśnych, ▪ Fragmentacja terenów zieleni na większości obszaru otoczenia CPK – znikome powiązania poszczególnych elementów systemu zieleni w krajobrazie (poza kompleksem leśnym w rejonie Puszczy Bolimowskiej), ▪ Brak dużych zbiorników wodnych (jezior), ▪ Brak dużych rzek i rozległych dolin rzecznych, ▪ Występowanie barier przestrzennych (zwłaszcza ciągów komunikacyjnych), nieużytków, terenów zdegradowanych.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wzrost lesistości terenu i ciągłości terenów leśnych, poprzez prowadzenie zalesień (zwłaszcza w północnej części obszaru otoczenia 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Presja na obszary niezabudowane wynikająca z postępującego rozwoju urbanistycznego (często bezplanowego – nieregularne rozrzucenie zabudowy, niegospodarne

<p>CPK – wykształcenie silniejszych powiązań z obszarem Puszczy Kampinoskiej i doliny Wisły),</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Wzrost zasobów wodnych, poprzez zmniejszenie spływu powierzchniowego i zatrzymanie wody w środowisku, a także ponowne jej wykorzystanie, np. w rolnictwie lub produkcji (retencja korytowa, zbiorniki, bioretencja), ▪ Możliwość wykorzystania potencjału OZE (zwłaszcza rozwiązań fotowoltaicznych, geotermalnych, plantacji roślin energetycznych), ▪ Wykorzystanie potencjału rolnictwa do wytworzenia wyspecjalizowanych gospodarstw rolnych (dywersyfikacji profilu upraw), ▪ Wykorzystanie walorów przyrodniczych krajobrazu, w powiązaniu z wartościami dziedzictwa kulturowego regionu, celem rozwoju potencjału turystycznego, ▪ Tworzenie nowych stref obszarów chronionych lub wzmacnianie zielonych powiązań (korytarzy ekologicznych) we współpracy z gminami należącymi do obszaru otoczenia CPK, a także gminami sąsiednimi, celem ugruntowania układu powiązań z zewnętrznymi elementami systemu przyrodniczego, ▪ Tworzenie stref rekreacji, zwiększanie arealów terenów zieleni urządzonej, poprawa warunków fitosanitarnych obszarów miejskich i wiejskich, integrowanie elementów systemu zieleni urządzonej w jeden układ zielono-błękitnej infrastruktury, ▪ Odtwarzanie walorów środowiska kulturowego i ekosystemów przyrodniczych przez wdrożenie programów rewitalizacyjnych i renaturyzacyjnych, ▪ Budowa szlaków rowerowych i wzmacnianie roli transportu zbiorowego celem redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza i poprawy klimatu akustycznego. 	<p>wykorzystanie zasobów terenowych, dezintegracja krajobrazu rozproszoną i niespójną stylistycznie zabudową),</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Presja turystyczna na obszary przyrodniczo cenne, ▪ Zmiany użytkowania gruntów rolnych i leśnych, ▪ Rozwój infrastruktury transportowej i technicznej (fragmentacja przestrzeni, zasklepienie, degradowanie gleb, wzmacnianie efektu barierowego, przerywanie korytarzy ekologicznych, usuwanie drzew i krzewów itp.) ▪ Susze, powodzie, okresowe podtopienia – niedostateczna zdolność retencyjna środowiska, ▪ Wzmożony hałas wynikający z rosnącego wykorzystania samochodów oraz ze źródeł punktowych, ▪ Zanieczyszczenia wód podziemnych i powierzchniowych wynikające z działalności rolniczej, a także produkcyjnej i bytowej (zwłaszcza w obrębie stref miejskich), ▪ Wzrost zanieczyszczenia powietrza atmosferycznego, ▪ Zmiany w powierzchni ziemi wynikające z miejscowej eksploatacji surowców.
---	--

<p style="text-align: center;">PORZĄDEK PUBLICZNY I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE</p>	
<p style="text-align: center;">Mocne strony</p>	<p style="text-align: center;">Słabe strony</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wysoki potencjał służb i obiektów sektora bezpieczeństwa publicznego, ▪ Rozwinięta sieć szpitali powiatowych, ▪ Spadek przestępczości. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niedoinwestowane jednostki OSP oraz Policji, ▪ Wzrost liczby inwestycji, wzrost liczby ludności, który pociąga za sobą wzrost zagrożeń dla bezpieczeństwa,

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak systemów zapobiegania skutkom ekstremalnych zjawisk pogodowych oraz suszy rolniczej, ▪ Brak zachęt dla jednostek samorządu terytorialnego w zaangażowanie w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Rozbudowa nowoczesnego systemu bezpieczeństwa publicznego, odpowiadającego procesom rozwojowym, ▪ Wspieranie poszczególnych gmin w realizacji gminnych programów profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wzrost zagrożeń wynikający z prowadzonych prac budowlanych oraz z funkcjonowania CPK.

INFRASTRUKTURA TECHNICZNA	
Mocne strony	Słabe strony
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Wysoki poziom zwodociągowania obszaru, ▪ Bardzo dobre warunki dla rozwoju energetyki opartej o OZE. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Niski poziom skanalizowania części gmin, ▪ Niski poziom zgazyfikowania.
Szanse	Zagrożenia
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Poprawa stanu infrastruktury technicznej, ▪ Zwiększenie udziału nieemisyjnych rodzajów wytwarzania energii. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Brak zapewnienia adekwatnych rozwiązań infrastrukturalnych (transportowych, cyfrowych, energetycznych, wodno-kanalizacyjnych).

Obszary technologiczne z potencjałem rozwoju w obszarze otoczenia CPK

SR CPK zakłada transformację gospodarczą w otoczeniu hubu transportowego w stronę wysokowydajnej gospodarki opartej o nowoczesne technologie. Dla osiągnięcia tego celu zidentyfikowano cztery kluczowe trendy gospodarcze decydujące o pozycji państw i regionów w łańcuchach dostaw. Są nimi:



TRANSFORMACJA TSL	ZIELONE TECHNOLOGIE	SMART CITY	INNOWACYJNE PRZEMYSŁY PRZYSZŁOŚCI
<p>Projekt CPK jest organicznie wpisany w obszar TSL jako kluczowe ogniwo w krajowych, europejskich i światowych łańcuchach dostaw.</p> <p>Branża TSL będzie jednym z największych beneficjentów budowy hubu komunikacyjnego. Daje to możliwość utworzenia inkubatora rozwiązań w zakresie koncepcji logistyki 4.0, która jest odpowiedzią m.in. na zwiększony popyt na usługi cargo, postępujące procesy urbanizacyjne, zmniejszającą się podaż pracowników oraz znaczny rozwój rynku e-commerce. Dlatego wprowadzane są inicjatywy w zakresie efektywnej automatyzacji i robotyzacji większości procesów.</p>	<p>Zielone technologie rozumiane jako rozwiązania i usługi przyjazne dla środowiska ze względu na proces produkcyjny lub łańcuch dostaw, np. technologie powiązane z dostawą i magazynowaniem „czystej” energii, rozwojem gospodarki o obiegu zamkniętym.</p> <p>Na rozwój tego obszaru wpływać będą w dużej mierze: globalne trendy w kierunku dążenia do zrównoważonego rozwoju, legislacja na poziomie UE oraz potrzeby ze strony coraz bardziej świadomych inwestorów (np. w zakresie wykorzystywania niskoemisyjnych źródeł energii).</p>	<p>Rozumiane jako obszar miejski, który wykorzystuje nowe technologie do poprawy jakości świadczonych usług publicznych.</p> <p>Infrastruktura w ramach Smart City opiera się na szerokopasmowym dostępie do Internetu 5G (w przyszłości 6G) umożliwiającym wdrożenie rozwiązań technologicznych opartych na Internecie rzeczy. Na rozwój tego obszaru wpływa jakość sieci ICT, dostępność rozwiązań technologicznych, odpowiednie ramy prawne oraz przychylność mieszkańców i władz lokalnych w zakresie wdrażania konkretnych technologii (np. transportu autonomicznego, monitorowania przestrzeni).</p>	<p>Przemysł 4.0, czyli rezultat czwartej rewolucji przemysłowej, której cechą charakterystyczną jest m.in. wykorzystanie sieci ICT do wymiany danych w czasie rzeczywistym. Efektem jest optymalizacja procesów (np. dostaw, serwisu) i elastyczna produkcja dopasowana do potrzeb.</p> <p>Wobec szybkiego rozwoju technologii w zakresie automatyzacji i robotyzacji produkcji można oczekiwać znacznego rozwoju inwestycji w tym zakresie.</p>
<p>Powiązana tematyka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Smart storage (robotyzacja) • Pojazdy autonomiczne • Rozwiązania intermodalne • Autonomiczne magazyny wysokiego składowania • E-commerce 	<p>Powiązana tematyka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • OZE jako rekomendowane źródło energii i ciepła (wiatr, słońce, geotermia, biomasa) • Recykling - technologie odzysku bezemisyjnego (mechaniczne i chemiczne) • Zrównoważona gospodarka wodna • Magazyny energii • Technologie wodorowe • Biomasa / biopaliwa 	<p>Powiązana tematyka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Elektromobilność • Pojazdy autonomiczne • Smart Home • Rozwiązania dla transportu publicznego • Usługi dronowe • Rozwiązania IT/ICT 	<p>Powiązana tematyka:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Software IT/ICT • Automatyzacja i robotyzacja procesów • Sztuczna inteligencja i deep learning • Produkcja komponentów dla sektora lotniczego i kosmicznego • Produkcja komponentów elektronicznych (półprzewodniki, procesory) • Biotechnologia / farmacja

Wnioski z prognozy demograficznej i rynku pracy oraz scenariusze rozwoju

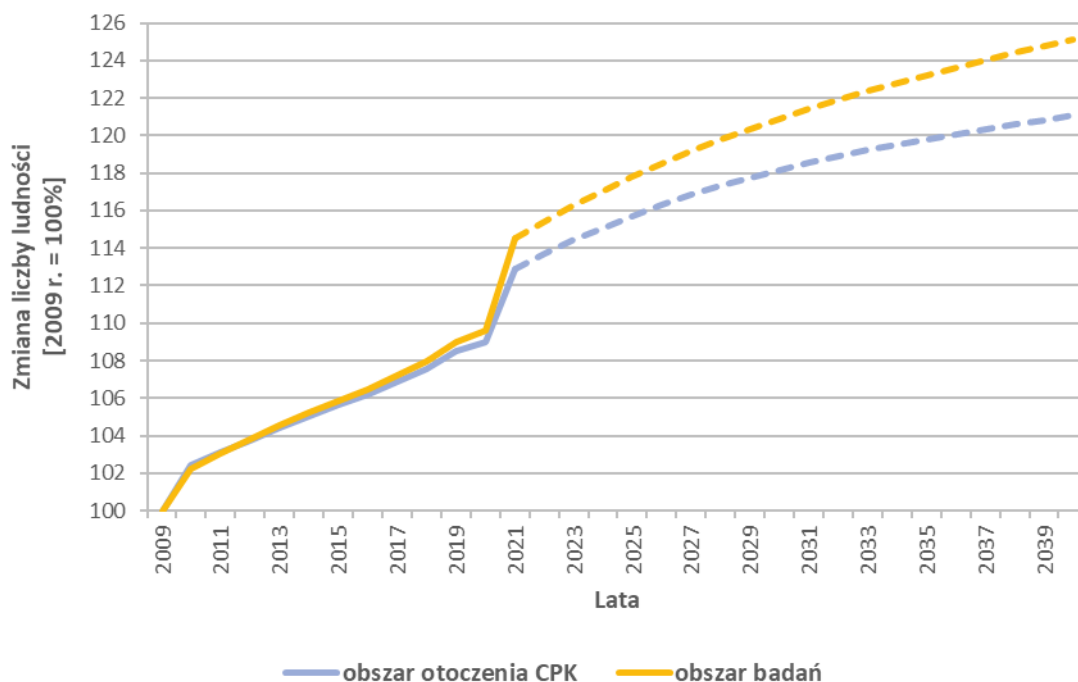
Elementem diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK jest prognoza demograficzna i rynku pracy. Wyniki prognozy w zakresie liczby i struktury ludności zostały przedstawione w trzech przekrojach czasowych, tj. dla lat: 2025, 2030 i 2040, obrazując spodziewane oddziaływanie inwestycji Programu CPK na sytuację w obszarze otoczenia CPK.

Jednym z podstawowych aspektów mających wpływ na przyszłe procesy społeczno-gospodarcze jest sytuacja demograficzna. Wyniki prognozy demograficznej wskazują, że przy zachowaniu obecnych trendów demograficznych, liczba ludności obszaru badań⁶ powinna wzrosnąć z 568,9 tys. osób w 2021 r. do 585,2 tys. osób w 2025 r., 600,5 tys. osób w 2030 r. i 621,6 tys. osób w 2040 r., czyli o 9,3 % względem 2021 r. Przewiduje się, że nieco niższą dynamiką wzrostu liczby ludności charakteryzować się będzie obszar otoczenia CPK, gdzie liczba ludności wzrośnie z 401,8 tys. osób w 2021 r. do 410,7 tys. osób w 2025 r., 419,4 tys. osób w 2030 r. i 429,7 tys. osób w 2040 r. (czyli o 7,2 % względem 2021 r.).

Prognozowany wzrost liczby ludności w obszarze badań będzie stanowił kontynuację korzystnych trendów demograficznych obserwowanych w ostatnich latach. Warto jednak zauważyć znaczące wyhamowanie dynamiki wzrostu liczby mieszkańców w latach 2020-2030 względem procesów obserwowanych w latach 2009-2021 (w tym czasie liczba ludności obszaru badań wzrosła o 14,5 %, a obszaru otoczenia CPK o 12,9 %).

Co istotne, przewidywane stany ludności w 2030 r. powinny być nawet wyższe niż wynika to z *Prognozy ludności gmin na lata 2017-2030* opracowanej przez GUS o 5,8 % w obszarze otoczenia CPK i 6,3 % na całym obszarze objętym analizą, a największe niedoszacowanie stanu liczby ludności powinno wystąpić w gminach: Ożarów Mazowiecki, Nadarzyn, Grodzisk Mazowiecki, Żabia Wola, Łomianki i Stare Babice.

Sytuację ludnościową obszaru badań do 2030 r. należy ocenić jako bardzo korzystną, zwłaszcza w kontekście prognozowanego ogólnego spadku liczby ludności w regionie Polski Centralnej⁷. Jednak perspektywy demograficzne po 2030 r. są mniej optymistyczne i przewidują spadek liczby ludności w woj. mazowieckim.



Rysunek 5. Rzeczywista i prognozowana zmiana liczby ludności w obszarze badań i obszarze otoczenia CPK w latach 2009-2021 i 2022-2040

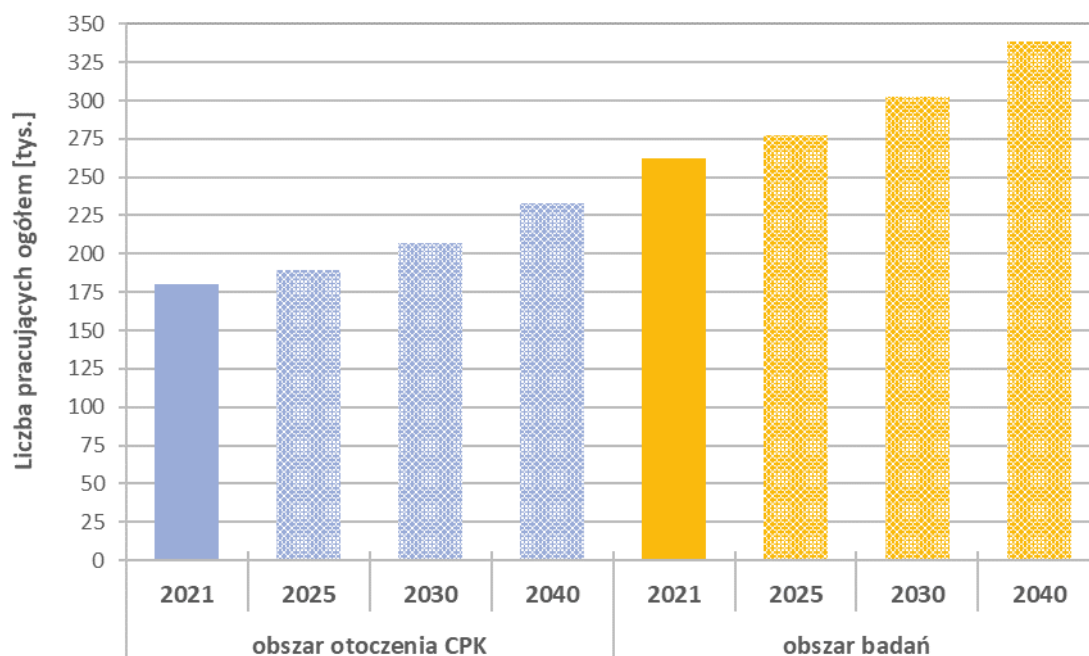
⁶ W skład obszaru badań wchodzi gminy z powiatów grodziskiego, pruszkowskiego, sochaczewskiego, warszawskiego zachodniego i żyrardowskiego w województwie mazowieckim.

⁷ Uchwała nr 107 Rady Ministrów z dnia 14 lipca 2015 r. w sprawie przyjęcia „Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030”.

Rozmieszczenie gmin rozwojowych w aspekcie demograficznym i depopulacyjnym w obszarze badań znajduje potwierdzenie w Strategii Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030, w której dostrzeżono prognozowane wzrosty liczby ludności w podregionie warszawskim zachodnim.

Wyniki prognozy rynku pracy wskazują, że, przy zachowaniu obecnych trendów demograficznych oraz trendów w zakresie zmian liczby podmiotów gospodarczych, liczba pracujących w gminach obszaru badań powinna wzrosnąć z 262,3 tys. osób w 2021 r. do 277,0 tys. osób w 2025 r., 302,9 tys. osób w 2030 r. oraz do 338,5 tys. osób w 2040 r., czyli o 29,0 % względem 2021 r.

Przewiduje się, że wyższą dynamiką wzrostu liczby pracujących cechować się będzie obszar otoczenia CPK, gdzie liczba pracujących wzrośnie do 189,7 tys. osób w 2025 r., 207,3 tys. osób w 2030 r. i 232,7 tys. osób w 2040 r. (czyli o 29,3 % względem 2021 r.). Prognozowany wzrost liczby pracujących w obszarze badań będzie stanowił kontynuację korzystnych trendów demograficznych i poprawiającej się sytuacji gospodarczej obszaru, które są obserwowane w ostatnich latach.



Rysunek 6. Rzeczywista i prognozowana zmiana liczby pracujących ogółem w obszarze badań w 2021, 2025, 2030 i 2040 r.

Przewiduje się, że w perspektywie do 2030 r. zmiany na rynku pracy w obszarze badań będą silnie zróżnicowane przestrzennie, co ma ścisły związek z prognozowaną sytuacją demograficzną gmin, a zwłaszcza zmianą liczby osób w wieku produkcyjnym.

Z przeprowadzonej prognozy wynika, że dysproporcje między gminami o wysokim poziomie aktywności ekonomicznej a gminami typowo rolniczymi o niskim zatrudnieniu w sektorze pozarolniczym jeszcze się pogłębią.

Dla obszaru badań wyróżniono trzy scenariusze:

- I. Zakładający sytuację, w której inwestycja ta nie byłaby realizowana (wariant 0).
- II. Zakładający powstanie CPK, a zatem realizację inwestycji oraz rozwój zaplecza usługowo-mieszkaniowego dla CPK w oparciu o istniejące ośrodki ponadlokalne, czyli miasta najbliższe położone planowanego portu lotniczego (Błonie, Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Sochaczew) (wariant II.A) lub wykreowanie nowych

ośrodków ponadlokalnych w najbliższym sąsiedztwie planowanego portu lotniczego, które mogłyby się stać zapleczem mieszkaniowo-usługowym dla CPK (Jaktorów, Teresin, Wiskitki) (wariant II.B).

- III. Zakładający zrealizowanie części inwestycji, tak by zapewnić możliwość uruchomienia portu lotniczego i dokończenie zaplanowanych działań już w trakcie funkcjonowania CPK (wariant III.A) lub zrealizowanie całości inwestycji w dłuższym horyzoncie czasowym (wariant III.B).

Głównym celem opracowania jest wskazanie możliwości rozwojowych obszaru badań na najbliższe lata, uwzględniając przy tym modyfikację przewidywanych trendów społeczno-ekonomicznych w związku z realizacją projektu CPK.

Przy tak przyjętych założeniach, opracowanie stanowi punkt wyjścia dla działań i decyzji planistycznych, które będą podejmowane w trakcie realizacji inwestycji. Jednocześnie zaprezentowanych w diagnozie scenariuszy i wariantów rozwoju nie należy traktować jako ostatecznych.

Opracowanie stanowi osobny dokument, przygotowany dla potrzeb opracowania SR CPK.

Podsumowanie scenariuszy rozwoju

Realizacja inwestycji CPK w kontekście przygotowania obszaru otoczenia CPK i wykorzystania szans wiąże się z dwoma podstawowymi wyzwaniami w kontekście zmian demograficznych i rynku pracy:

- Zapewnienie zasobów pracy do budowy portu lotniczego oraz realizacji inwestycji kolejowych i drogowych, a następnie obsługi portu i towarzyszącego mu zaplecza.
- Stworzenie zaplecza mieszkaniowo-usługowego dla pracowników początkowo zatrudnionych do budowy portu lotniczego i ogniskujących się w jego otoczeniu inwestycji liniowych, a następnie do obsługi portu i towarzyszącego mu zaplecza.

Analizując skutki przestrzenne i społeczno-ekonomiczne obu rozwiązań w scenariuszu II, należy wskazać na potencjalny:

- 1) wzrost zaludnienia obszaru otoczenia CPK o ok. 30 tys. osób (przy założeniu, że część osób zatrudnionych przy budowie CPK, a po powstaniu portu lotniczego – przy jego obsłudze, dojeżdżałaby spoza obszaru otoczenia CPK), w szczególności:
 - a) w miastach Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Błonie i Sochaczew, a w mniejszym stopniu w strefach podmiejskich tych miast,
 - b) w gminach Jaktorów, Teresin i Wiskitki, w mniejszym stopniu w obecnych ośrodkach ponadlokalnych i ich strefach podmiejskich;
- 2) wzrost liczby miejsc pracy o ok. 40-45 tys. osób, w tym w szczególności na terenie Airport City (gmina Baranów), a w mniejszym stopniu w ośrodkach zaplecza mieszkaniowo-usługowego dla CPK;
- 3) rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej powstającej w ramach Programu CPK;
- 4) zwiększenie potencjału endogenicznego obszaru otoczenia CPK;
- 5) znaczące zwiększenie dojazdów do pracy w obrębie obszaru otoczenia CPK oraz zwiększenie siły powiązań funkcjonalnych z otoczeniem zewnętrznym (w szczególności Warszawą i Łodzią);
- 6) wykształcenie się struktury węzłowej, której centrum stanowiłby CPK.

5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne

Wizja obszaru otoczenia CPK do roku 2044

Kompleksowa przebudowa powiązań transportowych w obszarze otoczenia CPK przyspieszy i zintensyfikuje trwający od wielu lat proces przemiany struktury gospodarczej tego obszaru z rolniczego na przemysłowo-usługowy.

W obszarze otoczenia CPK dynamicznie rozwinie się działalność przedsiębiorców wykorzystujących unikatowe w skali kraju możliwości transportu towarów, ich przetwarzania, a także skomunikowania. Nowe przedsięwzięcia stworzą warunki do wzmacniania sieci powiązań komunikacyjnych, ale również instytucjonalnych i organizacyjnych, co wpłynie na rozwój innowacji.

Powstanie tu jeden z wiodących hubów transportowych Europy, w którym skoncentruje się wymiana o charakterze strategicznym – danych, kapitału oraz wiedzy. Rozwój działalności gospodarczej będzie miał coraz większe oddziaływanie na gospodarkę krajową, jednocześnie znacznie wzmacniając pozycję lokalnego rynku.

Rozwój przestrzenny obszaru otoczenia CPK zostanie zintegrowany z rozwojem gospodarczym i społecznym. Struktury osadnicze funkcjonować będą w sposób zrównoważony, mając na względzie zachowanie wysokich walorów przestrzeni.

Transport publiczny stanowić będzie istotny czynnik rozwoju, który zapewni zrównoważoną mobilność i dostępność miejsc pracy, nauki i usług. Strefy gospodarcze zagwarantują bardzo dobrą dostępność transportową, nie obciążając komunikacji wewnątrzregionalnej.

W obszarze otoczenia CPK ukształtuje się spójna sieć powiązań atrakcji kulturalno-rekreacyjnych, na bazie powiązań przyrodniczych o wysokich walorach środowiskowych. Środowisko przyrodnicze obszaru otoczenia CPK cechować będzie bioróżnorodność oraz odporność na zmiany klimatyczne.

Regionalne dziedzictwo kulturowe będzie podnosiło nie tylko walory turystyczne regionu, lecz stanowić będzie o tożsamości lokalnej, rozwijanej w wyniku pojawiania się nowych zjawisk i czynników w konsekwencji budowy CPK.

Rozwój obszaru otoczenia CPK oparty będzie o zintegrowane planowanie przestrzeni, zapewniające zrównoważony rozwój i koncentrację przestrzenną nowych obszarów zabudowy, a poprzez to – poszanowanie zasobów środowiska oraz ochronę terenów otwartych, w tym możliwość kontynuacji działalności rolniczej.

Na obszarach inwestycyjnych projektowane będą zamierzenia mające najwyższy potencjał gospodarczy i technologiczny, uwzględniające ich powiązania z otoczeniem oraz wymogi urbanistyki i architektury, które wynikają ze zmian klimatycznych i aktualnych wymagań wobec miejsc pracy i życia.

Zwarta zabudowa, skoncentrowana wokół węzłów transportowych, pozwoli na oparcie mobilności na obszarze o środki transportu inne niż samochód, w szczególności zapewniając doskonałą obsługę kolejową w skali obszaru, aglomeracji warszawskiej i kraju.

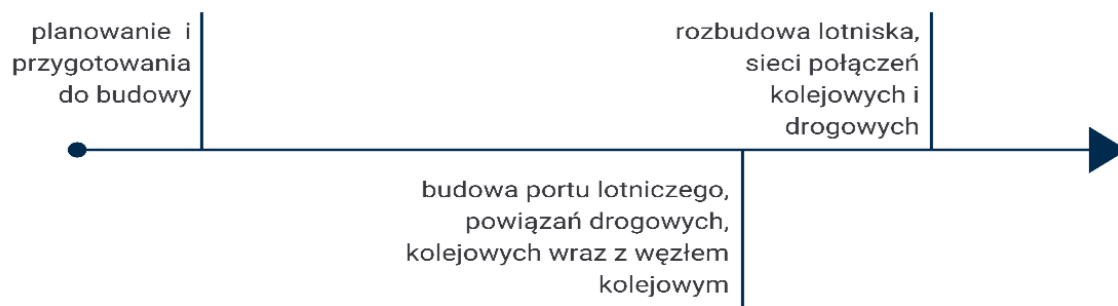
Nowe kierunki rozwoju obszaru otoczenia CPK sprzyjać będą integracji obszarów pomiędzy Warszawą i Łodzią w kierunku powstania funkcjonalnego duopolis – kształtującego się układu metropolitalnego o znaczeniu europejskim. Kluczowym elementem infrastrukturalnym duopolis stanie się KDP, natomiast kluczowym elementem gospodarczym – tworzenie struktur współpracy między podmiotami gospodarczymi, publicznymi i naukowymi z obu miast.

Budowa, funkcjonowanie i rozwój CPK spowodują, że obszar otoczenia CPK stanie się najbardziej atrakcyjnym miejscem rozwoju gospodarczego, przekształceń przestrzennych oraz miejscem przyciągającym nowych mieszkańców. Skala inwestycji CPK przyczyni się do zwiększenia dynamiki przekształceń rozwojowych.

Region, który obecnie rozwija się w głównej mierze jako część obszaru metropolitalnego Warszawy, otrzyma dodatkowy impuls rozwojowy sprawiający, że stanie się on jednym z najbardziej atrakcyjnych i unikalnych miejsc rozwoju w skali Unii Europejskiej. CPK wzmocni również metropolitalne funkcje Warszawy i jej obszaru funkcjonalnego.

Horyzont czasowy SR CPK

Opracowana SR CPK przyjmuje horyzont czasowy do zakończenia pierwszego etapu realizacji inwestycji lotniskowej tj. uruchomienia komercyjnego pasażerskiego ruchu lotniczego, z perspektywą do roku 2044. Perspektywa została wyznaczona jako czas do rozpoczęcia rozbudowy lotniska o trzecią drogę startową. Zidentyfikowane cele strategiczne oraz przedsięwzięcia priorytetowe odnoszą się do kluczowych etapów realizacji Programu CPK.



PROCESY W OBSZARZE OTOCZENIA CPK			
Zainicjowanie zinstytucjonalizowanej współpracy z samorządami obszaru otoczenia CPK. Negocjacje i powołanie Porozumienia Terytorialnego. Przygotowanie dokumentu implementacyjnego SR CPK. Rozpoczęcie przygotowań do realizacji Przedsięwzięć Priorytetowych i Inicjatyw Strategicznych	Wystąpienie znaczących uciążliwości związanych z budową i kompensowanie tych uciążliwości dla obszaru otoczenia CPK m.in. poprzez realizację Przedsięwzięć Priorytetowych i Inicjatyw Strategicznych. Konstytuowanie systemu współpracy.	Początki działania impulsu rozwojowego, pierwsze znaczące korzyści dla samorządów. Doskonalenie funkcjonowania systemu współpracy i realizacji działań strategicznych	Kontynuacja działań w ramach nowych dokumentów strategicznych

Za **kluczowe kamienie milowe** planowania i powstawania węzła CPK dla procesu wdrażania działań w obszarze otoczenia CPK przyjmuje się:

- proces planowania i przygotowania do budowy,
- proces budowy infrastruktury portu komunikacyjnego, połączeń kolejowych wraz z węzłem kolejowym oraz powiązań drogowych,
- etap funkcjonowania i rozbudowy lotniska oraz etap rozbudowy sieci połączeń kolejowych i drogowych – do roku 2044.

Jednocześnie zbliżanie się do otwarcia trzeciej drogi startowej i ukończenie spójnej sieci transportowej (kolejowej i autostradowej) w obszarze otoczenia będzie wymagało nakreślenia kolejnej długofalowej strategii dla tego obszaru funkcjonalnego.

Cele SR CPK

W wyniku diagnozy, której wyniki przedstawiono w rozdziale 4, w tym analizy szans i zagrożeń, przed którymi stoi region w związku z realizacją Programu CPK, sformułowano następujące cele strategiczne SR CPK:

1. **Cel gospodarczy: Rozwój gospodarczy - wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw** w związku z rozwijaniem na obszarze otoczenia CPK działań, które przesądzą o decyzjach w zakresie podejmowania i korzystnego prowadzenia działalności gospodarczej i inwestycyjnej. Będzie to możliwe dzięki wdrożeniu działań skutkujących zaistnieniem szeregu przewag rynkowych tj. poprzez poprawę: infrastruktury telekomunikacyjnej, cyfrowej, energetycznej, usług administracji lokalnej i środowiska obsługi inwestorów, a także zasobów na rynku pracy dla rozwoju dotychczasowych i nowych przedsiębiorców z branży TSL i innych innowacyjnych branż, odnoszących korzyści z sąsiedztwa wygodnej sieci transportowej w dynamicznie rozwijającym się regionie.

Trwały rozwój gospodarczy obszaru otoczenia CPK w oparciu o potencjał transportowy, wytworzony przez realizację Programu CPK, zostanie dodatkowo wzmocniony o potencjał kolejnych czynników wspierających przedsiębiorców, które będą wynikały z tych pierwotnych. Wpłyną na poprawę pozycji rynkowej przedsiębiorców prowadzących działalność na obszarze otoczenia CPK i w efekcie stworzone zostanie środowisko sprzyjające decyzjom inwestycyjnym, przedsiębiorczości oraz wzrostowi innowacyjności.

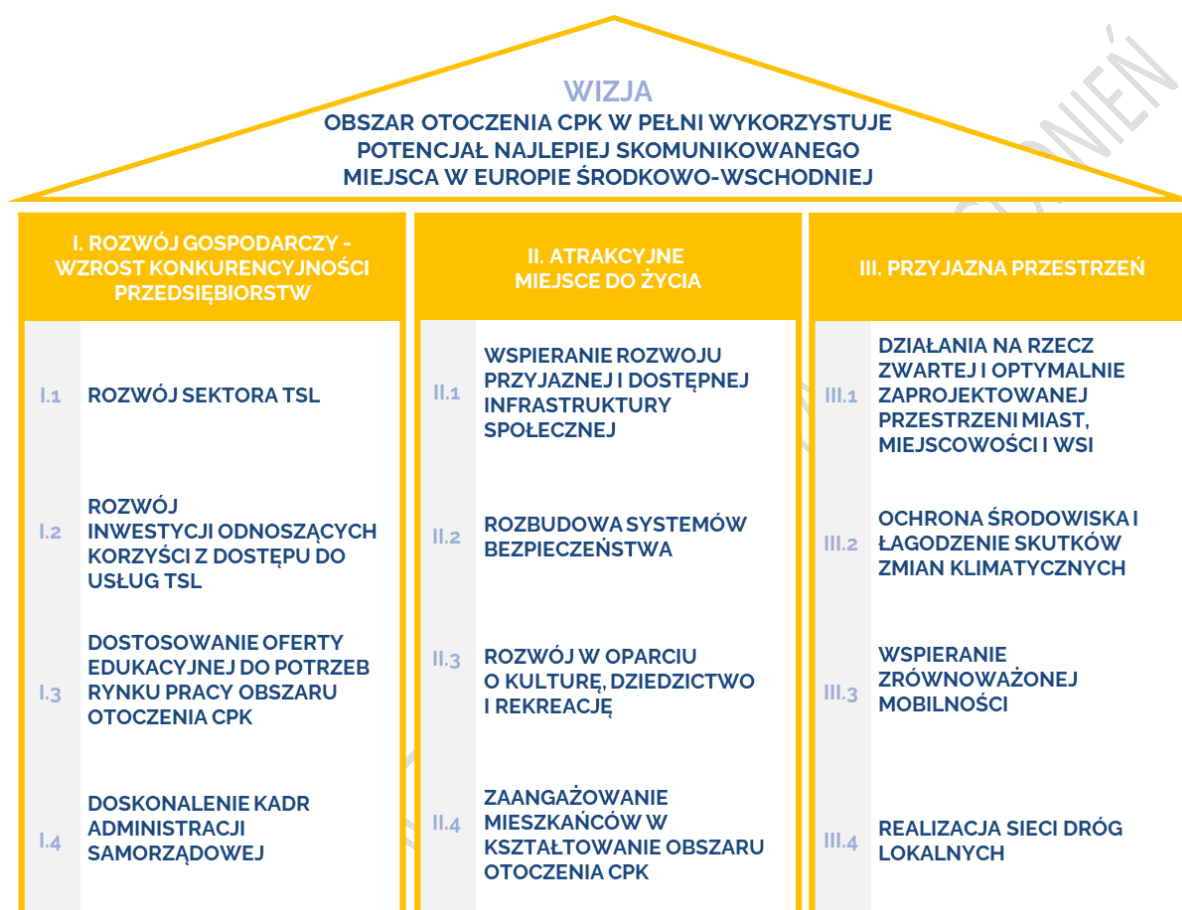
2. **Cel społeczny: Atrakcyjne miejsce do życia** – zaspokajanie społecznych potrzeb mieszkańców w najwyższych standardach usług publicznych, w zakresie dostępu do placówek ochrony zdrowia, opieki, edukacji oraz bezpieczeństwa i wykorzystania czasu wolnego. Będzie to możliwe poprzez inwestowanie w usługi publiczne (bezpieczeństwo, ochronę zdrowia, opiekę żłobkową, edukację, wsparcie aktywności społecznej mieszkańców) oraz wspierania działań mających na celu rozwój kulturalny, ochronę lokalnego dziedzictwa kulturowego oraz rekreacji.

Działania mitygacyjne i rozwojowe ukierunkowane lokalnie, wdrożone z odpowiednim wyprzedzeniem w stosunku do harmonogramu realizacji głównych inwestycji w zakresie węzła CPK, pozwolą na stworzenie komfortowych warunków do życia dla obecnych i przyszłych mieszkańców obszaru otoczenia CPK.

3. **Cel przestrzenny: Przyjazna przestrzeń** – efektywne i wysokiej jakości zagospodarowanie przestrzeni, które zapewni korzystanie z niej w sposób wygodny dla jej użytkowników, z poszanowaniem interesów różnych stron. Zostanie to osiągnięte dzięki wdrożeniu zasad zrównoważonej planistyki przestrzennej oraz sprawnie funkcjonującej komunikacji publicznej wspartej budową lokalnych zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz realizacją niezbędnych lokalnych połączeń drogowych, a ponadto działań mających na celu ochronę środowiska i łagodzenie zmian klimatu. Harmonijne pogodzenie interesów społecznych, urbanistycznych,

środowiskowych i gospodarczych w przestrzeni, która podlega silnym przemianom wymaga przemyślanego i zrównoważonego podejścia.

Racjonalnie zaplanowane i dobrze skomunikowane struktury osadnicze oraz przedsięwzięcia gospodarcze będą funkcjonować w środowisku naturalnym wymagającym intensywnej troski i zabiegów. Przyjazny charakter zagospodarowanej przestrzeni znajdzie odzwierciedlenie w komforcie mieszkania i prowadzenia działalności gospodarczej oraz w pogodzeniu tego z potrzebą minimalizacji wpływu na środowisko.



Kierunki działania w ramach celu gospodarczego



I. ROZWÓJ GOSPODARCZY - WZROST KONKURENCYJNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW



I.1 ROZWÓJ SEKTORA TSL

Zapewnienie odpowiedniej infrastruktury transportowej powoduje, że usługi TSL stają się naturalnym kierunkiem rozwoju otoczenia węzła komunikacyjnego. Dla rozwoju branży TSL, funkcjonującej już w obszarze otoczenia CPK, niezbędna jest budowa fizycznej infrastruktury. Branża TSL będzie rozwijać się w oparciu o efektywną ofertę uzbrojonych terenów inwestycyjnych, powstającą we współpracy strony rządowej i samorządowej, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia.

Rozwój sektora TSL będzie bazą do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej dla innych branż. Działania w tym obszarze przyczynią się do zwiększania konkurencyjności innych sektorów gospodarki kraju poprzez efektywniejszą obsługę logistyczną przedsiębiorstw.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- zaplanowanie terenów inwestycyjnych pod lokalizację centrów logistycznych na potrzeby sektorów gospodarki, które skorzystają z powstającej infrastruktury CPK,
- stworzenie warunków do powstania infrastruktury intermodalnej zintegrowanej z systemem zarządzania i obsługi towarów,
- stworzenie warunków dla zaplecza magazynowego i logistycznego na etapie budowy infrastruktury CPK,
- zagospodarowanie terenów inwestycyjnych pod lokalizację centrów logistycznych na potrzeby sektorów gospodarki, które skorzystają z powstającej infrastruktury CPK.



I.2 ROZWÓJ INWESTYCJI ODNOSZĄCYCH KORZYŚCI Z DOSTĘPU DO USŁUG TSL

Cechą rozwoju obszaru otoczenia CPK będzie dywersyfikacja branż, tak by wykorzystać potencjał gospodarczy regionu, stworzyć wysokiej jakości miejsca pracy oraz maksymalizować korzyści dla mieszkańców, przedsiębiorców i samorządów.

Kluczowym elementem rozwoju gospodarczego regionu jest lokalizacja w najlepiej dostępnym transportowo regionie w Polsce i Europie Środkowej oraz dostęp do rozwiniętej sieci usług sektora TSL. Wykorzystanie tej przewagi pozwoli na realizację celu, jakim jest stworzenie warunków i atrakcyjnej oferty dla rozwoju podmiotów gospodarczych z wysokorozwiniętych sektorów gospodarki. Można je wpisać w kontekst koncepcji Przemysłu 4.0, którego założeniem jest transformacja biznesu przez wprowadzenie nowych technologii i procesów.

Rozwój regionu nastąpi również poprzez zapewnienie dostępu do nowoczesnej infrastruktury IT, źródeł zielonej energii oraz do oferty edukacyjnej odpowiadającej bieżącym potrzebom rynku pracy.

CPK jako multimodalny hub transportowy oraz rozwój przemysłu w regionie przyczyni się do znacznego rozwoju lokalnego sektora usług. Dotyczy to zarówno etapu samej budowy, jak i późniejszej fazy operacyjnej. Stworzenie odpowiedniej oferty dla rozwoju sektora usług powinno być komplementarnym zadaniem obok zapewnienia warunków dla rozwoju przemysłu.

W procesie lokowania inwestycji jednym z kluczowych aspektów branych pod uwagę przez inwestorów jest jakość i ukształtowanie infrastruktury rozumianej jako dostęp do odpowiednich gruntów, ich skomunikowanie, rozwinięty transport i logistyka, łączność i technologie informacyjno-telekomunikacyjne (ICT) oraz dostęp do odnawialnych źródeł energii. Dostęp do zielonej energii staje się coraz częściej jednym z elementów przewagi konkurencyjnej regionów.

Inwestycje realizowane w Polsce dotyczą wszystkich sektorów gospodarki. Czynniki decydujące o lokowaniu ich w konkretnym regionie częściej związane są z dostępnością odpowiednio dużego terenu i jego uzbrojeniem niż konkretnym sektorem gospodarki.

Podobnie oczekiwania inwestorów (zarówno polskich, jak i zagranicznych) względem infrastruktury – im wyższe są planowane nakłady inwestycyjne, tym większe potrzeby m.in. energetyczne, większe zapotrzebowanie na usługi TSL – branża, jaką reprezentują nie odgrywa decydującej roli.

Zapewnienie konkurencyjnej oferty usług TSL stanowi impuls rozwojowy dla większości sektorów gospodarki, z którym może wiązać się zwiększona obecność inwestorów, co będzie również oddziaływało na rozwój poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego obszaru otoczenia CPK. Biorąc pod uwagę rozwój tej branży i wynikające z tego korzyści kluczowy jest zrównoważony podział korzyści i obciążeń pomiędzy samorządem a CPK.

Nowoczesna infrastruktura telekomunikacyjna jest niezbędna dla zwiększenia konkurencyjności gospodarki, rozwoju miast i obszarów wiejskich, dostępu do zasobów wiedzy oraz zarządzania procesami wytwórczymi w gospodarce. Co więcej pozwala ona na wyrównywanie szans, wyeliminowanie wykluczenia społecznego oraz poprawę jakości życia poprzez wykorzystanie możliwości, jakie dają nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne.

Celem jest zapewnienie dostępu do nowoczesnej infrastruktury telekomunikacyjnej na terenie całego obszaru otoczenia CPK oraz likwidacja tzw. białych plam w dostępie do Internetu.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- utworzenie zintegrowanej regionalnej oferty terenów inwestycyjnych,
- zapewnienie przedsiębiorcom dostępu do zielonej energii,
- budowanie marki obszaru jako obszaru ukierunkowanego na innowacje,
- stworzenie warunków w ramach prowadzonych działań inwestycyjnych (rozbudowa sieci kolejowej i drogowej) do rozszerzenia zasięgu sieci światłowodowej w obszarze otoczenia CPK,
- zapewnienie dostępu do szybkiego i niezawodnego Internetu we wszystkich miejscowościach obszaru otoczenia CPK oraz we wszystkich strefach, w których planowane są inwestycje towarzyszące CPK (centra logistyczne, Airport City itp.),
- monitoring oczekiwań inwestorów polskich i zagranicznych,
- dostosowanie terenów inwestycyjnych,
- doradztwo biznesowe dla przedsiębiorców działających w obszarze otoczenia CPK,

- zapewnienie oferty wsparcia dla lokalnego sektora małych i średnich przedsiębiorstwa (szczególnie w zakresie usług),
- zaplanowanie i zagospodarowanie terenów inwestycyjnych pod lokalizację przedsięwzięć na potrzeby sektorów gospodarki, które skorzystają z powstającej infrastruktury CPK.



I.3

OFERTA EDUKACYJNA ODPOWIADAJĄCA POTRZEBOM RYNKU PRACY OBSZARU OTOCZENIA CPK

Celem SR CPK w tym obszarze jest zapewnienie systemu gwarantującego dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb zmieniającego się rynku pracy. Aby osiągnąć ten cel, niezbędne będzie wzmocnienie działań w zakresie kształcenia ustawicznego oraz szkolnictwa branżowego i technicznego.

W tym celu niezbędna będzie współpraca pomiędzy pracodawcami a szkołami branżowymi oraz włączenie do tej współpracy powiatowych urzędów pracy. Ich zadaniem będzie przede wszystkim aktywne współdziałanie z pracodawcami i szkołami w zakresie doszkalania i przeszkalania osób poszukujących pracy bądź chętnych do przekwalifikowania się lub podnoszenia swoich kwalifikacji.

Konieczne jest również wsparcie bazy istniejących szkół, ale przede wszystkim zintegrowanie ich działań oraz priorytetyzacja kierunków przydatnych rozwijającemu się rynkowi pracy w obszarze otoczenia CPK.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- identyfikacja istniejącego stanu oraz potrzeb rynku pracy na obszarze otoczenia CPK w odniesieniu do rozwoju generowanego w wyniku dynamicznie zmieniającego się otoczenia gospodarczego,
- poprawa jakości programów kształcenia, wyposażenia oraz dostępności kadry nauczycielskiej w szkołach na poziomie technicznym, branżowym oraz ustawicznym w obszarze otoczenia CPK.



I.4

DOSKONALENIE KADR ADMINISTRACJI SAMORZĄDOWEJ

Przewidywany dynamiczny rozwój obszaru otoczenia CPK wiąże się z koniecznością możliwie najlepszego przygotowania administracji samorządowej do wykonywania swoich zadań. Będzie to możliwe dzięki działaniom szkoleniowym, mającym podnieść poziom kwalifikacji pracowników, jak również działaniom sieciującym, pozwalającym na wymianę wiedzy i doświadczeń.

Kluczowe jest również zapewnienie sprawnej infrastruktury teleinformatycznej oraz nowoczesnego wyposażenia wraz z użytecznymi systemami informatycznymi, umożliwiającymi utrzymywanie w pełnym stopniu e-usług publicznych. Ich sprawne wdrożenie możliwe będzie dzięki rozwojowi kompetencji cyfrowych pracowników administracji samorządowej.

Na etapie przygotowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- poszerzenie wiedzy i kompetencji pracowników administracji samorządowej poprzez organizację szkoleń, warsztatów i konferencji tematycznych,
- poszerzenie wiedzy o funkcjonowaniu regionów lotniskowych poprzez organizację krajowych i zagranicznych wizyt studyjnych na potrzeby wzmocnienia działań prorozwojowych regionu,
- organizacja systemu wymiany doświadczeń i przepływu informacji pomiędzy administracją samorządową na terenie obszaru otoczenia CPK,
- zapewnienie dostępu pracownikom administracji samorządowej do odpowiednich narzędzi i sprzętu usprawniających obsługę mieszkańców i przedsiębiorców,
- modernizacja i remonty infrastruktury służącej do obsługi mieszkańców i przedsiębiorców,
- rozwój elektronicznych usług administracji samorządowej,
- podnoszenie potencjału administracji samorządowej w zakresie działań rozwojowych.

PROJEKT PRZEZNACZONY DO KONSULTACJI I UZGODNIENIA

Kierunki działania w ramach celu społecznego



II.

ATRAKCYJNE MIEJSCE DO ŻYCIA



II.1 PRZYJAZNA I DOSTĘPNA INFRASTRUKTURA SPOŁECZNA

Planowane inwestycje w obszarze otoczenia CPK wiążą się ze znaczącym wzrostem liczby miejsc pracy i zapotrzebowaniem na pracowników. Celem jest zatem stworzenie atrakcyjnych warunków do osiedlania się w obszarze otoczenia CPK oraz zapewnienie wysokiego standardu usług publicznych na potrzeby dotychczasowych i nowych mieszkańców.

Zapewnienie odpowiedniej opieki zdrowotnej i edukacji stanowi kluczowe wyzwanie w związku z planowanymi inwestycjami infrastrukturalnymi. Ma ono duże znaczenie w szczególności w kontekście przewidywanego zwiększonego zapotrzebowania na świadczenie tych usług w związku z osiedlaniem się pracowników wraz z rodzinami w obszarze otoczenia CPK.

Dostępność opieki żłobkowej i edukacji przedszkolnej jest również istotna dla aktywizacji zawodowej osób już mieszkających w obszarze otoczenia CPK.

Na etapie tworzenia warunków do osiedlania się nowych mieszkańców w obszarze otoczenia CPK do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- poprawa bazy lokalowej i wyposażenia placówek edukacyjnych,
- poprawa dostępności podstawowej opieki zdrowotnej.

Na etapie funkcjonowania CPK do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- zwiększenie dostępności opieki żłobkowej i edukacji przedszkolnej w obszarze otoczenia CPK,
- poprawa jakości nauczania i zajęć pozalekcyjnych w placówkach edukacyjnych w obszarze otoczenia CPK,
- dostosowanie placówek szkolnych do zwiększającej się skokowo liczby osób z innych krajów i kręgów kulturowych (w tym dzieci w wieku szkolnym) w obszarze otoczenia CPK,
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.



II.2 ROZBUDOWA SYSTEMÓW BEZPIECZEŃSTWA

Wzrost liczby mieszkańców, przepływu osób i towarów wymaga rozwoju i wzmocnienia systemów bezpieczeństwa publicznego. Zwiększona liczba pojazdów, które poruszają się po drogach obszaru otoczenia CPK, ludzi pracujących przy budowie CPK i Inwestycji Towarzyszących, a potem pracujących i zamieszkujących w jego bezpośrednim otoczeniu po uruchomieniu CPK,

wiąże się z potrzebą posiadania sprawnie działających służb publicznych i wzmocnienia ich (instytucjonalnego i sprzętowego), aby sprostały tym wyzwaniom.

Analiza potencjału instytucjonalnego obszaru otoczenia CPK w tym zakresie wskazuje, że wymagane jest istotne wsparcie służb m.in. w zakresie wyposażenia i szkoleń. Celem jest stworzenie sprawnego systemu bezpieczeństwa w obszarze otoczenia CPK w trakcie realizacji inwestycji infrastrukturalnych (w czasie budowy) oraz w trakcie ich eksploatacji.

Podział na fazy budowy i funkcjonowania CPK i jego otoczenia wynika ze specyficznych potrzeb w zakresie bezpieczeństwa obu tych faz, co wiąże się z koniecznością zastosowania rozwiązań właściwych dla danej fazy. Niezbędne jest rozpoczęcie pierwszych działań już na etapie prac przygotowawczych do budowy lotniska i węzła kolejowego.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- systemowe wsparcie (w tym doposażenie i rozbudowa bazy lokalowej) jednostek Policji oraz straży gminnych w obszarze otoczenia CPK,
- wdrożenie systemowych działań w zakresie wzmocnienia możliwości służb i instytucji związanych z ochroną zdrowia, w tym m.in. szpitali powiatowych i Lotniczego Pogotowia Ratunkowego na obszarze otoczenia CPK (np. rozbudowa szpitalnych oddziałów ratunkowych, zakup ambulansów, zakup specjalistycznego sprzętu diagnostycznego do szpitali),
- systemowe wsparcie dla jednostek krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego w obszarze otoczenia CPK (w tym wsparcie jednostek ochotniczej, państwowej i zakładowej straży pożarnej),
- wsparcie jednostek samorządu terytorialnego w doposażeniu magazynów obrony cywilnej w odpowiedni sprzęt wynikający z analizy ryzyk.



II.3

ROZWÓJ W OPARCIU O KULTURĘ, DZIEDZICTWO I REKREACJĘ

Obszar otoczenia CPK obfituje w obiekty o wyjątkowym charakterze, ważne dla historii i kultury Polski, jak np. dwór w Żelazowej Woli – miejsce urodzin Fryderyka Chopina, czy obiekty dziedzictwa przemysłowego w Żyrardowie.

Wzrost rozpoznawalności obszaru otoczenia CPK w kraju i za granicą może stanowić czynnik zwiększający atrakcyjność osiedlania się nowych mieszkańców na obszarze otoczenia CPK. Rozwój sektora turystycznego i infrastruktury tzw. czasu wolnego nastąpi w oparciu o istniejące, miejscowe potencjały, stworzenie powiązań oraz wykorzystanie nowych możliwości, co daje szansę na przygotowanie unikatowej oferty turystycznej.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- wyznaczenie zintegrowanej sieci szlaków pieszych i rowerowych w obszarze otoczenia CPK,
- promocja turystyki krótkoterminowej wraz z upowszechnianiem udogodnień do jej praktykowania,
- ochrona materialnego i niematerialnego dziedzictwa kulturowego obszaru otoczenia CPK – wsparcie na rzecz rewaloryzacji, ochrony, zagospodarowania i utrzymania obiektów zabytkowych w sąsiedztwie CPK i włączanie ich w sieć lokalnych powiązań funkcjonalnych i turystycznych,

- rozwój oferty turystycznej, kulturowej i rekreacyjnej,
- upowszechnianie wiedzy o lokalnej kulturze, środowisku, wydarzeniach i postaciach związanych z zachodnim Mazowszem, w szczególności z obszarem otoczenia CPK i terenami sąsiadującymi, które polegać ma na wspieraniu badań naukowych, działań popularyzatorskich, inicjatyw społecznych i aktywności domów kultury, bibliotek, muzeów i innych ośrodków zajmujących się gromadzeniem i popularyzowaniem wiedzy o wydarzeniach historycznych i lokalnym dziedzictwie kulturowym oraz badań historycznych i etnograficznych.



II.4

ZAANGAŻOWANIE MIESZKAŃCÓW W KSZTAŁTOWANIE OBSZARU OTOCZENIA CPK

Proces planowania i wdrażania zmian na obszarze otoczenia CPK ma charakter wieloletni, wieloetapowy i wymagający wielu konsultacji dla zachowania odpowiedniej komunikacji i współdziałania z mieszkańcami.

Celem strategicznym jest zagwarantowanie nowoczesnego systemu zarządzania obszarem, czego podstawą będzie skuteczne informowanie mieszkańców oraz włączenie lokalnych samorządów we współdecydowanie o prowadzonych działaniach na obszarze otoczenia CPK, co doprowadzi do powstania partnerskiego modelu zarządzania.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- wdrożenie działań związanych z systematyczną diagnozą społeczno-gospodarczą obszaru otoczenia CPK m. in. w zakresie problemów społecznych (bezrobocie, uzależnienia, demografia, stan bezpieczeństwa, dostęp do usług zdrowotnych i edukacyjnych itp.) oraz monitoring programów wsparcia dla mieszkańców, które realizowane są przez instytucje publiczne i samorządowe,
- wdrożenie programu ukierunkowanego na wsparcie osób starszych, z niepełnosprawnościami i innych mieszkańców dotkniętych niekorzystnymi skutkami gwałtownych przemian obszaru otoczenia CPK,
- angażowanie mieszkańców, samorządów, organizacji społecznych i innych interesariuszy w informowanie, konsultowanie i współdecydowanie o podejmowanych inicjatywach rozwojowych, postępie prac, usługach publicznych.

Kierunki działania w ramach celu przestrzennego



III. PRZYJAZNA PRZESTRZEŃ



III.1 ZWARTA I OPTYMALNIE ZAPROJEKTOWANA PRZESTRZEŃ MIAST, MIEJSCOWOŚCI I WSI

Celem działań realizowanych w ramach SR CPK jest powstanie przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania.

Przestrzeń obszaru otoczenia CPK powinny charakteryzować takie cechy, jak: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (w tym na zmiany klimatyczne i gwałtowne zjawiska atmosferyczne). Z perspektywy infrastrukturalnej obszar otoczenia CPK cechować ma dobre skomunikowanie oraz wysoka mobilność.

Zrównoważony rozwój przestrzenny obszaru otoczenia CPK uwzględni również jego rolniczy charakter, prowadząc do zabezpieczenia możliwości prowadzenia efektywnej gospodarki rolnej na terenach nieobjętych ingerencją.

Na etapie przygotowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- wdrażanie zmian struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia CPK wynikających z przygotowanego modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej SR CPK,
- budowa w sąsiedztwie terminala pasażerskiego CPK Airport City – innowacyjnego zespołu zabudowy łączącego funkcje komercyjne oraz publiczne,
- integracja planowania przestrzennego miejscowości w otoczeniu CPK w celu podnoszenia jakości przestrzeni zabudowanej, opracowane w sposób partycypacyjny z udziałem interesariuszy,
- rewizja dokumentów planistycznych w kierunku intensyfikacji potencjałów zabudowy (w szczególności wokół nowych przystanków kolejowych),
- weryfikacja i optymalizacja polityki przestrzennej gmin jako narzędzie ochrony kompleksów gleb o najwyższej przydatności rolniczej i zachowania charakteru rolniczego krajobrazu w szerokim otoczeniu CPK,
- opracowanie i wdrożenie fakultatywnych dokumentów planistycznych zwiększających poziom ładu przestrzennego (uchwała krajobrazowa, standaryzacja urbanistyczna na poziomie gmin, masterplany dla obszarów rozwojowych gmin),
- dostosowanie dokumentów strategicznych i planistycznych obszaru otoczenia CPK do SR CPK, w szczególności wdrożenie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, z uwzględnieniem ustaleń Planu Generalnego.
- wsparcie mieszkalnictwa.

Na etapie funkcjonowania CPK do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- pilotażowy/modelowy projekt mieszkaniowy,
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.



III.2

OCHRONA ŚRODOWISKA I ŁAGODZENIE SKUTKÓW ZMIAN KLIMATYCZNYCH

Rozwój gospodarczy obszaru otoczenia CPK wraz z intensywnym rozwojem infrastruktury musi być szczególnie wrażliwy na utrzymanie i tworzenie dobrych warunków dla właściwego funkcjonowania środowiska przyrodniczego.

Działania podejmowane w tym zakresie muszą obejmować ochronę zasobów i racjonalne wykorzystywanie składników środowiska, właściwie kompensować silną ingerencję w jego stan oraz podnosić jakość poprzez odpowiednie kształtowanie jego elementów składowych.

Odpowiedzialne podejście do adaptacji do zmian klimatycznych, które wynikają z postępującej ingerencji człowieka w środowisko, może wpłynąć istotnie na poprawę bezpieczeństwa, ale również na podniesienie jakości przestrzeni do życia i rozwoju funkcji ekosystemowych środowiska.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania CPK do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- realizacja projektów wspomagających retencję wody, celem zwiększenia zasobów wodnych w środowisku, efektywnego nimi zarządzania, w tym ponownego wykorzystania m.in. na cele rolnicze lub produkcyjne, oraz ograniczenia niekontrolowanego wylewania cieków na terenach rolnych i zamieszkałych (np. utrzymanie naturalnych stref zalewowych w dolinach rzecznych, budowa zbiorników retencyjnych, polderów, ogrodów deszczowych, budowli piętrzących, bioretencja, rozszczelnienie nawierzchni utwardzonych na terenach zabudowanych itp.),
- ochrona bioróżnorodności i wzmocnienie funkcjonowania systemu przyrodniczego, m.in. poprzez zwiększenie areалу leśnego, rozbudowę systemu terenów zieleni w gminach, zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych, zagospodarowanie terenów zieleni urządzonej w strefach zurbanizowanych, uzupełnienie zieleni ciągów komunikacyjnych, wdrożenie działań rewitalizacyjnych sprzyjających ekosystemom wodnym, zwalczanie inwazyjnych gatunków obcych, tworzenie/utrzymanie remiz śródpolnych, niewielkich zbiorników wodnych, starorzeczy, torfowisk, bagien, stawów, oczek wodnych, stanowiących ostoje ptactwa oraz płazów, potencjalne ustanowienie form ochrony przyrody.



III.3

ZRÓWNOWAŻONA MOBILNOŚĆ

Rozwój transportu zbiorowego jest jednym z priorytetów w zakresie zmian przyzwyczajeń w mobilności mieszkańców, dojazdów do pracy, dekarbonizacji transportu, integracji rozwoju osadnictwa z systemem transportowym.

Kluczowym wyzwaniem dla transportu zbiorowego jest jego integracja na poziomie ponadlokalnym, wykorzystanie bardzo dobrych, istniejących uwarunkowań obszaru otoczenia CPK dla jego rozwoju.

Ponadto na etapie budowy CPK, w związku z fragmentacją przestrzeni fizycznymi barierami związanymi z realizacją procesu budowlanego, można spodziewać się wielu utrudnień

w dostępie mieszkańców do: przedszkoli, szkół, miejsc pracy, placówek medycznych, urzędów, sklepów, punktów usługowych oraz innych obiektów służących zapewnianiu potrzeb dnia codziennego. Niezbędne jest zatem zapewnienie im możliwości poruszania się na nie pogorszonym poziomie.

Podstawowym elementem zrównoważonej mobilności będzie sprawnie działający system transportu publicznego opartego w pierwszym etapie budowy i funkcjonowania CPK na transporcie autobusowym, natomiast w kolejnych etapach rozwoju węzła kolejowego CPK – na transporcie kolejowym (w oparciu o rozwój połączeń regionalnych).

Na etapie przygotowania inwestycji do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności (ang. SUMP) dla obszaru otoczenia CPK,
- zapewnienie komunikacji zbiorowej zapewniającej w szczególności obsługę połączeń między głównymi miejscowościami z CPK,
- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia,
- modernizowanie węzłów przesiadkowych zgodnie z opracowaną koncepcją.

Na etapie funkcjonowania CPK do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego (w tym wspólna oferta przewozowa, wspólny bilet, zintegrowane przesiadki),
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.



III.4

REALIZACJA SIECI DRÓG LOKALNYCH

Elementem systemu mobilności jest również sieć drogowa, stanowiąca ramę dla kształtowania przestrzeni zurbanizowanych oraz terenów aktywności gospodarczej. Sieć drogowa będzie również elementem systemu transportowego zapewniającego bardzo dobrą dostępność portu lotniczego i jego otoczenia jako miejsca pracy, koncentracji usług zarówno dla mieszkańców, jak i dla podróżujących.

Kluczowa jest także ścisła integracja z systemem transportu zbiorowego w oparciu o węzły przesiadkowe. Podczas etapu budowy CPK nastąpi wzmożony ruch na drogach, w szczególności samochodów ciężarowych, co może doprowadzić do wzrostu zagrożeń w ruchu drogowym oraz szeregu negatywnych oddziaływań, takich jak np. wzrost hałasu, drgań czy zapylenia.

Zasadnym jest więc podjęcie inicjatyw służących mitygacji tych negatywnych konsekwencji.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania CPK do realizacji celu mogą służyć następujące kierunki działań:

- systemowa rozbudowa istniejących, zaplanowanie i budowa nowych dróg lokalnych (przede wszystkim gminnych i powiatowych) w obszarze otoczenia CPK,
- modernizacja drogowych obiektów inżynierskich w obszarze otoczenia CPK,
- budowa nowych bezkolizyjnych skrzyżowań kolejowo-drogowych,
- zapewnienie bezpieczeństwa oraz minimalizacja zagrożeń spowodowanych zwiększonym ruchem ciężkich pojazdów na drogach, w szczególności realizacja projektów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego, takich jak budowa chodników i dróg rowerowych, a także wdrażanie rozwiązań według idei tzw. „Wizji Zero”, której celem jest ograniczenie do minimum liczby ofiar śmiertelnych wypadków na drogach,

- wdrożenie rozwiązań służących minimalizacji negatywnych oddziaływań związanych z nadmiernym hałasem, wibracjami oraz zapyleniem spowodowanych wzmożonym ruchem samochodów ciężarowych w czasie budowy.

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- zaplanowanie spójnej sieci dróg rowerowych oraz uzupełnienie (wybudowanie brakujących elementów) sieci dróg rowerowych,
- budowa sieci parkingów rowerowych (w miejscach publicznych w tym P+R przy węzłach komunikacyjnych),
- wdrożenie rozwiązań dla upowszechnienia nowoczesnych ekologicznych środków transportu (pojazdy elektryczne, pojazdy wodorowe) i nowoczesnych modeli transportowych, kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.

PROJEKT PRZEZNACZONY DO KONSULTACJI I UZGODNIENIA

6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych

Przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju obszaru otoczenia CPK zostaną szczegółowo opisane w Porozumieniu Terytorialnym zawartym pomiędzy stroną rządową i samorządową w ramach procesu wdrażania ustaleń SR CPK. Przedsięwzięcia priorytetowe wraz z inicjatywami strategicznymi stanowią praktyczną realizację kierunków działań celów SR CPK, opisanych w rozdziale piątym. Podstawą prawną dla przygotowania poniżej listy przedsięwzięć jest realizacja art. 120zi uCPK.

Charakterystyka przedsięwzięć

Program wsparcia dla kluczowych samorządów regionu lotniskowego

W jednostkach samorządu terytorialnego w najbliższym sąsiedztwie węzła CPK występuje szczególna potrzeba minimalizowania negatywnych skutków inwestycji. Przemiany te będą skutkować intensywną ingerencją w dotychczasowy sposób funkcjonowania samorządów, podmiotów gospodarczych oraz styl życia mieszkańców i ich planów życiowych. Wsparcie pozwoli również na ukierunkowanie procesów rozwojowych w taki sposób, by zmaksymalizować korzyści z budowy CPK (np. podniesienie jakości życia mieszkańców, poprawa jakości środowiska naturalnego, rozwój przedsiębiorczości) oraz zniwelować negatywny wpływ inwestycji CPK.

Wdrażane będą zadania realizujące tzw. zintegrowane działania terytorialne obejmujące swoim zakresem inwestycje, działania planistyczne oraz społeczne, których celem jest kompleksowy rozwój danego obszaru – łączenie działań prowadzonych na ograniczonym terenie – np. gminy, miejscowości, osiedla.

Dotyczy to w szczególności gmin położonych w najbliższym sąsiedztwie planowanego węzła CPK: Baranów, Teresin, Wiskitki oraz powiatów: grodziskiego, sochaczewskiego i żyrardowskiego.

Przedsięwzięcie obejmuje interwencje skupione na kluczowych obszarach tematycznych:

- poprawa stanu infrastruktury drogowej (np. remont, rozbudowa, przebudowa dróg i dróg rowerowych, budowa centrów przesiadkowych),
- poprawa stanu bezpieczeństwa (np. inwestycje w zakresie infrastruktury drogowej – modernizacja przejść dla pieszych, budowa chodników, doświetlenie przestrzeni publicznych),
- rozwój przedsiębiorczości i inwestycji (np. szkolenia dla przedsiębiorców, inkubatory przedsiębiorczości, edukacja finansowa, przygotowanie gruntów inwestycyjnych, poprawa obsługi przedsiębiorców i inwestycji),
- działania na rzecz mieszkańców (np. działania z zakresu kultury, edukacji – rozwój centrów aktywności mieszkańców),
- zwiększenie dostępności do usług publicznych oraz instytucji i przestrzeni publicznej zgodnie ze Standardami dostępności dla polityki spójności 2021-2027,
- działania mające na celu tworzenie atrakcyjnych przestrzeni publicznych – służących integracji i spędzaniu czasu wolnego mieszkańców,
- działania na rzecz ochrony środowiska, w tym: przeciwdziałanie niskiej emisji, dostosowanie do zmian klimatu,
- poprawa jakości w ochronie zdrowia (w szczególności działania profilaktyczne, promocji zdrowia, diagnostyki, działania infrastrukturalne),
- rozwój inwestycji w odnawialne źródła energii,
- utworzenie nowych terenów zielonych,

- remont, termomodernizacja, działania zmniejszające emisyjność budynków publicznych (szczególnie szkół, ośrodków zdrowia, szpitali, placówek kultury),
- wsparcie edukacji na poziomie podstawowym i ponadpodstawowym (działania skierowane do uczniów i nauczycieli, wyposażenie placówek edukacyjnych),
- działania na rzecz innowacyjnej polityki mieszkaniowej (zrównoważone osiedla mieszkaniowe, budownictwo czynszowe, innowacje w zarządzaniu zasobem mieszkaniowym),
- rozwój infrastruktury sportowej (szczególnie przy szkołach),
- działania na rzecz ochrony krajobrazów kulturowych, zabytków i dóbr kultury współczesnej oraz rozwoju opartego o dziedzictwo kulturowe.

Utworzenie Airport City

Realizacja przedsięwzięcia priorytetowego **Airport City** stworzy na obszarze sąsiadującym z lotniskowym terminalem pasażerskim wysokiej jakości wielofunkcyjną przestrzeń, pełniąc rolę „Bramy do Polski”, będącą jednocześnie zaawansowanym technologicznie centrum biznesowym i ośrodkiem innowacji o zasięgu globalnym, uzupełnionym o funkcję kulturalną i rekreacyjno-rozrywkową.

Założeniem przedsięwzięcia jest realizacja dzielnicy o charakterze wielofunkcyjnym, zaplanowanej i zaprojektowanej w zgodzie ze współczesnymi trendami w urbanistyce, w szczególności w zakresie tworzenia wysokiej jakości przestrzeni publicznych, implementacji technologii *smart city* i charakteryzującej się wysokim stopniem dostępności dla pieszych wraz z komfortowym dostępem do komunikacji publicznej.

Zakres Airport City obejmuje wszystkie przedsięwzięcia dążące do zrealizowania wielofunkcyjnej struktury, a szczegółowa lista planowanych do zrealizowania obiektów będzie tworzona w miarę postępu prac nad projektem. Na obecnym etapie przygotowań przewiduje się powstanie m.in. obiektów hotelowych, biurowych, centrów technologicznych, biznesowych i innych.

Airport City realizowane będzie stopniowo, analogicznie do etapowania rozwoju infrastruktury lotniska. W szerszej perspektywie realizacja Airport City uwzględniać będzie zawieranie partnerstw instytucjonalnych, realizację inwestycji komercyjnych czy realizację inwestycji publicznych. Airport City będzie stanowić potencjał dla kreowania nowych miejsc pracy.

Przedsięwzięcie w perspektywie czasowej objętej SR CPK obejmuje obszar ok. 64 ha, dla którego realizowane będą projekty w zakresie planistycznym, przygotowania gruntowego, realizacji infrastruktury oraz obiektów docelowych (roboty budowlane).

Utworzenie parków przemysłowych i logistycznych

Potencjał rozwoju gospodarczego w otoczeniu CPK skupiony jest przede wszystkim wokół firm wykorzystujących nowoczesną technologię w celu budowy przewag konkurencyjnych oraz nowoczesnego sektora TSL.

Wsparcie rozwoju przedsiębiorstw tego rodzaju wymaga podjęcia zorganizowanych działań w celu zapewnienia terenów inwestycyjnych konkurencyjnych wobec podobnych parków tworzonych w państwach Europy Środkowo-Wschodniej. Celem ich realizacji jest utworzenie obszaru skumulowanej działalności branży TSL i rozwoju podmiotów Przemysłu 4.0, w którym czynnikiem decydującym o ich sukcesie będzie wysoki stopień skomunikowania, sąsiedztwo istniejących aktywności gospodarczych oraz elastycznie zaprojektowane założenie urbanistyczne.

Utworzone parki przemysłowe i logistyczne będą uzupełnieniem planowanej działalności cargo na terenie lotniska. Przedsięwzięcie realizowane będzie w formie skoordynowanego procesu inwestycyjnego uwzględniającego m.in. zawieranie partnerstw i porozumień, przygotowanie terenów inwestycyjnych, budowę niezbędnej infrastruktury transportowej i infrastruktury technicznej zapewniającej prawidłowe funkcjonowanie parków logistycznych i przemysłowych.

W szerokim ujęciu założeniem jest kreowanie sprzyjających i komfortowych uwarunkowań dla działalności szerokiego spektrum branż powiązanych z branżą TSL. Wszelkie działania w zakresie planowania i projektowania nowych struktur przestrzennych realizowane będą w zgodzie z zasadami zrównoważonego rozwoju i zasadami gospodarki o obiegu zamkniętym.

Organizacja obszarów relokacji

Potrzeby realizacji inwestycji infrastrukturalnych wiążą się z koniecznością pozyskania dużej liczby nieruchomości, w tym nieruchomości zabudowanych. Otoczenie regulacyjne Programu CPK zawiera ramy pozwalające na nabywanie nieruchomości zamiennych, przez współpracę instytucji rządowych i samorządowych.

Zapewnienie gruntów zamiennych łagodzi skutki społeczne realizacji inwestycji oraz pozwala na zachowanie więzi społecznych między mieszkańcami. Przygotowanie terenów do powstania zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej łączy się z przyjęciem rozwiązań sfery publicznej nierzadko realizowanej we współpracy lub uzgodnieniu z lokalnymi jednostkami samorządu terytorialnego. To pozwoli zapewnić odpowiednie walory kompozycyjne przestrzeni, racjonalne rozwiązania minimalizujące transportochłonność i zapewniające bezpieczeństwo użytkowników dróg.

Portfel nieruchomości zamiennych obejmuje m.in.:

- Reguły (gm. Michałowice) – obszar o powierzchni ok. 26 ha, stanowiący własność Skarbu Państwa, dla którego podstawą podejmowanych działań jest przygotowana przez Spółkę CPK koncepcja urbanistyczna, przewidująca powstanie ok. 190 działek budowlanych pod zabudowę mieszkaniową jednorodziną, wraz z terenami infrastruktury technicznej i społecznej,
- Parzniew (gm. Brwinów) – obszar o powierzchni ok. 4,5 ha, stanowiący własność Skarbu Państwa.

Wyżej wymienione lokalizacje cechuje dobry dostęp do komunikacji zbiorowej, bliskość infrastruktury społecznej i możliwość wyposażenia w infrastrukturę techniczną.

Zapewnienie dostępu do zielonej energii

Dostęp do zielonej energii stanowi jedno z podstawowych wyzwań transformacji energetycznej, wiążąc się coraz silniej z dostępem do finansowania komercyjnego, możliwością uzyskania korzystnej certyfikacji oraz decyzjami biznesowymi dot. lokalizacji nowej działalności, zwłaszcza w branżach energochłonnych.

Brak dostępu do zielonej energii może w przyszłości stać się istotnym czynnikiem ograniczającym zainteresowanie inwestorów międzynarodowych lokowaniem inwestycji w obszarze otoczenia CPK.

Przedsięwzięcie obejmuje działania inwestycyjne oraz organizacyjno-prawne, zapewniające dostęp do energii klasyfikowanej jako pochodząca ze źródeł odnawialnych, w szczególności energii wiatrowej, słonecznej czy geotermalnej.

W wymiarze społecznym przedsięwzięcie może pozwolić na obniżenie cen energii dla gospodarstw domowych, a dzięki temu ograniczenie zjawiska ubóstwa energetycznego, którego występowanie może się w najbliższych latach nasilić w regionach nieinwestujących w przedsięwzięcia transformacyjne.

W wymiarze przestrzennym realizacja przedsięwzięcia wiąże się przede wszystkim z wyznaczeniem w strukturze funkcjonalno-przestrzennej obszarów lokalizacji obiektów energetyki odnawialnej w zgodzie z wymaganiami regulacyjnymi dla takich obszarów oraz w sposób niezagrażający bezpieczeństwu prowadzenia operacji lotniczych w CPK oraz umożliwiającą CPK zakup energii wytworzonej z tych źródeł.

Plan działań na rzecz kształcenia i rynku pracy

Wykwalifikowana kadra pracowników stanowi jeden z kluczowych elementów przewag konkurencyjnych dla lokalizowania bezpośrednich inwestycji zagranicznych oraz rozwoju krajowego biznesu, z uwagi na dynamicznie zmieniające się wymagania i kompetencje, związane m.in. z cyfryzacją i automatyzacją procesów produkcyjnych i obsługowych w docelowym modelu rozwoju przemysłowego czy wdrażaniem nowoczesnych technologii (Przemysł 4.0).

Przedsięwzięcie obejmuje wiązkę projektów adresujących najważniejsze „wąskie gardła” szeroko rozumianego systemu edukacji zawodowej oraz kształcenia ustawicznego.

Celem przedsięwzięcia jest w pierwszej kolejności wskazanie zapotrzebowania na poszczególne zawody i kwalifikacje w perspektywie rozwoju inwestycji CPK oraz innych inwestycji komercyjnych, które powstaną w otoczeniu lotniska.

Kolejnym celem jest wypracowanie schematów postępowania umożliwiających bieżącą diagnozę potrzeb rynku pracy oraz dostosowanie do tych potrzeb kierunków kształcenia zawodowego oraz kształcenia ustawicznego, w tym wskazanie narzędzi, rozwiązań instytucjonalnych oraz proponowanego sposobu angażowania wszystkich niezbędnych interesariuszy, które pozwolą stworzyć system wsparcia edukacji w obszarze otoczenia CPK sprawnie reagujący na aktualne zapotrzebowanie pracodawców z regionu.

Zakres przedsięwzięcia obejmie wszystkie referencyjne obszary interwencji, wynikające z doświadczeń międzynarodowych, tj. określenie modelu zarządzania potrzebami rynku pracy między podmiotami publicznymi i prywatnymi, definiowanie przyszłych potrzeb zmieniającego się rynku pracy, uwzględnienie włączenia społecznego, rozwój zdolności językowych i międzykulturowych młodych pracowników, koncentrację zasobów eksperckich w celu maksymalizacji ich wykorzystania, nowe metody kształcenia i treningu praktycznego z wykorzystaniem symulatorów, opracowane na potrzeby biznesu programy kształcenia, doradztwo dla osób rozpoczynających karierę, prezentowanie obszaru otoczenia CPK jako przyjaznego miejsca pracy.

Rozwój transportu publicznego

Rozwój obszaru otoczenia CPK opiera się na podstawowym założeniu silnej preferencji dla transportu publicznego. Projektowanie, w którym kładzie się szczególny nacisk na wysokiej jakości usługi transportu publicznego, ma na celu zwiększenie liczby osób korzystających z transportu publicznego i zrównoważony rozwój obszarów podmiejskich i miejskich.

W celu maksymalizacji korzyści z nowopowstającej, kosztownej infrastruktury transportu publicznego wymagana jest spójna strategia i plan zapewnienia wysokiej jakości usług transportu publicznego dla całego regionu.

W szczególności odnosi się to do infrastruktury, taboru oraz innych działań inwestycyjnych i organizacyjnych, stymulujących zrównoważony rozwój transportu, który nadąża za rozwojem urbanistycznym.

Przedsięwzięcie obejmuje na etapie prac planistycznych opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP z ang. Sustainable Urban Mobility Plan) jako podstawy do wypracowania rozwiązań organizacyjnych, formalnych i finansowych do utworzenia sprawnie działającego i konkurencyjnego (szczególnie wobec transportu indywidualnego) transportu publicznego.

Założeniem tych działań jest w pierwszej kolejności wykorzystanie lub rozbudowa istniejących na terenie obszaru otoczenia CPK systemów transportu publicznego. W początkowym etapie budowy i funkcjonowania CPK wykorzystywana będzie komunikacja zbiorowa samochodowa (np. autobusy), a w kolejnych etapach rozbudowy CPK i po utworzeniu regionalnych połączeń kolejowych wzrastać będzie rola transportu szynowego.

Jedną z możliwości zwiększenia dostępności transportowej obszaru otoczenia jest realizacja przedłużenia linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej. W ramach Planu Generalnego została zagwarantowana rezerwa terenowa na realizację stacji końcowej tej linii w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Przedłużona linia mogłaby zapewnić efektywną obsługę transportową pasma rozwojowego od Grodziska Mazowieckiego do CPK, mając istotne znaczenie dla zapewnienia transportu pracowników. W ramach projektu przedsięwzięcia planowane jest

opracowanie dokumentacji niezbędnej do rozpoczęcia realizacji zamierzenia na początku trzeciej dekady XXI wieku.

Program drogowy

Przedsięwzięcie obejmuje projekty zapewniające uzupełnienie i podniesienie jakości sieci drogowej w obszarze otoczenia CPK, w zakresie dróg publicznych wszystkich kategorii, w celu zapewnienia realizacji celów SR CPK w filarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym.

Osnową dla przedsięwzięcia są inwestycje drogowe objęte Programem CPK, przede wszystkim budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, rozbudowa autostrady A2 o dodatkowe pasy ruchu oraz budowa drogowego układu komunikacyjnego łączącego CPK z siecią dróg publicznych. W oparciu o ww. inwestycje opracowany zostanie masterplan rozwoju sieci drogowej, łączący kolejne perspektywy realizacji przedsięwzięć z etapami poszerzenia działalności operacyjnej CPK.

System powiązań drogowych jest ramą dla kształtowania przestrzeni zurbanizowanych i terenów aktywności gospodarczej. Powiązania drogowe muszą zapewniać właściwe przepustowości dla przepływu towarów, zapewniając efektywne powiązania z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Muszą również zapewniać bardzo dobrą dostępność portu lotniczego i jego otoczenia jako miejsca pracy, koncentracji usług zarówno dla mieszkańców, jak i dla podróżujących.

Kluczowa jest także ścisła integracja z systemem transportu zbiorowego w oparciu o węzły przesiadkowe.

Przedsięwzięcie obejmuje zadania w zakresie przebudowy, rozbudowy i budowy dróg publicznych, przy założeniu parametrów technicznych i rozwiązań funkcjonalnych maksymalizujących bezpieczeństwo ruchu drogowego i komfort wszystkich użytkowników (również pieszych i rowerzystów).

Zakresem przedsięwzięcia objęta jest modernizacja obiektów inżynierskich, wdrożenie rozwiązań służących minimalizacji negatywnych oddziaływań związanych z nadmiernym hałasem, wibracjami oraz zapyleniem spowodowanych wzmożonym ruchem samochodów ciężarowych oraz budowa sieci parkingów P+R przy węzłach komunikacyjnych.

Ważnym elementem układu drogowego jest również sieć dróg lokalnych, która stanowi podstawę mobilności mieszkańców obszaru otoczenia CPK. W celu zapewnienia sprawności systemu dróg gminnych i powiatowych w 2023 r. wdrożono program „Bezpieczne drogi”, w ramach którego realizowane były inwestycje infrastrukturalne podnoszące poziom bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Rozwiązania te mają umożliwić realizację tzw. „Wizji Zero”, której celem jest ograniczenie do minimum liczby ofiar śmiertelnych wypadków na drogach.

Program mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych

Program ma wypracować podejście do kwestii gospodarowania zasobami środowiska w sposób zapewniający ochronę jego walorów, ograniczania potencjalnych strat wynikających z procesów budowlanych, a w ostateczności ich kompensacji w ramach równoważenia skutków realizacji projektowanych inwestycji infrastrukturalnych.

Potrzeba ujęcia zagadnień ochrony środowiska w poczet przedsięwzięć priorytetowych SR CPK wynika nie tylko z budowy elementów Programu CPK, ale także z przewidywanych procesów rozwojowych, które będą skutkiem powstania lotniska wraz z towarzyszącą infrastrukturą.

Program mitygacji skutków środowiskowych funkcjonowania infrastruktury obejmuje szereg działań, w tym przede wszystkim przeciwdziałanie skutkom suszy, zwiększenie areału terenów leśnych i zadrzewionych, rozbudowę systemu terenów zieleni urządzonej i powiązanie ich z korytarzami ekologicznymi regionu, ochronę bioróżnorodności ze szczególnym uwzględnieniem form ochrony przyrody, renaturyzację fragmentów rzek oraz minimalizację skutków oddziaływania akustycznego infrastruktury.

W ramach przeciwdziałania skutkom suszy przewiduje się opracowanie i wdrożenie programu gospodarki wodnej, który przy partnerskim udziale interesariuszy (w szczególności jednostek samorządu terytorialnego, Zarządów Zlewni Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie) pozwoli szczegółowo przeanalizować i zdiagnozować potrzeby wodne obszaru otoczenia CPK, aby wypracować właściwe rozwiązania (plan i sposoby działania, lokalizacja i zakres interwencji).

W ramach realizacji działań na rzecz zwiększenia powierzchni lasów i zadrzewienia przewiduje się opracowanie planu stopniowego zwiększania powierzchni nasadzeń leśnych, śródpolnych oraz towarzyszących ciągom infrastrukturalnym, przy uwzględnieniu uwarunkowań środowiskowych, prawno-własnościowych oraz potrzeb i planów rozwojowych gmin.

Skuteczne wzmacnianie sieci zielonych powiązań wymaga współdziałania na styku gmin, Lasów Państwowych oraz zarządców infrastruktury.

Powiązanie zielonej infrastruktury miast i miejscowości z naturalnym/półnaturalnym systemem zieleni okolicznych terenów otwartych pozwala utrzymać ciągłość korytarzy przyrodniczych, wprowadzając zielone kliny do mniej lub bardziej zwartych struktur miejskich.

Gminy obszaru otoczenia CPK wykorzystują uwarunkowania krajobrazowo-przyrodnicze i historyczno-kulturowe do tworzenia zielonych przestrzeni sprzyjających zarówno rekreacji, nawiązywania relacji społecznych, jak i kontaktów z naturą, przy jednoczesnym zwiększaniu powierzchni biologicznie czynnej obszarów zabudowanych.

Tego typu projekty i inicjatywy należy premiować jako działania sprzyjające realizacji celu w zakresie kształtowania błękitno-zielonej infrastruktury obszaru otoczenia CPK.

W kontekście ochrony bioróżnorodności kluczowe będą działania na rzecz wzmacniania powiązań przyrodniczych (regionalne i lokalne korytarze ekologiczne, z uwzględnieniem cieków wodnych, terenów łąkowych, lasów i zadrzewienia), zmniejszenia presji na obszary przyrodniczo cenne (zwłaszcza formy ochrony przyrody, ale i inne elementy systemu przyrodniczego obszaru otoczenia CPK), jak również ustanawianie nowych form ochrony przyrody.

Doliny rzeczne mają znaczenie dla kształtowania przyrodniczo-krajobrazowych powiązań lokalnych, jak również zasilania regionalnych korytarzy ekologicznych. Działania na rzecz odtwarzania seminaturalnych ekosystemów koryt rzecznych w obszarze otoczenia CPK są istotne zwłaszcza w obliczu potencjalnych ingerencji projektowanej infrastruktury w istniejące cieki.

W ramach realizacji tych działań przewiduje się opracowanie planu/koncepcji renaturyzacji wybranych fragmentów rzek obszaru otoczenia CPK, w szczególności wynikających z zaleceń raportów oddziaływania na środowisko i decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach przedsięwzięć realizowanych w ramach Programu CPK.

Program priorytetowy w zakresie minimalizacji oddziaływania akustycznego w ramach SR CPK odnosi się przede wszystkim do narzędzi planistycznych, których celem jest długookresowa zmiana sposobu zagospodarowania terenów w obszarach objętych hałasem komunikacyjnym, w tym w szczególności lotniczym, na funkcje niewymagające ochrony akustycznej. Planowana jest także pogłębiona współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego celem uzgadniania i koordynacji procesów planistycznych, w tym opracowywanie koncepcji urbanistycznych wskazujących możliwe kierunki rozwoju przestrzennego gmin objętych oddziaływaniem.

Wsparcie administracji jednostek samorządu terytorialnego

Zapewnienie realizacji celów SR CPK w obszarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym wymaga efektywnie funkcjonującej administracji po stronie jednostek samorządu terytorialnego, realizującej większość zadań publicznych w obszarze otoczenia CPK.

Program „Administracja” służy realizacji jednego z celów strategicznych SR CPK (I.4) przez zwiększenie zdolności administracyjnych jednostek samorządu terytorialnego oraz innych podmiotów sektora publicznego

bezpośrednio zaangażowanych w procesy rozwojowe obszaru otoczenia CPK. Uruchomienie tego programu jest swoistym przyjęciem na siebie przez Spółkę CPK odpowiedzialności w związku ze zwiększeniem obowiązków pracowników jednostek samorządu terytorialnego w obszarze otoczenia CPK, które bezpośrednio wynika z realizacji Inwestycji i Inwestycji Towarzyszących.

Lokalizacja przedsięwzięć

Lokalizację przedsięwzięć priorytetowych ujęto w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej stanowiącym załącznik do SR CPK.

7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej

Model struktury funkcjonalno-przestrzennej jest przestrzennym zobrazowaniem realizacji celów SR CPK (załącznik do SR CPK).

Ważnym narzędziem zarządzania strategicznego będzie określenie kierunków rozwoju przestrzennego z zachowaniem spójności terytorialnej. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej powinien uwzględniać wypracowane wspólnie z jednostkami samorządu terytorialnego możliwości maksymalnej spójności elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK oraz uwarunkowania przestrzenne ujęte m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województwa.

Wspólnie wypracowana koncepcja rozwoju z określeniem zasad rozwoju pozwoli na kompleksowe zorganizowanie terenów aktywności gospodarczej, co będzie miało istotny wpływ na wymiar ekonomiczny i społeczny otoczenia CPK, a także zabezpieczy kluczowe walory i potencjały objętej modelem przestrzeni.

Ramy dla modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej:

- model struktury funkcjonalno-przestrzennej ma na celu koordynację rozwoju przestrzennego obszaru otoczenia CPK w powiązaniu z infrastrukturą i potrzebami Programu CPK,
- dokument planistyczny, który kompleksowo zintegruje tereny rozwojowe, unikając konfliktów przestrzennych z istniejącym zagospodarowaniem i planowanymi zmianami.

Kluczowe elementy modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej:

- struktura sieci osadniczej,
- struktura sieci powiązań terenów zielonych/otwartych, chronionych,
- system powiązań transportowych:
 - system powiązań transportu drogowego,
 - system powiązań transportu zbiorowego,
- charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych,
- struktura funkcjonalna strategicznych terenów rozwojowych,
- system powiązań kulturowo-turystycznych,
- osie wojewódzkie,
- obszary istotne dla realizacji SR CPK.

Obszary istotne dla realizacji SR CPK

Wyznaczenie w ramach modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej SR CPK obszarów o istotnym znaczeniu dla realizacji jej ustaleń związane jest z koniecznością zapewnienia zróżnicowanych form interwencji terytorialnej w obszarze otoczenia CPK, cechujących się w szczególności różnym poziomem szczegółowości określanych ustaleń, podlegających uwzględnieniu w dokumentach planistycznych.

Zgodnie z regulacjami ustawowymi część graficzną SR CPK sporządza się w szczególności w formie kartograficznej, w skali zapewniającej czytelność przyjętych rozwiązań, a dla obszarów o istotnym znaczeniu dla realizacji ustalonych strategii – w skali nie mniejszej niż 1:25 000.

Wyznaczenie obszarów o istotnym znaczeniu dla realizacji ustaleń SR CPK skutkuje wymogiem uzgodnienia ze Spółką CPK decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, w przedmiocie pozwolenia na budowę oraz uchwały w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej – pod względem zgodności zamierzenia inwestycyjnego ze strategią; Spółka CPK, uzgadniając projekt decyzji, uwzględnia wpływ zmiany sposobu zagospodarowania terenu objętego projektem decyzji na realizację zasad rozwoju obszaru otoczenia CPK określonych w uCPK oraz SR CPK, oraz ustaleń Planu Generalnego.

W ramach obszaru otoczenia CPK w zakresie Obszarów o Istotnym Znaczeniu wyróżnia się następujące szczegółowe strefy planistyczne:

- 1) strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodziną;
- 2) strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową;
- 3) strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową wielorodzinną;
- 4) strefa usługowa;
- 5) strefa usług publicznych;
- 6) strefa aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa;
- 7) strefa aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług;
- 8) strefa usługowa z dużym udziałem zieleni;
- 9) strefa zieleni urządzonej;
- 10) strefa otwarta;
- 11) strefa zieleni naturalnej;
- 12) strefa rolno rezerwy rozwojowych i produkcji energii;
- 13) strefa produkcji rolnej;
- 14) strefa cmentarzy;
- 15) strefa infrastruktury.

Szczegółowy opis stref planistycznych wyznaczonych w Obszarach o Istotnym Znaczeniu znajduje się w części opisowej załącznika do SR CPK.

8. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia

Lista wskaźników monitorowania SR CPK

Nazwa wskaźnika	Rodzaj wskaźnika	Źródło danych	Jednostka	Wartość bazowa	Wartość docelowa
I. WZROST KONKURENCYJNOŚCI PRZEDSIĘBIORSTW					
Zintegrowana regionalna oferta inwestycyjna	Produktu	CPK	szt.	0	1
Działania promujące tereny inwestycyjne w obszarze otoczenia CPK (liczba działań prowadzonych rocznie)	Produktu	CPK	szt.	0	5
Podmioty w sektorze prywatnym wpisane do rejestru REGON zatrudniające 250 osób lub więcej	oddziaływania	BDL	szt.	39	50
Liczba jednostek samorządu terytorialnego, które otrzymały wsparcie w zakresie poprawy zdolności administracyjnej	Rezultatu	CPK	szt.	0	23
II. ATRAKCYJNE MIEJSCA DO ŻYCIA					

Liczba zmodernizowanych placówek edukacyjnych	Produktu	CPK	szt.	0	30
Liczba uczniów objętych programami wsparcia w ramach szkolnictwa branżowego	Produktu	CPK	osoba	0	500
Liczba jednostek państwowej straży pożarnej, które otrzymały wsparcie	Produktu	CPK	szt.	0	5
Liczba placówek medycznych objętych wsparciem	Produktu	CPK	szt.	0	20
Liczba organizacji, które otrzymały wsparcie	Produktu	CPK	szt.	0	20
III. PRZYJAZNA PRZESTRZEŃ					
Liczba nowych powołanych form ochrony przyrody	Produktu	CPK	Szt.	-	2
Długość zrenaturyzowanych rzek i cieków wodnych	Rezultatu	CPK	km	0	30
Odsetek osób dojeżdżających transportem publicznym do pracy w CPK	Rezultatu	CPK	%	-	42
Liczba gmin, które zaktualizowały swoje dokumenty strategiczne i planistyczne zgodnie z SR CPK	Produktu	CPK	szt.	-	18
Długość nowych i zmodernizowanych dróg lokalnych (gminnych i powiatowych)	Produktu	CPK	km	0	200
Długość nowych linii kolejowych	Produkt	CPK	km	0	120
Liczba nowych i zmodernizowanych budynków dworcowych i przystanków kolejowych	Produkt	CPK	szt.	0	12

9. System realizacji

Model wdrażania

Mnogość podmiotów realizujących Inicjatywy strategiczne, położenie obszaru otoczenia CPK na pograniczu dwóch województw, wzajemne przenikanie się inwestycji centralnych i samorządowych oraz dynamika zmian wywołanych powstaniem CPK stanowi szczególnego rodzaju wyzwanie, które wymaga stworzenia modelu zarządzania wdrażaniem SR CPK, zdolnego do:

- efektywnego implementowania ustaleń SR CPK, zapewniającego realizację jej celów, nie tylko formalne wdrożenie SR CPK przez zmianę dokumentów strategicznych niższego rzędu,
- szerokiego reprezentowania interesariuszy o różnym statusie, formie organizacyjno-prawnej oraz o częściowo rozbieżnych interesach,
- dokonywania ewaluacji podejmowanych działań w ramach wdrażania SR CPK i sprawnego reagowania na dynamicznie zmieniającą się rzeczywistość w otoczeniu etapowo rozwijającej się infrastruktury.

System wdrażania SR CPK uwzględnia uwarunkowania prawne odnoszące się do rozwiązań instytucjonalnych, jak i podziału kompetencji i odpowiedzialności pomiędzy różne szczeble władzy terytorialnej.

Model wdrażania SR CPK opierać się będzie na ścisłej współpracy administracji centralnej, Spółki CPK oraz jednostek samorządu terytorialnego obszaru otoczenia CPK. Bez udziału strony rządowej z jednej strony, a strony samorządowej z drugiej, nie jest możliwe poprawne zrealizowanie celów wskazanych w SR CPK oraz Inicjatyw strategicznych, które wymagają koordynacji działań i wzajemnego wsparcia w ich realizacji.

Punktem wyjścia do stworzenia sprawnego systemu realizacji SR CPK jest charakter tego dokumentu, który zgodnie z uCPK przyjmowany jest uchwałą Rady Ministrów.

SR CPK jako dokument rządowy realizuje kluczowe dla polityki kraju cele rozwojowe obszaru otoczenia CPK z aktywnym zaangażowaniem wszystkich interesariuszy, w tym przede wszystkim jednostek samorządu terytorialnego i przedsiębiorców. SR CPK pełni zatem rolę komplementarną w schemacie realizacji polityki rozwoju na poziomie kraju, regionu i ponadlokalnego.

Biorąc pod uwagę intensywność zmian infrastrukturalnych realizowanych w obszarze otoczenia CPK, SR CPK pełni funkcję koordynującą rozwój i uzupełniającą wobec polityki rozwojowej prowadzonej na poziomie regionalnym i lokalnym.

Wyrazem komplementarnego i subsydiarnego charakteru SR CPK będzie zawarcie **porozumienia terytorialnego** zgodnie z uCPK, które stanowi podstawę współpracy przy wdrażaniu SR CPK i jest kluczowym narzędziem partnerskiego zarządzania obszarem otoczenia CPK.

Porozumienie zawiera minister właściwy do spraw rozwoju regionalnego, Pełnomocnik Rządu do spraw CPK oraz jednostki samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK. Do porozumienia mogą przystąpić również związki, porozumienia oraz stowarzyszenia jednostek samorządu terytorialnego.

Porozumienie określa przedsięwzięcia priorytetowe realizujące cele SR CPK wraz z planowanymi źródłami finansowania. Lista przedsięwzięć priorytetowych wraz z harmonogramem realizacji oraz źródłami finansowania i podmiotami odpowiedzialnymi za ich wdrażanie będzie częścią **dokumentu implementacyjnego**, który wypracowany zostanie przez strony porozumienia terytorialnego.

Dokument implementacyjny – oprócz listy przedsięwzięć priorytetowych oraz inicjatyw strategicznych – zawierać będzie również szczegółowe zasady systemu wdrażania SR CPK, w tym przede wszystkim instytucje w systemie, ich zadania i odpowiedzialność.

W dokumencie zawarta będzie również metodologia definiowania przedsięwzięć priorytetowych realizujących cele SR CPK z uwzględnieniem ich oddziaływania na poszczególne gminy (w szczególności przedsięwzięcia powinny być realizowane w gminach Baranów, Teresin, Wiskitki oraz dodatkowo Jaktorów, na obszarze których inwestycje CPK będą realizowane w największym zakresie).

Podmiotem odpowiedzialnym za wdrażanie SR CPK jest Pełnomocnik Rządu do spraw CPK, który zgodnie z powierzeniem wskazał Spółkę CPK jako podmiot realizujący zadania dotyczące poszczególnych przedsięwzięć, ale także koordynatora działań realizowanych przez inne podmioty (przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego).

Spółka CPK może pełnić zatem następujące funkcje:

- instytucji wdrażającej programy realizujące przedsięwzięcia priorytetowe (finansowanych w szczególności ze środków Programu Wieloletniego),
- beneficjenta projektów finansowanych ze źródeł zewnętrznych,
- koordynatora projektów partnerskich finansowanych ze źródeł zewnętrznych,
- koordynatora działań podmiotów zaangażowanych we wdrażanie SR CPK.

Spółka CPK będzie realizować zadania związane z pozyskiwaniem środków na finansowanie przedsięwzięć priorytetowych, monitorowaniem postępów we wdrażaniu SR CPK, ewaluacją, kontrolą i promocją.

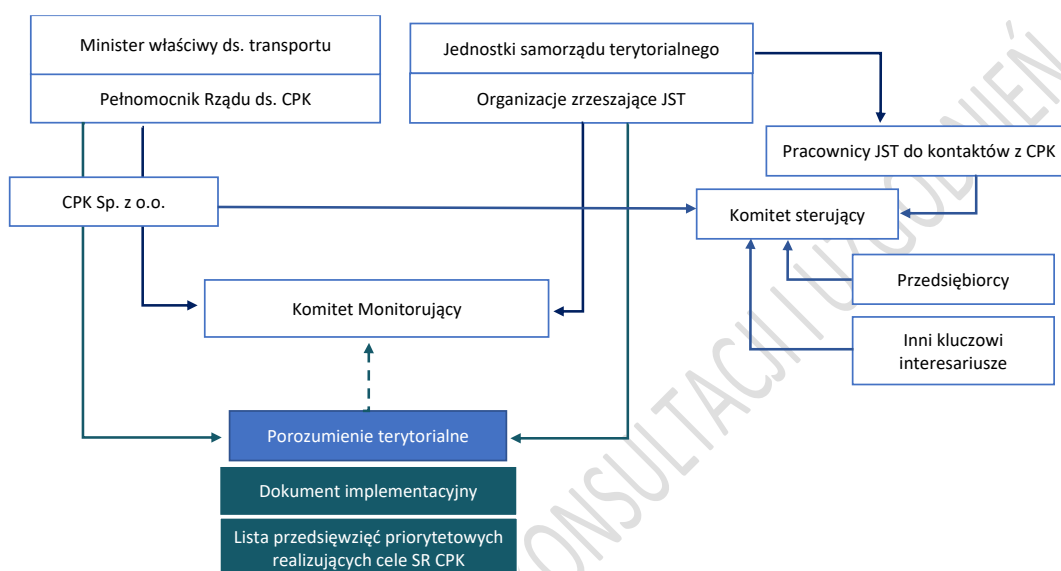
Elementem systemu realizacji SR CPK będzie **Komitet Monitorujący**, czyli kolegialne ciało, w skład którego wejdą przedstawiciele wszystkich podmiotów sygnatariuszy porozumienia terytorialnego (strona rządowa oraz jednostki samorządu terytorialnego). Komitet Monitorujący jest ciałem doradczym wskazującym kierunki realizacji SR CPK na poszczególne lata, a także przyjmuje sprawozdanie roczne z realizacji SR CPK.

Komitet może też wskazywać kierunki rozwojowe obszaru otoczenia CPK, które mogą być podstawą do aktualizacji SR CPK. Pracami Komitetu Monitorującego kieruje przedstawiciel strony rządowej.

Na potrzeby realizacji bieżących (roboczych) zadań związanych z wdrażaniem SR CPK powołany zostanie **Komitet Sterujący**, w skład którego wejdą przedstawiciele Spółki CPK, pracownicy jednostek samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK (jako **stali członkowie**) oraz przedstawiciele innych sektorów – interesariuszy uczestniczących w pracach Komitetu Sterującego w zakresie ich zakresu tematycznego (np. w zakresie rynku pracy, edukacji, bezpieczeństwa) jako **członkowie sektorowi**.

Komitet Sterujący odpowiada za bieżące zadania dotyczące realizacji celów SR CPK i ma charakter roboczy.

Schemat 1. Instytucje w modelu wdrażania SR CPK



Dla usprawnienia wdrożenia SR CPK oraz na potrzeby efektywnej realizacji zadań związanych z potrzebami CPK, w urzędach gmin i starostwach powiatowych, które wchodzi w skład obszaru otoczenia CPK, wskazane zostaną osoby do bieżących kontaktów roboczych.

Realizacja zdecydowanej większości wyzwań rozwojowych określonych w SR CPK zależeć będzie od poziomu zaangażowania jednostek samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK.

W związku ze zmianą charakteru obszaru oraz zmianą skali wyzwań rozwojowych, istotnego przemodelowania wymaga zatem większość polityk publicznych realizowanych przez samorządy. Dla zapewnienia sprawnej realizacji SR CPK kluczowe są dwa obszary – strukturalne wzmocnienie zdolności jednostek samorządu terytorialnego do zarządzania i realizacji celów oraz zbudowanie i wykonanie systemu realizacji SR CPK, uwzględniającego ustrojową pozycję jednostek samorządu terytorialnego w ramach złożonej struktury interesariuszy.

Na poziomie formalnym, zgodnie z uCPK, wykonanie SR CPK nastąpi przez **dostosowanie dokumentów kształtujących politykę rozwoju, w tym politykę przestrzenną** na poziomie wojewódzkim i lokalnym.

Z dniem uchwalenia SR CPK rozpocznie bieg dwuletni termin na dostosowanie do jej ustaleń: strategii rozwoju województwa, powiatu oraz gminy, planów zagospodarowania przestrzennego województwa oraz planów ogólnych gmin. Ponadto nowo uchwalane dokumenty takie, jak strategia rozwoju województwa, powiatu oraz gminy, plan zagospodarowania przestrzennego województwa, plany ogólne gmin, miejscowy plan zagospodarowania przestrzennego oraz uchwała w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej, **będą musiały zachować zgodność z ustaleniami SR CPK**. Ten sam wymóg zgodności dotyczyć będzie decyzji administracyjnych dokonujących lokalizacji inwestycji celu publicznego. Dodatkowo, dla ustalonych w SR CPK obszarów o istotnym znaczeniu dla jej realizacji, określenie w drodze decyzji warunków zabudowy

i zagospodarowania terenu następuje po uzgodnieniu ze Spółką CPK pod względem zgodności zamierzenia inwestycyjnego z SR CPK oraz Planem Generalnym.

Elementem wdrożenia SR CPK jest zapewnienie spójności z lokalnymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, w szczególności z planem zagospodarowania przestrzennego województwa oraz studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminach. W ramach kierunków działań IV filaru SR CPK przewiduje się elementy wspomagające jednostki samorządu terytorialnego w tych obszarach.

Podstawą formułowania rekomendacji dla dokumentów planistycznych są zasady kształtowania rozwoju obszaru otoczenia CPK (art. 120zg uCPK). Rozwój obszaru otoczenia CPK kształtuje się w sposób zapewniający:

- 1) zrównoważony rozwój i ład przestrzenny;
- 2) optymalne funkcjonowanie Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących;
- 3) powstawanie i rozwój zwartych struktur przestrzennych ograniczających transportochłonność i energochłonność, w tym przez przeciwdziałanie niekontrolowanemu rozlewaniu się zabudowy i optymalizację stanu wyposażenia zabudowy w infrastrukturę techniczną;
- 4) zapewnienie warunków do powstawania wysokiej jakości struktur przestrzennych, w tym osadniczych, w szczególności nowych miast albo części miast;
- 5) spójność przestrzenną, w tym przez ograniczanie negatywnych skutków izolacji przestrzennej obszarów, powstałej w wyniku realizacji inwestycji liniowych;
- 6) ochronę środowiska, w tym form ochrony przyrody, wód oraz krajobrazu, poprawę lub co najmniej nie pogorszenie parametrów środowiska, w tym różnorodności biologicznej, korytarzy ekologicznych, ciągów przewietrzających, wartości krajobrazowych oraz błękitno-zielonej infrastruktury;
- 7) mitygację i adaptację do zmian klimatu, w tym negatywnych zjawisk klimatycznych, w szczególności suszy oraz powodzi;
- 8) ochronę krajobrazów kulturowych, zabytków i dóbr kultury współczesnej;
- 9) ograniczenie niekorzystnych oddziaływań Inwestycji, Inwestycji Towarzyszących oraz obszarów prowadzenia intensywnej działalności gospodarczej;
- 10) potrzeby obronności i bezpieczeństwa państwa;
- 11) poszanowanie uzasadnionych interesów właścicieli nieruchomości, wynikających z przeznaczenia nieruchomości określonego w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego lub z ostatecznego rozstrzygnięcia organu administracji publicznej zezwalającego na wykonywanie robót budowlanych.

W ramach zapewnienia wdrożenia ww. zasad zaleca się uwzględnić w aktach planowania przestrzennego następujące wytyczne urbanistyczne:

- **Miasto zwarte. Projektowanie zgodnie z ideą Transit Oriented Development i przeciwdziałanie suburbanizacji**
- **Miasto dostępne. Policentryczna struktura przestrzenna**
- **Miasto wielofunkcyjne**
- **Miasto o racjonalnej gospodarce przestrzennej**
- **Miasto zielone i zrównoważone. Rozwój błękitno-zielonej infrastruktury.**

Szczegółowy opis powyższych zasad znajduje się w części opisowej załącznika do SR CPK. Ustalenia z części mapowej Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia CPK podlegają uwzględnieniu w dokumentach planistycznych poszczególnych gmin i województwa mazowieckiego..

Model finansowania wdrażania SR CPK

Wdrażanie SR CPK będzie zależne od zapewnienia odpowiednich źródeł finansowania. Określenie tych źródeł jest zadaniem złożonym, ponieważ system finansowania zadań publicznych charakteryzuje się wielopoziomowością i hierarchicznością (poziom regionalny, krajowy i europejski), a za jego rozwój i właściwą organizację odpowiedzialnych jest wiele różnych podmiotów z różnych szczebli zarządzania.

Identyfikacja i wybór potencjalnych źródeł, z których mogą być finansowane poszczególne przedsięwzięcia w ramach SR CPK, wymaga właściwej organizacji i koordynacji procesu pozyskiwania tych środków – zarówno na poziomie każdej z gmin, jak też na poziomie struktur współpracy partnerskiej.

Proces ten powinien przede wszystkim uwzględniać różnorodność opcji finansowania projektów wynikających z SR CPK (źródła i formy). Istotne zatem będzie poszukiwanie różnych źródeł ich finansowania, uwzględniających środki w ramach Polityki Spójności, Wspólnej Polityki Rolnej i innych, a także krajowych środków publicznych, czy też środków prywatnych (np. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego).

Istotnym dla sukcesu realizacji SR CPK będzie również zastosowanie mniej standardowych źródeł finansowania przedsięwzięć realizujących cele strategiczne. Jednym z nich jest zastosowanie np. instrumentów finansowych (pożyczek czy instrumentów kapitałowych) na potrzeby rozwoju regionu.

Potwierdzeniem realizacji zamierzeń Strategii będzie ustanowienie przez Rząd Programu Wdrażania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK. W pierwszej 10-letniej perspektywie (2025-2034) wysokość programu osiągnie wysokość 3 mld zł.

Dlatego też podejmując decyzje o realizacji projektów (szczególnie w zakresie przedsięwzięć partnerskich) należy każdorazowo rozpatrywać możliwości budżetowe jednostek samorządu terytorialnego oraz Spółki CPK w kontekście istniejących źródeł i form finansowania.

KRAJOWE ŹRÓDŁA FINANSOWE	ŹRÓDŁA FINANSOWE ZEWNĘTRZNE
Program Wieloletni	Programy Funduszy UE 2021 - 2027
Program Wdrażania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK	Krajowy Plan Odbudowy
Środki budżetowe samorządów	Fundusze Europejskiego Obszaru Gospodarczego
Inne środki budżetu państwa	Fundusze prywatne, w tym partnerstwo publiczno-prywatne
	Instrumenty finansowe (BGK, EBI, EBOiR)

Do najważniejszych źródeł pochodzenia kapitału na finansowanie zadań SR CPK należeć będą:

Za źródło finansowania SR CPK uznać należy budżet Programu Wieloletniego CPK oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK, mogą one pełnić rolę wkładów własnych przy aplikowaniu o finansowanie z źródeł zewnętrznych.

Program Wieloletni– Etap II jest rządowym programem ustanawiającym ramy finansowe dla realizacji inwestycji CPK. Program może być również źródłem finansowania przedsięwzięć wynikających z celów SR CPK. W tym celu elementem Programu Wieloletniego jest PSG, którego zadaniem jest wsparcie finansowe działań skierowanych w pierwszej kolejności na realizację działań odpowiadających potrzebom mieszkańców, samorządów i przedsiębiorców z obszaru otoczenia CPK.

W zakresie funduszy wsparcia:

- środki z budżetu Unii Europejskiej

Środki z budżetu Unii Europejskiej w ramach pakietu legislacyjnego Polityki Spójności na lata 2021-2027 przewidziane zostały w programach operacyjnych na poziomie zarówno regionalnym, jak i krajowym. Istotnym źródłem finansowania są też środki z budżetu UE dostępne w ramach zarządzania bezpośrednio sprawowanego przez Komisję Europejską w zakresie związanym m.in. z kwestiami klimatycznymi w ramach Europejskiego Zielonego Ładu lub instrumentu „łącząc Europę” (CEF).

- środki pochodzące z budżetu państwa i funduszy krajowych

Środki dostępne w ramach istniejących oraz nowych instrumentów takie, jak fundusze utworzone specjalnie z przeznaczeniem na finansowanie infrastruktury transportowej. Są to w szczególności Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), Fundusz Kolejowy (FK) utworzone w Banku Gospodarstwa Krajowego, środki w ramach programów Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej i funduszy wojewódzkich oraz dotacje celowe lub środki z rezerw celowych.

Dla zapewnienia skutecznej realizacji SR CPK istotne jest podejmowanie prób poszukiwania nowych, wspólnych rozwiązań (w tym organizacyjnych) w zakresie zarządzania i finansowania oraz zapewnienia ciągłości funkcjonowania inwestycji.

Ramy finansowe SR CPK

Cel strategiczny	Szacowane koszty w latach 2025-2034 (mln zł)	Szacowane koszty w latach 2035-2044 (mln zł)	Koszty ogółem (mln zł)
I. Rozwój gospodarczy - wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw	3 581	1 873	5 454
II. Atrakcyjne miejsce do życia	687,6	631,6	1 319,2
III. Przyjazna przestrzeń	5 935,4	3 312,7	9 248,1
łącznie	10 204	5 817,3	16 201,3

Ramy finansowe SR CPK określają szacowane koszty wdrażania przedsięwzięć wynikających z celów strategicznych. Zapewnienie odpowiednich **źródeł finansowania** tych działań będzie jednym z kluczowych czynników **sukcesu** SR CPK. Szacunek finansowy powstał na podstawie spodziewanych kosztów kluczowych przedsięwzięć planowanych do realizacji.

W ramach celu I *Wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw* uwzględnione zostały wydatki związane z uruchomieniem Cargo City, inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi rozwojowi stref przemysłowych w obszarze otoczenia CPK, poprawę jakości edukacji (dostosowanie jej do wymagań rynku pracy) oraz koszty związane z podnoszeniem sprawności administracyjnej jednostek samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK.

Budżet na realizację celu II *Atrakcyjne miejsce do życia* uwzględnia m.in. koszty inwestycji infrastrukturalnych w modernizację przedszkoli i szkół, a także dostosowanie systemu opieki zdrowotnej do potrzeb zmieniającego się regionu. Przewidziano również wydatki na poprawę bezpieczeństwa w gminach, w których będą miały miejsce największe zmiany wynikające z inwestycji CPK.

W celu III *Przyjazna przestrzeń* przewidziane są w pierwszej kolejności koszty służące poprawie jakości transportu w obszarze otoczenia CPK – rozwój komunikacji publicznej, rozbudowa sieci drogowej, dróg rowerowych, a także

koszty związane z realizacją działań prośrodowiskowych, np. w zakresie powiększenia arealów terenów zadrzewionych i zalesionych w gminach, na które planuje się przeznaczenie kwoty w wysokości do 20 mln zł do 2034 roku. W ramach celu uwzględnione zostały wydatki związane z uruchomieniem Airport City.

Finansowanie pomostowe na lata 2023-2025

Zakres działań	Planowane koszty w latach 2023-2024 (mln zł)
Program „Administracja”	7,00
Program Pomostowy	39,00
Program Zdrowie	15,00
Prace przygotowawcze na potrzeby zrównoważonej mobilności w obszarze otoczenia CPK	2,00
Prace przygotowawcze na potrzeby systemu edukacji i rynku pracy w obszarze otoczenia CPK	1,00
Dofinansowanie zakupu taboru na potrzeby Grodzkich Przewozów Autobusowych	5,00
Program „Bezpieczne drogi”	80,00
łącznie	149,00

W 2023 r. Spółka uruchomiła i realizowała cztery programy wynikające z celów SR CPK:

- Program „Administracja”, z którego finansowane są koszty administracyjne jednostek samorządu terytorialnego z obszaru otoczenia CPK.
- Program „Pomostowy” skierowany do trzech gmin, na których terenie zlokalizowany będzie CPK, z którego finansowane będą niezbędne przedsięwzięcia inwestycyjne m.in. niwelujące negatywne efekty procesu inwestycyjnego realizowanego przez Spółkę CPK. W 2023 r. rozpoczęły się również przygotowania do stworzenia sprawnego systemu transportu publicznego w obszarze otoczenia CPK. W tym celu planuje się finansowanie opracowania planu zrównoważonego transportu dla obszaru.
- Program „Zdrowie” dotyczący wsparcia szpitali powiatowych znajdujących się na terenie powiatu grodzkiego, sochaczewskiego i żyrardowskiego w podnoszeniu jakości świadczeń zdrowotnych dla mieszkańców i przyszłych użytkowników CPK.
- Program „Bezpieczne drogi” związany z modernizacją dróg gminnych i powiatowych w otoczeniu przyszłego portu lotniczego.

Powyższe działania finansowane były z środków PSG w ramach Programu Wieloletniego – Etap I, a działania realizowane w 2025 r. w ramach Programu Wieloletniego – Etap II.

W 2024 r. sfinansowano jeden program, tj. dofinansowanie zakupu taboru na potrzeby Grodzkich Przewozów Autobusowych, wspierające walkę z wykluczeniem transportowym i poprawiające komfort podróży dla osób korzystających z transportu zbiorowego. W najbliższej przyszłości planowane jest dokończenie dwóch programów: Pomostowego oraz Zdrowie.

Kolejnym zagadnieniem, dla którego prace rozpoczęły się w 2023 r. jest przygotowanie planu na rzecz edukacji, którego założeniem było uruchomienie systemu wsparcia systemu edukacji w taki sposób, by odpowiadał on w jak największym stopniu na potrzeby zmieniającego się rynku pracy w związku z budową CPK oraz prace przygotowawcze na potrzeby opracowania dokumentacji związanej z planem zrównoważonej mobilności w obszarze otoczenia CPK.

System monitoringu i ewaluacji SR CPK

Wdrażanie SR CPK będzie wymagało systematycznego obserwowania zmian zachodzących w obszarze otoczenia CPK, przede wszystkim w zakresie realizacji zakładanych przez SR CPK rezultatów. Będzie to możliwe dzięki procesowi monitoringu i ewaluacji, który umożliwi identyfikację sukcesów oraz przeszkód w osiągnięciu zakładanych wskaźników, co pozwoli na elastyczne reagowanie na problemy i zmiany pojawiające się przy jej wdrażaniu.

Zakres tematyczny monitoringu i ewaluacji realizacji SR CPK określają jej cele strategiczne i operacyjne, które będą mieć przypisane wskaźniki określające ilościowy postęp w osiągnięciu zaplanowanych efektów.

Głównymi dokumentami cyklicznie podsumowującymi proces monitoringu będą raporty okresowe z realizacji SR CPK, które będą przygotowywane do końca II kwartału następującego po roku sprawozdawczym. Dzięki analizie poziomu osiągnięcia zakładanych rezultatów możliwe będzie formułowanie kluczowych wniosków i rekomendacji ważnych dla dalszego wdrażania SR CPK. Do tego niezbędne będzie stałe gromadzenie m.in. danych statystycznych, informacji o realizacji przedsięwzięć priorytetowych czy danych o środkach finansowych zaangażowanych w realizację SR CPK.

Dodatkowym dokumentem istotnym w procesie monitoringu będzie Raport z ewaluacji mid-term, która zostanie przeprowadzona w połowie okresu obowiązywania SR CPK.

Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie procesu monitoringu realizacji SR CPK będzie Pełnomocnik Rządu do spraw CPK, który realizować będzie zadanie przez Spółkę CPK.

Załączniki

Załącznik – Model struktury funkcjonalno-przestrzennej