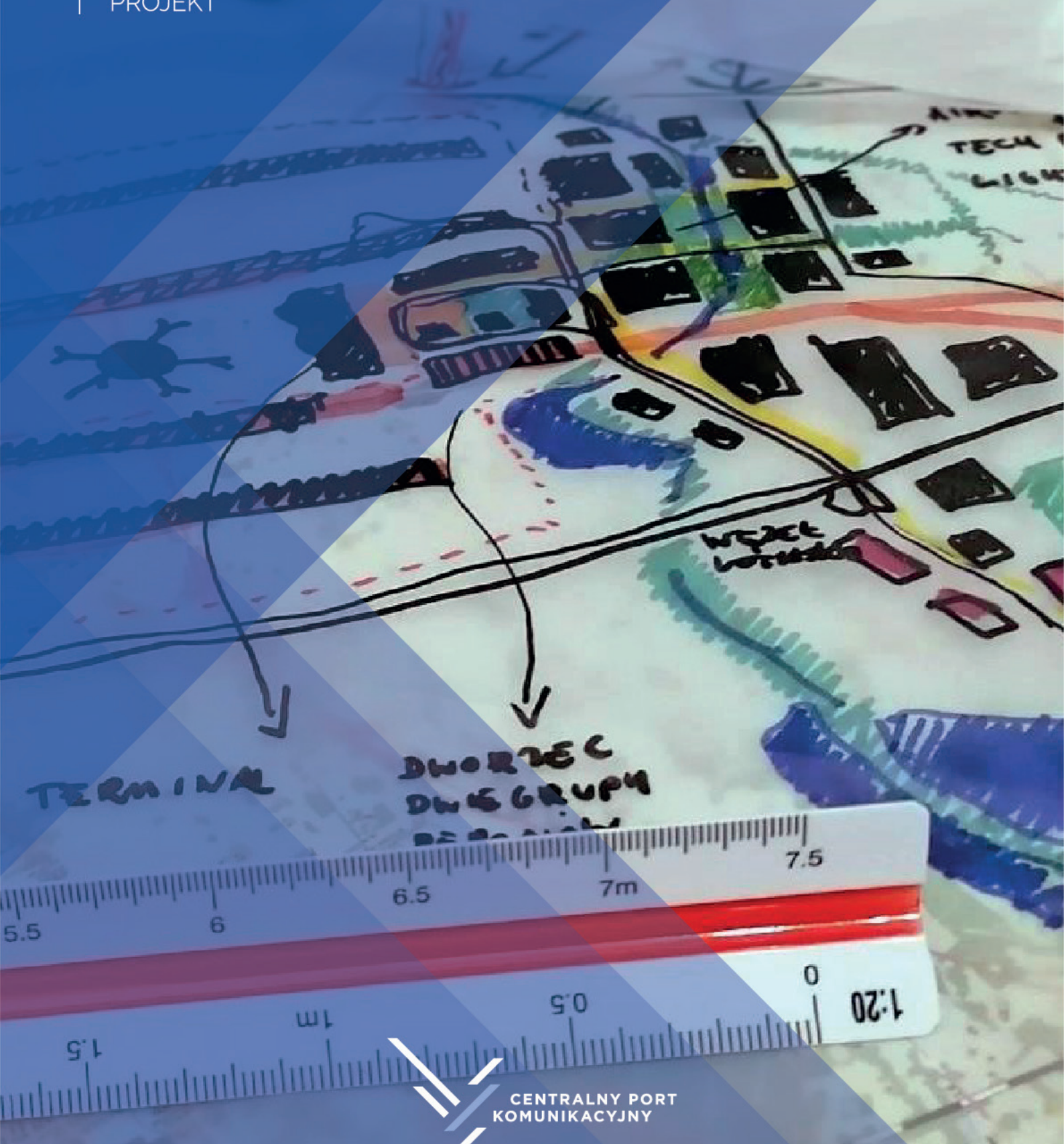


# Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku

PROJEKT



CENTRALNY PORT  
KOMUNIKACYJNY

# Metryka dokumentu

**Tytuł dokumentu:**

Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do 2040 roku

**Projekt:**

Strategia Rozwoju Regionu CPK (P00100037)  
Podprogram Aerotropolis i Rozwój

**Wersja dokumentu:**

1.8.2

**Data opracowania:**

08.09.2022 r.

**Opracowanie:**

Olga Zuchora  
Piotr Kosmowski  
Adam Kordas  
Jarosław Ogrodowski  
Michał Leszczyński  
Kamil Kowalski (model struktury funkcjonalno-przestrzennej)  
Przemysław Malczewski (do 10.2021 r.)  
Robert Zawadzki  
Mateusz Dzięcielski  
Mikołaj Saik  
Przemysław Derwich

Diagnozę społeczno-gospodarczą Obszaru Otoczenia CPK oraz prognozę demograficzną, rynku pracy i scenariusze rozwoju regionu do roku 2040 opracował zespół w składzie: dr hab. Robert Szmytkie oraz dr Wojciech Maleszka.

**Akceptacja – lider projektu:**

Przemysław Derwich, 08.09.2022 r.

**Akceptacja – dyrektor RSP:**

Michał Leszczyński, 08.09.2022 r.

**Akceptacja – Kierownik Podprogramu Aerotropolis i Rozwój:**

Michał Szaniawski

**Akceptacja – Kierownik Programu CPK:**

Mikołaj Wild

# Spis treści

<b>Spis treści.....</b>	<b>2</b>
<b>Wprowadzenie.....</b>	<b>3</b>
Istota dokumentu.....	3
Ramy formalnoprawne.....	4
<b>Słownik pojęć.....</b>	<b>5</b>
<b>1. Centralny Port Komunikacyjny.....</b>	<b>7</b>
<b>2. Delimitacja Obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR.....</b>	<b>9</b>
Wymiar terytorialny Strategii.....	9
Delimitacja.....	9
<b>3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne.....</b>	<b>13</b>
Kierunki rozwoju w ujęciu światowym i europejskim.....	13
Dokumenty szczebla krajowego.....	16
Dokumenty szczebla regionalnego.....	18
Obszary Strategicznej Interwencji.....	19
<b>4. Podsumowanie diagnozy.....</b>	<b>22</b>
Zarządzanie regionami lotniskowymi – doświadczenia międzynarodowe.....	22
Podsumowanie prac grup roboczych.....	23
Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej Obszaru otoczenia CPK.....	25
Obszary technologiczne z potencjałem rozwoju w Obszarze otoczenia CPK.....	32
Wnioski z prognozy demograficznej i rynku pracy oraz scenariusze rozwoju do roku 2040.....	33
<b>5. Wizja, cele strategiczne i horyzont czasowy.....</b>	<b>37</b>
Wizja Obszaru otoczenia CPK.....	37
Horyzont czasowy Strategii.....	38
Cele Strategii.....	38
Filar Gospodarczy – cele strategiczne.....	39
Filar Społeczny – cele strategiczne.....	41
Filar Przestrzenny – cele strategiczne.....	42
Fundament- cele strategiczne.....	44
<b>6. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej.....</b>	<b>45</b>
Ustalenia i rekomendacje dla dokumentów planistycznych.....	45
Obszary istotne dla realizacji strategii.....	45
<b>7. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia.....</b>	<b>46</b>
<b>8. System realizacji.....</b>	<b>46</b>
Model wdrażania.....	46
Dokumenty wykonujące SR CPK.....	47
Model finansowania wdrażania SR CPK.....	47
System monitoringu i ewaluacji SR.....	48
<b>Załączniki.....</b>	<b>49</b>
Załącznik nr 1 – Rysunek modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.....	49
Załącznik nr 2 – Opis metodyki pracy nad Strategią.....	49

## Istota dokumentu

Przyjęta przez Rząd w dn. 7 listopada 2017 r. koncepcja CPK zakłada, że Centralny Port Komunikacyjny stanie się integratorem aglomeracji warszawsko-łódzkiej, dynamizując procesy metropolizacji w centralnej Polsce, zaś bezpośrednie otoczenie CPK stanie się najlepiej skomunikowanym miejscem w kraju, dzięki łącznemu potencjałowi lotniska, głównego przesiadkowego dworca kolejowego oraz systemowi dróg krajowych. Regiony lotniskowe na całym świecie wykorzystują wyjątkowe skomunikowanie (connectivity) do rozwoju opartego o zdolność do efektywnego i konkurencyjnego przemieszczania ludzi i towarów, kluczową dla współczesnych gospodarek. Istotność zagadnień rozwoju regionalnego dla efektywnej realizacji Programu CPK była jedną z przesłanek przypisania nadzoru nad realizacją Programu CPK ministrowi właściwemu ds. rozwoju regionalnego.

Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK 2040 (dalej „SR CPK”) jest dokumentem zapewniającym koordynację kierunków rozwoju obszaru znajdującego się w bezpośrednim oddziaływaniu multimodalnego węzła transportowego, tworzonego w ramach realizacji koncepcji CPK. Formalne ramy systemu zarządzania rozwojem kraju wykorzystywane są do osiągnięcia opisanego wyżej zasadniczego celu strategicznego oraz zapewnienia Obszarowi otoczenia CPK zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzennie-gospodarczego, dla którego podstawowym impulsem rozwojowym pozostaje unikalne skomunikowanie. SR CPK ma charakter ponadlokalny i zintegrowany, programując przemianę strukturalną obszaru oraz generując szereg procesów planistycznych w celu zapewnienia jej efektywności.

SR CPK jest wypracowywana wspólnie i w porozumieniu między samorządami Obszaru otoczenia CPK oraz Pełnomocnikiem Rządu ds. CPK, zaś Spółka CPK działając na podstawie powierzenia jest w tym procesie podmiotem stymulującym i koordynującym prace nad jej opracowaniem. Celem działań w zakresie budowania partnerstwa terytorialnego Obszaru otoczenia CPK nie jest zastępowanie oraz rozbudowywanie istniejącego podziału administracyjnego Państwa. Istotą działań ukierunkowanych terytorialnie jest dostosowanie zakresu przestrzennego interwencji do zdefiniowanych powiązań społeczno-gospodarczych przekraczających granice gmin, powiatów i województw.

**SR CPK nie będzie zastępować gmin, powiatów i województw w ich ustawowych zadaniach, lecz uzupełni i zintegruje te działania, które są niezbędne do osiągnięcia długofalowych celów rozwojowych otoczenia CPK.**

Punktem wyjścia dla opracowania niniejszej Strategii są skonsultowane z samorządami Założenia do Strategii Rozwoju obszaru otoczenia CPK, jak również analizy społeczno-gospodarcze i przestrzenne prowadzone przez Spółkę CPK. Podstawowym dokumentem w tej mierze jest „Diagnoza społeczno-gospodarcza Obszaru otoczenia CPK”, który został opracowany przez zespół ekspertów (wewnętrznych i zewnętrznych), na podstawie danych pochodzących ze statystyki publicznej oraz szeregu dokumentów przekazanych przez partnerów samorządowych. Rezultatem przeprowadzonej diagnozy obszaru otoczenia CPK jest szereg predykcji rozwojowych dla analizowanego obszaru.

Niniejszy dokument stanowi pierwszą wersję projektu SR CPK do 2040 r. i będzie uzupełniany oraz modyfikowany na kolejnych etapach prac nad Strategią, podczas konsultacji i warsztatów z podmiotami publicznymi, biznesowymi oraz organizacjami eksperckimi, pozarządowymi i zawodowymi. Załącznikiem do dokumentu jest model struktury funkcjonalno-przestrzennej, uwzględniający obecny stan prac projektowych w zakresie infrastruktury lotniskowej, kolejowej oraz drogowej.

W czasie prac nad niniejszym dokumentem miały miejsce dwa zjawiska o znaczeniu globalnym i nie znanych dotąd skutkach tj. pandemia COVID19 oraz napaść Rosji na Ukrainę i rozpoczęcie wyniszczającej wojny. Skutki społeczno-gospodarcze tych zdarzeń, szczególnie w zakresie demografii nie są obecnie możliwe do rzetelnego analizowania.

## Ramy formalnoprawne

W obecnym stanie prawnym ramami formalnoprawnymi dla przyjęcia SR CPK są przepisy o zarządzaniu procesami rozwojowymi kraju na każdym szczeblu administracji, zawarte w *ustawie z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*. Ustawa określa system publicznych dokumentów strategicznych, ustanawiając podstawy dla uchwalania strategii rozwoju na poziomie krajowym, regionalnym oraz gminnym. Nowelizacja ustawy, dokonana w roku 2020, wprowadziła możliwość uchwalenia strategii rozwoju ponadlokalnego. Zgodnie z rozwiązaniami ustawowymi gminy sąsiadujące, powiązane ze sobą funkcjonalnie, mogą opracować strategię rozwoju ponadlokalnego będącą wspólną strategią rozwoju tych gmin w zakresie ich terytorium.

Projekt Strategii podlegać będzie procedurom uregulowanym *ustawą z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska* oraz o ocenach oddziaływania na środowisko w zakresie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko w odniesieniu do planów/programów wyznaczających ramy dla późniejszej realizacji przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko. W tym zakresie, zgodnie z art. 48 ww. ustawy, organ opracowujący projekt dokumentu może, po uzgodnieniu z właściwymi organami, odstąpić od przeprowadzenia strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, jeżeli stwierdzi, że realizacja postanowień takiego dokumentu albo jego zmiany nie spowoduje znaczącego oddziaływania na środowisko, w tym na obszary Natura 2000.

Na wejście w życie oczekuje *ustawa z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego*, dokonująca szerokiej nowelizacji *ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym*. Ustawa zawiera zmodyfikowane ramy prawne dla opracowania, przyjęcia i realizacji SR CPK. Ustalenia ustawy obejmują przesądzenie, że obszar otoczenia CPK stanowi obszar funkcjonalny oraz obszar strategicznej interwencji w rozumieniu art. 5 pkt 6a i 6b *ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju*. Ustawa określa 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. Nowelizacja doprecyzowuje ponadto zakres SR CPK poprzez wskazanie jej elementów, m.in. w zakresie obszarów o istotnym znaczeniu dla realizacji ustaleń strategii oraz wskazuje, że strategię przyjmuje Rada Ministrów w drodze uchwały, przy czym projekt strategii opracowuje Pełnomocnik Rządu ds. CPK we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego.

**Po wejściu w życie przedmiotowych regulacji stanowić one będą formalnoprawną podstawę uchwalenia Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK.**

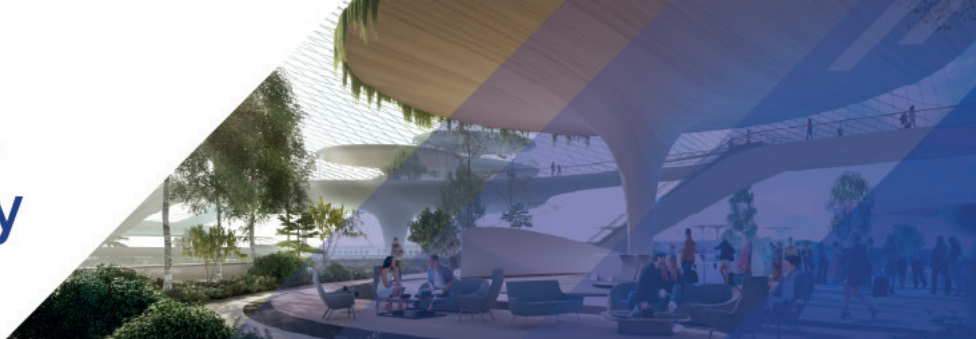
# Słownik pojęć



Pojęcie	Definicja/Opis
<b>Aerotropolis</b>	Obszar bezpośredniego otoczenia CPK i węzła kolejowego, podlegający intensywnym przekształceniom przestrzennym związanym z realizacją infrastruktury transportowej, stanowiący przestrzeń do lokalizacji głównych terenów rozwojowych CPK.
<b>Airport City</b>	Zespół zabudowy zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie terminala pasażerskiego CPK.
<b>Centralny Port Komunikacyjny/ CPK / Port Solidarność</b>	Planowany węzeł multimodalny zlokalizowany pomiędzy Warszawą a Łodzią, integrujący transport lotniczy, kolejowy i drogowy, o charakterystyce wskazanej w Koncepcji CPK.
<b>COVID19</b>	Choroba wywołana wirusem SARS-CoV-2.
<b>GUS</b>	Główny Urząd Statystyczny
<b>Hub / lotnisko typu Hub</b>	Węzeł transportowy (lotnisko zintegrowane z innymi gałęziami transportu), pełniący funkcję punktu przesiadkowego w przewozach pasażerskich.
<b>Inicjatywa strategiczna</b>	Działanie lub wiązka powiązanych działań podjętych przez Spółkę lub innego interesariusza Strategii w celu realizacji celu strategicznego. Inicjatywy strategiczne wypracowane zostały wspólnie z interesariuszami na etapie prac nad treścią Strategii. Na etapie tworzenia dokumentów wykonawczych do Strategii przybiorą formę Kart Inicjatyw Strategicznych.
<b>KDP</b>	Kolej Dużych Prędkości
<b>Koncepcja CPK</b>	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.
<b>KSRR 2030</b>	Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030
<b>Lotnisko / Port Lotniczy</b>	Lotnisko podlegające certyfikacji zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i rozporządzeniem (UE) 139/2014 (do momentu zastąpienia nowym rozporządzeniem wykonawczym).
<b>Obszar / Obszar przyszłej lokalizacji Portu Solidarność</b>	Teren o powierzchni ok. 74 km <sup>2</sup> wstępnie zidentyfikowany przez Spółkę CPK jako obszar wewnątrz którego zostanie zbudowany Centralny Port Komunikacyjny Solidarność wraz z infrastrukturą towarzyszącą.
<b>Obszar otoczenia CPK</b>	Obszar wyznaczony na podstawie kryteriów: zapewnienia sprawnej realizacji Przedsięwzięć w otoczeniu CPK, zapewnienia ich sprawnego funkcjonowania oraz konieczności wyznaczenia obszaru w sposób zwarty i ograniczony do obszaru występowania obecnych lub prognozowanych powiązań funkcjonalnych Przedsięwzięcia.
<b>OZE</b>	Odnawialne źródła energii
<b>PKB</b>	Produkt krajowy brutto

<b>Program CPK</b>	W rozumieniu Zasad Zarządzania to 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.
<b>Program Wieloletni</b>	W rozumieniu przepisów Ustawy o CPK art. 2 pkt 7 - należy przez to rozumieć program wieloletni w rozumieniu ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 305), 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. „Program inwestycyjny Centralny Port komunikacyjny. Etap I. 2020-2023” został przyjęty Uchwałą Rady Ministrów nr 156 z dnia 28 października 2020 r. (M.P. 2020 poz. 1050).
<b>SOR</b>	Strategia na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju
<b>Spółka Celowa</b>	W rozumieniu przepisów Ustawy o CPK art. 2 pkt 10) - należy przez to rozumieć spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością utworzoną przez Skarb Państwa w celu zapewnienia przygotowania i realizacji Programu oraz koordynacji i kontroli realizacji Przedsięwzięć. Rolę Spółki celowej pełni Centralny Port Komunikacyjny sp. z o.o.
<b>TSL</b>	Transport- Spedycja- Logistyka
<b>Ustawa o CPK, uCPK</b>	Ustawa z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (tekst jednolity Dz.U. z 2020 r. poz. 234., ze zm.).

# 1. Centralny Port Komunikacyjny



Koncepcja realizacji centralnego portu lotniczego dla Polski sięga lat 70. XX wieku, zaś wiele prac koncepcyjnych (zarówno w zakresie budowy centralnego lotniska jak i kolei dużych prędkości) wykonano w latach 2003-2013. W dniu 7 listopada 2017 r. Rada Ministrów przyjęła *Koncepcję przygotowania i realizacji inwestycji Port Solidarność - Centralny Port Komunikacyjny dla Rzeczypospolitej Polskiej* (dalej: Koncepcja CPK), stanowiącą zasadniczy dokument wyznaczający ramy merytoryczne i horyzont czasowy przygotowania i realizacji Programu Centralnego Portu Komunikacyjnego<sup>1</sup>.

Koncepcja CPK, opierając się na szerokiej diagnozie oraz przeglądzie dotychczasowych koncepcji utworzenia portu centralnego, wskazała, że *„Misją CPK jest stworzenie uniwersalnego systemu transportu pasażerskiego poprzez wybudowanie i eksploatację rentownego, innowacyjnego węzła transportowego, który 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 i obejmującego wszystkie obszary Polski, zapewniając 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, funkcjonującego w reżimie 24/7/365, z możliwością sprawnej obsługi ruchu transferowego (poprzez skrócenie i ułatwienie przemieszczania się pasażerom transferowym) i infrastruktury spełniającej warunki dla właściwego kodu referencyjnego lotniska. Zapewniona zdolność do rozbudowy CPK w przyszłości ma mieć kluczowe znaczenie dla dalszych możliwości jego rozwoju. Potrzebę tę należy uwzględnić, mając na uwadze dynamicznie 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, kwestią równie ważną są przyszłe potrzeby zwiększenia możliwości operacyjnych CPK w zakresie obsługi ruchu cargo czy planów rozwojowych przewoźnika bazowego. Zapewnienie takiej możliwości jest związane także z ewentualną przyszłą potrzebą wdrożenia nowych rozwiązań technologicznych dedykowanych infrastrukturze lotniczej i lotniskowej.

W zakresie sieci kolejowej, celem wyznaczonym w Koncepcji CPK jest stworzenie holistycznego i zintegrowanego systemu transportu kolejowego, w ramach którego zakładana jest budowa nowych linii Kolei Dużych Prędkości ( $V_{max} \geq 250$  km/h), a parametry geometryczne najważniejszych z nich pozwolą na późniejsze podniesienie tej prędkości do maksymalnie 350 km/h, jeśli będzie takie zapotrzebowanie. W efekcie powstaną połączenia kolejowe z najważniejszymi miastami kraju z czasem dojazdu poniżej 2,5 godziny (poza Szczecinem) oraz nastąpi połączenie największych miast Polski Wschodniej (Białystok, Lublin, Rzeszów) wydajną infrastrukturą kolejową.

W Koncepcji CPK dostrzeżono wpływ planowanej infrastruktury na rozwój gospodarczy i urbanistyczny, wskazując, że 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). W bezpośrednim otoczeniu CPK założono możliwość powstania takich przedsięwzięć jak centra logistyczne, hub towarowy, high tech city, kampus uczelni wyższych czy ośrodek EXPO. Dostrzeżono, że wyjątkowy poziom skomunikowania regionu jest przesłanką do jego dynamicznego rozwoju gospodarczego. Koncepcja CPK, obok opisu nowych przedsięwzięć, kładzie również nacisk na wykorzystanie dziedzictwa kulturowego regionu do rozwoju jego funkcji turystycznej.

Uchwalona 10 maja 2018 r. ustawa o Centralnym Porcie Komunikacyjnym umożliwia wdrożenie Koncepcji CPK, wprowadzając ramy formalnoprawne dla prowadzenia przedsięwzięć ujętych w dokumencie rządowym. Ustawa określa zasady funkcjonowania administracji rządowej w zakresie niezbędnym do osiągnięcia celów Programu, m. in. ustanawiając Pełnomocnika Rządu ds. CPK, jak również stanowi podstawę utworzenia i określenia podstawowych zadań Spółki Celowej, działającej obecnie pod firmą „Centralny Port Komunikacyjny Sp. z o.o.” Zasadniczym przedmiotem regulacji ustawowej jest określenie trybu przygotowania i realizacji inwestycji – Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz Inwestycji Towarzyszących, których listę określa rozporządzenie Rady Ministrów wydane w oparciu o art. 120 uCPK. W tym zakresie ustawa przewiduje ułatwienia inwestycyjne pozwalające na efektywne wykonanie założeń Programu CPK w obszarze lokalizacji inwestycji, nabycia nieruchomości oraz realizacji robót budowlanych.

<sup>1</sup> 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, dostęp: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/uchwala-rady-ministrow>



W lipcu 2022 r. znowelizowana została przedmiotowa ustawa<sup>2</sup>, w ramach której rozszerza się zakres zadań Spółki Celowej, wprowadzając obowiązek zapewnienia optymalnych warunków rozwoju społeczno-gospodarczego oraz przestrzennego na obszarze otoczenia CPK. W celu realizacji tego obowiązku Spółka Celowa w szczególności, zgodnie z proponowanymi zmianami 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, w tym analizy ekonomiczne dotyczące rynku nieruchomości oraz podejmuje, również we współpracy z innymi organami oraz podmiotami, działania w zakresie przygotowania nieruchomości do zagospodarowania, w tym w zakresie planowania przestrzennego, scalania i podziałów nieruchomości oraz uzbrajania nieruchomości w urządzenia infrastruktury technicznej.

W celu zapewnienia finansowania fazy przygotowawczej działań w ramach Programu CPK, Rada Ministrów przyjęła program wieloletni – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020-2023”<sup>3</sup>. W kontekście rozwoju regionalnego kluczowe ustalenia dotyczą zawartego w programie tzw. Programu społeczno-gospodarczego, przewidującego finansowanie zadań rozwojowych realizowanych w Obszarze otoczenia CPK. Zgodnie z Programem społeczno-gospodarczym: „**Istotną częścią działań w sferze rozwojowej (gospodarczej) oraz przestrzennej skierowana będzie do obszaru aerotropolis – otoczenia CPK stanowiącego obszar intensywnej przemian funkcjonalnych związanych z presją inwestycyjną oraz obszaru metropolii centralnej – regionu Polski obejmującego woj. mazowieckie i łódzkie, dla którego CPK będzie zasadniczym czynnikiem wzmacniającym trwające procesy metropolizacji. W tych dwóch perspektywach celem programu społeczno-gospodarczego jest zapewnienie wsparcia w zakresie regionalnych strategii rozwoju danych obszarów, planów zagospodarowania ich, jak również działań wdrożeniowych, związanych z koordynacją inwestycji publicznych na terenach położonych w pobliżu Inwestycji oraz Inwestycji Towarzyszących**”.

Zgodnie z **Dokumentem Wdrażającym** do Programu CPK zakres działań dotyczących otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego obejmuje:

**Zapewnienie spójnej koncepcji urbanistycznej rozwoju obszaru otoczenia CPK.** Kluczowym elementem jest skoordynowanie zakresowo i czasowo prac z równoległe realizowanymi inwestycjami budowy lotniska, kolejowymi oraz projektami komplementarnymi.

**Zapewnienie spójnej wizji inwestycji komplementarnych i koordynacja zakresów projektów.** Poprzez koordynację węzłowej części systemu krajowego oraz międzynarodowego transportu pasażerskiego zapewniona zostanie znacząca poprawa 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 będzie miało kluczowy wpływ na osiągnięcie tego wymagania. Jednakże do korzystania z ułatwień umożliwiających sprawniejszy tryb realizacji inwestycji konieczne jest przygotowanie aktów normatywnych, dzięki którym stworzone zostaną odpowiednie warunki dla projektów komplementarnych realizowanych przez samorządy. Do realizacji wymagania konieczne będzie zapewnienie nowej jakości zagospodarowania przestrzennego otoczenia lotniska i wykorzystanie najnowszych możliwości z obszaru badawczo - rozwojowego, potrzeb społeczności lokalnych, dających impuls dla rozwoju regionu.

**Zapewnienie odpowiedniej powierzchni do zagospodarowania na potrzeby nie wiążące się bezpośrednio z lokalizacją portu lotniczego - tzw. Airport City.** Do realizacji wymagania konieczne będzie zapewnienie dostępności gruntów pod Airport City i Cargo City oraz zapewnienie obszaru ograniczonego użytkowania.

**Integrowanie przestrzenne.** Kolejnymi działaniami podejmowanymi będzie planowanie sieci dróg i węzłów gwarantujące spójność wizji rozwoju regionu i spójność z innymi projektami infrastrukturalnymi (linia kolejowa Warszawa- Łódź, Węzeł CPK, lotnisko), które zostanie zrealizowane poprzez stworzenie, skoordynowanie i zintegrowanie pod względem przestrzennym i terminowym systemu autostrad i dróg ekspresowych.

**Powstanie w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska tzw. Airport City.** Do stworzenia Airport City wymagane jest przekształcenie terenów przy głównych ciągach komunikacyjnych (głównie drogowych) w nowoczesny park biznesowy z całością infrastruktury biznesowej, biurowej i rekreacyjnej.

**Zapewnienie komplementarności transportowej.** Do zapewnienia pełnej integracji transportowej wymagana jest rozbudowa lokalnych i regionalnych systemów transportowych integrujących położone w sąsiedztwie ośrodki miejskie i umożliwiających skomunikowanie centrów tych ośrodków w czasie akceptowalnym dla codziennego dojazdu do pracy, szkoły etc.; Planowana jest również 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.

<sup>2</sup> Ustawa z dnia 22 lipca 2022 r. o usprawnieniu procesu inwestycyjnego Centralnego Portu Komunikacyjnego (Dz. U. 2022 poz. 1846).

<sup>3</sup> Uchwała nr 156 Rady Ministrów z dnia 28 października 2020 r. w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – „Program inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap I. 2020–2023” (M. P. poz. 1050).

## 2. Delimitacja Obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR

### Wymiar terytorialny Strategii

W *Agendzie Terytorialnej 2030*, oficjalnym dokumencie Unii Europejskiej, stwierdzono, że aby zapewnić pozytywną perspektywę na przyszłość wszystkim ludziom, społecznościom i obszarom w Europie, konieczne jest wzmocnione wspólne działanie na wszystkich poziomach geograficznych i szczeblach sprawowania rządów. Zapewnianie wysokiej jakości zarządzania jest ważną **zasadą przekrojową dla rozwoju lokalnego, regionalnego, krajowego i europejskiego**. Ma znaczenie dla dobrobytu społeczeństwa i jest warunkiem koniecznym do trwałego podniesienia poziomu życia, inwestycji, zaufania społecznego i legitymizacji politycznej w perspektywie długoterminowej. Jak wskazuje dokument, **kluczowe jest uwzględnianie oddziaływania terytorialnego polityk sektorowych**. *Agenda* podkreśla, że współpraca i tworzenie sieci kontaktów w obrębie miast, a także pomiędzy miastami a otaczającymi je obszarami w tym samym regionie funkcjonalnym, stwarzają perspektywę rozwoju dla wszystkich tych obszarów, uwzględniając potrzebę propagowania powiązań między obszarami miejskimi i wiejskimi. Takie regiony funkcjonalne często działają niezależnie od istniejących granic administracyjnych. Różnią się one między sobą w zależności od charakteru funkcjonalnego i powiązań, są wysoce dynamiczne i mogą zmieniać swój zasięg w miarę upływu czasu.

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 dla całej Europy Środkowo-Wschodniej, zapewniając ofertę przewozową m.in. między Azją i Europą.

Skala krajowa jest ściśle powiązana z planowaną ofertą transportu kolejowego oraz ofertą transportu kołowego, 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 Autostradowej Obwodnicy Warszawy oraz rozbudowa autostrady A2. Obie inwestycje zapewnią dobrą dostępność samego lotniska, ale również znacznie zwiększą przepustowość głównych ciągów komunikacyjnych.

Skala makroregionalna wpisuje się w obszar określonej i wyrażonej przestrzennie problematyki rozwoju duopolis Warszawy i Łodzi, dla której 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, projektów rozwojowych towarzyszących oraz potencjałem bezpośredniego sąsiedztwa.

### Delimitacja

Sposób i metodyka zdefiniowania Obszaru otoczenia CPK opiera się na kilku istotnych uwarunkowaniach. Jest to obszar, który po realizacji planowanych inwestycji będzie na nowo zdefiniowaną 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 też obszar o bardzo istotnych potencjałach egzogenicznych, których włączenie w proces zmiany strukturalnej umożliwi uzyskanie najlepszego efektu synergii.

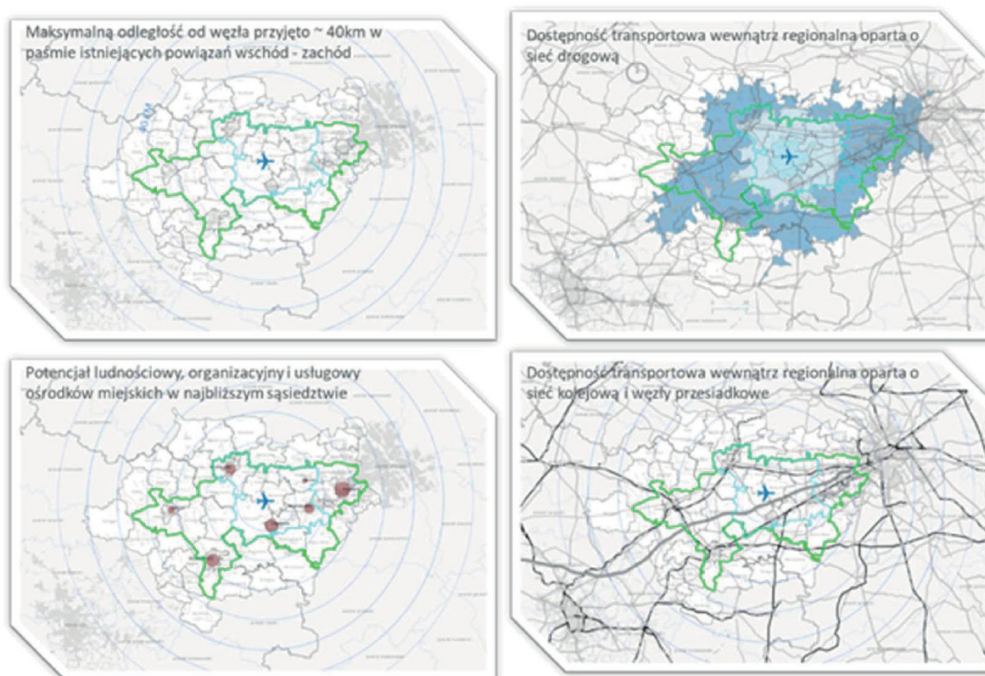
Kolejnym istotnym uwarunkowaniem jest założenie, że strategia rozwoju musi wiązać wspólne cele rozwoju wszystkich podmiotów terytorialnie i funkcjonalnie powiązanych wpisując się tym samym w system zarządzania krajem i idąc za tym w obowiązującą politykę rozwoju. Jedną z podstaw realizacji SR CPK jest Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030, z której wynika, że kluczowe dla ustanowienia regionu jest wola współpracy w zdefiniowanym obszarze wyrażona przez samorządy na poziomie lokalnym i wojewódzkim. Realizacja działań o charakterze ponadlokalnym w taki sposób, aby kształtowały atrakcyjną przestrzeń do życia, prowadzenia działalności gospodarczej i posiadającą atrakcyjną ofertę, wymaga ścisłej i skoordynowanej współpracy na rzecz identyfikacji wspólnych celów rozwoju.

Etap definiowania obszaru jest procesem kształtowania współpracy i budowania świadomości regionalnej w nowych uwarunkowaniach związanych z planowanymi zmianami strukturalnymi. Proces ten musi podlegać stałej ewaluacji w wymiarze terytorialnym. Niemniej jest to proces, którego wymiar terytorialny będzie ściśle powiązany z procesem wdrażania inicjatyw strategicznych.

### Wyściowa delimitacja Obszaru otoczenia CPK

W celu rozpoczęcia prac nad SR CPK wskazano wyjściową delimitację Obszaru, która umożliwiła opracowanie diagnozy społeczno-gospodarczej i przeprowadzenie dialogu z JST. 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, DK nr 92 oraz linii kolejowych nr 1 i 3,
- zewnętrzne granice Obszaru otoczenia CPK stanowić mają zewnętrzne granice gmin, wchodzących w jego skład.

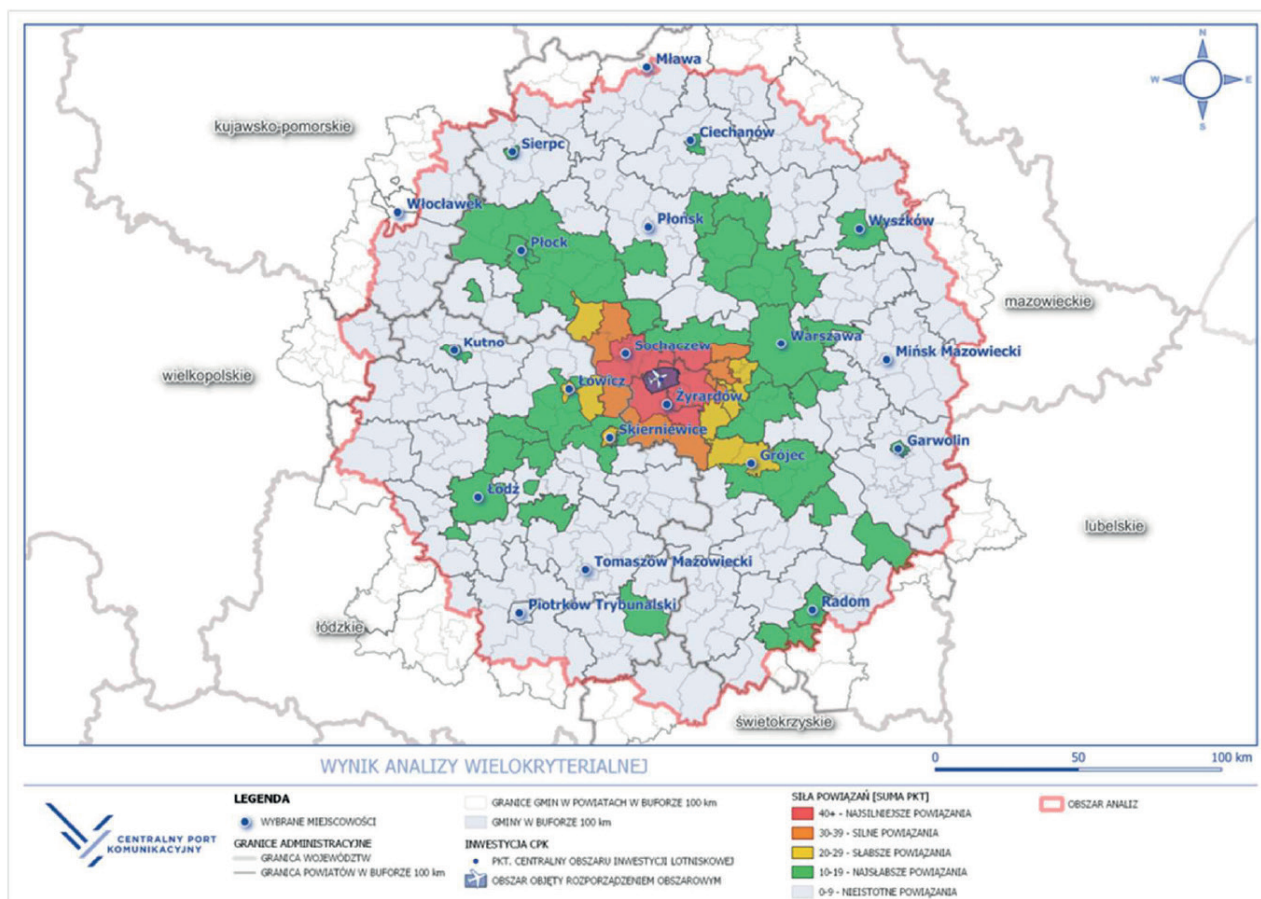


Wstępnie wyznaczona w 2020 roku delimitacja Obszaru otoczenia CPK posłużyła do przygotowania na przełomie 2020 i 2021 roku diagnozy społeczno-gospodarczej. Została ona opracowana w oparciu o szczegółowe dane odnoszące się do ośmiu powiatów (warszawskiego zachodniego, pruszkowskiego, grodzkiego, sochaczewskiego,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

### Wstępna delimitacja Obszaru otoczenia CPK

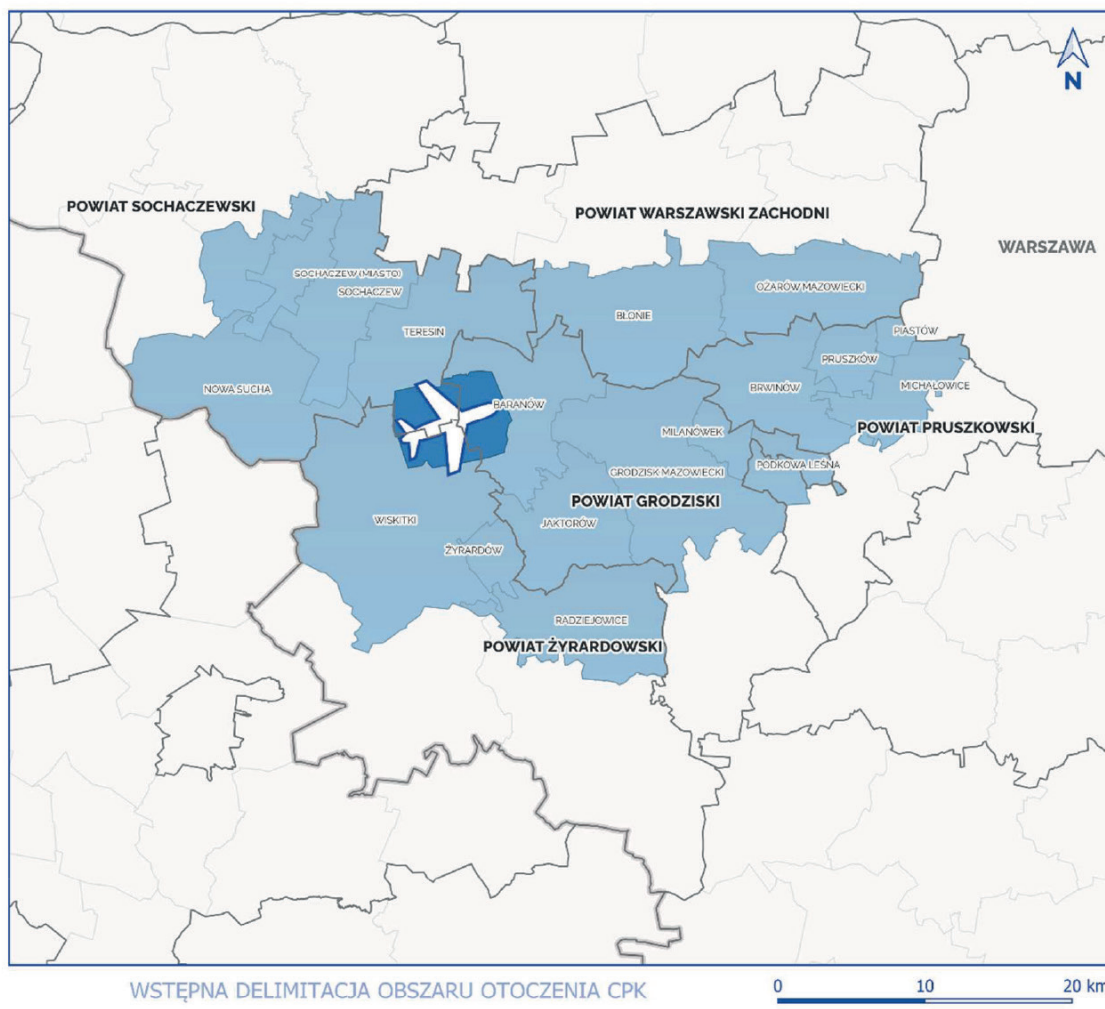
W efekcie rozmów z lokalnymi samorządami oraz z uwagi na procedowaną nowelizację ustawy o CPK i wynikające z niej następstwa, podjęto decyzję o konieczności aktualizacji wykonanej wcześniej wyjściowej delimitacji Obszaru otoczenia CPK. Wyjściowe założenia do zdefiniowania Obszaru otoczenia CPK zawarte są w procedowanej nowelizacji ustawy o CPK, zgodnie z którą działania w zakresie koordynacji rozwoju regionalnego prowadzone są wobec obszaru otoczenia CPK wyznaczonego w drodze rozporządzenia wydanego przez właściwego ministra na podstawie ustawowych kryteriów: 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 Przedsięwzięcia. Zaproponowana wstępna delimitacja obszaru otoczenia CPK jest zgodna z tą definicją i będzie podstawą prac nad rozporządzeniem ministra właściwego ds. rozwoju regionalnego, po wejściu w życie zmian ustawowych.

Na potrzebę procesu delimitacji Obszaru otoczenia CPK przeprowadzono analizę wielokryterialną dotyczącą 61 istniejących oraz planowanych powiazań funkcjonalnych z obszarem Centralnego Portu Komunikacyjnego poszczególnych gmin, których całość lub fragment znajduje się w promieniu 100 km od geometrycznego środka planowanej lokalizacji CPK (w skład obszaru analiz weszło 348 gmin z 6 województw). Przeanalizowano uwarunkowania delimitacji w podziale na kategorie zjawisk przestrzenno-społeczno-gospodarczych takich jak: uwarunkowania lotnicze, kolejowe, drogowe, dostępności czasowej, środowiskowe, administracyjno-statystyczne, historyczno-kulturowe, społeczno-gospodarcze (stan ludności, budżetowe), współpraca ponadlokalna, inwestycje towarzyszące i infrastruktura towarzysząca. W wyniku analizy wielokryterialnej wyodrębniono gminy, z którymi zidentyfikowano powiązania: najsilniejsze, silne, słabe oraz najsłabsze.



Wynik analizy wielokryterialnej

Następnie wyznaczono 5 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 powiazań funkcjonalnych: gospodarczych, społecznych i przestrzennych, co pozwoli na odpowiednie kształtowanie rozwiązań transportowej zapewniających połączenie Warszawy z Centralnym Portem Komunikacyjnym, 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.



**LEGENDA**

GRANICE ADMINISTRACYJNE  
 — GRANICE WOJEWÓDZTW  
 — GRANICE POWATÓW  
 — GRANICE GMIN

**INWESTYCJA CPK**

■ PREFEROWANY WARIANT LOKALIZACJI LOTNISKA  
 ■ OBSZAR OTOCZENIA CPK - WARIANT WSTĘPNY

*Wstępna delimitacja obszaru otoczenia CPK*

<b>Gminy</b>	Baranów, Błonie, Brwinów, Grodzisk Mazowiecki, Jaktorów, Michałowice, Milanówek, Nowa Sucha, Ożarów Mazowiecki, Piastów, Podkowa Leśna, Pruszków, Radziejowice, Sochaczew (gmina), Sochaczew (miasto), Teresin, Wiskitki, Żyrardów
<b>Powierzchnia</b>	1080 km <sup>2</sup>
<b>Ludność</b>	386 892 osób (BDL, stan na 31.12.2020)

Wstępny wariant 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 386 892 osób (wg stanu na koniec 2020 r.). Obszar ten obejmuje 1080 km<sup>2</sup>. 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.

**Wstępny wariant delimitacji Obszaru otoczenia CPK stanowi punkt wyjściowy do dalszych prac nad jego finalnym kształtem. Należy jednakże zwrócić uwagę, że możliwie wąski obszar otoczenia CPK pozwoli na nawiązanie ściślejszej współpracy z lokalnymi samorządami oraz koncentrację środków publicznych na kluczowych działaniach związanych z wykorzystaniem potencjałów endo- i egzogenicznych wynikających z budowy CPK.**

### 3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne

Kierunki rozwoju w ujęciu światowym i europejskim

#### CELE ZRÓWNOWAŻONEGO ROZWOJU ONZ

W 2015 r. Narody Zjednoczone przyjęły Agendę 2030 na rzecz Zrównoważonego Rozwoju. 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 poprawią zdrowie i edukację, zmniejszą nierówności i pobudzą wzrost gospodarczy – wszystko przy jednoczesnym przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym i ochronie wód i lasów. Ambicją wszystkich podmiotów zaangażowanych we wdrażanie tej strategii powinny być zasady zrównoważonego rozwoju określone przez ONZ<sup>4</sup>.



#### POLITYKA SPÓJNOŚCI UE 2021 – 2027

Założenia Umowy Partnerstwa na lata 2021-2027 (ZUP) są elementem prac nad Umową Partnerstwa na lata 2021-2027. Zgodnie z ich treścią, państwa członkowskie UE przygotowują dokument, w którym określą warunki efektywnego i skutecznego korzystania z funduszy na okres od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2027 r. W dniu 30 listopada 2021 r. Rada Ministrów przyjęła projekt Umowy Partnerstwa, który będzie przedmiotem oficjalnych negocjacji z Komisją Europejską. Umowa Partnerstwa została następnie oficjalnie przekazana do Komisji Europejskiej w dniu 15 grudnia 2021 r. Zgodnie z rozporządzeniem unijnym 2021/1060, regulującym realizację polityki spójności, Komisja Europejska ma 4 miesiące od czasu przekazania Umowy Partnerstwa przez państwo członkowskie na wydanie decyzji ją zatwierdzającej.

Nowa perspektywa polityki spójności posłuży realizacji wizji rozwoju Polski wyrażonej w Strategii na Rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.). Dotychczasowe postępy we wdrażaniu Strategii, której głównym celem jest „tworzenie warunków dla wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym wzroście spójności w wymiarze społecznym, ekonomicznym, środowiskowym i terytorialnym” 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.

<sup>4</sup> Więcej o Agendzie, również w kontekście Polski: [http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL\\_pl-5.pdf](http://www.un.org.pl/files/170/Agenda2030PL_pl-5.pdf)

# 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
- przyspieszenie wprowadzania rozwiązań cyfrowych do polskiego systemu transportowego
- sieci szerokopasmowe

## Cel Polityki 4

– Europa o silniejszym wymiarze społecznym

- rynek pracy, zasoby ludzkie
- edukacja i kompetencje
- włączenie i integracja społeczna
- ochrona zdrowia
- kultura i turystyka

## Cel Polityki 5

– Europa bliższa obywatelom

- Instrumenty terytorialne

## Cel Polityki 6

– Umożliwienie regionom i obywatelom łagodzenia społecznych, gospodarczych i środowiskowych skutków transformacji w kierunku gospodarki neutralnej dla klimatu

- transformacja regionów górniczych

W ramach Umowy Partnerstwa 2021-2027 określone zostały następujące fundusze:

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

Cele Strategii rozwoju obszaru otoczenia 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. Program Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 oraz FENIKS – jego następca w nowej perspektywie finansowej na lata 2021-2027 przyczynią się do realizacji założeń głównych elementów Europejskiego Zielonego Ładu:

- dostarczanie czystej i bezpiecznej energii,
- wdrażanie gospodarki o obiegu zamkniętym,
- budynki o niższym zapotrzebowaniu na energię,
- 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. Europejski Zielony Ład ma również pomóc w wyjściu z pandemii COVID-19. Europejski Zielony Ład będzie finansowany ze środków stanowiących jedną trzecią kwoty 1,8 bln euro przeznaczonych na inwestycje w ramach planu odbudowy NextGenerationEU oraz ze środków pochodzących z siedmioletniego budżetu UE”. 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” (COM (2019) 640 final).

## 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 (ponadlokalnego).

Celem SR CPK, jako strategii ponadlokalnej, 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:

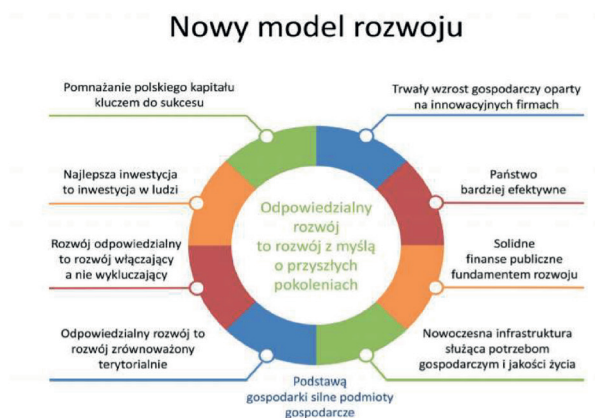
- SR CPK czerpie z dokumentów szczebla niższego niż krajowy i w maksymalny możliwy sposób adaptuje cele rozwojowe tych dokumentów;
- jednocześnie w procedowanych ramach formalnoprawnych wprowadzono obowiązek dostosowania dokumentów poziomu regionalnego i niższych, do kluczowych ustaleń SR CPK w tym zakresie,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

## STRATEGIA ODPOWIEDZIALNEGO ROZWOJU 2020 (Z PERSPEKTYWĄ DO 2030 R.) (SOR)

W tej strategii zawarte są rekomendacje dla polityk publicznych, stanowi ona też podstawę dla zmian w systemie zarządzania rozwojem, w tym obowiązujących dokumentów strategicznych (strategii, polityk, programów). SOR jako strategiczny dokument określający 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 Strategii wyszczególniono także cele szczegółowe:

W Strategii wyszczególniono także cele szczegółowe:

- 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);
- Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony (obszary: Spójność społeczna, Rozwój zrównoważony terytorialnie);
- 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).



Źródło: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.)

Zgodnie z zasadami realizacji celów SOR, należy uwzględnić odpowiednie strategie ujęte w systemie zarządzania krajem jako 8 zintegrowanych Strategii Rozwoju:

- Strategia Innowacyjności i Efektywności Gospodarki
- Strategia Rozwoju Transportu
- Strategia Rozwoju Kapitału Ludzkiego
- Strategia Rozwoju Kapitału Społecznego
- Strategia Bezpieczeństwo Energetyczne i Środowisko
- Strategia Sprawne Państwo
- Strategia Rozwoju Systemu Bezpieczeństwa Narodowego RP
- Strategia Zrównoważonego Rozwoju Wsi, Rolnictwa i Rybactwa.

Realizacja Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK, wpisując się w system strategii ponadlokalnych jest dokumentem realizującym 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 węzła przesiadkowego pomiędzy Warszawą a Łodzią wraz z rozwojem przestrzennym otoczenia.

### **KRAJOWA STRATEGIA ROZWOJU REGIONALNEGO 2030 (KSRR 2030)**

Celem głównym Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 jest efektywne wykorzystanie wewnętrznych potencjałów terytoriów i ich specjalizacji dla osiągnięcia zrównoważonego rozwoju kraju, co stworzy warunki do wzrostu dochodów mieszkańców Polski przy jednoczesnym osiąganiu spójności w wymiarze społecznym, gospodarczym, środowiskowym i przestrzennym. Dookreśla on zatem II cel szczegółowy SOR – Rozwój społecznie wrażliwy i terytorialnie zrównoważony. 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 jest projekt Centralnego Portu Komunikacyjnego 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 przygotowania i realizacji CPK została przyjęta uchwałą Rady Ministrów 7 listopada 2017 r. Ustawa o CPK została uchwalona 10 maja 2018 r.

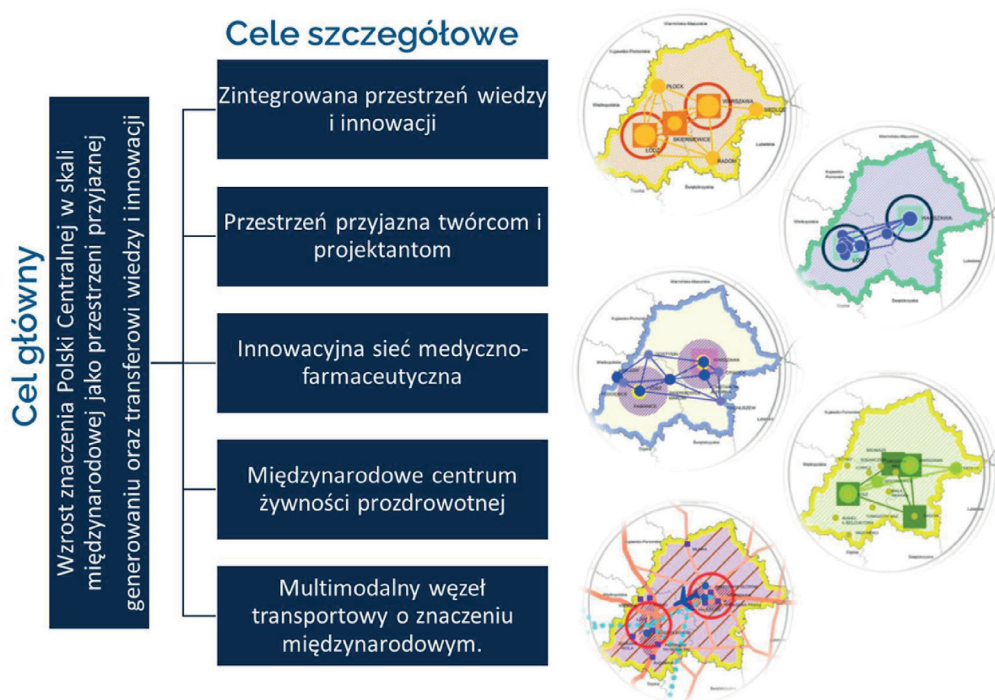
Zintegrowane podejście w ujęciu ponadlokalnym, wskazane w KSRR 2030 i znajdujące odzwierciedlenie w przepisach ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, umożliwi wykorzystanie wspólnych wysiłków Pełnomocnika Rządu ds. CPK, Spółki CPK oraz samorządów na rzecz kompleksowego przygotowania regionu do zmian strukturalnych. Jednocześnie wpisanie się w obowiązujące uwarunkowania prawne umożliwi zwiększenie możliwości absorpcji środków pochodzących ze źródeł pomocowych przyszłej perspektywy unijnej 2021-2027 oraz innych źródeł, dla przedsięwzięć zidentyfikowanych w Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK.

## STRATEGIA POLSKI CENTRALNEJ DO ROKU 2020 Z PERSPEKTYWĄ 2030<sup>5</sup>

Strategia jest przejawem 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. W oparciu o przeprowadzoną diagnozę i aktualną pozycję rozwojową oraz mając na uwadze prognozowane trendy, wizja odzwierciedla europejskie aspiracje makroregionu. Zgodnie z przyjętą w strategii wizją, makroregion Polski Centralnej ma być awangardą Europy XXI wieku.

Wizja nawiązuje do pojęcia awangardy w dwóch wymiarach: bycia liderem wzrostu oraz nowatorstwa rozumianego jako twórcze wykorzystanie potencjału kreatywnego i innowacji. Polska Centralna nadal będzie krajowym liderem wzrostu (przy czym jego tempo będzie szybsze niż bardziej rozwiniętych europejskich regionów), a dynamiczny rozwój możliwy będzie dzięki kreatywności i twórczemu wykorzystaniu wspólnych dla obu regionów silnych stron i stojących przed nimi szans, związanych głównie z innowacjami i potencjałem sektora kreatywnego.

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. Docelowo makroregion stanie się obszarem przecinania się tras o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, zrealizowanych i utrzymywanych w sposób umożliwiający szybki, efektywny i przyjazny dla środowiska oraz bezpieczny dla mieszkańców transport. 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. 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.*

<sup>5</sup> 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 ROZWOJU WOJEWÓDZTWA MAZOWIECKIEGO 2030+ INNOWACYJNE MAZOWSZE

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze z 24 maja 2022 roku 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 mobile Mazowsze; Zielone niskoemisyjne Mazowsze; Mazowsze zintegrowane społecznie; Mazowsze bogate kulturowo. Autorzy wskazują, że 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 Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wskazuje on również, że Centralny Port Komunikacyjny stanowi dla województwa mazowieckiego istotną inwestycję w dziedzinie dostępności, realizowaną na poziomie krajowym.

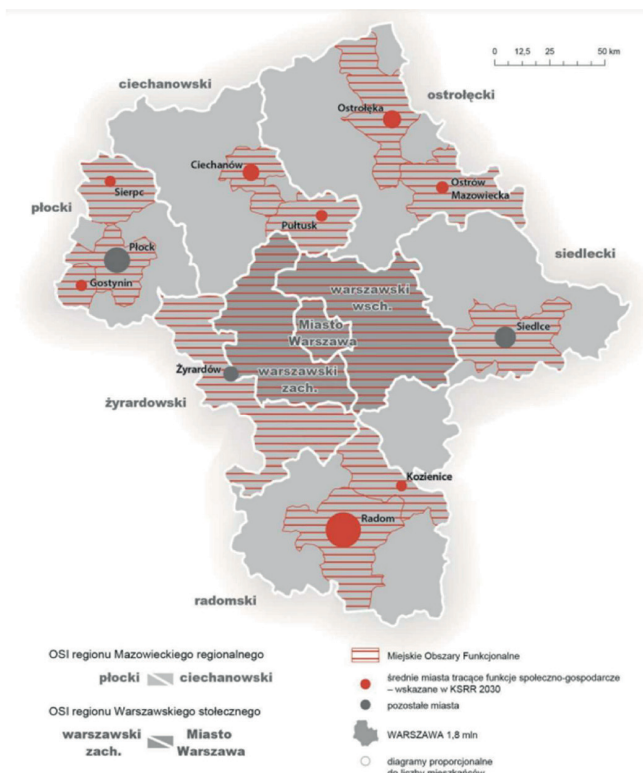
## Obszary Strategicznej Interwencji

Zgodnie z *ustawą 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 W WOJEWÓDZTWIE MAZOWIECKIM

Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze identyfikuje w województwie mazowieckim dwa rodzaje Obszarów Strategicznej Interwencji, uwzględniające także OSI z poziomu krajowego, wskazane w SOR oraz KSRR 2030: problemowe w poziomie podregionów NUTS 3 oraz bieguny wzrostu – miejskie obszary funkcjonalne. Na terenie Obszaru otoczenia CPK występują następujące OSI:

- **MOF Żyrardowa** – potencjalny biegun wzrostu,
- **MOF Warszawy** – istniejący biegun wzrostu,
- **Żyrardowski OSI** – obszar problemowy,
- **Warszawsko-zachodni OSI** – obszar problemowy.



Obszary Strategicznej Interwencji w woj. mazowieckim

**MOF Żyrardowa** wskazany został jako potencjalny biegun wzrostu. Strategia wskazuje, że niezbędne jest efektywne wykorzystanie istniejącego potencjału Żyrardowa i wzmocnienie 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 obszarach 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, w tym w zakresie przemysłu przyszłości oraz czystych, zielonych inwestycji,
- zapewnienie wysokiej dostępności usług publicznych i infrastruktury społecznej, zwłaszcza na obszarach zmagających się z problemem spadku liczby ludności, w przypadku których współpraca ponadlokalna przyczyni się do poprawy efektywności prowadzonych działań,
- podniesienie jakości życia dzięki rewitalizacji obszarów zdegradowanych i włączenia społecznego grup zmarginalizowanych i wykluczonych,
- 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 wzmocnienie 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, prowadzącym do powstawania konfliktów przestrzennych i chaosu przestrzennego. 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 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 miejsce 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 connectivity, 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 konkurencyjności na światowych rynkach dzięki skróconym łańcuchom dostaw związanym z bliskością portu lotniczego. W dobrze zarządzanych projektach lotniskowych, cechujących się wieloletnim planowaniem rozwoju, dochodzi do powstania intermodalnego węzła komunikacyjnego wokół lotniska, co długofalowo poprawia dostępność komunikacyjną regionu i przekłada się na jego rozwój gospodarczy i społeczny.

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 procesami rozwojowymi 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. Możliwy katalog rozwiązań organizacyjnych jest bardzo szeroki, ilustrują go chociażby różnice w przyjętych modelach zarządzania między regionem Sztokholm – Arlanda, a otoczeniem lotniska Schiphol. Zależy to również od takich elementów, jak chociażby kontekst przestrzenny (wielkość i zwartość zarządzanego regionu).

Analiza doświadczeń zróżnicowanych 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, np. związane z dziedzictwem kulturowym (mimo greenfieldowego charakteru inwestycja CPK powstaje na obszarze o bogatym dziedzictwie historycznym). Na kolejnych etapach prac, zgodność przyjętego podejścia z najlepszymi praktykami zarządczymi weryfikowana będzie m. in. w bezpośrednich kontaktach z regionami lotniskowymi w Europie- planuje się w tym zakresie nawiązanie współpracy z organizacją Airport Regions Council, wizyty studyjne stanowią również element działań programowanych w ramach Filaru IV SR CPK.

## Podsumowanie prac grup roboczych

Identyfikacja potrzeb i potencjałów zdefiniowanego pierwotnie Obszaru otoczenia CPK<sup>6</sup> oparta została o intensywną współpracę grup roboczych. W ramach pierwszego etapu prac grup roboczych od kwietnia do maja 2021 r. odbyło się 17 spotkań z przedstawicielami jednostek samorządu terytorialnego i podmiotów przez nich 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.

<sup>6</sup> Pierwotnie zdefiniowany Obszar otoczenia CPK obejmował wybrane gminy z terenu ośmiu powiatów: (warszawskiego zachodniego, pruszkowskiego, grodziskiego, 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
Transport drogowy	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Poprawa stanu dróg i przygotowanie korytarzy drogowych na potrzeby obsługi budowy,</li> <li>• Stworzenie powiązań lokalnych regionu dla zapewnienia dobrej dostępności,</li> <li>• Wzmocnienie powiązań z siecią dróg ekspresowych i autostrad.</li> </ul>
Transport zbiorowy i mobilność	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozwój powiązań kolei regionalnej wraz z kształtowaniem systemu powiązań węzłów przesiadkowych (systemy powiązań kolej – autobus, Park &amp; Ride, Bike &amp; Ride),</li> <li>• Zapewnienie systemu dowozu uczniów i pracowników,</li> <li>• Zwiększenie mobilności rowerowej.</li> </ul>
Edukacja i szkolnictwo zawodowe	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wykorzystanie potencjału szkolnictwa zawodowego/branżowego – sieciowanie, integracja działań,</li> <li>• Wzmocnienie działań w zakresie stworzenia dobrych warunków dla rynku pracy, dostosowania do potrzeb inwestorów,</li> <li>• Wsparcie placówek zaangażowanych w przygotowanie kadr na potrzeby realizacji Programu CPK.</li> </ul>
Planowanie strategiczne i przestrzenne – spójność terytorialna	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wspólna strategia regionu określająca ramy rozwoju przestrzennego w powiązaniu z inwestycjami Programu CPK,</li> <li>• Ustandaryzowanie i dostosowanie lokalnych dokumentów planistycznych,</li> <li>• Wsparcie procesów rewitalizacji,</li> <li>• Kształtowanie spójnych systemów powiązań transportowych, przyrodniczych, turystycznych i rekreacyjnych wiążących właściwe potencjały.</li> </ul>
Walory kulturowe, turystyka	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ochrona i wzmocnienie walorów kulturowych i środowiskowych w kontekście rozwoju potencjału turystycznego,</li> <li>• Zabezpieczenie istniejących potencjałów lokalnych i zwiększenie ich dostępności.</li> </ul>
Środowisko przyrodnicze – ochrona i kształtowanie	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Korekta granic istniejących form ochrony przyrody (m.in. powiększenie Bolimowskiego PK, niektórych obszarów ochrony krajobrazu) i wprowadzenie nowych (m.in. rezerwaty w granicach Bolimowskiego Parku Krajobrazowego),</li> <li>• 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),</li> <li>• Prowadzenie programów retencji celem zmniejszenia spływu powierzchniowego i zatrzymania wody w środowisku, a także ponownego jej wykorzystania, np. w rolnictwie,</li> <li>• Prowadzenie programów gospodarki odpadami i ochrony środowiska,</li> <li>• 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),</li> <li>• Tworzenie lub wzmocnianie zielonych powiązań (korytarzy ekologicznych),</li> <li>• 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,</li> <li>• Odtwarzanie walorów środowiska kulturowego i ekosystemów przyrodniczych przez realizację programów rewitalizacyjnych i renaturyzacyjnych,</li> <li>• Budowa szlaków rowerowych i wzmocnianie roli transportu zbiorowego celem redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza i poprawy klimatu akustycznego.</li> </ul>
Porządek publiczny i bezpieczeństwo publiczne, promocja i ochrona zdrowia, odpowiedzialność społeczna	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uwzględnienie systemu bezpieczeństwa publicznego na etapie budowy,</li> <li>• Poprawa stanu placówek ochrony zdrowia,</li> <li>• Wzmocnienie systemu i jednostek zapewniających bezpieczeństwo publiczne (szpitale powiatowe + OSP/PSP, Policja).</li> </ul>

<b>Rolnictwo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zabezpieczenie systemów melioracji,</li> <li>• Uwzględnienie istniejących potencjałów produkcji rolniczej i przetwórstwa,</li> <li>• Stworzenie nowych warunków dla działalności rolniczej.</li> </ul>
<b>Infrastruktura techniczna</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zabezpieczenie systemu dostaw i ujęć wody w regionie,</li> <li>• Poprawa stanu uzbrojenia terenów zagospodarowanych i przewidzianych do zagospodarowania.</li> </ul>
<b>Smart city/smart samorząd</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zwiększenie potencjału administracji publicznej w zakresie cyfryzacji,</li> <li>• Zwiększenie cyfryzacji mieszkańców.</li> </ul>
<b>Fundusze UE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wymiana wiedzy w zakresie podejmowany działań i możliwości absorpcji środków,</li> <li>• Współpraca w zakresie formułowania działań partnerskich w ramach wdrażania Strategii.</li> </ul>

## Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej Obszaru otoczenia CPK

Syntezę diagnozy Obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego przedstawia poniższa analiza SWOT, w której uwzględniono najistotniejsze czynniki mające wpływ na rozwój i potencjał tego obszaru w kontekście przygotowywanych przez Spółkę inwestycji. W ramach prac wyznaczone zostały silne i słabe strony Obszaru otoczenia CPK w poszczególnych obszarach oraz szanse i zagrożenia rozwojowe. Tematyka obszarów jest koherentna z tematyką poszczególnych grup roboczych poszerzoną o analizę społeczno-gospodarczą Obszaru otoczenia CPK.

DEMOGRAFIA	
MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stały wzrost liczby mieszkańców Obszaru otoczenia CPK dzięki wysokiemu saldu migracji,</li> <li>• Wysoki przyrost naturalny w gminach sąsiadujących z Warszawą,</li> <li>• Gęstość zaludnienia obszarów wiejskich w obszarze objętym analizą (81 osób na km<sup>2</sup>) jest znacząco wyższa od średniej krajowej (53 osoby na km<sup>2</sup>), a także średniej dla województwa mazowieckiego (58 osób na km<sup>2</sup>),</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niska wartość wskaźnika przyrostu naturalnego,</li> <li>• Starzenie się społeczeństwa,</li> <li>• Proces suburbanizacji obejmujący części największych miast obszaru otoczenia CPK,</li> <li>• Duża liczba dobowych migracji (praca/edukacja/inne usługi), brak możliwości zaspokojenia poszczególnych potrzeb na miejscu – niewystarczające wyposażenie miast powiatowych w infrastrukturę społeczną,</li> <li>• Wysokie wskaźniki ubóstwa w gminach oddalonych od Warszawy oraz regionalnych ośrodków gospodarczych.</li> </ul>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wykorzystanie rosnącego potencjału gospodarczego dla budowy systemu zachęt osiedleńczych,</li> <li>• Napływ nowych mieszkańców i pozytywny wpływ tego zjawiska na procesy demograficzne zachodzące w Obszarze otoczenia CPK</li> <li>• Osiedlanie się wysoko wykwalifikowanych pracowników ze względu na atrakcyjność rynku pracy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemy integracji społecznej na tle kulturowym,</li> <li>• Nasilający się trend starzenia się społeczeństw europejskich.</li> </ul>

# GOSPODARKA

## MOCNE STRONY

- 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 (65,3% wzrostu) i usług publicznych (56,5% wzrostu), w latach 2009-2019,
- Sąsiedztwo Łodzi i Warszawy – rynki zbytu oraz zaplecze pracownicze,
- Rosnący potencjał do rozwoju sektora logistyki w związku z inwestycjami CPK.

## SŁABE STRONY

- 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 (7,2 miejsca noclegowe na 1000 mieszkańców Obszaru otoczenia CPK).

## SZANSE

- 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,
- Adaptacja do zmian klimatu potencjałem dla inwestycji w odnawialne źródła energii, małą retencją, gospodarowanie odpadami itp.,
- Rozwój biznesu turystycznego opartego na bogactwie lokalnych atrakcji oraz potencjale hubu przesiadkowego.

## ZAGROŻENIA

- 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 Centralnej,
- Zakłócenia koniunktury gospodarczej spowodowane przez COVID19,
- 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.

## RYNEK PRACY

### MOCNE STRONY

- Stały wzrost liczby miejsc pracy,
- Bliskość dużych ośrodków miejskich jako atrakcyjnych miejsc pracy oraz ośrodków uniwersyteckich i badawczych.

### SŁABE STRONY

- 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

- Kształtowanie kapitału ludzkiego do potrzeb pracodawców,
- Powstanie infrastruktury CPK (portu lotniczego, dworca kolejowego, Airport City, Cargo City itp.) oraz nowych przedsiębiorstw pracujących w jego otoczeniu wpływającej na zwiększenie potencjału rynku pracy,
- Postępująca urbanizacja wzdłuż linii kolejowej 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.

### ZAGROŻENIA

- Utrzymanie negatywnych trendów na rynku pracy: brak wykwalifikowanych pracowników,
- Odpływ pracowników do dużych ośrodków miejskich.

## WALORY KULTUROWE I TURYSTYKA

### MOCNE STRONY

- Liczna obecność unikalnych obiektów dziedzictwa kulturowego (pałac w Nieborowie, dwór- miejsce urodzenia F. Chopina w Żelazowej Woli), inne dwory i pałace, muzea, kościoły oraz centra pielgrzymkowe,
- Liczna obecność atrakcyjnych obszarów przyrodniczych,
- Interesujące muzea prezentujące lokalne pamiątki, historie i tradycje,
- Osadzenie w Obszarze otoczenia CPK (Żelazowa Wola) bardzo silnej marki, rozpoznawalnej szeroko na świecie tj. „Chopin” oraz rozpoznawalność nazwisk artystów, związanych z regionem: „Chełmoński”, „Ogiński”, a także fenomenu „ludowa kultura łowicka”,
- 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. Park Wodny w Mszczonowie, spływy kajakowe, rajdy piesze, itd.).

### SŁABE STRONY

- Niskie wykorzystanie potencjału turystycznego Obszaru otoczenia CPK,
- Niska rozpoznawalność wielu interesujących obiektów i wydarzeń związanych z Obszarem Otoczenia CPK,
- 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"> <li>• Zwiększenie rozpoznawalności atrakcji turystycznych – poprzez adekwatne działania promocyjne,</li> <li>• Koordynacja działań z interesariuszami zaangażowanymi w temat promocji turystycznej oraz ochronę dziedzictwa kulturowego Obszaru otoczenia CPK, zwłaszcza zaangażowanie we współpracę na linii samorządu, regionalne i lokalne instytucje kultury, instytucje państwowe oraz organizacje pozarządowe- Spółka CPK,</li> <li>• Zwiększenie systemu powiązań potencjałów kulturowych na bazie sieci powiązań przyrodniczych i rowerowych oraz pieszych,</li> <li>• Rozwój Obszaru otoczenia CPK w oparciu o turystykę kulturową i rozwój tzw. przemysłu czasu wolnego,</li> <li>• Rozwój turystyki krótkoterminowej,</li> <li>• Wzrost dynamiki rozwoju turystyki przyjazdowej do Polski,</li> <li>• Ochrona i eksponowanie obiektów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego – powstanie kolejnych atrakcji turystycznych. Zbudowanie rozpoznawalnych w kraju i za granicą ośrodków muzealnych, stanowiących atrakcje turystyczne,</li> <li>• Ułatwienie w dostępności do atrakcji Obszaru otoczenia CPK z terenu całego kraju (i zagranicy).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Negatywny wpływ hałasowy na obiekty dziedzictwa kulturowego, który może spowodować utratę ich atrakcyjności turystycznej,</li> <li>• Brak zachęt do tworzenia sieci współpracy pomiędzy instytucjami,</li> <li>• Pominięcie w trakcie procesów inwestycyjnych wagi walorów ekspozycyjnych obiektów zabytkowych, wprowadzanie elementów dysharmonijnych oraz przeładowanie krajobrazu elementami infrastruktury technicznej i reklamami.</li> </ul>

## TRANSPORT

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa AOW wraz z węzłami,</li> <li>• Rozbudowa regionalnych i lokalnych systemów powiązań drogowych,</li> <li>• Centralne położenie w kraju z dostępem do najważniejszych korytarzy transportowych i potencjałem do dalszego rozwoju sieci transportowej – szansa na rozwój transportu intermodalnego.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Niska jakość lokalnej infrastruktury drogowej,</li> <li>• Niskie wykorzystanie transportu intermodalnego.</li> </ul>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Budowa AOW wraz z węzłami,</li> <li>• Rozbudowa regionalnych i lokalnych systemów powiązań drogowych,</li> <li>• Centralne położenie w kraju z dostępem do najważniejszych korytarzy transportowych i potencjałem do dalszego rozwoju sieci transportowej – szansa na rozwój transportu intermodalnego.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dynamiczny wzrost obciążenia komunikacyjnego, nie wystarczający do obsługi rozwijającego się CPK,</li> <li>• Brak integracji planowania zagospodarowania terenów w stosunku do możliwej przepustowości infrastruktury drogowej.</li> </ul>

## TRANSPORT ZBIOROWY I MOBILNOŚĆ

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozwinięta sieć kolejowa,</li> <li>Dobra kolejowa oferta przewozowa do regionalnych ośrodków miejskich (Warszawy i Łodzi).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niedostateczne wyposażenie w multimodalne węzły przesiadkowe,</li> <li>Wykluczenie komunikacyjne niektórych wsi,</li> <li>Ograniczona oferta przewozów autobusowych,</li> <li>Brak powiązań systemu transportu zbiorowego z terenami urbanizacji,</li> <li>Brak standardów technicznych i organizacyjnych dla realizacji ponadlokalnej oferty przewozowej.</li> </ul>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Budowa KDP i krajowego węzła lotniczego oraz kolejowego,</li> <li>Rozbudowa zintegrowanych systemów powiązań kolejowych i autobusowych,</li> <li>Rozwój mobilności rowerowej mieszkańców.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niechęć mieszkańców do korzystania z transportu zbiorowego,</li> <li>Niedopasowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców,</li> <li>Wysokie koszty transportu zbiorowego obniżające jego atrakcyjność na rzecz transportu indywidualnego.</li> </ul>

## EDUKACJA I SZKOLNICTWO ZAWODOWE

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

## PLANOWANIE STRATEGICZNE I PRZESTRZENNE – SPÓJNOŚĆ TERYTORIALNA

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysokie wskaźniki odnośnie ruchu budowlanego,</li> <li>Dynamiczny rozwój stref aktywności gospodarczej wzdłuż głównych ciągów komunikacyjnych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak zintegrowanego planowania przestrzennego,</li> <li>Duża konsumpcja terenów otwartych w strefie suburbannej Warszawy oraz wzdłuż głównych korytarzy transportowych.</li> </ul>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Zintegrowane i systemowe podejście do planowania przestrzennego,</li> <li>Wielofunkcyjne kształtowanie przestrzeni,</li> <li>Kształtowanie przestrzeni w koordynacji z wyposażeniem w infrastrukturę techniczną i transportową.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dalsze niekontrolowane rozlewanie się miast i inwestycji, powodujące silną konsumpcję terenów i wzrost obciążenia komunikacyjnego,</li> <li>Dalsze rozpraszanie zabudowy jednorodzinnej na obszary rolnicze – wzrost chaosu przestrzennego nie zapewniającego jakości wyposażenia w infrastrukturę techniczną i transportową.</li> </ul>

## PORZĄDEK PUBLICZNY I BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysoki potencjał służb i obiektów sektora bezpieczeństwa publicznego,</li> <li>Rozwinięta sieć szpitali powiatowych,</li> <li>Spadek przestępczości.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niedoinwestowane jednostki OSP oraz Policji,</li> <li>Wzrost liczby inwestycji, wzrost liczby ludności, który pociąga za sobą wzrost zagrożeń dla bezpieczeństwa,</li> <li>Brak systemów zapobiegania skutkom ekstremalnych zjawisk pogodowych oraz suszy rolniczej,</li> <li>Brak zachęt dla JST w zaangażowanie w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa.</li> </ul>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Rozbudowa nowoczesnego systemu bezpieczeństwa publicznego, odpowiadającego procesom rozwojowym,</li> <li>Wspieranie poszczególnych gmin w realizacji gminnych programów profilaktyki i rozwiązywania problemów alkoholowych.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Wzrost zagrożeń wynikający z prowadzonych prac budowlanych oraz z funkcjonowaniem CPK.</li> </ul>

## INFRASTRUKTURA TECHNICZNA

MOCNE STRONY	SŁABE STRONY
<ul style="list-style-type: none"> <li>Wysoki poziom zwodociągowania obszaru,</li> <li>Bardzo dobre warunki dla rozwoju energetyki opartej o odnawialne źródła energii.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Niski poziom skanalizowania części gmin,</li> <li>Niski poziom zgazyfikowania.</li> </ul>
SZANSE	ZAGROŻENIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Poprawa stanu infrastruktury technicznej,</li> <li>Zwiększenie udziału nieemisyjnych rodzajów wytwarzania energii.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Brak zapewnienia adekwatnych rozwiązań infrastrukturalnych (transportowych, cyfrowych, energetycznych, wodno-kanalizacyjnych).</li> </ul>

# ŚRODOWISKO PRZYRODNICZE – OCHRONA I KSZTAŁTOWANIE

## MOCNE STRONY

- 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, zielenców, 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).

## SŁABE STRONY

- 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

- Wzrost lesistości terenu i ciągłości terenów leśnych, poprzez prowadzenie zalesień (zwłaszcza w północnej części Obszaru otoczenia CPK – wykształcenie silniejszych powiązań z obszarem puszczy kampinoskiej i doliny Wisły),
- 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, a także gminami sąsiednimi, celem ugruntowania układu powiązań z zewnętrznymi elementami systemu przyrodniczego,
- Tworzenie stref rekreacji, zwiększanie arealu 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.

## ZAGROŻENIA

- Presja na obszary niezabudowane wynikająca z postępującego rozwoju urbanistycznego (często bezplanowego – nieregularne rozrzucenie zabudowy, niegospodarne wykorzystanie zasobów terenowych, dezintegracja krajobrazu rozproszoną i niespójną stylistycznie zabudową),
- 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.



# Obszary technologiczne z potencjałem rozwoju w Obszarze otoczenia CPK

Projektowana 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



Projekt CPK jest organicznie wpisany w obszar TSL, jako kluczowe ogniwo w krajowych, europejskich i światowych łańcuchach dostaw. Branża TSL będzie jednym z największych beneficjentów budowy hubu komunikacyjnego. Daje to możliwość utworzenia inkubatora rozwiązań w zakresie 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.

### Powiązana tematyka:

- Smart storage (robotyzacja)
- Pojazdy autonomiczne
- Rozwiązania intermodalne
- Autonomiczne magazyny wysokiego składowania
- E-commerce
- Cold chain

## ZIELONE TECHNOLOGIE



Zielone technologie rozumiane jako rozwiązania i usługi przyjazne dla środowiska ze względu na proces produkcyjny lub łańcuch dostaw. Mówimy tutaj np. o technologiach powiązanych z dostawą i magazynowaniem „czystej” energii, rozwojem gospodarki o obiegu zamkniętym. 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 OZE).

### Powiązana tematyka:

- 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

## SMART CITY



Rozumiane jako obszar miejski, który wykorzystuje nowe technologie do poprawy jakości świadczonych usług publicznych. 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).

### Powiązana tematyka:

- Elektromobilność
- Pojazdy autonomiczne
- Smart Home
- Rozwiązania dla transportu publicznego
- Usługi dronowe
- Rozwiązania IT/ICT

## INNOWACYJNE PRZEMYSŁY PRZYSZŁOŚCI



Przemysł 4.0, czyli owoc 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. Wobec szybkiego rozwoju technologii w zakresie automatyzacji i robotyzacji produkcji można oczekiwać znacznego rozwoju inwestycji w tym zakresie.

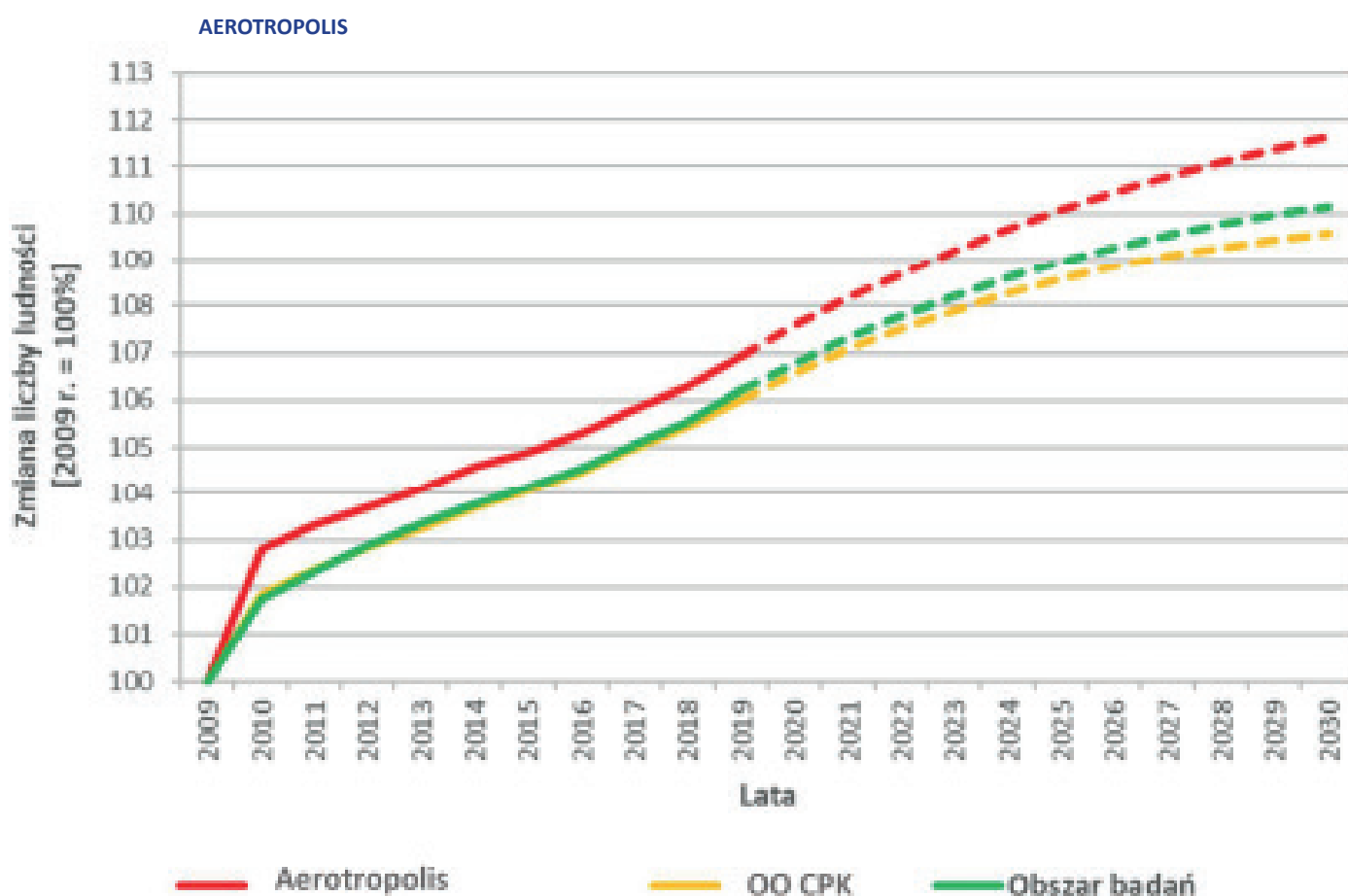
### Powiązana tematyka:

- Software IT/ICT
- Automatyzacja i robotyzacja procesów
- Sztuczna inteligencja i deep-learning
- Produkcja komponentów dla sektora lotniczego i kosmicznego (np. UAV)
- Produkcja komponentów elektronicznych (półprzewodniki, procesory)
- Biotechnologia / farmacja

## Wnioski z prognozy demograficznej i rynku pracy oraz scenariusze rozwoju do roku 2040

Jednym z elementów diagnozy społeczno-gospodarczej regionu jest prognoza demograficzna i rynku pracy, które przedstawia na podstawie wskazanych trendów i stanu, scenariusze rozwoju do roku 2030 oraz symulacje w podziale na lata 2035 – 2040, obrazujące spodziewane oddziaływanie inwestycji Programu CPK na sytuację w pierwotnie analizowanym Obszarze otoczenia CPK<sup>7</sup>. W tym ujęciu zostały również przedstawione wstępne scenariusze zmian w regionie w kontekście spodziewanych prognoz w odniesieniu do perspektywy 2030 i 2040.

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 badań powinna wzrosnąć z 705,6 tys. osób w 2019 r. do 723,9 tys. osób w 2025 r. i 731,9 tys. osób w 2030 r., czyli o 3,7% względem 2019 r. Przewiduje się, że wyższą dynamiką wzrostu liczby ludności charakteryzować się będzie Aerotropolis, gdzie liczba ludności wzrośnie do 202,6 tys. osób w 2025 r. i 205,4 tys. osób w 2030 r. (czyli o 4,4% względem 2019 r.), natomiast nieco niższą Obszar otoczenia CPK, na terenie którego liczba ludności wzrośnie do 522,5 tys. osób w 2025 r. i 527,3 tys. osób w 2030 r. (czyli o 3,4% względem 2019 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 ludności w latach 2020-2030 względem procesów obserwowanych w latach 2009-2019. 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 2,1% w Aerotropolis, o 1,9% w Obszarze otoczenia CPK i 1,2% na całym obszarze objętym analizą. Sytuację ludnościową obszaru badań do 2030 r. należy ocenić jako bardzo korzystną, zwłaszcza w kontekście prognozowanego ogólnego spadku liczby ludności w regionie Polski Centralnej<sup>8</sup>.



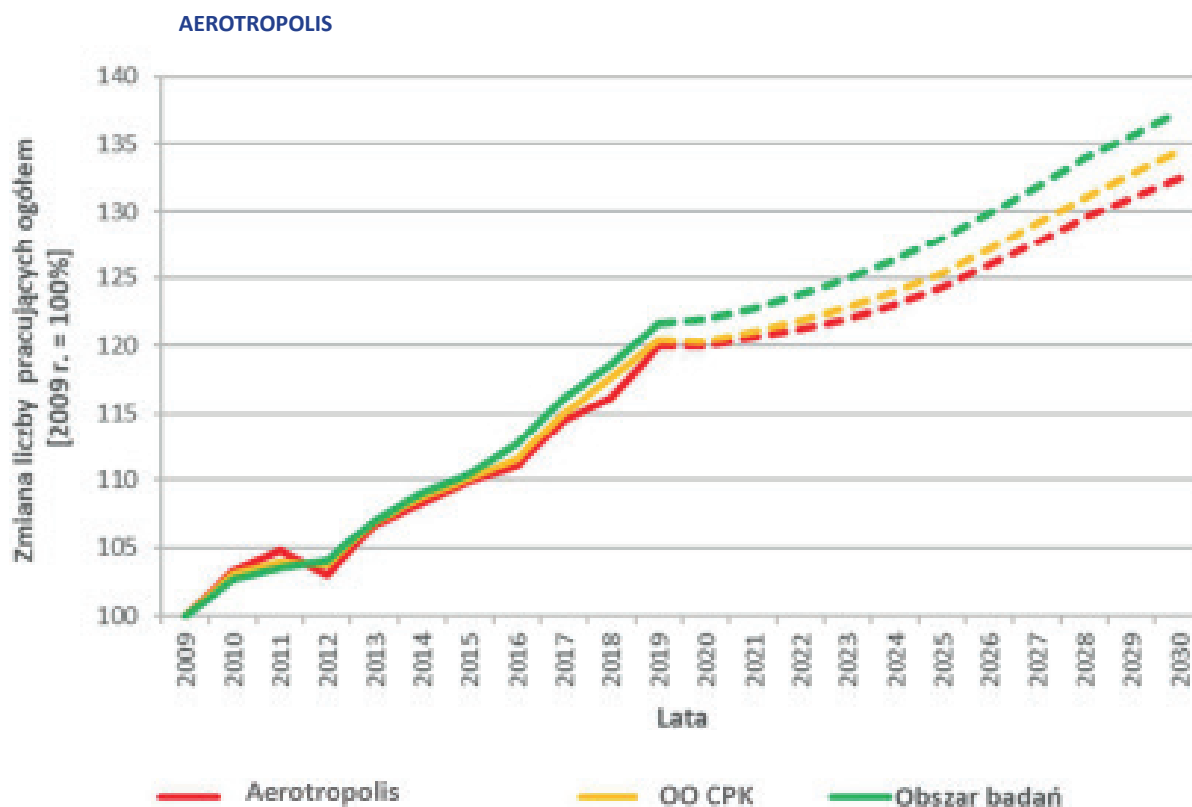
*Rzeczywista i prognozowana zmiana liczby ludności w obszarze badań w latach 2009-2019 i 2020-2030*

<sup>7</sup> Pierwotnie 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.

<sup>8</sup> Strategia Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030 (M.P.2015.736)

Rozmieszczenie gmin rozwojowych w aspekcie demograficznym i depopulacyjnych 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 i znaczące ubytki w podregionie skierniewickim.

Wyniki prognozy rynku pracy wskazują, że przy zachowaniu obecnych trendów demograficznych oraz trendów w zakresie zmian liczby podmiotów gospodarczych, liczba pracujących z obszaru badań powinna wzrosnąć z 311,5 tys. osób w 2019 r. do 327,7 tys. osób w 2025 r. i 351,8 tys. osób w 2030 r., czyli o 12,9% względem 2019 r. Przewiduje się, że wyższą dynamiką wzrostu liczby pracujących cechować się będzie obszar otoczenia CPK, gdzie liczba pracujących wzrośnie do 228,1 tys. osób w 2025 r. i 244,5 tys. osób w 2030 r. (czyli o 11,6% względem 2019 r.), natomiast nieco niższą Aerotropolis, na terenie którego liczba pracujących wzrośnie do 86,2 tys. osób w 2025 r. i 91,9 tys. osób w 2030 r. (czyli o 10,4% względem 2019 r.). Prognozowany wzrost liczby pracujących w obszarze badań będzie stanowił kontynuację korzystnych trendów demograficznych i poprawiającej się sytuacji gospodarczej obserwowanych w ostatnich latach.



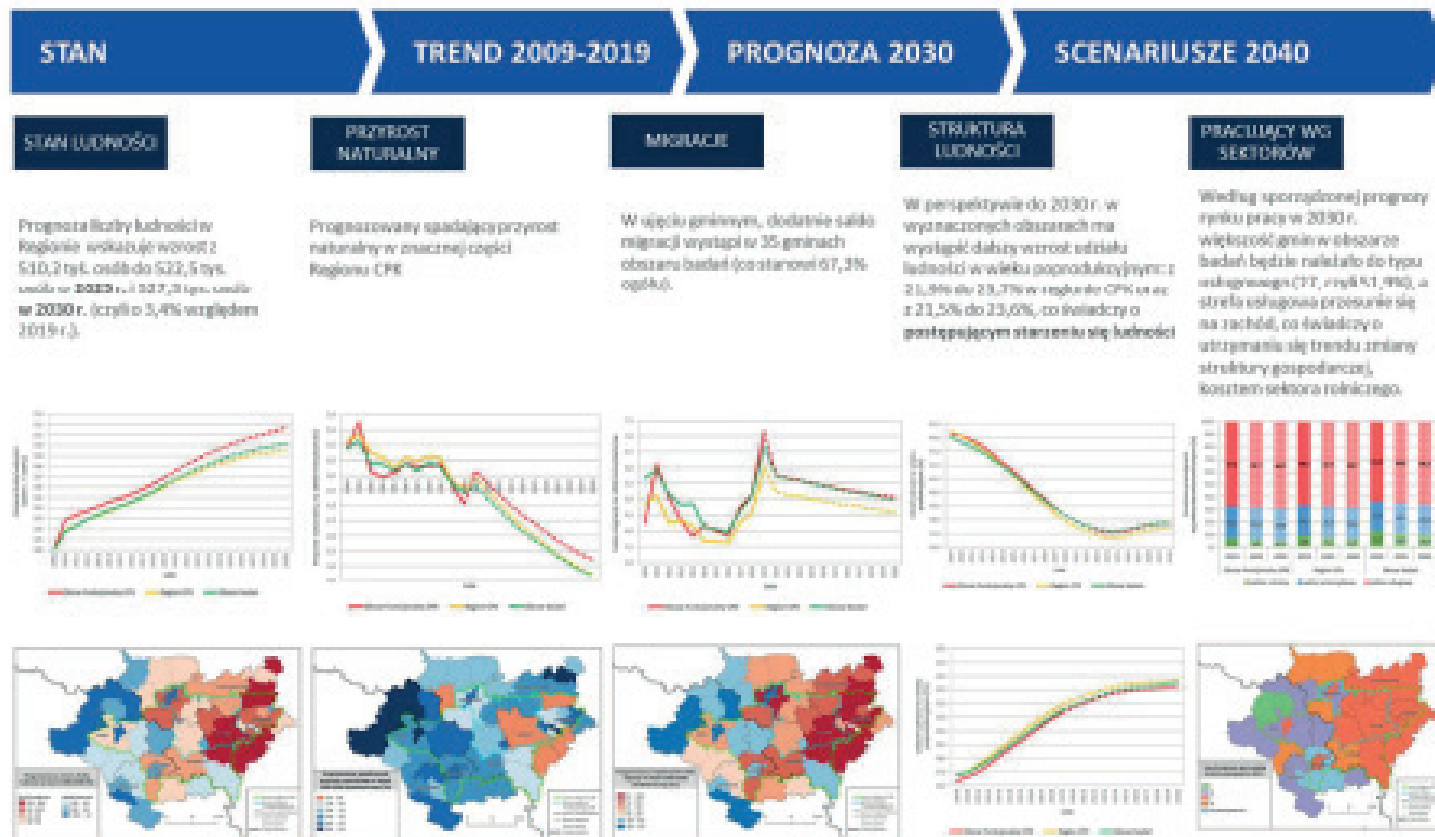
### RZECZYWISTA I PROGNOZOWANA ZMIANA LICZBY PRACUJĄCYCH OGÓŁEM W OBSZARZE BADAŃ W LATACH 2009-2019 I 2020-2030

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 (współczynnik korelacji Pearsona dla obu cech wyniósł 0,95). 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.

Wśród wariantów prawdopodobnych dla obszaru badań wskazane zostały trzy scenariusze:

- I. stanowiący symulację możliwych procesów społeczno-ekonomicznych w gminach obszaru badań w sytuacji, gdyby inwestycja budowy CPK nie doszła do skutku,
- II. zakładający powstanie CPK, a zatem realizację inwestycji zgodnie z przyjętym planem,
- 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 powinno stanowić punkt wyjścia dla określonych 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 DLA SCENARIUSZY ROZWOJU

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

- Zapewnienia siły roboczej 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 scenariusza realizacji Programu CPK zgodnie z założeniami, należy wskazać na potencjalny:

- wzrost zaludnienia Aerotropolis o ok. 50-60 tys. osób (przy założeniu, że część osób zatrudnionych przy budowie CPK, a po powstaniu portu lotniczego – przy jego obsłudze, dojeżdżałaby spoza Aerotropolis CPK, a nawet Obszaru otoczenia CPK), w szczególności:
  - w miastach Grodzisk Mazowiecki, Żyrardów, Błonie i Sochaczew, a w mniejszym stopniu w strefach podmiejskich tych miast;
  - w miejscowościach Jaktorów, Teresin i Wiskitki, w mniejszym stopniu w obecnych ośrodkach ponadlokalnych i ich strefach podmiejskich;
- wzrost liczby miejsc pracy o ok. 40-45 tys. osób, w tym w szczególności na terenie Airport City i Cargo City, a w mniejszym stopniu w ośrodkach zaplecza mieszkaniowo-usługowego dla CPK;
- Zaangażowanie ok. 90 tys. osób na etapie budowy inwestycji w latach 2023-2027, przy prognozie liczby osób w wieku produkcyjnym (302,9 tys. osób), stanowi prawie 1/3 rynku pracy w Obszarze otoczenia CPK;

- Możliwość zatrudnienia dla obsady samego portu lotniczego po roku 2027, będzie stanowiło około 1/5 liczby pracujących ogółu pracujących w Obszarze otoczenia CPK w tym okresie wg prognozy;
- rozbudowę infrastruktury komunikacyjnej (budowa portu lotniczego, w ramach planowanych inwestycji kolejowych i drogowych);
- zwiększenie potencjału endogenicznego Aerotropolis;
- znaczące zwiększenie się dojazdów do pracy w obrębie Aerotropolis CPK i Obszaru otoczenia CPK oraz zwiększenie się siły powiązań funkcjonalnych z otoczeniem zewnętrznym (w szczególności Warszawą i Łodzią);
- wykształcenie się struktury węzłowej, której centrum stanowiłby CPK.

## 5. Wizja, cele strategiczne i horyzont czasowy



### Wizja Obszaru otoczenia CPK

Wzmocnienie 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 przeładowywania, a także komunikowania. Nowe przedsięwzięcia stworzą warunki do wzmocnienia sieci powiązań komunikacyjnych, ale również instytucjonalnych i organizacyjnych, co wpłynie na rozwój innowacji. Powstanie tu jeden z wiodących hubów transportowych Europy, w którym skoncentrują się przepływy o charakterze strategicznym – danych, kapitału oraz wiedzy. Rozwój działalności gospodarczej będzie miał coraz większe oddziaływanie na gospodarkę krajową, jednocześnie znacznie wzmocniając 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 miejsc zamieszkania zapewniając zrównoważoną mobilność i dostępność miejsc pracy, nauki i usług. Również strefy gospodarcze zagwarantują bardzo dobrą dostępność transportową, nie obciążając komunikacji wewnątrzregionalnej. W Obszarze otoczenia CPK ukształtowana zostanie 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.

Przemiana obszaru przebiegać będzie w duchu trzech wartości:

#### **SOLIDARNOŚĆ**

Rozwój obszaru odbywać się będzie na zasadach solidarności - zaangażowane podmioty, publiczne i prywatne dzielą zarówno koszty związane z dynamicznym rozwojem obszaru, jak i czerpią z nich zyski. Lokalizacja i funkcjonowanie na Obszarze infrastruktury generuje uciążliwości, które równoważone są rozwojem gospodarczym Obszaru, wzrostem zamożności i poziomu życia mieszkańców oraz wzrostem możliwości finansowych samorządów. Obszar otoczenia CPK stanie się dla mieszkańców atrakcyjnym miejscem życia, zapewniającym wysoką jakość edukacji oraz oferującym atrakcyjne miejsca pracy, poprawiając sytuację demograficzną obszaru. Sprawnie działający sektor publiczny Obszaru otoczenia CPK będzie fundamentem koordynacji i spójności podejmowanych działań, z zachowaniem interesów wszystkich aktorów rozwoju. Sposób funkcjonowania sektora publicznego zostanie dostosowany do potrzeb wdrażania wysokiej jakości usług dla mieszkańców, biznesu i odwiedzających.

#### **ŁAD PRZESTRZENNY**

Rozwój obszaru oparty będzie o zintegrowane planowanie przestrzeni, zapewniające zrównoważony rozwój i koncentrację przestrzenną nowych obszarów zabudowy, a poprzez to - ochronę terenów otwartych, w tym możliwość kontynuacji działalności rolniczej. Na obszarach inwestycyjnych projektowane będą jakościowe zamierzenia, uwzględniające ich powiązania z otoczeniem oraz wymogi urbanistyki i architektury wynikające ze zmian klimatycznych i aktualnych wymagań wobec miejsc pracy i życia. Zwarta zabudowa skoncentrowana wokół węzłów transportowych pozwoli na oparcie przemieszczeń na obszarze o środki transportu inne niż samochód, w szczególności zapewniając doskonałą obsługę kolejową w skali obszaru, aglomeracji warszawskiej i kraju.

#### **PARTNERSTWO**

Rozwój odbywać się będzie w sposób harmonijny i w ścisłej współpracy pomiędzy interesariuszami. Solidarność, a więc współdziałanie i realizowanie wspólnej idei znajdzie odzwierciedlenie nie tylko w nazwie Portu, ale w rzeczywistym sposobie współdziałania zainteresowanych stron. Celem stanie się budowa długotrwałego partnerstwa rozwojowego między interesariuszami publicznymi i prywatnymi, umożliwiającego identyfikację i realizację celów rozwoju obszaru. Mieszkańcy Obszaru otoczenia CPK będą

włączeni w procesy rozwojowe i uzyskają istotny wpływ na przyszły kształt Obszaru otoczenia CPK.

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 w skali europejskiej. Kluczowym elementem infrastrukturalnym duopolis stanie się Kolej Dużych Prędkości, natomiast kluczowym elementem gospodarczym – tworzenie struktur współpracy między podmiotami gospodarczymi, publicznymi i naukowymi z obu miast.

## Horyzont czasowy Strategii

SR CPK przyjmuje horyzont czasowy do roku 2027 z perspektywą do 2040. Identyfikacja inicjatyw strategicznych z planem realizacji projektów musi odnosić się do kluczowych etapów realizacji Programu CPK.



Za kluczowe kamienie milowe dla procesu wdrażania działań w Obszarze otoczenia CPK przyjmuje się:

- proces planowania i przygotowania do budowy – do roku 2023,
- proces budowy infrastruktury portu komunikacyjnego, połączeń kolejowych wraz z węzłem kolejowym oraz powiązań drogowych – do roku 2027,
- proces rozbudowy lotniska oraz etap rozbudowy sieci połączeń kolejowych i drogowych – do roku 2040.

## Cele SR CPK



## CEL GŁÓWNY

### I. CPK KATALIZATOREM ROZWOJU GOSPODARCZEGO



Rozwój gospodarczy Obszaru otoczenia CPK w oparciu o potencjał transportowy wytworzony przez realizację Programu CPK jest ukierunkowany na stworzenie szerokiej oferty dla potencjalnych inwestorów.



#### 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, odnotowującej już obecnie istotną obecność w Obszarze otoczenia CPK, niezbędna jest budowa fizycznej infrastruktury, jak również podjęcie działań w obszarze regulacyjnym w celu poprawy konkurencyjności funkcjonowania tej branży w Polsce, m. in. w obszarze opłat i szybkości realizacji procedur celnych. Branża TSL będzie rozwijać się w oparciu o efektywną ofertę uzbrojonych gruntów inwestycyjnych, powstającą przy wspólnym wysiłku strony rządowej i samorządowej, w oparciu o dotychczasowe doświadczenia.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- 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

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 ICT, a ostatnio także dostęp do odnawialnych źródeł energii. 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 Obszaru otoczenia CPK. Biorąc pod uwagę rozwój tej branży i wynikające z tego korzyści kluczowy jest zrównoważony podział zysków i obciążeń pomiędzy samorządem a CPK.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- utworzenie zintegrowanej regionalnej oferty terenów inwestycyjnych,
- monitoring oczekiwań inwestorów polskich i zagranicznych,
- dostosowanie terenów inwestycyjnych,
- przygotowanie doradztwa biznesowego dla przedsiębiorców działających w Obszarze otoczenia CPK.



#### I.3 ROZWÓJ INNOWACJI

Program CPK będzie bodźcem do rozwoju innowacyjności w regionie. Interwencja będzie zmierzać do celu, którym jest stworzenie z Obszaru otoczenia CPK miejsca skupiającego firmy i instytucje technologiczne prowadzące działalność B+R. Ważne także jest wspieranie tego procesu poprzez wprowadzanie różnego rodzaju zachęt i przestrzeni do tworzenia na tym terenie inicjatyw badawczo-rozwojowych dla instytucji oraz firm. Innowacje są motorem osiągnięcia wysokiej konkurencyjności przez podmioty gospodarcze, co oddziałuje na uzyskiwanie wysokiej konkurencyjności przez gospodarkę regionu, jednak procesy innowacyjne wymagają planowego i systematycznego wspierania z pomocą narzędzi polityki regionalnej.

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- zapewnienie przedsiębiorcom dostępu do zielonej energii,
- budowanie marki obszaru jako obszaru ukierunkowanego na innowacje.

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- przestrzeń do testowania oraz wdrażania innowacji, we współpracy z samorządami, biznesem i instytucjami naukowymi,
- wspieranie akceleracji w zakresie innowacyjnej działalności gospodarczej,
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.





## I.4 DOSTĘPNOŚĆ WYSOKIEJ JAKOŚCI SIECI INTERNET

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, eliminację wykluczenia społecznego oraz poprawę jakości życia poprzez wykorzystanie możliwości, jakie dają nowoczesne technologie informacyjno-komunikacyjne.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- 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.).



## I.5 ROZWÓJ TURYSTYKI 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 też obiekty dziedzictwa przemysłowego w Żyrardowie. Folklor i zwyczaje łowicze stanowią element mozaiki kulturowej regionu o sławie i znaczeniu przekraczającej jego granice. Wzrost rozpoznawalności Obszaru otoczenia CPK w kraju i za granicą, a także stworzenie zachęt do odwiedzin, będzie sprzyjało rozwojowi gospodarczemu Obszaru otoczenia CPK i wzrostowi jakości życia jego mieszkańców. Może stanowić również czynnik zwiększający atrakcyjność osiedlania się nowych mieszkańców w 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 dla przygotowania unikatowej oferty turystycznej.

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- wyznaczenie zintegrowanej sieci szlaków pieszych i rowerowych w Obszarze otoczenia CPK wraz z budową infrastruktury towarzyszącej (tablice informacyjne, stojaki rowerowe, mała architektura itp.) – powstanie „zielonych korytarzy turystycznych” jako szlaków służących turystyce oraz w codziennych dojazdach mieszkańców i turystów,
- realizacja inwestycji związanych z tzw. przemysłem czasu wolnego, np. w formie centrów i parków rozrywki, jak również innych obiektów, służących mieszkańcom,
- promocja turystyki krótkoterminowej wraz z upowszechnianiem udogodnień do jej praktykowania (np. zbudowanie platformy z widokiem na obszar budowy obiektów węzła CPK, utworzenie atrakcyjnego dla odwiedzających centrum informacyjnego CPK, wydawanie przewodników turystycznych, zachęty do tworzenia pól namiotowych i campingów, zintegrowana oferta w postaci karty turystycznej ze zniżkami za wejścia do muzeów, przejazdy komunikacją zbiorową itd.).

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- promocja i rozwój oferty turystycznej zachodniego Mazowsza,
- upowszechnianie wiedzy o lokalnej kulturze, środowisku, wydarzeniach i postaciach związanych z zachodnim Mazowszem, w szczególności na obszarze otoczenia CPK i terenach sąsiadujących, które polegać ma na wsparciu badań naukowych, działań popularyzatorskich, inicjatyw społecznych i innych 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, które mają na celu poszerzanie stanu wiedzy o obszarze, ważnych postaciach i wydarzeniach,
- budowa obiektów mających na celu upamiętnianie ważnych dla zachodniego Mazowsza wydarzeń i postaci,
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.

## CEL GŁÓWNY

### II. OBSZAR OTOCZENIA CPK DOBRYM MIEJSCEM DO ŻYCIA



Obszar otoczenia CPK jako atrakcyjne miejsce do mieszkania dla obecnych i przyszłych mieszkańców. Rozwój społeczny Obszaru otoczenia CPK ukierunkowany został na stworzenie możliwie najlepszych warunków do życia, wykorzystując pojawiające się nowe możliwości oraz minimalizując uciążliwość spowodowaną inwestycjami w obszarze CPK.



#### II.1 EFEKTYWNE ZARZĄDZANIE OBSZAREM OTOCZENIA CPK Z UDZIAŁEM MIESZKAŃCÓW

Proces planowania i wdrażania zmian w Obszarze otoczenia CPK ma charakter wieloletni, wieloetapowy i wymagający wielu konsultacji dla zachowania odpowiedniej komunikacji z mieszkańcami. Partycypacja społeczna i aktywność mieszkańców w podejmowaniu decyzji o kierunkach planowanych zmian będzie zapewniała właściwe sposoby wdrażania. Celem strategicznym jest zagwarantowanie nowoczesnego systemu zarządzania obszarem, czego podstawą będzie skuteczne zaangażowanie mieszkańców oraz lokalnych samorządów we współdecydowanie o prowadzonych działaniach w Obszarze otoczenia CPK, co doprowadzi do powstania partnerskiego modelu zarządzania nim.

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- wdrożenie programu małych grantów,
- konsekwentnie rozwijane sposoby informowania o podejmowanych inicjatywach rozwojowych, stanie prac, dostępności usług publicznych oraz partycypacji w procesach inwestycyjnych za pomocą mediów tradycyjnych, nowoczesnych, niestandardowych oraz informacji terenowej.

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- uruchomienie laboratorium wspólnego tworzenia Obszaru otoczenia CPK (REGIOLAB),
- uruchomienie systemu wolontariatu na rzecz Obszaru otoczenia CPK,
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.



#### II.2 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 ich 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 realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

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

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- zwiększenie dostępności opieki żłobkowej i edukacji przedszkolnej w Obszarze otoczenia CPK,
- poprawa jakości nauczania i zajęć pozalekcyjnych w placówkach edukacyjnych w Obszarze otoczenia CPK.



## II.3 OFERTA EDUKACYJNA ODPOWIADAJĄCA POTRZEBOM RYNKU PRACY OBSZARU OTOCZENIA CPK

Celem SR CPK w tym obszarze jest zapewnienie kształcenia w kierunkach oczekiwanych przez pracodawców obecnych w Obszarze otoczenia CPK i wyposażenie uczniów w zestaw nowoczesnych kompetencji niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania na szybko zmieniającym się rynku pracy. Aby osiągnąć ten cel, niezbędna będzie współpraca pomiędzy pracodawcami a szkołami branżowymi. Ważne jest 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. Ponadto niezwykle istotnym działaniem jest rozwój kształcenia języków obcych jako koniecznego warunku zatrudnienia w międzynarodowym środowisku biznesowego otoczenia CPK.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- identyfikacja potrzeb rynku pracy charakterystycznych dla obszarów lotniskowych,
- poprawa jakości i dostępności programów kształcenia ustawicznego w Obszarze otoczenia CPK,
- dostosowanie placówek szkolnych do zwiększającej się skokowo (z powodu budowy i funkcjonowania CPK oraz innych zdarzeń) liczby osób z innych krajów i kręgów kulturowych (w tym dzieci w wieku szkolnym) w Obszarze otoczenia CPK.



## II.4 ROZBUDOWA SYSTEMÓW BEZPIECZEŃSTWA PUBLICZNEGO

Wzrost liczby mieszkańców, przepływu osób oraz przepływów towarów wymagają rozwoju i wzmocnienia systemów bezpieczeństwa publicznego. Zwiększona ilość pojazdów poruszających się po drogach Obszaru otoczenia CPK, ludzi pracujących przy budowie Portu "Solidarność" 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 dwie 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 realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- powołanie zakładowej straży pożarnej (na czas budowy) i wyposażenie jej w odpowiedni sprzęt i zaplecze w celu ochrony placu budowy, bocznic i dróg dojazdowych,
- budowa i wyposażenie tymczasowego posterunku policji w sąsiedztwie placu budowy,
- systemowe wsparcie (w tym wyposażenie) jednostek Policji w Obszarze otoczenia CPK (po uruchomieniu lotniska),
- wdrożenie systemowych działań w zakresie wzmocnienia możliwości służb i instytucji związanych z ochroną zdrowia, w tym m.in. szpitali powiatowych i LPR w 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 zakup nowych pojazdów dla wybranych OSP i PSP, analiza ryzyka dla Airport City i Cargo City oraz rozważenie wykorzystania jednostki lotniskowej straży pożarnej na potrzeby otoczenia lotniska),
- rozbudowa systemów bezpieczeństwa (w tym ulepszenie infrastruktury IT) w Obszarze otoczenia CPK na etapie budowy i uruchomienia lotniska (m.in. określenie potrzeb magazynów OC po analizie ryzyka i dofinansowanie zakupów w niezbędnym zakresie).

## Filar Przestrzenny – cele strategiczne

### CEL GŁÓWNY

### III. DOBRZE ZAPLANOWANA PRZESTRZEŃ



Rozwój przestrzenny zintegrowany z rozwojem gospodarczym i społecznym, zapewniający adekwatny podział korzyści oraz nakładów pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w proces przekształceń Obszaru otoczenia CPK. Struktury osadnicze funkcjonują w sposób zrównoważony, mając na względzie zachowanie wysokich walorów przestrzeni



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

Wysoka intensywność przekształceń przestrzennych Obszaru otoczenia CPK czyni koniecznym zintegrowanie procesu planowania przestrzennego zasadniczych elementów regionalnych, w tym struktury osadniczej oraz przebiegu infrastruktury liniowej. Pozwala to na stopniową poprawę stanu zagospodarowania, zwłaszcza w obszarze jakości przestrzeni miejskiej oraz struktury zabudowy na terenach wiejskich (struktury zwarte w miejsce ciągłych tzw. "ulicówek"). Działania te doprowadzą do powstania przestrzeni o zwartej strukturze, atrakcyjnej dla obecnych i nowych mieszkańców, odpowiadającej na wyzwania klimatyczne, zapewniającej maksymalną efektywność jej funkcjonowania.

Jako główne zasady zagospodarowania przestrzeni Obszaru otoczenia CPK proponuje się: zrównoważony rozwój, zwartość struktur, odpowiedzialność oraz odporność (w tym na zmiany klimatyczne i gwałtowne zjawiska atmosferyczne). Z perspektywy infrastrukturalnej region cechować ma dobre skomunikowanie oraz mobilność w każdej skali. Zasada miks funkcjonalnego wspiera zrównoważony rozwój, prowadząc do powstania struktur pozwalających na minimalizację codziennych przemieszczeń. Elastyczność rozstrzygnięć przestrzennych pozwoli na adaptowanie SR CPK również w wymiarze przestrzennym, do zmieniających się uwarunkowań i dynamiki procesów przestrzennych. Zrównoważony przestrzenny Obszar otoczenia CPK uwzględni również jego rolniczy charakter, prowadząc do zabezpieczenia możliwości prowadzenia efektywnej gospodarki rolnej na terenach nieprzetworzonych.

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- rozpoczęcie wdrażania 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 (kulturalne, administracyjne),
- 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 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.

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- pilotażowy/modelowy projekt mieszkaniowy,
- ochrona najcenniejszych gleb dla produkcji rolnej,
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.



## III.2 MOBILNOŚĆ W OPARCIU O SYSTEM WĘZŁÓW PRZESIADKOWYCH

Rozwój transportu zbiorowego jest jednym z priorytetów w zakresie zmian przyzwyczajenia 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 węzła 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, kościołów, cmentarzy oraz innych obiektów służących zapewnieniu potrzeb dnia codziennego. Niezbędne jest zatem zapewnienie im możliwości poruszania się na nieporównywalnie wyższym poziomie.

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- budowa zintegrowanych węzłów przesiadkowych oraz ich otoczenia,
- modernizowanie węzłów przesiadkowych zgodnie z opracowaną koncepcją,
- zapewnienie komunikacji zbiorowej, w szczególności dla osób starszych pragnących dotrzeć do miejsc służących zapewnieniu potrzeb dnia codziennego.

Na etapie funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- przedłużenie linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej w kierunku węzła CPK,
- stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego (w tym wspólna oferta przewozowa, wspólny bilet, zintegrowane przesiadki),
- promocja nowoczesnych ekologicznych środków transportu (pojazdy elektryczne, pojazdy wodorowe) i nowoczesnych modeli transportowych (car sharing, Urban Air Mobility),
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.



## III.3 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 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 mitygacji zmian klimatycznych, wynikających z postępującej antropopresji na środowisko, może wpłynąć istotnie na poprawę bezpieczeństwa, ale również na podniesienie jakości przestrzeni do życia i zachowania funkcji ekosystemowych krajobrazu. Na etapie budowy węzła CPK wraz ze wzrostem liczby pracowników zaangażowanych w budowę obiektów infrastrukturalnych i ich tymczasowym zamieszkiwaniem na Obszarze otoczenia CPK, nastąpi skokowy wzrost wykorzystania infrastruktury wodno-kanalizacyjnej. W celu uniknięcia jej przeciążenia i negatywnym skutkom środowiskowym tym spowodowanym, niezbędne jest wdrożenie mechanizmów służących poprawie tej infrastruktury, która jednocześnie będzie mogła służyć zaspokojeniu potrzeb przyszłych pracowników Portu Lotniczego oraz całego węzła wraz z Cargo City oraz Airport City.

Na etapie przygotowania i funkcjonowania CPK realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- 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.),
- zwiększenie bioróżnorodności i poprawa funkcjonowania systemu przyrodniczego, m.in. poprzez zwiększenie arealu 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, weryfikację, korektę i potencjalne ustanowienie form ochrony przyrody,
- realizacja projektów związanych z poprawą infrastruktury wodno-kanalizacyjnej, poprzez np. rozwój sieci wod-kan, oczyszczalni ścieków itp.



### III.4 REALIZACJA SIECI DROGOWEJ

System powiązań drogowych jest ramą dla kształtowania przestrzeni zurbanizowanych, terenów aktywności gospodarczej. Powiązania drogowe muszą zapewniać właściwe przepustowości dla przepływu towarów, zapewniając efektywne powiązania z siecią dróg ekspresowych i autostrad. Musi 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. Podczas etapu budowy węzła 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 inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- systemowa rozbudowa istniejących, zaplanowanie i budowa nowych dróg 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”),
- 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),
- kontynuowanie działań z etapu przygotowania inwestycji.

## Fundament - cele strategiczne

### CEL GŁÓWNY

#### IV. EFEKTYWNIIE ZARZĄDZANY OBSZAR OTOCZENIA CPK



Fundamentem wdrażania działań strategicznych w Obszarze otoczenia CPK jest sprawność administracji publicznej i zintegrowany system zarządzania oraz zapewnienie administracji gotowej do realizacji działań na rzecz projektu CPK oraz do wykorzystywania potencjałów płynących z funkcjonowania CPK.



#### IV.1 DOSKONALENIE KADR ADMINISTRACJI SAMORZĄDOWEJ

Planowany dynamiczny rozwój Obszaru otoczenia CPK wiąże się z koniecznością jak najlepszego przygotowania administracji samorządowej do profesjonalnego wykonywania przyszłych działań na rzecz zintegrowanego rozwoju całego Obszaru otoczenia CPK. Będzie to możliwe dzięki działaniom szkoleniowym, mającym podnieść poziom kwalifikacji pracowników, jak również działaniom sieciującym, pozwalającym na wymianę wiedzy i doświadczeń.

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- budowa wiedzy i kompetencji pracowników samorządowych poprzez organizację szkoleń i warsztatów tematycznych dotyczących wdrażania procesów rozwojowych,
- budowa 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 publiczną na terenie Obszaru otoczenia CPK.



#### IV.2 CYFRYZACJA ADMINISTRACJI SAMORZĄDOWEJ

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

Na etapie przygotowania inwestycji realizacji celu mogą służyć następujące inicjatywy:

- wyposażenie administracji samorządowej w sprzęt zapewniający cyfryzację usług publicznych oraz wysoką jakość pracy i obsługi klientów,
- rozwój elektronicznych usług administracji samorządowej.

## 6. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej



Model struktury funkcjonalno-przestrzennej jest przestrzennym zobrazowaniem realizacji celów SR CPK. Bardzo istotnym narzędziem zarządzania strategicznego będzie określenie kierunków rozwoju przestrzennego z zachowaniem spójności terytorialnej. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej rozwoju musi uwzględnić wspólnie wypracowane możliwości adaptacji lokalizacji elementów infrastruktury realizowanej w ramach Programu CPK, a istniejącymi oraz planowanymi uwarunkowaniami przestrzennymi ujętymi m.in. w dokumentach planistycznych gmin i województw. 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:
  - o system powiązań transportowych drogowych,
  - o 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.

Pierwszy szkic modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej do dalszych prac warsztatowych został dodany do dokumentu SR CPK jako załącznik nr 1.

### Ustalenia i rekomendacje dla dokumentów planistycznych

*Elementem wdrożenia SR CPK będzie zapewnienie spójności z lokalnymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, w szczególności – planem zagospodarowania przestrzennego województwa oraz studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminach. W ramach inicjatyw strategicznych IV filaru SR CPK przewiduje się działania wspomagające jednostki samorządu terytorialnego w tych działaniach.*

[Treści do wypracowania na kolejnych etapach prac.](#)

### Obszary istotne dla realizacji SR CPK

[Treści do wypracowania na kolejnych etapach prac.](#)

## 7. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia

Treści do wypracowania na kolejnych etapach prac.

## 8. System realizacji

### Model wdrażania

Wdrażanie SR CPK to wielowątkowy i złożony proces. Wielość podmiotów realizujących inicjatywy strategiczne, położenie Obszaru otoczenia CPK na pograniczu dwóch województw, wzajemne przenikanie się inwestycji centralnych i samorządowych oraz dynamika zmian wywołanych powstaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego stanowi szczególnego rodzaju wyzwanie, które wymaga stworzenia modelu zarządzania wdrażaniem SR CPK, zdolnego do:

- poprawnego implementowania zapisów SR CPK,
- sprawnego reagowania i dostosowywania się do dynamicznie zmieniających się warunków,
- szerokiego reprezentowania interesariuszy,
- dokonywania ewaluacji podejmowanych w ramach wdrażania SR CPK działań.

Proces zarządzania wdrażaniem 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 oraz jednostek samorządu terytorialnego znajdujących się na terenie 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. Dla sprawnego zarządzania wdrażaniem SR CPK planuje się powołanie ciała zarządczego, służącego do bieżących ustaleń i podejmowania decyzji, w którym swoich przedstawicieli będzie mieć Rada Ministrów (Pełnomocnik Rządu ds. CPK), Spółka oraz jednostki samorządu terytorialnego wszystkich szczebli (marszałkowie województw, starostwa powiatowe i władze gmin) na terenie Obszaru otoczenia CPK. Ostateczny kształt, sposób wyboru członków tego ciała oraz sposób jego działania zostaną określone na dalszych etapach prac nad Strategią.

W celu zapewnienia stałej współpracy pomiędzy władzą publiczną oraz innymi zainteresowanymi stronami, takimi jak biznesowe organizacje branżowe, organizacje pozarządowe, think tanki i organizacje eksperckie, uczelnie wyższe i instytucje badawcze może zostać powołane ciało opiniotwórczo-doradcze, będące platformą współpracy dla zainteresowanych podmiotów celem współtworzenia i współrealizacji wizji rozwoju Obszaru otoczenia CPK. Wiedza uzyskana za pomocą tego ciała od partnerów umożliwi stworzenie bazy do rozwoju Obszaru otoczenia CPK, który będzie odpowiadał realnym potrzebom i oczekiwaniom mieszkańców i firm. Dialog pozwoli również na zidentyfikowanie potrzeb i barier rozwoju oraz wypracowanie konkretnych metod na ich uwzględnienie.

Jako działanie uzupełniające system wdrażania SR CPK planuje się organizację cyklicznego wydarzenia umożliwiającego prowadzenie działań sieciujących przedstawicieli różnych sektorów i dyskusję nad kierunkami rozwoju Obszaru otoczenia CPK.

## Dokumenty wykonujące SR CPK

Inicjatywy strategiczne realizujące poszczególne cele strategiczne na etapie wdrażania SR CPK przybiorą formę **Kart Inicjatyw Strategicznych**, będących elementem dokumentu wykonawczego do SR CPK. Karty te zawierać będą szczegółowe informacje m.in. na temat założeń danej inicjatywy, szczegółowego kosztu realizacji inicjatywy, jej harmonogramu oraz podmiotów odpowiedzialnych za jej wdrożenie.

W projektowanym stanie prawnym wykonanie SR CPK nastąpi poprzez **dostosowanie brzmienia 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 studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminie. Ponadto, nowo uchwalane dokumenty takie jak strategia rozwoju województwa, powiatu oraz gminy, plan zagospodarowania przestrzennego województwa, studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminie, 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 Celową pod względem zgodności zamierzenia inwestycyjnego ze strategią.

Szczególną rolę w systemie wdrażania pełni **porozumienie terytorialne** – nowy instrument, określony w art. 14r b *ustawy o zasadach prowadzenia polityki rozwoju* jako umowa określająca w szczególności przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju danego obszaru objętego tym porozumieniem, w tym przewidywane źródła ich finansowania.

Porozumienie terytorialne może być zawierane przez:

- 1) zarząd województwa z jednostkami samorządu terytorialnego z obszaru tego województwa lub ich związkami, porozumieniami lub stowarzyszeniami, realizującymi zadania w zakresie polityki rozwoju wynikające ze strategii rozwoju województwa;
- 2) ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego, a także właściwego ministra, jeżeli zakres porozumienia terytorialnego tego wymaga, z gminą lub powiatem lub ich związkami/stowarzyszeniami, w przypadku gdy jego zasadność wynika z krajowej strategii rozwoju regionalnego;
- 3) jednostki samorządu terytorialnego realizujące zadania w zakresie polityki rozwoju wynikające ze strategii rozwoju ponadlokalnego albo strategii rozwoju gmin objętych tym porozumieniem.

Szczegółowe rozwiązania do wypracowania na kolejnych etapach prac.

## Model finansowania wdrażania SR CPK

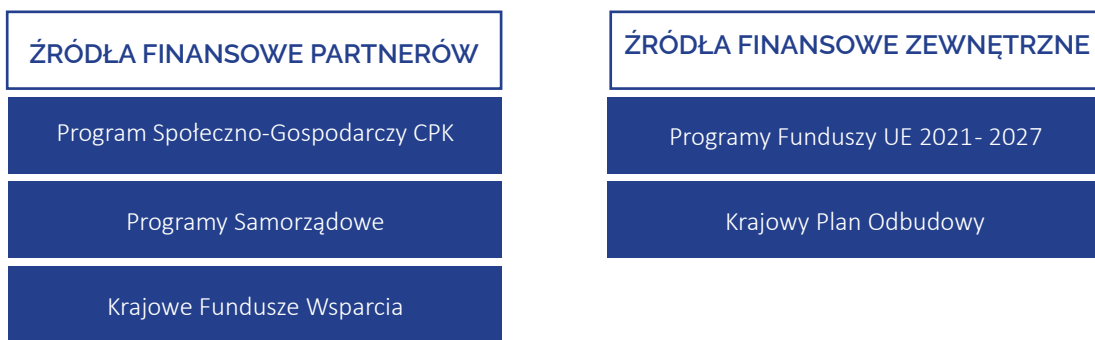
Wdrażanie SR CPK zależne będzie od zapewnienia odpowiednich źródeł finansowania planowanych zadań. Określenie tych źródeł jest zadaniem złożonym, ponieważ system finansowania zadań publicznych charakteryzuje się wielopoziomowością i hierarchicznością (poziom regionalny, krajowy i europejski), a za jego 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 ze 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 należy uwzględnić krajowe środki publiczne, czy też środki prywatne (np. w formule partnerstwa publiczno-prywatnego).

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





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

W zakresie źródeł wkładów własnych:

- Środki Programu CPK i środki własne JST

Za źródło finansowania inwestycji i inicjatyw strategicznych zawartych w SR CPK uznać należy budżet Programu CPK oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego gmin i powiatów partnerskich. Środki te przewidziane są przede wszystkim jako wkład własny (w przypadku realizacji projektów współfinansowanych ze środków unijnych).

W zakresie funduszy wsparcia:

- Środki pochodzące z budżetu Unii Europejskiej

Środki z budżetu Unii Europejskiej w ramach pakietu legislacyjnego Polityki Spójności na lata 2021-2027 przewidziane 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.

- Środki pochodzące z budżetu krajowego

Środki dostępne w ramach istniejących oraz nowych instrumentów takie jak fundusze celowe utworzone specjalnie z przeznaczeniem na finansowanie infrastruktury transportowej. Są to w szczególności Krajowy Fundusz Drogowy (KFD), Fundusz Kolejowy (FK), utworzone w Banku Gospodarstwa Krajowego; oraz dotacje celowe lub środki z rezerw celowych poszczególnych ministerstw.

Dla zapewnienia skutecznej realizacji inicjatyw strategicznych wynikających ze SR CPK istotne jest podejmowanie prób poszukiwania nowych, wspólnych rozwiązań (w tym organizacyjnych)

[Szczegółowe rozwiązania do wypracowania na kolejnych etapach prac.](#)

## System monitoringu i ewaluacji SR

Wdrażanie SR CPK będzie wymagało systematycznego obserwowania zmian zachodzących w Obszarze otoczenia CPK, przede wszystkim w zakresie osiągnięć w realizacji zakładanych przez Strategię rezultatów. Będzie to możliwe dzięki procesowi monitoringu i ewaluacji, który umożliwi identyfikację sukcesów oraz prz szkód 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 raport 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. Będzie to możliwe dzięki stałemu gromadzeniu m.in. danych statystycznych, informacji o realizacji inicjatyw strategicznych 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 Strategii.

Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie procesu monitoringu realizacji SR CPK będzie Pełnomocnik Rządu ds. CPK, który realizować będzie zadanie poprzez spółkę Centralny Port Komunikacyjny.

[Szczegółowe rozwiązania do wypracowania na kolejnych etapach prac.](#)

# Załączniki



- Załącznik nr 1 – Rysunek modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej
- Załącznik nr 2 – Opis metodyki pracy nad SR CPK