

Raport z opiniowania projektu *Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK do roku 2044* przez jednostki samorządu terytorialnego.

Poniższe uwagi zostały uszeregowane alfabetycznie według grup jednostek samorządu terytorialnego (gmin, powiatów, województw).

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
1.	Gmina Baranów	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Granice obszaru CPK zostały oparte od strony południowej na autostradzie A2 od strony wschodniej na rzece Głęboka Struga i północnej na rzece Pisia Gągolina. Usytuowanie lotniska oraz układu drogowo- kolejowego w zakresie prawnym (między innymi na podstawie Ustawy prawo lotnicze, przyjętym w 2022 r. Planie Generalnym Otoczenia CPK, wydanej decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach CPK) i faktycznym ma istotny wpływ na tereny przyległe, generując swoim oddziaływaniem nieodwracalne zmiany właściwie w każdej dziedzinie dotychczasowego funkcjonowania Gminy Baranów.	Okoliczność ta powinna być uwzględniona w strategii jako rodzaj oddziaływania planowanej inwestycji na jej otoczenie lokalne.	TAK	Lokalizacja portu lotniczego wraz z towarzyszącymi elementami infrastruktury transportowej była jednym z kryteriów wg których oceniane były obecnie istniejące i przyszłe powiązania jednostek samorządu terytorialnego z CPK. Gmina Baranów jest położona w centralnej części obszaru otoczenia CPK i jest gminą wykazującą najwyższy stopień powiązań z CPK.
2.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	(...) potrzeba określenia nie tylko nowych funkcji przestrzennych dla znacznej części terenu Gminy Baranów, ale również rozwiązań pozwalających na skompensowanie skutków wprowadzonych zmian.	Ze względu na usytuowanie Centralnego Portu Komunikacyjnego oraz ograniczenia wynikające z zapisów Planu Generalnego powstaną skutki, które właściwie wykluczają dotychczasowy sposób funkcjonowania Gminy Baranów jako gminy wiejskiej opartej na uprawie zbóż i hodowli bydła, co wymusza zmianę charakteru tej gminy.	CZĘŚCIOWO	Zmiany przeznaczenia funkcjonalnego będą zachodziły stopniowo. Dlatego do roku 2044 na terenie gminy Baranów wyznaczono wielokrotnie więcej gruntów pod aktywność gospodarczą niż w obecnie obowiązującym SUiKZP gminy Baranów.
3.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o wprowadzenie do treści Strategii Otoczenia CPK zapisów wprowadzających strefy funkcjonalne umożliwiające przebranżowienie, zmianę układu funkcjonalnego w skali gminy pozwalającą na wprowadzenie inwestycji umożliwiających rozwój Gminy Baranów.	Realizacja opiniowanej strategii skutkować będzie bowiem nieodwracalnymi zmianami w strukturze społecznej i gospodarczej Gminy Baranów, co wymaga z kolei wdrożenia rozwiązań dopasowanych do tych potrzeb.	TAK	Wnioskowane przez Państwa rozwiązania są już wskazane w treści samej Strategii, jak i w części opisowej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, który jest załącznikiem do SR CPK.
4.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o Rozszerzenie Obszaru o Istotnym Znaczeniu (OIZ) Szymanów Elżbietów o część wsi Kaski położonej w Gminie Baranów, obejmującą obszar między ul. Królewską, a ul. Armii Krajowej będący w bezpośrednim sąsiedztwie CPK, poprzez wprowadzenie strefy aktywności gospodarczej z funkcją produkcyjno – usługową (P i PU). Jest to teren dobrze skomunikowany poprzez układ dróg gminnych i powiatowych w bliskiej odległości od projektowanej stacji w miejscowości Szymanów, na projektowanej łącznicy kolejowej północno zachodniej CPK.		NIE	Ze względu na sąsiedztwo przyszłej bazy wojskowej w chwili obecnej nie ma możliwości wyznaczenia i zaplanowania OIZ z dokładnością wymaganą przez ustawę o Centralnym Porcie Komunikacyjnym
5.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno –	Wnosimy o wprowadzenie dla północno zachodniej części wsi Kaski w Gminie Baranów na obszarze	Teren ten został dobrze skomunikowany poprzez układ dróg	NIE	Ze względu na sąsiedztwo planowanej bazy wojskowej w chwili obecnej nie ma możliwości wyznaczenia

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		przestrzennej	znajdującym się w bezpośrednim sąsiedztwie miejscowości Teresin między ul. Brzozową, ul. Długą, ul. Krótką i ul. Akacjową, strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M2).	gminnych, w sąsiedztwie istniejącej stacji kolejowej w miejscowości Teresin oraz projektowanej stacji osobowej w miejscowości Szymanów. Obszar posiada bezpośredni dostęp do niezbędnej infrastruktury technicznej (woda, kanalizacja, infrastruktura teletechniczna i energetyczna).		strefy M2 dla tej części gminy.
6.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o wprowadzenie strefy aktywności gospodarczej o funkcji produkcyjno-usługowej (P i PU) dla centralnej części wsi Kaski w Gminie Baranów obszar na północ od ul. Królewskiej.	Teren skomunikowany został istniejącym układem dróg gminnych i powiatowych z węzłami projektowanego układu komunikacyjnego wschodniej i północnej obwodnicy CPK.	NIE	Ze względu na sąsiedztwo planowanej bazy wojskowej w chwili obecnej nie ma możliwości wyznaczenia i zaplanowania OIZ na terenie wsi Kaski.
7.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy również wprowadzenie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M2) w pasie ul. Granicznej (północna granica Gminy Baranów sąsiadująca i przyległa do miejscowości Teresin).	Teren skomunikowany przez układ drogowy dróg gminnych i powiatowych z dostępem do niezbędnej pełnej infrastruktury technicznej. Obszar ten oddalony jest od CPK ok. 3 km.	CZĘŚCIOWO	Dołączono do OIZ tereny przyległe do ul. Długiej, Brzozowej, Akacjowej i Podleśnej. Nadano im funkcję mieszkaniową, dla których plan ogólny gminy Baranów potencjalnie nie mógłby wyznaczyć terenów o ww. funkcji.
8.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o rozszerzenie Obszaru o Istotnym Znaczeniu (OIZ) Regów o część wsi Regów Gmina Baranów i wieś Żaby, poprzez wprowadzenie strefy aktywności gospodarczej funkcja produkcyjno– usługowa (P i PU) dla terenów zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanej stacji kolejowej Regów, na projektowanej łącznicy północno wschodniej CPK i drogi powiatowej Szymanów – Błonie oraz o wprowadzenie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M2) w centralnej, północnej i wschodniej części wsi Żaby (od wschodu obszar przyległa do miejscowości Boża Wola).	Teren ten jest z dostępem do niezbędnej pełnej infrastruktury technicznej (sieć wodociągowa, kanalizacyjna infrastruktura teletechniczna i energetyczna). Obszar ten oddalony jest od CPK ok. 4 - 5 km i znajduje się poza liniami podejść do lotniska. Ponadto jest to teren dobrze skomunikowany poprzez układ dróg gminnych i powiatowych w bliskiej odległości od projektowanej stacji w miejscowości Regów na projektowanej łącznicy kolejowej północno - wschodniej CPK i istniejącej stacji kolejowej w miejscowości Boża Wola.	TAK	Opinia uwzględniona.
9.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o wprowadzenie strefy aktywności gospodarczej z funkcją produkcyjno–usługową (P i PU) dla miejscowości Gongolina i Regów, które położone są w Gminie Baranów w obszarze od drogi powiatowej Szymanów – Błonie w kierunku północnym między projektowaną stacją Regów na łącznicy północno wschodniej CPK, a drogą powiatową ul. Serocką.	Teren ten możliwy jest do skomunikowania poprzez istniejący układ dróg gminnych i powiatowych z możliwością włączenia do projektowanego układu drogowego CPK, przez projektowane węzły komunikacyjne w miejscowości Kaski i Regów. Teren ten jest wyposażony w infrastrukturę wodociągową z dostępem do istniejącej sieci energetycznej.	NIE	Ze względu na sąsiedztwo planowanej bazy wojskowej w chwili obecnej nie ma możliwości wyznaczenia i zaplanowania OIZ wzdłuż ulicy Serockiej.
10.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o wprowadzenie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową (M2) dla miejscowości Boża Wola, Bronisławów położonych w Gminie Baranów, w	Teren ten ma zapewniony dostęp do niezbędnej pełnej infrastruktury technicznej (sieć wodociągowa,	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			obszarze od drogi powiatowej Szymanów – Błonie w kierunku północnym i wschodnim.	kanalizacyjna, infrastruktura teletechniczna i energetyczna). Obszar ten oddalony jest od CPK ok. 5 - 7 km poza liniami podejść do lotniska. Ponadto teren ten jest dobrze skomunikowany poprzez układ dróg gminnych i powiatowych w bliskiej odległości od istniejącej stacji kolejowej w miejscowości Boża Wola.		
11.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o rozszerzenie Obszaru o Istotnym Znaczeniu (OIZ) Izdebnu Kościelne i Zabłotnia o część wsi Karolina i Cegłów położonych w Gminie Baranów, obejmujący obszar od strony północnej z drogą powiatową Szymanów Błonia oraz drogą powiatową Izdebnu Kościelne – Boża Wola, poprzez wprowadzenie strefy aktywności gospodarczej funkcja produkcyjno – usługowa (P i PU).	Teren został dobrze skomunikowany poprzez istniejący układ dróg gminnych i powiatowych z możliwością kontynuacji projektowanego układu drogowego OIZ Zabłotnia i OIZ Izdebnu Kościelne. Włączenie do projektowanego układu komunikacyjnego poprzez projektowane węzły komunikacyjne w OIZ i miejscowości Tłuste, Gmina Grodzisk Mazowiecki z autostrady A2 oraz w miejscowości Cegłów i Gole z projektowaną siecią obwodnic CPK. Ponadto teren ten zlokalizowany jest w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych stacji kolejowych w Regowie oraz stacji kolejowych Airport City. Poza tym proponowana funkcja produkcyjno – usługowa jest kontynuacją funkcji już istniejących w miejscowości Cegłów i Bronisławów (obszary objęte obowiązującymi planami zagospodarowania przestrzennego)	CZĘŚCIOWO	Rozszerzono granice OIZ Izdebnu Kościelne. Nowa część OIZ została zaplanowana zgodnie z obecnymi i przyszłymi możliwościami transportowymi tego fragmentu gminy.
12.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o rozszerzenie Obszaru o Istotnym Znaczeniu (OIZ) Kopiska o tereny Holendry Baranowskich zlokalizowane w części południowej i na zachód od miejscowości Kopiska, poprzez wprowadzenie strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną (M1).		CZĘŚCIOWO	OIZ Kopiska został powiększony oraz zwiększono strefę mieszkaniową M1 na terenie gminy Baranów.
13.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Dla miejscowości Holendry Baranowskie w Gminie Baranów wnosimy o wprowadzenie od autostrady A2 w kierunku południowym strefy aktywności gospodarczej funkcja produkcyjno– usługowa (P i PU), bez kontynuacji funkcji mieszkalnej (budowa 3 pasa startowego po 2060 r.)		CZĘŚCIOWO	Na terenie gminy Baranów wskazano obszar Airport City oraz dodatkowo ponad 3 km ² terenów aktywności gospodarczej (P, PU i U). W pierwszej kolejności wskazano tereny o symulowanym ponadnormatywnym oddziaływaniu hałasowym oraz o atrakcyjnych powiązaniach drogowych (istniejących i planowanych). Wskazane we wniosku obszary mogą stanowić rezerwę rozwojową i zostać przekształcone na tereny inwestycyjne po skonsumowaniu najatrakcyjniejszych terenów inwestycyjnych w gminie.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
14.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	(...) wprowadzenie strefy infrastrukturalnej (II), zlokalizowanej przy rzece Głęboka Struga, umożliwiającej budowę oczyszczalni ścieków obsługującej OIZ Kopiska oraz tereny znajdujące się na obszarze między łącznicą południowo wschodnią oraz łącznicą południową CPK.		CZĘŚCIOWO	Wprowadzono strefę U oraz UP, na których w planie ogólnym gminy, a następnie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego gmina będzie mogła wyznaczyć obszar pod oczyszczalnię ścieków. W obecnej chwili nie jest znany szczegółowy zakres terenowy inwestycji, więc wskazanie szczegółowego zakresu strefy infrastruktury na rysunku OIZ nie jest możliwe.
15.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Projekt Strategii nie uwzględnia w żaden sposób zachowania istniejącego sposobu zagospodarowania oraz nie wskazuje swoim zakresem sposobów i możliwości zagospodarowania oraz zmiany wiodącej dotychczas funkcji rolniczej.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
16.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Obecne zapisy zawarte w projekcie Strategii Otoczenia CPK praktycznie uniemożliwiają rozwój Gminy Baranów pod każdym względem. Dla większości jej obszaru brak jest bowiem jakichkolwiek zapisów umożliwiających w przyszłości zmianę ich funkcji, a co za tym idzie możliwości przebranzowienia się mieszkańców lub docelowej sprzedaży gruntów inwestorom inwestycji strategicznych. Pozostawienie Gminy Baranów jako terenów o przeznaczeniu rolnym na które CPK będzie oddziaływać negatywnie, doprowadzi praktycznie do pogłębionego procesu wysiedleńczego ze względu na brak perspektyw rozwojowych.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
17.	Gmina Baranów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Niniejszym opiniuje się pozytywnie możliwość wprowadzenia dodatkowego obszaru o istotnym znaczeniu (OIZ) na terenie Gminy Baranów zlokalizowanego w bezpośrednim sąsiedztwie projektowanych terminali lotniska pod nazwą OIZ Airport City, zgodnie z przedłożoną prezentacją.	Proponowane rozwiązania zawarte w ww. opracowaniu w sposób szczegółowy i racjonalny określają sposób zagospodarowania niewielkiego obszaru trudnego do zainwestowania pod względem urbanistycznym i funkcjonalnym ze względu na bezpośrednie sąsiedztwo inwestycji celowej (obszar zlokalizowanego między OIZ Baranów, a samym lotniskiem). Zaproponowana w prezentacji lokalizacja OIZ Airport City nawiązywać będzie do istniejącego i projektowanego układu komunikacji kolejowej i drogowej oraz swoimi rozwiązaniami uwzględniać będzie obostrzenia wynikające z obowiązujących przepisów (prawo lotnicze, decyzja środowiskowa, plan generalny otoczenia CPK)	TAK	Opinia uwzględniona.
18.	Gmina Błonie	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o likwidację projektowanego przebiegu drogi A/S przecinającej gminę Błonie w kierunku Warszawy. W zamian proponujemy wyprowadzenie ruchu w kierunku północnym i włączenie go do projektowanej (północno-wschodniej) Obwodnicy Błonia oraz połączenie z tzw. „Warszawską BIS” na terenie gminy		CZĘŚCIOWO	Oznaczenie drogi na Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej zostało zmodyfikowane. Analiza wybudowania nowej drogi (A/S) w kierunku Warszawy zostanie wykonana w ramach kolejnych kroków całościowej analizy rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Leszno, zgodnie z naszym pismem WDM.7021.1.2.2025 z 17.01.2025. Budowa obwodnicy Błonia w ramach zadań CPK pozwoli na odciążenie ruchu w samym mieście i poprawi komfort życia mieszkańców. Obwodnica Błonia jest konsekwentnie uwzględniana w dokumentach na szczeblu lokalnym w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego. Poprawa infrastruktury drogowej to jeden z najistotniejszych elementów w kontekście budowy CPK.			
19.	Gmina Błonie	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnosimy o budowę wiaduktów nad linią kolejową w ciągu dróg DW579, DW 720, ul. Poniatowskiego w Błoniu, ul. Długiej w Bramkach, ul. Błońskiej i ul. Purzyckiego w Bieniewicach oraz drogi w Bieniewo-Wieś. Wiadukty wpłyną na poprawę komunikacji między poszczególnymi miejscowościami i ułatwią transport w regionie.		NIE	Uwagi zbyt szczegółowe. Zostaną przekazane do dalszych prac związanych z całościową analizą rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.
20.	Gmina Błonie	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnosimy o uwzględnienie rozwiązań mających na celu wsparcie systemu transportu publicznego w regionie oraz „Zielonych” inwestycji, np. budowy ścieżek rowerowych, które mogą być częścią większej wizji rozwoju transportu zrównoważonego.		TAK	Wskazane rozwiązania dotyczące wsparcia transportu publicznego realizowane są w ramach kierunku III.3 SR CPK, “Wspieranie zrównoważonej mobilności”. Na Mapie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej dodano odpowiednie oznaczenie przedsięwzięcia priorytetowego.
21.	Gmina Błonie	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnosimy o stworzenie programu finansującego rozwiązania techniczne eliminujące uciążliwości, takie jak hałas, zanieczyszczenie powietrza czy zmiany w krajobrazie, mające wpływ na jakość życia, m.in. wymiany okien na dźwiękoszczelne.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
22.	Gmina Błonie	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne (Kierunki działania w ramach celu społecznego)	Proponujemy utworzenie sprofilowanych pod kątem potrzeb CPK, klas w Zespole Szkół nr 1 w Błoniu oraz pełne sfinansowanie wyposażenia tych klas w nowoczesne narzędzia dydaktyczne.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
23.	Gmina Błonie	9. System realizacji – model finansowania wdrażania SR CPK	W związku z dużymi ilościami wód opadowych koniecznych do zagospodarowania z utwardzonych powierzchni CPK, wnosimy o zabezpieczenie środków na modernizację melioracji oraz odmulenie rzeki Utraty. Działania te, będą miały ogromne znaczenie w kontekście zmian klimatycznych i związanych z nimi zagrożeń. Program ten, powinien kompleksowo uwzględnić ochronę przed powodzią oraz poprawę jakości wód w rzece Utracie. Można też rozważyć wdrożenie innowacyjnych rozwiązań z zakresu zarządzania wodami, takich jak zielona infrastruktura (np. retencjonowanie wód opadowych).		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
24.	Gmina Błonie	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (Obszary istotne dla realizacji SR CPK)	Wnosimy o zmiany w przepisach dotyczących ochrony gruntów rolnych w obszarze otoczenia CPK, które ułatwią inwestycje i rozwój infrastruktury.		NIE	Zmiany legislacyjne nie leżą w zakresie niniejszych uzgodnień i są niezależne od tekstu SR CPK.
25.	Gmina Błonie	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnioskujemy o powiększenie strefy aktywności gospodarczej w południowej części gminy Błonie.		CZĘŚCIOWO	Obszar na południu gminy został zwiększony i oznaczony na mapie ogólnej Modelu struktury

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		(Obszary istotne dla realizacji SR CPK)				funkcjonalno-przestrzennej. Nie utworzono nowego OIZ.
26.	Gmina Błonie	5. Przestrzeń dla przyszłości	Wnosimy o wyjaśnienie, w jaki sposób zostanie rozwiązana gospodarka odpadami z terenu CPK. Jednocześnie informujemy, że nie widzimy możliwości lokalizowania instalacji przetwarzania odpadów na terenie gminy Błonie.		NIE	Gospodarka odpadami z terenu CPK została opisana w Raporcie oceny oddziaływania dla przedsięwzięcia Budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego wraz z urządzeniami i obiektami niezbędnymi do jego funkcjonowania, Tom II Opis Przedsięwzięcia w rozdziale 6.8 na stronie 365-373
27.	Gmina Bolimów	2. Delimitacja obszaru otoczenia PK i wymiar terytorialny SR CPK	Przekazuję negatywną opinię projektu uchwały w sprawie przyjęcia „Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044”, z uwagi na fakt nie uwzględnienia Miasta i Gminy Bolimów w powyższym dokumencie.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Dodatkowo do obszaru otoczenia CPK dokooptowano gminy wykazujące duże związki funkcjonalne z CPK i Warszawą (tzw. korytarz rozwojowy w kierunku Warszawy).
28.	Gmina Bolimów	2. Delimitacja obszaru otoczenia PK i wymiar terytorialny SR CPK	Budzi nasz stanowczy sprzeciw fakt, iż ST CPK wypracowana wspólnie i w porozumieniu z jednostkami samorządu terytorialnego, nie obejmuje Miasta i Gminy Bolimów, znajdującego się w bardzo bliskiej odległości (15 km) od granicy portu. Myślę, że analizy społeczno - gospodarcze oraz przestrzenne przeprowadzone przez Spółkę CPK w sposób dyskryminujący oraz skrajnie niesprawiedliwy wykluczyły Miasto i Gminę Bolimów z grupy tych samorządów, na których zidentyfikowano najsilniejsze powiązania w ramach analizy wielokryterialnej a tym samym pozbawiły szansy na rozwój, poprzez ograniczenie możliwości pozyskania na inwestycje środków (...)		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK.
29.	Gmina Bolimów	2. Delimitacja obszaru otoczenia PK i wymiar terytorialny SR CPK	Strategia w sposób dyskryminujący obejmuje swoim zasięgiem gminy wchodzące w skład korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy, leżące niejednokrotnie dużo dalej od CPK niż Miasto i Gmina Bolimów, na co nie ma naszej zgody.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Gminy tzw. korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy wykazują bardzo silne całościowe powiązania funkcjonalne nie tylko z CPK, ale też z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK, więc niecelowym byłoby ich wyłączenie z obszaru otoczenia CPK. Powiązania nowej infrastruktury transportowej z istniejącą siecią drogową i kolejową będą znacznie intensywniejsze pomiędzy CPK a Warszawą niż na zachód od lotniska w stronę gminy Bolimów.
30.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - drogi wojewódzkiej tzw. „Paszkowianki” z tzw. odnogą Brwinowską;		CZĘŚCIOWO	Droga naniesiona na mapę ogólną modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Budowa konkretnych dróg będzie wynikać z wyników analiz rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.
31.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego:		CZĘŚCIOWO	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	- węzła autostrady A2 w Brwinowie, pozwalającego na połączenie planowanych: zachodniej i wschodniej obwodnicy Brwinowa, drogi wojewódzkiej tzw. Paszkowianki i ujętej w dokumentach planistycznych Gminy Brwinów i Gminy Błonie planowanej trasy prowadzącej do drogi krajowej nr 92 oraz obwodnicy Błonia;			dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o trzeci pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
32.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - zachodniej obwodnicy Brwinowa;		CZĘŚCIOWO	Droga naniesiona na mapę ogólną modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Budowa konkretnych dróg będzie wynikać z wyników analiz rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.
33.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - wschodniej obwodnicy Brwinowa;		CZĘŚCIOWO	Droga naniesiona na mapę ogólną modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Budowa konkretnych dróg będzie wynikać z wyników analiz rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.
34.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - przejazdu dla samochodów pod torami PKP w Brwinowie, w ciągu planowanej wschodniej obwodnicy Brwinowa. Gmina Brwinów wnosi o uwzględnienie w Modelu planowanego przejazdu pod torami PKP w Brwinowie, zlokalizowanego w ciągu projektowanej wschodniej obwodnicy Brwinowa (km 20+829 magistralnej linii kolejowej nr 1 Warszawa-Zachodnia – Katowice), która w I etapie ma połączyć drogę wojewódzką nr 719 (ul. Obwodnica w Brwinowie), drogę wojewódzką na 720 (ul. Pszczelińską w Brwinowie i Otrębusach), drogę gminną ul. Pruszkowską (łązącą Brwinów z Parzniewem i dalej z Pruszkowem), drogę powiatową nr 3111W (ul. Powstańców Warszawy w Brwinowie), a po wybudowaniu „Paszkowianki” także drogę wojewódzką nr 720 (ul. Biskupicką w Brwinowie) i planowaną zachodnią obwodnicę Brwinowa. Uwaga została zaprezentowana na załączonym szkicu poglądowym.		CZĘŚCIOWO	Droga naniesiona na mapę ogólną modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Budowa konkretnych dróg będzie wynikać z wyników analiz rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.
35.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - łącznika drogi wojewódzkiej nr 718 z drogą wojewódzką nr 701 oraz drogą powiatową 3112W;		CZĘŚCIOWO	Droga naniesiona na mapę ogólną modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Budowa konkretnych dróg będzie wynikać z wyników analiz rozwoju sieci drogowej Zachodniego Mazowsza.
36.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - kładki pieszo – rowerowej nad torami PKP w Brwinowie;		NIE	Uwaga zbyt szczegółowa.
37.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego: - przejazdu pieszo-rowerowego pod torami PKP w Brwinowie;		NIE	Uwaga zbyt szczegółowa
38.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Uwzględnienie w projekcie Strategii i budowę w zakresie układu drogowego:		NIE	Uwaga zbyt szczegółowa

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	- kładek pieszo-rowerowych nad autostradą A2 w miejscowościach Kotowice, Biskupice Koszajec i Moszna – przy istniejących wiaduktach.			
39.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Uwzględnienie inwestycji infrastrukturalnych, w związku ze spodziewanym zwiększeniem liczby mieszkańców Gminy Brwinów będącym następstwem budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego: 1. Rozbudowę szkoły w Parzniewie; 2. Budowę przedszkola w Parzniewie; 3. Budowę węzła przesiadkowego przy przystanku PKP Parzniew; 4. Budowę Ośrodka Zdrowia w Parzniewie; 5. Rewitalizację zabytkowego spichlerza w Parzniewie na „Spichlerz Kultury” – obiekt użyteczności publicznej, w tym świetlica wiejska wraz z terenem rekreacji, sportu i obszarem zieleni urządzonej; 6. Budowę sieci wodociągowej i kanalizacyjnej na Obszarze Relokacji Parzniew; 7. Budowę parkingu P&R w Brwinowie; 8. Budowę trzeciej szkoły podstawowej w Brwinowie; 9. Budowę stacji uzdatniania wody w Owczarni; 10. Budowę stacji uzdatniania wody w Żółwinie; 11. Rozbudowę stacji uzdatniania wody w Parzniewie; 12. Budowę nowej strażnicy OSP w Biskupicach 13. Budowę nowej strażnicy OSP w Mosznej;		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
40.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Proponowana w Modelu droga rangi wojewódzkiej przebiegająca od granicy obrębu Nowa Wieś w Gminie Michałowice, do ul. Biskupickiej w Brwinowie (droga wojewódzka nr 720) powinna uwzględniać przebieg planowanej wschodniej obwodnicy Brwinowa oraz projektowanej drogi wojewódzkiej tzw. „Paszkowianki”, a także uwzględniać konieczność połączenia z planowaną zachodnią obwodnicą Brwinowa.	W projekcie Strategii na rysunku Modelu pomijany jest fragment planowanej drogi wojewódzkiej tzw. Paszkowianki tj. przedsięwzięcia polegającego na „Budowie drogi wojewódzkiej na odcinku od skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 do autostrady A2 z włączeniem do węzła autostradowego „Pruszków” oraz włączeniem do drogi wojewódzkiej nr 720 w m. Brwinów (tzw. odnoga Brwinowska – jednojezdniowa)” oraz pokazany jest przebieg jedynie II wariantu (wariant alternatywny nie wybrany) dla przebiegu zasadniczej (dwujezdniowej) trasy projektowanej drogi podczas gdy w decyzji środowiskowej uwzględniono wariant I.	TAK	Przebieg dróg został poprawiony.
41.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Gmina Brwinów przygotowała koncepcję budowy węzła autostrady A2 w Brwinowie pozwalającego na połączenie z odcinkiem „Paszkowianki”, która została pozytywnie zaopiniowana przez MZDW w Warszawie. Uwaga została zaprezentowana na załączonych szkicach	Węzeł ten pozwoli na połączenie „Paszkowianki” oraz planowanej zachodniej obwodnicy Brwinowa z autostradą A2. Dodatkowo koncepcja uwzględnia przewidzianą w dokumentach	CZĘŚCIOWO	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			poglądowym.	planistycznych odnogę „Paszkowianki” prowadzącą do drogi krajowej nr 92 w Kopytowie gm. Błonie.		
42.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Gmina wskazuje, że w ramach budowy drogi ekspresowej S8 wybudowano węzeł S8 Paszków, do którego według dokumentów planistycznych Gminy Nadarzyn, Gminy Michałowice i Gminy Brwinów ma zostać w przyszłości wybudowana „Paszkowianka”, która w pełnym zakresie połączy węzeł S8 Paszków z węzłem A2 Pruszków i postulowanym węzłem A2 Brwinów oraz DK nr 92 w Kopytowie. Uwaga została zaprezentowana na załączonym szkicu poglądowym.		CZĘŚCIOWO	Obecnie prowadzona rozbudowa Autostrady A2 nie obejmuje budowy nowego węzła „Brwinów”. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
43.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Gmina wskazuje, iż wybudowanie „Paszkowianki” może stanowić część tzw. małej obwodnicy Warszawy i lepiej skomunikować z lotniskiem tereny położone na południe i na zachód od Stolicy, tj. miejscowości Powiatu Piaseczyńskiego, Powiatu Pruszkowskiego i Powiatu Warszawskiego Zachodniego.	Rozwiązanie to pozwoli na odciążenie już teraz notorycznie zakorkowanej sieci dróg A2-S2-S7-S8 w rejonie węzłów Konotopa, Opacz i Pruszków, które po planowanej rozbudowie autostrady A2 o dodatkowe pasy ruchu w każdym kierunku na odc. od Łodzi do Pruszkowa będą musiały obsługiwać ruch samochodowy o jeszcze większym natężeniu.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
44.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Zaproponowana w Modelu trasa planowanej drogi wojewódzkiej przebiegająca od miejscowości Chlebnia poprzez Milanówek oraz położone w gminie Brwinów miejscowości Fałęcin i Grudów winna zostać skorygowana z uwzględnieniem trasy planowanej zachodniej obwodnicy Brwinowa. Przebieg zachodniej obwodnicy Brwinowa dostosowany jest także do dokumentów planistycznych Gminy Milanówek, na terenie której połączy się z drogą wojewódzką nr 719. Dodatkowo w obecnie zaproponowanym przebiegu planowana w Modelu droga przechodzi przez działkę 4/15 w Grudowie, na której zaplanowano lokalizację Punktu Selektywnej Zbiórki Odpadów Komunalnych dla mieszkańców Gminy Brwinów. Gmina Brwinów prowadzi obecnie negocjacje w sprawie pozyskania tego gruntu od Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego w Warszawie. Uwaga została zaprezentowana na załączonym szkicu poglądowym		TAK	Opinia uwzględniona.
45.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Przebieg przewidzianych w Modelu Strategii tras rowerowych należy dostosować do lokalnych uwarunkowań: 1. W modelu należy uwzględnić projektowaną przez Województwo Mazowieckie ścieżkę rowerową wg dokumentacji projektowej.: „Koncepcja programowa budowy tras rowerowych ujętych w „Standardach infrastruktury rowerowej i koncepcji tras rowerowych		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			wskazanych do realizacji w perspektywie do 2030 roku w województwie mazowieckim” - trasy: ciechanowska (od Nowego Dworu Mazowieckiego do granicy woj. Warmińsko-mazurskiego), żyrardowska (od Warszawy do granicy woj. łódzkiego) i siedlecka (od Warszawy do granicy woj. podlaskiego) oraz stołeczny odcinek trasy radomskiej (od Warszawy do Gass przez Piaseczno), prowadzone wzdłuż linii kolejowych Nowy Dwór Mazowiecki - Mława, Warszawa - Żyrardów, Warszawa - Siedlce, Warszawa - Radom oraz dróg lokalnych (łącznie ok. 345 km)". Uwaga została zaprezentowana na załączonym szkicu poglądowym.			
46.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Zasadne jest wyznaczenie w Modelu dodatkowej lokalizacji trasy rowerowej prowadzącej od drogi powiatowej – ul. Piłsudskiego w Kotowicach do istniejącej ścieżki w Grudowie przy ul. Ziółowej, zapewniając jednocześnie połączenie do Milanówka.		TAK	Opinia uwzględniona.
47.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Proponuje się alternatywny przebieg zaproponowanej w Modelu trasy rowerowej w Owczarni poprzez tereny należące do Gminy Milanówek. Ul. Władysława Jagiełły w Owczarni nie łączy się z ulicą Kazimierzowską i nie istnieje możliwość dokonania odpowiedniego przebicia. Uwagi zostały zaprezentowane na załączonych szkicach poglądowych.		TAK	Opinia uwzględniona.
48.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Duże obawy Gminy Brwinów budzą plany Spółki CPK dotyczące zagospodarowania działki ewidencyjnej nr 90/45 o powierzchni 4,4733 ha włączonej do tzw. portfela nieruchomości zamiennych (str. 63 Projektu Strategii). Nieruchomość ta ma zostać, na wniosek Spółki podzielona na ponad 40 działek przeznaczonych pod zabudowę jednorodzinną.	W bezpośrednim sąsiedztwie działki ewidencyjnej nr 90/45, na położonych w Parzniewie działkach 90/27 i 90/28, znajduje się ujęcie wody zasilającej Stację Uzdatniania Wody w Parzniewie (...). Zamierzenie spółki Centralny Port Komunikacyjny, polegające na wydzieleniu indywidualnych działek budowlanych, prawdopodobnie z intencją przekazania ich osobom fizycznym jako nieruchomości zamiennych istotnie zwiększa ryzyko zanieczyszczenia ujęcia wody (...). Uwaga została zaprezentowana na załączonym szkicu poglądowym.	NIE	Dla działki ewidencyjnej nr 90/45 obowiązuje MPZP, który określa przeznaczenie terenu na teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej zorganizowanej lub indywidualnej. Propozycja parcelacji terenu na mniejsze działki z możliwością realizowania zabudowy mieszkaniowej jest zgodna z uchwalonym przez gminę MPZP (Uchwała Nr 408-III z dnia 2002-08-30).
49.	Gmina Brwinów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Gmina wskazuje, że wybrane zapisy Strategii, będą trudne do spełnienia z uwagi na projektowaną sieć komunikacyjną kolejową i drogową tj: 1. Korekta granic istniejących form ochrony przyrody (m.in. powiększenie Bolimowskiego Parku Krajobrazowego, niektórych obszarów ochrony krajobrazu) i wprowadzenie nowych (m.in. rezerwaty w granicach Bolimowskiego Parku Krajobrazowego),		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			2. 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), 3. Prowadzenie programów retencji celem zmniejszenia spływu powierzchniowego i zatrzymania wody w środowisku, a także ponownego jej wykorzystania, np. w rolnictwie, 4. Prowadzenie programów gospodarki odpadami i ochrony środowiska, 5. 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), 6. Tworzenie lub wzmacnianie zielonych powiązań (korytarzy ekologicznych), 7. 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, 8. Odtwarzanie walorów środowiska kulturowego i ekosystemów przyrodniczych przez realizację programów rewitalizacyjnych i renaturyzacyjnych, 9. Budowa szlaków rowerowych i wzmacnianie roli transportu zbiorowego celem redukcji emisji zanieczyszczeń do powietrza i poprawy klimatu akustycznego			
50.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	9. System realizacji	Osoby zamieszkujące północno-zachodnie części jej terenu powinny zostać objęte szczególną troską dotyczącą minimalizacji zjawisk niepożądanych. Dlatego należy zapewnić wsparcie finansowe terenów potencjalnie dotkniętych uciążliwością Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także wprowadzić odrębne procedury dotyczące uzyskiwania zgód na zmianę przeznaczenia gruntów.		NIE	Podnoszone kwestie dotyczące minimalizowania zjawisk niepożądanych mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów. Kwestie odrolnienia, ze względu na konieczność zmian ustawowych, pozostają poza zakresem opiniowanego dokumentu.
51.	Miasto Grodzisk Mazowiecki		Gmina Grodzisk Mazowiecki przy ograniczonych środkach budżetowych oczekuje zagwarantowania funduszu dopłat dla gmin pozwalającego zabezpieczyć obszary naturalne i obiekty wymagające ochrony, a także tworzyć nowe miejsca użyteczności publicznej (np. jednostki oświatowe, parkingi, miejsca schronienia, infrastrukturę drogową, tereny rekreacyjne etc.). Dodatkowo należy przewidzieć środki dla jednostek samorządu terytorialnego na wzrost zadań wynikających z przyszłych zobowiązań.		NIE	Zwiększenie środków ogólnych przeznaczanych na fundusz dopłat do gmin leży poza zakresem opiniowanego dokumentu. Wskazywane przez Państwa przyszłe zobowiązania ciążące na gminach i sposób ich finansowania mogą być przedmiotem osobnego dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów. Dodatkowe źródła finansowania mogą zostać wskazane również w porozumieniu terytorialnym zawierany między Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
52.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	9. System realizacji	Gmina jest podstawową jednostką administracji samorządowej i jako taka najlepiej zna potrzeby i	Poczucie braku dostępu do informacji wzmacnia emocje negatywne oraz	TAK	Kwestia współuczestniczenia mieszkańców w procesie zarządzania wdrażaniem SR CPK jest niezwykle istotna,

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			oczekiwania swoich mieszkańców. Dlatego ważne jest podmiotowe traktowanie jednostek samorządu terytorialnego oraz otwarcie na dialog i konsultacje z mieszkańcami na dalszych etapach realizacji inwestycji.	obawy, dlatego tak ważne jest nasilenie działań informacyjno-konsultacyjnych w kolejnych etapach.		dlatego poświęcony jest jej jeden z dwunastu kierunków działań, tj. kierunek II.4 - Zaangażowanie mieszkańców w kształtowanie obszaru otoczenia CPK.
53.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Gmina Grodzisk Mazowiecki znajduje się w obszarze otoczenia CPK. W ramach kluczowych inwestycji planowana jest w granicach gminy Grodzisk Mazowiecki m.in. rozbudowa autostrady A2, rozbudowa infrastruktury drogowej, budowę węzła autostradowego, szybkiej kolei oraz połączeń szynowych.		TAK	Gmina Grodzisk Mazowiecki znajduje się w obszarze otoczenia CPK i jest objęta SR CPK w związku ze swoim położeniem w najbliższym sąsiedztwie CPK i w związku ze zlokalizowaniem na jej terenie ważnych z punktu widzenia CPK elementów infrastruktury.
54.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	3. kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Gmina Grodzisk Mazowiecki została wskazana na „osi rozwoju południowo-zachodniej” Warszawa-Żyrardów i została określona jako Korytarz Rozwojowy Lotniska Centralnego Portu Komunikacyjnego. Wyznaczony kierunek stawia przed Gminą i mieszkańcami szereg wyzwań, które powinny być rozwiązywane na każdym etapie realizacji inwestycji w sposób zapewniający łączenie interesów uczestników procesu rozłożonego w czasie do 2044 r.		TAK	Opracowując SR CPK szczególny nacisk położono na zarządzanie wdrażaniem Strategii, przewidując współzarządzanie nim wraz z jednostkami samorządu terytorialnego. Dodatkowo podnoszone przez Państwa kwestie mogą być również adresowane i rozwiązywane na poziomie dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
55.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	4. Podsumowanie diagnozy	Wskazać należy, iż część uwag oraz wniosków, które zostały zaprezentowane w trakcie spotkań i warsztatów z jednostkami samorządu terytorialnego, nie znalazła odzwierciedlenia w opracowywanym dokumencie strategicznym. Dotyczy to m.in. zaproponowanego na modelu struktury OIZ przebiegu drogi o charakterze wojewódzkim biegnącej od trasy 719 w kierunku miejscowości Żuków oraz Chrzanów Mały. Wniosek prezentowany podczas warsztatów wskazywał na konieczność zmiany przebiegu projektowanej drogi tak, by nie przechodziła ona przez obszar zabudowany Chrzanowa Małego.		CZĘŚCIOWO	Nie jest możliwe, aby wszystkie wnioski i uwagi składane w toku prac nad SR CPK zostały uwzględnione, przede wszystkim dlatego że wiele z uwag i wniosków zgłaszanych przez poszczególne JST było ze sobą sprzeczne. Szczególnie dotyczyło to inwestycji liniowych takich jak drogi, które przebiegając przez więcej niż jedną gminę powodowały zgłaszanie sprzecznych ze sobą uwag dotyczących ich przebiegu i charakteru, a Spółka CPK opracowując Strategię musiała wybierać warianty kompromisowe, nie zawsze realizujące wszystkie postulaty danej JST. Korekta wskazanej drogi zostaje ujęta na tym etapie prac nad dokumentem.
56.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Na obszarze gminy Grodzisk Mazowiecki występują trzy strefy przemysłowe. W planach rozwojowych dokumentu pozytywnie należy ocenić dalszy rozwój sektora gospodarki, który wygeneruje nowe miejsca pracy. Zależy nam na wzmacnianiu tych instrumentów, które wspomogą innowacyjność oraz rozwój sektora badawczo-rozwojowego.		TAK	Działaniom rozwojowym w obszarze sektora gospodarczego poświęcony jest jeden z trzech celów SR CPK – I. Rozwój gospodarczy – wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw. Wzmacnianie rozwoju gospodarczego obszaru otoczenia CPK i wspomaganie innowacyjności oraz sektora R&D są istotną częścią planowanych w ramach wdrażania Strategii działań.
57.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Wnioski z diagnozy demograficznej wskazują na dalszy przyrost mieszkańców, co znajduje potwierdzenie w dotychczasowym trendzie, w ramach którego co roku do Gminy sprowadza się od 600-1100 mieszkańców. Tak dynamiczny przyrost liczby ludności wymusza konieczność otwierania nowych terenów mieszkaniowych, usługowych, użyteczności publicznej (w szczególności jednostek oświatowych) i przemysłowych, a także ochronę terenów cennych przyrodniczo oraz terenów rolnych w celu zabezpieczenia potrzeb żywieniowych ludności.		TAK	Jednym z podstawowych celów SR CPK była harmonizacja procesów planistycznych na całym obszarze otoczenia CPK i wyznaczenie stref ochrony krajobrazu, stref produkcji rolnej, stref usługowo przemysłowych oraz stref zwiększonej koncentracji mieszkalnictwa. Te ostatnie zostały wyznaczone wzdłuż istniejących i planowanych linii kolejowych i przystanków. Znajdują się one także w Państwa gminie, pozwalając w planie ogólnym umieścić większą ilość obszarów z dopuszczoną zabudową mieszkaniową niż by to wynikało z zasad ogólnych.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
58.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W związku z umieszczeniem w strategii, inwestycji, których realizacji podejmą się spółki rządowe, a także instytucje państwowe oraz jednostki samorządu terytorialnego podkreślamy rolę dialogu, a także podmiotowości poszczególnych jednostek. Lokalizacja na terenie Grodzisk Mazowiecki infrastruktury kolejowej, drogowej, bezpieczeństwa, przedsiębiorczości, wymusza uzgodnienia, a także wzajemną wymianę wiedzy i poszanowanie kompetencji odrębnych instytucji.		TAK	Opracowując SR CPK szczególny nacisk położono na zarządzanie wdrażaniem Strategii, przewidując współzarządzanie nim wraz z jednostkami samorządu terytorialnego. Ponadto kwestie wzajemnej wymiany wiedzy, kompetencji i właściwości poszczególnych podmiotów regulować będzie porozumienie terytorialne zawarte pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a JST.
59.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Zgodnie z częścią tekstu strategii rozdziału 6 spółka zamierza opracować <i>masterplan</i> rozwoju sieci drogowej, który określi dokładny przebieg nowoprojektowanych rozwiązań drogowych wskazanych na Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej i Obszarach o Istotnym Znaczeniu (OIZ). Istotnym jest, by w procesie opracowywania przywołanego dokumentu, spółka prezentowała wysoką wrażliwość na głosy lokalnej społeczności. Sporządzenie tak kluczowego dla mieszkańców dokumentu należy poprzedzić szerokimi konsultacjami społecznymi.		TAK	Kwestia współuczestniczenia mieszkańców w procesie zarządzania wdrażaniem SR CPK jest niezwykle istotna, dlatego poświęcony jest jej jeden z dwunastu kierunków działań, tj. kierunek II.4 - Zaangażowanie mieszkańców w kształtowanie obszaru otoczenia CPK. Konsultacje społeczne są istotnym narzędziem kształtowania relacji z mieszkańcami. Podczas opracowywania wspomnianego przez Państwa dokumentu Spółka zadba, aby zostały spełnione wszystkie wymagania dotyczące przeprowadzenia prawidłowego procesu partycypacyjnego.
60.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Z treści dokumentu, jak i rozmów ze spółką Centralny Port Komunikacyjny, nie wynika, że drogi pozostające we władaniu Gminy zostaną wykorzystane przy budowie Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dzięki temu ewentualne obciążenia wynikające z uciążliwości prac budowlanych w zdecydowanie mniejszym stopniu dotkną mieszkańców naszej gminy. Wnoskujemy o utrzymanie tego stanu rzeczy.		NIE	Kwestia wykorzystania konkretnych dróg przy budowie CPK nie jest przedmiotem opiniowanego dokumentu.
61.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wobec informacji przekazywanych podczas warsztatów przez pracowników Centralnego Portu Komunikacyjnego dotyczących ewentualnej lokalizacji stacji kolei szynowej w rejonie miejscowości Kozery dopuszczamy w takim przypadku rozszerzenie OIZ o tereny części wsi w kierunku południowym z wprowadzeniem funkcji M1- Strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną i U – strefy usługowej, co ma odzwierciedlenie w obecnym zagospodarowaniu wskazanych terenów.		TAK	Zaprojektowano i dołączony nowy OIZ Kozery uwzględniający strefę M1 i U oraz rezerwę terenową pod realizację linii WKD.
62.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uwzględnienie w (OIZ) Chlebnia gminnych planów związanych z rozwojem funkcji sportowych i rekreacyjnych. Powiększenie terenu ZPU (strefa usługowa z dużym udziałem zieleni) wokół klubu sportowego w Chlebni oraz zmiana terenu na Strefę Usług Publicznych (UP). Wprowadzenie strefy ZPU lub UP zamiast strefy ZP (strefa zieleni urządzonej) w północnej części obszaru Gór Szwedzkich.		TAK	Opinia uwzględniona i naniesiona na rysunek OIZ
63.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uwzględnienie w (OIZ) Chlebnia obowiązującego MPZP dla części terenu wsi Chlebnia po zachodniej stronie obwodnicy w gminie Grodzisk Mazowiecki – etap I, etap II, etap V, etap VI (Uchwała nr 1125/2024 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z		TAK	Opinia uwzględniona i naniesiona na rysunek OIZ

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			dnia 28 lutego 2024 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części terenu wsi Chlebnia po zachodniej stronie obwodnicy w gminie Grodzisk Mazowiecki – etap I, etap II, etap V, etap VI (Dz. Urz. Woj. Maz. z dnia 9 kwietnia 2024 r. Poz. 4027) w zakresie lokalizacji zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej na północny-wschód od planowanego zbiornika. W MPZP na zachodnim brzegu zbiornika znajdują się tereny zieleni urządzonej z dopuszczeniem usług wobec czego tereny te powinny zostać zakwalifikowane jako ZPU (strefa usługowa z dużym udziałem zieleni) – dot. Terenu 6ZU w ww. MPZP			
64.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wskazane na rysunku OIZ strefy funkcjonalne nie mają odniesienia do stanu faktycznego – istniejącej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej. Wnosimy o zmianę stref oznaczonych na załącznikach graficznych na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną (M1). Jednocześnie wnosimy o zaklasyfikowanie działek o nr ew. 18/30 i 18/31 obręb 0003 Chlebnia położonych we wsi Chlebnia w gminie Grodzisk Mazowiecki jako strefę usługową (U), które w przyszłości mogłyby zostać wykorzystane na cele publiczne.		CZĘŚCIOWO	Strefy mieszkaniowe, na których obszarze symulacje hałasowe wykazały ponadnormatywne oddziaływanie hałasowe związane z operacjami lotniczymi, nie mogą zostać objęte w dokumencie SR CPK jako strefy mieszkaniowe, stąd ich oznaczenie jako usługowe. Wskazane działki zostaną ujęte jako strefa U.
65.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W odniesieniu do zaznaczonego obszaru parku i terenu rekreacyjnego w Kraśniczej Woli prosimy o uwzględnienie pozostałych znajdujących się na obszarze gminy parków i terenów rekreacyjnych.		CZĘŚCIOWO	Mapa zawierająca obszary o istotnym znaczeniu (OIZ) zawiera wszystkie większe tereny rekreacyjne w granicach poszczególnych OIZ. Plansza ogólna modelu SFP przedstawia elementy błękitno zielonej infrastruktury w sposób zgeneralizowany wskazując korytarze powiązań przyrodniczo krajobrazowych oparte o tereny zielone wskazane m.in. w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy
66.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uwzględnienie w (OIZ) Zabłotnia większej powierzchni terenów mieszkaniowych (Strefa wielofunkcyjna z zabudową mieszkaniową jednorodzinną M1) we wsi Zabłotnia zgodnie z obowiązującym MPZP. Istniejąca zabudowa mieszkaniowa wskazana została do zachowania tylko po północnej stronie ulicy. Mieszkańcy południowej strony ulicy byliby poszkodowani względem mieszkańców strony północnej.		NIE	Na tym etapie projektowania otoczenia lotniska nie ma możliwości wyznaczenia w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej w OIZ Zabłotnia strefy mieszkaniowej M1. Strefy mieszkaniowe, na których obszarze symulacje hałasowe wykazały ponadnormatywne oddziaływanie hałasowe związane z operacjami lotniczymi, nie mogą zostać objęte w dokumencie SR CPK jako strefy mieszkaniowe, stąd ich oznaczenie jako usługowe.
67.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W perspektywie do 2044 r. powinno zagwarantować się połączenia, które poprawią przejezdnosć terenów urbanizujących się, z uwzględnieniem budowy wiaduktów oraz rond usprawniających ruch drogowy w obszarach wskazanych w strategii rozwoju. Tam gdzie jest to możliwe planowane korytarze należy prowadzić z wykorzystaniem już zarezerwowanej przestrzeni infrastrukturalnej, zakładając ich lokalizację w jak najdalszej odległości od istniejącej zabudowy. Należy zagwarantować partycypację mieszkańców w procesie		TAK	Kwestia współuczestniczenia mieszkańców w procesie zarządzania otoczenia CPK jest niezwykle istotna, dlatego poświęcony jest jej jeden z dwunastu kierunków działań, tj. kierunek II.4 - Zaangażowanie mieszkańców w kształtowanie obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			projektowym w taki sposób, aby mieli wpływ na zmianę przebiegów połączeń drogowych.			
68.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o przesunięcie na obszarze gminy przebiegu drogi zaproponowanej w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej oraz w OIZ doprecyzowanie przebiegu poprzez lokalizację drogi w śladzie istniejącej drogi powiatowej 1509W do autostrady A2 (z założeniem jej przyszłej modernizacji) lub wykorzystanie istniejącej infrastruktury drogowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad (z uwzględnieniem śladu projektowanej inwestycji kanału tłoczego Zakładu Wodociągów i Kanalizacji po terenach niezabudowanych. Gmina nie przewiduje możliwości realizacji odcinka rzeczonoj drogi przez zabudowane tereny Chrzanowa Małego.		TAK	Opinia uwzględniona.
69.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnosimy o obniżenie klasy drogi na odcinku projektowanego przez Gminę łącznika (ul. Nadarzyńska do węzła obwodnicy zachodniej) z drogi wojewódzkiej do klasy drogi gminnej z jednoczesnym wykreśleniem z załącznika OIZ dawnego przebiegu obwodnicy południowej (od ulicy Nadarzyńskiej do granic gminy od strony Milanówka)		CZĘŚCIOWO	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej jak i sama Strategia rozwoju obszaru otoczenia nie wyznacza klas dróg. Strategia wskazuje jedynie rangę drogi. W przypadku opisanego przebiegu został on obniżony - do drogi rangi powiatowe, a odcinek na wschód od ulicy Nadarzyńskiej został usunięty z mapy.
70.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o wskazanie na załączniku graficznym (OIZ) odcinka obwodnicy Grodziska Mazowieckiego od węzła autostradowego na północ do granic z gminą Błonie, projektowany przez Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich brakujący odcinek obwodnicy zachodniej.		TAK	Opinia uwzględniona.
71.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zaproponowany w dokumencie OIZ przebieg drogi od granicy gminy Grodzisk Mazowiecki z granicą gminy Milanówek w kierunku skrzyżowania z obwodnicą Grodziska Mazowieckiego w miejscowości Chlebnia wzbudził szereg wątpliwości mieszkańców ze względu na występującą w tym obszarze planowanego połączenia gęstą zabudowę mieszkaniową wielorodzinną oraz jednorodzinną. Wnosimy o usunięcie połączenia z dokumentu OIZ, tym bardziej iż ów dokument dotyczy szczegółowych rozwiązań poza granicami miasta. Ewentualne rozpatrywanie nowych połączeń drogowych prowadzonych przez miasto wymaga procesu konsultacyjnego, który pozwoli osiągnąć kompromisowe rozwiązanie. Centralny Port Komunikacyjny nie zawarł stanowiska w odniesieniu do rzeczonoego połączenia w dokumencie strategii oraz modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, dlatego Gmina zajmuje negatywne stanowisko w niniejszej sprawie.		TAK	Wspomniana droga nie jest treścią mapy zawierającej obszary o istotnym znaczeniu. W celu poprawy czytelności mapy zmieniono sposób prezentacji danych poza granicami poszczególnych OIZ.
72.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o doprecyzowanie przebiegu drogi wskazanej w OIZ łączącej projektowany węzeł autostradowy w miejscowości Izdebno Nowe z obwodnicą zachodnią Grodziska Mazowieckiego w sposób niekolidujący z istniejącą zabudową i rozważenie maksymalnego odsunięcia w ramach OIZ od istniejącej drogi powiatowej		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			1507W oraz ujednolicenia proponowanego przebiegu w dokumentach OIZ i dokumencie Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej.			
73.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy również o doprecyzowanie odcinka drogi wskazanej na Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej łączącego obwodnicę zachodnią Grodziska Mazowieckiego z ulicą Zachodnią w mieście Grodzisk Mazowiecki w sposób niekolidujący z istniejącą zabudową. Docenić należy fakt uwzględnienia dodatkowego połączenia drogowego ze strefy przemysłowej w kierunku obwodnicy.		TAK	Opinia uwzględniona.
74.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o doprecyzowanie przebiegu drogi wskazanej na Modelu Struktury Funkcjonalno-przestrzennej oraz w OIZ w sposób niekolidujący z inwestycją gminy związaną z rozbudową bazy sportowej we wsi Chlebnia, w tym terenu LKS Chlebnia.		TAK	Opinia uwzględniona.
75.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o doprecyzowanie przebiegu podziemnej kolei szynowej w sposób umożliwiający realizację rozbudowy infrastruktury sportowej to jest stadionu miejskiego oraz pływalni „Wodnik 2000”. Prosimy o rozważenie zaprojektowania stacji podziemnej wraz z wyjściem naziemnym w rejonie hali widowiskowo-sportowej. Infrastruktura podziemna może być wykorzystywana w przyszłości w celach ochrony ludności i obrony cywilnej. Należy uwzględnić wsparcie infrastruktury parkingowej ułatwiającej dostęp do infrastruktury kolei szynowej oraz linii PKP.		CZĘŚCIOWO	Przebieg potencjalnego wydłużenia linii WKD w granicach miasta Grodzisk Mazowiecki w części wariantów przewiduje możliwość ulokowania podziemnego przystanku w sąsiedztwie szpitala powiatowego odległość do przejścia do hali widowiskowej byłaby mniejsza niż 350 metrów. Dokładny przebieg wydłużenia oraz lokalizacja wyjść naziemnych oraz potencjalne podwójne zastawanie musi zostać poprzedzony wykonaniem studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowym.
76.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uwzględnienie w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej orientacyjnego kierunku projektowanego połączenia szynowego przez Owczarnię, Książenicę, Urszulin do Nadarzyna.		CZĘŚCIOWO	Opinia została zrealizowana w części opisowej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej.
77.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	5. Przestrzeń dl przyszłości – wizja i cele strategiczne 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o zmianę Strefy Powiązań przyrodniczo-krajobrazowych na strefę uzupełnienia powiązań przyrodniczo-krajobrazowych. Dla obszaru objętego uchwalonym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego przyjętym Uchwałą Nr 195/2025 Rady Miejskiej w Grodzisku Mazowieckim z dnia 26 marca 2025 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego dla części wsi Wężyk w gminie Grodzisk Mazowiecki Obszar I i Obszar II, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Województwa Mazowieckiego Poz. 4663 z dnia 8 maja 2025 r.		TAK	Opinia uwzględniona.
78.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (str. 9)	„W związku z tym dopuszcza się w ramach strefy możliwość warunkowego lokowania nowych siedlisk czy nowej zabudowy tylko przy uwzględnieniu warunków brzegowych takich jak minimalna wielkość działki – 5000 m2, PBC (powierzchni biologicznie czynnej) na minimalnym poziomie 90%, = 0. Parametry wielkość działki i PBC mogą być podwyższane przez poszczególne gminy, na których obszarze wyznaczono strefę rolną”. W strefie rolnej znajdują się częściowo Kozery, Kozery		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Nowe, Kraśnicza Wola, Izdebno Nowe. Wskazanie minimalnego PBC 90% i wielkości działki 5000 m2 wydaje się zbyt wygórowane. Proponujemy zmniejszyć wskaźniki – PBC 80%, wielkość działki 3000 m2.			
79.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (część opisowa, tabela str. 11).	Dla strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną M1 ograniczenie wysokości powinno być do 3 kondygnacji.		NIE	Wskazana liczba kondygnacji jest rekomendacją. Lokalizacja zabudowy o 3 kondygnacja naziemnych możliwa byłaby w strefie M2.
80.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (część opisowa, tabela str. 11).	Strefa PU (aktywności gospodarczej produkcyjno-magazynowa z dużym udziałem usług) powinna wskazywać wyższą wysokość. Strefa usługowa wskazuje do 4 kondygnacji		TAK	Opinia uwzględniona.
81.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (część opisowa, tabela str. 11).	Strefa P aktywności gospodarczej nie wskazuje żadnych zaleceń związanych z wysokością.		CZĘŚCIOWO	Zapis został uszczegółowiony.
82.	Miasto Grodzisk Mazowiecki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (część opisowa, tabela str. 11).	Strefa ZPU (usługowa z dużym udziałem zieleni) powinna tak jak strefa SN w planie ogólnym być PBC na poziomie min. 50%. Zbyt wysokie PBC może utrudniać realizację niektórych inwestycji.		CZĘŚCIOWO	Wskaźnik PBC został zmieniony z 70 na 60%
83.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Pierwszą nieakceptowalną przez Gminę kolizją jest zaprojektowana nowa linia kolejowa biegnąca przez miejscowości: Sade Budy, Stare Budy, Grądy i Henryszew oraz przystanek kolejowy oznaczony OIZ Henryszew zlokalizowany na niej.	Zaproponowana lokalizacja linii kolejowej przebiegająca przez te miejscowości położone w gminie Jaktorów jest społecznie nie do przyjęcia i wzbudza ogromne napięcia wśród lokalnej społeczności. Dla budowy tej linii nie ma żadnego ekonomicznego i społecznego uzasadnienia, a koszty, zarówno ekonomiczne, jak i społeczne, są ogromne. Przebiega ona przez tereny mocno zurbanizowane, zabudowane głównie nowymi budynkami mieszkalnymi jednorodzinnymi. Planowana realizacja linii kolejowej w tym przebiegu wiąże się z poważnymi konsekwencjami dla mieszkańców tych terenów, którzy zostaną wysiedleni. Ponadto, realizacja tej inwestycji wymaga wyburzenia znacznej liczby budynków mieszkalnych oraz gospodarczych, co stanowiłoby ogromne zagrożenie dla lokalnej społeczności i spowodowałoby destabilizację jej codziennego życia - w całym buforze inwestycji dla tej linii kolejowej zlokalizowanych jest ok. 450 budynków mieszkalnych. (...) Budowa węzła kolejowego CPK w gminie Jaktorów zagraża lokalnemu środowisku naturalnemu, niszcząc siedliska	NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				dzikich zwierząt, takich jak żurawie, bobry czy łosie, oraz przerywając naturalne korytarze migracyjne. Dodatkowo, inwestycja ta doprowadzi do nieodwracalnych zmian w krajobrazie wiejskim, przekształcając spokojne tereny rolnicze w obszary przemysłowe, co budzi sprzeciw mieszkańców i lokalnych władz.		
84.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Drugą nieakceptowaną przez Gminę kolizją kolejową jest linia CMK biegnąca na północ, która co prawda od dawna została wskazana na terenie naszej gminy do wybudowania, lecz od lat 70 – tych, do dnia dzisiejszego nie zostało to zrealizowane, a częściowo zabezpieczone pod tę inwestycję grunty powróciły do własności prywatnych właścicieli, co powoduje kolejne koszty ekonomiczne i społeczne związane z wywłaszczeniami nieruchomości. Całkiem nową pozycją przy tej infrastrukturze jest łącznik pomiędzy istniejącą linią kolejową Warszawa – Łódź, a tą planowaną na północ prowadzącą do Centralnego Portu Komunikacyjnego. Według map opracowanych przez CPK pokazane jest 37 budynków mieszkalnych w całym buforze inwestycji dla tego łącznika linii kolejowych, co powoduje kolejne „ludzkie tragedie”, a my jako samorząd tego nie akceptujemy.		NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
85.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Trzecią nieakceptowalną przez Gminę kolizją kolejową jest pokazana w Strategii linia WKD, która dodatkowo podzieli Gminę Jaktorów i jej mieszkańców, a także spowoduje kolejne wysiedlenia z istniejących, bądź w trakcie budowy, budynków mieszkalnych (co najmniej 5 budynków). Zakładając, iż cała gmina winna pozostać w charakterze gminy wiejskiej, wprowadzanie dodatkowych rozwiązań komunikacyjnych w postaci jakichkolwiek linii kolejowych nie są w ocenie samorządu potrzebne, a budzą wiele sprzeciwu.		NIE	Przedłużenie WKD jest inwestycją kluczową z punktu widzenia powstającej inwestycji CPK i jest konieczna ze względu na rozwój całego obszaru otoczenia CPK. Przez gminę Jaktorów przeprowadzony jest jeden z wariantów tej inwestycji i nie ma jeszcze decyzji, czy przedłużenie WKD będzie przechodzić przez tereny gminy Jaktorów czy też nie.
86.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Wnoszę o całkowitą rezygnację z realizacji planowanej infrastruktury kolejowej na terenie gminy, uznając, że negatywne skutki dla mieszkańców i lokalnej społeczności przewyższają potencjalne korzyści. Stanowisko moje jest zbieżne ze Stanowiskiem Rady Gminy Jaktorów wyrażonym Uchwałą Nr LXV/463/2023 Rady Gminy Jaktorów z dnia 16 lutego 2023r. w sprawie wyrażenia opinii w sprawie dotyczącej węzła kolejowego CPK usytuowanego na terenie gminy Jaktorów.		NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
87.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Postuluję, aby w procesie planowania i realizacji tej inwestycji rozważyć alternatywne rozwiązania, które zminimalizowałyby negatywne skutki dla terenów zamieszkałych. W tym kontekście Gmina Jaktorów sugeruje, aby rozważyć lokalizację przebiegu linii		NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			kolejowej, który pokrywałby się z jednym z planowanych korytarzy budowy Autostradowej Obwodnicy Warszawy (AOW). Taki przebieg przyczyni się do ograniczenia konieczności wysiedleń i wyburzeń, a jednocześnie pozwoli na lepsze zintegrowanie infrastruktury transportowej, umożliwiając korzystanie z już istniejących lub planowanych korytarzy komunikacyjnych. Podkreślam, że wybór takiego rozwiązania jest zdecydowanie bardziej korzystny zarówno pod względem społecznym, jak i ekonomicznym oraz pozwoli na zachowanie integralności lokalnych społeczności i środowiska naturalnego.			
88.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Rozbudowa istniejącej linii kolejowej relacji Warszawa – Łódź wyklucza w projekcie strategii istniejący przejazd drogowy w ciągu dróg gminnych: ul. Partyzantów i ul. Wojska Polskiego, co również dla Gminy Jaktorów jest nie do przyjęcia. Zamknięcie tej drogi spowoduje paraliż komunikacyjny dla lokalnej społeczności, tj. brak bezpośredniego dojazdu dla mieszkańców z północnej części gminy na południową, w której są scentralizowane główne placówki oświaty oraz sakralne dla tego regionu tj. szkoła, przedszkole, obiekty sportowe, kościół, cmentarz parafialny oraz strefa lokalnych usług. Biorąc pod uwagę powyższe, wnosimy o zachowanie istniejącego przejazdu kolejowego.		NIE	Przebieg linii kolejowych węzła CPK oraz przebudowa układu drogowego wynikająca z rozbudowy sieci kolejowej znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
89.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Przedstawiony dokument Strategii nie uwzględnia etapu przygotowania infrastruktury do przeniesienia dodatkowych obciążeń od pojazdów budowy i zwiększenia natężenia ruchu jeszcze przed przystąpieniem do eksploatacji Centralnego Portu Komunikacyjnego, a także po jego zrealizowaniu, ani kosztów z tym związanych. Ogólne założenia nie zabezpieczają interesów Gminy Jaktorów odnośnie dróg gminnych, a także dróg powiatowych na terenie gminy oraz bezpiecznej eksploatacji zarówno na etapie budowy, jak i po uruchomieniu CPK. Drogi, które wymagają przebudowy i dostosowania do transportu ciężkiego przed przystąpieniem do budowy CPK to niewątpliwie drogi powiatowe: - ul. Kaska w m. Stare Budy i Budy Zosine (nr drogi 1516), - ul. Armii Krajowej w m. Stare Budy i Budy Zosine (nr drogi 1514), - ul. Topolowa w m. Henryszew (nr drogi 4701), - ul. Generała Skokowskiego w m. Jaktorów, Jaktorów – Kolonia i Budy Zosine (nr drogi 3832), - ul. Pomorska w m. Jaktorów i Grabnik (nr drogi 1515).		NIE	Kwestia wykorzystania konkretnych dróg przy budowie CPK i infrastruktury towarzyszącej nie jest przedmiotem opiniowanego dokumentu. Mimo to Spółka dokłada wszelkich starań, aby ograniczyć uciążliwość z tym związaną i pozostaje w stałym kontakcie z zainteresowanymi JST. Konkretnie rozwiązania związane z rozwojem układu drogowego będą elementem oddzielnego opracowania tj. masterplanu rozwoju sieci drogowej.
90.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Drogi powiatowe ul. Kaska w m. Stare Budy i Budy Zosine oraz ul. Armii Krajowej w m. Stare Budy i Budy Zosine, ze względu na już istniejące duże natężenie ruchu, a w przyszłości jeszcze większe, bezwzględnie wymagają dostosowania do kategorii ruchu		NIE	Kwestia wykorzystania konkretnych dróg przy budowie CPK i infrastruktury towarzyszącej nie jest przedmiotem opiniowanego dokumentu. Mimo to Spółka dokłada wszelkich starań, aby ograniczyć uciążliwość z tym związaną i pozostaje w stałym

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			KR-4, z ciągami pieszo-rowerowymi, co pozwoli zabezpieczyć interes lokalnej społeczności oraz zwiększy poczucie bezpieczeństwa przed nadchodzącymi zmianami.			kontakcie z zainteresowanymi JST. Konkretnie rozwiązania związane z rozwojem układu drogowego będą elementem oddzielnego opracowania tj. masterplanu rozwoju sieci drogowej.
91.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Kolejnym aspektem wynikającym z analizy przedstawionej Strategii jest przypuszczenie, że cały transport materiałów na budowę będzie odbywał się drogą przy ul. Kaskiej w m. Stare Budy i Budy Zosine. Gmina Jaktorów proponuje ww. drogę zostawić dla ruchu lokalnego, który i tak globalnie zostanie zwiększony oraz zaprojektować bezkolizyjny przejazd przez istniejące tory kolejowe linii Warszawa-Skierniewice w świetle istniejącego pasa drogowego, a nie, jak wskazano w Strategii, lekkim łukiem po prawej stronie. Zaproponowane w Strategii rozwiązanie powoduje kolejne wywłaszczenia i rozbiórkę istniejących budynków mieszkalnych. Natomiast pokazane w Strategii istniejące drogi techniczne wzdłuż torów CMK, w opinii ekspertów Urzędu Gminy Jaktorów, aktualnie są niedostosowane zarówno pod względem szerokości, jak i tonażu. Aby możliwy był transport ciężki drogami technicznymi powinny być one dostosowane do kategorii ruchu KR-4.		NIE	Kwestia wykorzystania konkretnych dróg przy budowie CPK i infrastruktury towarzyszącej nie jest przedmiotem opiniowanego dokumentu. W przypadku sieci drogowej ukazywane jest docelowy układ związany z rozwojem społeczno-gospodarczym regionu. Konkretnie rozwiązania związane z rozwojem układu drogowego będą elementem oddzielnego opracowania tj. masterplanu rozwoju sieci drogowej.
92.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	W procesie zgłaszania uwag i postulatów do Projektu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK, w kwestii związanej z zapewnieniem przez Gminę Jaktorów bezpłatnego transportu i opieki w czasie przewozu dzieci do szkół, należy uwzględnić, że obecnie Gmina Jaktorów zapewnia transport zarówno dzieciom, których droga do szkoły przekracza 3 km - w przypadku dzieci 5 i 6-letnich oraz uczniów klas I-IV szkół podstawowych lub 4 km - w przypadku uczniów klas V-VIII szkół podstawowych, jak i tym, dla których ten dystans jest krótszy. (...) Przeznaczenie ul. Kaskiej na transport materiałów do budowy CPK oraz zamknięcie przejazdu przez tory w Międzyborowie bardzo utrudni Gminie transport dzieci do obydwu szkół (...)		NIE	Kwestia wykorzystania konkretnych dróg przy budowie CPK i infrastruktury towarzyszącej nie jest przedmiotem opiniowanego dokumentu. Mimo to Spółka dokłada wszelkich starań, aby ograniczyć uciążliwość z tym związaną i pozostaje w stałym kontakcie z zainteresowanymi JST.
93.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Gmina Jaktorów już dziś mierzy się z zatorami drogowymi na odcinku od wiaduktu w Jaktorowie do skrzyżowania z drogą wojewódzką nr 719 i ul. Alpejską. Ruch ww. drogą w godzinach szczytu (rano pomiędzy godziną 7, a 9 oraz po południu w godzinach od 16 do 18) jest już mocno uciążliwy oraz spowolniony. W świetle planowanej inwestycji jaką jest budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego doprowadzi to do jeszcze bardziej zintensyfikowanego ruchu na tym odcinku. Jest to droga, która będzie z pewnością wykorzystywana do przemieszczania się przez ruch drogowy wynikający z funkcjonowania CPK (pracownicy lotniska, przedsiębiorcy, pasażerowie). Myśląc o dostosowaniu przedmiotowej inwestycji do lokalnych uwarunkowań, Gmina Jaktorów proponuje przebudowę drogi na		NIE	Podnoszona kwestia może być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			wskazany odcinku.			
94.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Po dogłębnej analizie projektu Strategii dostrzegam, iż planowane rozwiązanie głównych dróg przelotowych w naszej gminie, tj. zaplanowanej w strategii drogi o randze wojewódzkiej odchodzącej od istniejącej drogi wojewódzkiej nr 719, przecina istniejącą w m. Henryszew drogę powiatową nr 4701 – ul. Topolowa, co spowoduje brak możliwości przejazdu lokalnymi drogami. W miejscach przecięcia dróg powiatowych wnosimy o wprowadzenie rozwiązań bezkolizyjnych typu rondo, wiadukt, tunel, tak żeby zachować ciągłość dla dróg o niższej kategorii. Budowa wspomnianej wcześniej planowanej drogi o randze wojewódzkiej wzdłuż miejscowości Henryszew planuje skrzyżowanie bezkolizyjne na wysokości dróg gminnych: ul. Jagiellońskiej oraz ul. Piłsudskiego, która są łącznikiem z drogą powiatową nr 4701 – ul. Topolowa, na dzień dzisiejszy nie przewiduje zwiększonego natężenia ruchu, więc koniecznym jest uwzględnienie oraz zaprojektowanie i dostosowanie rangi tych dróg do kategorii ruchu KR-4, wraz z ciągami pieszo-rowerowymi.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
95.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Analizując wszystkie wyżej wymienione kwestie, sugeruje się skanalizowanie ruchu kołowego na drogi powiatowe i wojewódzkie, co zabezpieczy brak ryzyka natężenia ruchu i zniszczenia dróg lokalnej społeczności. Wskazane wyżej odcinki dróg należy zaprojektować tak, aby stanowiły ciągi komunikacyjne z przewidywaną kategorią ruchu min. KR-4 (jezdnia o szerokości min. 6 metrów wraz z jednostronnym ciągiem pieszo – rowerowym, odpowiednim oświetleniem oraz odwodnieniem i kanałem technologicznym).		NIE	Uwaga zbyt szczegółowa. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego. Dodatkowo tematyka rozwoju układu drogowego w całym regionie będzie przedmiotem oddzielnego opracowania.
96.	Gmina Jaktorów	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Kolejnym niewątpliwie ważnym aspektem w świetle przedstawionej strategii jest zagospodarowanie terenu dotyczące zabudowy mieszkaniowej oraz usługowej. Proponowany układ planistyczny dla strefy Henryszewa (OIZ Henryszew) oraz Jaktorowa (OIZ Jaktorów), w który wg przedstawionego dokumentu wpisuje się zabudowę sześciokondygnacyjną, jest dla naszego samorządu nie do przyjęcia. Proponuję pozostawienie w dotychczasowym zagospodarowaniu terenu wsi Henryszew i Grądy oraz Jaktorów i Chylce-Kolonia z wprowadzeniem strefy wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową jednorodzinną w graniach administracyjnych wsi.		NIE	Samorząd może zaproponować bardziej restrykcyjne podejście do maksymalnej liczby kondygnacji.
97.	Gmina Jaktorów	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Dla gminy Jaktorów wyznaczono dwa kierunki rozwoju. Pierwszy znajdujący się w bezpośrednim sąsiedztwie terminala pasażerskiego CPK do granic linii kolejowej nr 1– Aerotropolis i jest to obszar podlegający intensywnym przekształceniom przestrzennym związanym z realizacją infrastruktury transportowej, stanowiący przestrzeń do lokalizacji głównych terenów rozwojowych CPK. Tereny		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			poniżej kolei wskazano głównie pod powiązania przyrodniczo - krajobrazowe, tj. tereny otwarte (z zakazem zabudowy) tereny zielone, leśne itp. Ustalenie takiego kierunku rozwoju gminy Jaktorów stoi w sprzeczności z założeniami rozwoju całego obszaru otoczenia CPK. Przewidywania co do napływu nowych osób do pracy, zamieszkania kłócą się z wykluczeniem połowy gminy Jaktorów z możliwości zabudowy. Gmina Jaktorów zawsze była zapleczem mieszkaniowym dla Warszawy. Budowa lotniska zwiększy tę tendencję. Wyznaczenie nowych jednostek osadniczych w gminie (wsie: Międzyborów, Stare Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine, Jaktorów, Chylice, Chyliczki, Grądy, Jaktorów Kolonia) pozwoli dostosować otoczenie do zmian spowodowanych budową największego lotniska w Polsce.			
98.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 9. System realizacji	Planowany rozwój obszaru otoczenia lotniska zmienia charakter gminy wiejskiej w gminę miejską. Idzie za tym potrzeba dostosowania istniejącej i budowa nowej infrastruktury technicznej (wodociągi, kanalizacja, drogi). Nie wskazano źródeł finansowania tych inwestycji.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
99.	Gmina Jaktorów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	W Strategii nie wskazano, w jaki sposób będzie rozwiązane rosnące zapotrzebowanie na wodę. Aktualnie Gmina dostrzega problemy z niedoborem wody.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
100.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Północną stronę Jaktorowa (OIZ Jaktorów Północny) Strategia zmienia ze strefy otwartej na strefę produkcyjno-magazynową i usługową, co jest dla nas akceptowalne i uważamy, że możliwe byłoby jej powiększenie do granic projektowanego Rezerwatu Kumaka Nizinnego (Bombina Bombina).		NIE	Brak możliwości powiększenia wskazanej strefy do granicy projektowanego Rezerwatu Kumaka Nizinnego.
101.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Rozszerzenie miejskich pasów rozwojowych na północną część gminy Jaktorów.		CZĘŚCIOWO	Poprawiono oznaczenie miejskich pasm rozwojowych. Zostały one wyznaczone na obszar, które docelowo powinny być obsługiwane przez regionalny transport zbiorowy.
102.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Powiększenie obszaru miejskich pas rozwojowych na południe od linii kolejowej – pas szerokości 1000m winien być liczony od granic drogi wojewódzkiej nr 719.		NIE	Miejskie pasma rozwojowe zostały wyznaczone na obszarach które docelowo powinny być obsługiwane przez regionalny transport zbiorowy. Droga wojewódzka 719 nie gwarantuje takiej obsługi.
103.	Gmina Jaktorów	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Doprecyzowanie oznaczeń legendy i rysunku Modelu: w części południowej wyznaczono zakropkowany obszar, w legendzie brak odpowiednika tego oznaczenia. Gmina przyjmuje oznaczenie tej strefy jako „strefa uzupełnienia powiązań przyrodniczo – krajobrazowych”.		TAK	Legenda została uzupełniona o odpowiednie oznaczenie, jest to obszar chronionego krajobrazu.
104.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Zmiana strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych na strefę rolną.		NIE	Wyznaczona w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennym strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych ma inną funkcję niż strefa rolna. Strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych może

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
						współwystępować z innymi strefami, wskazuje ona min. na konieczność dbałości o dostęp do wód płynących czy też wzmacnianie korytarzy migracyjnych zwierząt; w większości przypadków ma charakter liniowy. Strefa rolna ma determinować rodzaj zagospodarowania przestrzennego danego obszaru.
105.	Gmina Jaktorów	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Zmiana zapisu pkt 1.1 Modelu w zakresie strefy rolnej, jak poniżej: „Strefa rolna Strefa kontynuacji produkcji rolnej. Celem wyznaczenia strefy jest zachowanie wskazanych obszarów jako przestrzeni otwartych z przewagą krajobrazu rolnego. W związku z tym dopuszcza się w ramach strefy możliwość lokowania nowych siedlisk czy nowej zabudowy tylko przy uwzględnieniu warunków brzegowych takich jak minimalna wielkość działki – 3000m2, PBC (powierzchni biologicznie czynnej) na minimalnym poziomie 80%, EP = 0. Parametry wielkość działki i PBC mogą być podwyższane przez poszczególne gminy, na których obszarze wyznaczono strefę rolną.”		TAK	Zapis został zmieniony.
106.	Gmina Jaktorów	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Dostosowanie i poprawienie Modelu do obowiązującego aktu planowania przestrzennego gminy, tj. miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego wsi Budy-Grzybek, Bieganów z powiększeniem rezerwy mieszkaniowej w miejscach istniejących terenów rolnych.		CZĘŚCIOWO	Opinia uwzględniona częściowo.
107.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Powiększenie strefy funkcyjnej w ośrodku lokalnym Międzyborów na tereny zurbanizowane i połączenie ze strefą funkcyjną Żyrardów.		TAK	Powiększono strefę wielofunkcyjną wzmacniania funkcji miejskich w północnej części Międzyborowa.
108.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Powiększenie strefy funkcyjnej w ośrodku gminnym do granicy z gminą Grodzisk Mazowiecki, dalej na południe do granic terenów zielonych w Budach – Grzybek i na zachód do granic strefy powiązań przyrodniczo – krajobrazowych.		CZĘŚCIOWO	Powiększono strefę wielofunkcyjną wzmacniania funkcji miejskich do granicy z gminą Grodzisk Mazowiecki.
109.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	OIZ Kopiska – zmiana strefy otwartej na strefę wielofunkcyjną z zabudową mieszkaniową jednorodzinną.		CZĘŚCIOWO	Zmieniono układ stref funkcjonalnych w OIZ Kopiska. Część stref otwartych pozostała z racji na kształtowanie przestrzeni.
110.	Gmina Jaktorów	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	W przedstawionym planie strategii brak jest wskazania jednostek osadniczych i nadania im właściwej hierarchii dla takich miejscowości jak: Międzyborów, Stare Budy, Stare Budy, Budy Michałowskie, Budy Zosine oraz Jaktorów. Proszę o doszczegółowienie tych informacji.		CZĘŚCIOWO	Jaktorów i Międzyborów zostały wskazane jako elementy docelowej sieci osadniczej w obszarze otoczenia CPK. Pozostałe miejscowości są zbyt małe ludnościowo, aby umieścić je w modelu w skali ponadgminnej.
111.	Gmina Jaktorów	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK 9. System realizacji	Włączenie Gminy Jaktorów do grona samorządów objętych programem partnerskim CPK.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
112.	Gmina Jaktorów	9. System realizacji	Przedstawienie przez Spółkę CPK szczegółowych propozycji działań osłonowych, kompensacyjnych i infrastrukturalnych.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
113.	Gmina Jaktorów	9. System realizacji	Zagwarantowanie udziału przedstawicieli Gminy Jaktorów w kolejnych etapach prac Planistycznych.		TAK	Opracowując SR CPK szczególny nacisk położono na zarządzanie wdrażaniem Strategii, przewidując współzarządzanie nim wraz z jednostkami samorządu terytorialnego. Ponadto kwestie wzajemnej wymiany

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
						wiedzy, kompetencji i właściwości poszczególnych podmiotów regulować będzie porozumienie terytorialne zawarte pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a JST.
114.	Gmina Leszno	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Gminy powiatu warszawskiego zachodniego wraz z samorządem powiatu sochaczewskiego od ponad 20 lat podejmują systematyczne starania zmierzające do realizacji korytarza komunikacyjnego oraz środka komunikacji publicznej łączącego gminy “pasma zachodniego” z m.st. Warszawą. Z licznych rozmów (...) wynikało, że inwestycja ta będzie potrzebowała zapewnienia dodatkowego korytarza komunikacyjnego z m. st. Warszawą położonego na północ od autostrady A2. Postulowana przez samorzady powiatu warszawskiego zachodniego inwestycja doskonale wpisuje się w potrzebę zapewnienia dodatkowego dostępu do inwestycji CPK. (...) do chwili obecnej samorzady zarezerwowały znaczną część korytarza planowanego nowego ciągu komunikacyjnego w uchwalonych miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego oraz studiach uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego. W trakcie sporządzania są projekty planów ogólnych które również będą uwzględniały projektowany przebieg ww. Inwestycji (...). Mając na uwadze powyższe zwracam się z prośbą o uwzględnienie w projekcie strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044 projektowanego korytarza komunikacyjnego łączącego gminy “pasma zachodniego” z m.st. Warszawą, a także wpisanie tej inwestycji jako inwestycji towarzyszącej centralnego Portu komunikacyjnego.		CZĘŚCIOWO	Poza zakresem opiniowanego dokumentu znajduje się kwestia rozporządzenia o Inwestycjach Towarzyszących. W zakresie naniesienia postulowanego korytarza transportowego/komunikacyjnego naniesiono na model struktury funkcjonalno-przestrzennej oznaczenie odpowiadające zgłoszonemu postulatowi.
115.	Gmina Michałowice	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	W Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej na znaczącym obszarze gminy Michałowice jej teren został oznaczony jako strefa wielofunkcyjna wzmacniania funkcji miejskich oraz miejskie pasma rozwojowe. Zgodnie z treścią Załącznika do projektu Studium - część opisowa nie dokonano opisu znaczenia „Miejskiego Pasma Rozwojowego”. Gmina Michałowice jest gminą wiejską o kameralnym charakterze co jest priorytetem dla mieszkańców stąd nietrafnie obszar gminy Michałowice został zakwalifikowany jako strefa wzmacniania funkcji miejskich podobnie jak przypisanie innego jej fragmentu jako Miejskiego Pasma Rozwojowego. Gmina wnosi o zweryfikowanie i odstąpienie od oznaczeń na Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej na terenie gminy Michałowice jako „Strefy wielofunkcyjnej wzmacniania funkcji miejskich” i „Miejskiego Pasma Rozwojowego”.		NIE	Położenie gminy Michałowice w obszarze oddziaływania planowanej inwestycji CPK, ale zarazem jeszcze silniejszego oddziaływania miasta Warszawy, poprzez silne powiązania transportowe wpisuje się w kształtowane pasma rozwoju, gdzie wzmacniane są funkcje miejskie. Obecny kameralny charakter gminy jak najbardziej może zostać zachowany, przy jednoczesnym rozwoju funkcji miejskich, wykorzystując rentę położenia i powiazań. O charakterze zmian jakie będą zachodzić w gminie będą mieszkańcy rozstrzygać na etapie przyjmowania aktów planowania lokalnego. Zapisy modelu nie determinują charakteru przyjmowanych rozwiązań i nadal mogą one mieć charakter kameralny.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
116.	Gmina Michałowice	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	Gmina proponuje przeniesienie oznaczenia nazwy „MICHĄŁOWICE” w jej obszar centralny alternatywnie posługiwania się pełną nazwą „GMINA MICHĄŁOWICE”. Obecnie opis wygląda myląco jak opis przystanku kolejki WKD do tego znajduje się w sąsiedztwie przystanku Reguły WKD.		CZĘŚCIOWO	Nazwa „Michałowice” na mapie została przesunięta bliżej odpowiedniej części gminy.
117.	Gmina Michałowice	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Dlaczego do obszaru otoczenia nie został zaliczony żaden powiat ani gmina należąca do obszaru województwa łódzkiego mimo, że na Rysunku 22 wynik analizy wielokryterialnej (str. 16) wyraźnie wskazano, że zarówno łowicz jak i Skierniewice a także powiaty lub ich części to obszary o silnych i słabych powiązaniach?		NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Gminy znajdujące się w województwie łódzkim nie wykazują tak silnych powiązań funkcjonalnych i przestrzennych z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK.
118.	Gmina Michałowice	5. Przestrzeń dla przyszłości	W dokumencie mimo wyróżnienia głównych kamieni milowych nie wskazano dla nich horyzontu czasowego.		NIE	Horyzontem czasowym SR CPK jest rok 2044, co oznacza że wszystkie kamienie milowe muszą zostać zrealizowane do tego terminu. Ze względu na złożoność programu inwestycyjnego i stopień jego komplikacji, a także długi horyzont czasowy dokumentu niecelowym jest wskazywanie konkretnych dat dotyczących realizacji poszczególnych kamieni milowych. Zostały one wskazane opisowo.
119.	Gmina Michałowice	5. Przestrzeń dla przyszłości	Dlaczego w pkt III.4 wskazano jedynie tylko realizację sieci dróg lokalnych a nie kolei lokalnych?	Powinno być „Realizacja sieci kolei i dróg lokalnych”	CZĘŚCIOWO	Rozwój kolei lokalnych jest zawarty m.in. w jednym z przedsięwzięć priorytetowych - Rozwój transportu publicznego. Mówi on o rozwoju transportu szynowego w obszarze otoczenia CPK, w tym o przedłużeniu Warszawskiej Kolei Dojazdowej z Grodziska Mazowieckiego do Baranowa. Ponadto Model struktury funkcjonalno-przestrzennej będący załącznikiem do Strategii wskazuje docelowy układ sieci kolejowej w obszarze otoczenia CPK.
120.	Gmina Michałowice	5. Przestrzeń dla przyszłości	Punkt III.4 Realizacja sieci dróg lokalnych str. 59 powinien być rozszerzony o element kolejowy tj. „Realizacja sieci kolei i dróg lokalnych” W zakresie mitygacji - w odniesieniu to tირet pierwsze- negatywnych konsekwencji spowodowanych przez ruch samochodowy jest oparcie się o lokalny ruch kolejowy. Połączenia drogowe powinny uzupełniać siatkę połączeń kolejowych zarówno lokalnych jak i regionalnych i być budowane tylko tam gdzie są one niezbędne. W odniesieniu do tირet czwarte jest maksymalne ograniczenie ruchu ciężkich pojazdów na drogach. Zgodnie z ogólnym zasadami organizacji transportu do transportu ciężkiego na duże i średnie odległości powinien służyć transport kolejowy. Lokalny transport		NIE	Uwaga sprzeczna. Cały obszar otoczenia CPK położony jest bliżej niż 100 km od lotniska CPK. Przewóz towarów przez obszar otoczenia CPK siecią kolejową będzie odbywał się nadal wyznaczonymi liniami.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			towarów do 100 km od węzłów logistycznych (w tym intermodalnego CPK) powinien być realizowany przez transport samochodowy 3,5 – 5 ton. Ideę „Wizja zero” najlepiej realizować przez zapewnienie transportu lokalnego i regionalnego kolejją. A transport samochodowy jako uzupełniający.			
121.	Gmina Michałowice	5. Przestrzeń dla przyszłości	W punkcie III.3 Zrównoważona mobilność, str. 58 absolutnie błędnym założeniem jest, że transport lokalny i regionalny zwłaszcza zbiorowy powinien być oparty w pierwszej kolejności na transporcie autobusowym. Budowę szkieletu połączeń powinno rozpocząć się od budowy o lokalnych i regionalnych linii kolejowych i powinna ona stanowić podstawową strukturę komunikacyjną. Do takiej siatki kolejowej powinien być następnie dostosowany transport autobusowy. Takie projektowanie przestrzeni pozwala na naturalny rozwój lokalny. Przykładem rozwiązania jest linia WKD, która powstała jako główny kręgosłup osadniczy z miastami-ogrodami na jej szlaku.		NIE	Wskazany zapis wynika z etapowania rozbudowy węzła kolejowego wokół CPK – przez pierwsze lata obowiązywania dokumentu większość planowanych linii kolejowych węzła CPK będzie w fazie planowania, projektowania i budowy, w związku z czym transport publiczny musi być oparty w tym etapie o transport autobusowy.
122.	Gmina Michałowice	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Rozwój transportu publicznego, str. 64 - absolutnie błędnym założeniem jest, że transport lokalny i regionalny zwłaszcza zbiorowy powinien być oparty w pierwszej kolejności na transporcie autobusowym. Budowę szkieletu połączeń powinno rozpocząć się od budowy lokalnych i regionalnych linii kolejowych i powinna ona stanowić podstawową strukturę komunikacyjną. Do takiej siatki kolejowej powinien być następnie dostosowany transport autobusowy. Takie projektowanie przestrzeni pozwala na naturalny rozwój lokalny. Przykładem rozwiązania jest linia WKD, która powstała jako główny kręgosłup osadniczy z miastami-ogrodami na jej szlaku.		NIE	Wskazany zapis wynika z etapowania rozbudowy węzła kolejowego wokół CPK – przez pierwsze lata obowiązywania dokumentu większość planowanych linii kolejowych będzie w fazie planowania i budowy, w związku z czym transport publiczny musi być oparty w tym etapie o transport autobusowy.
123.	Gmina Michałowice	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Program drogowy str. 65. Wydaje się, że „Program drogowy” zdominował sposób myślenia autorów dokumentu o obsłudze komunikacyjnej regionu i otoczenia CPK. Tak jak we wcześniejszych uwagach należy wskazać, że podstawę mobilności mieszkańców powinien stanowić szkielet połączeń kolejowych lokalnych i regionalnych jedynie uzupełniony o siatkę połączeń drogowych. Poruszanie się transportem kolejowym będzie najlepszym sposobem mitygacji zagrożeń ze strony transportu drogowego i realizacją „Wizji zero”.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
124.	Gmina Michałowice	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Program drogowy str. 65. Wydaje się, że transport drogowy jest elementem transportu zbiorowego zatem to chyba niezbyt szczęśliwe sformułowanie. W odniesieniu do tego punktu warto zaznaczyć, że węzły przesiadkowe (zwłaszcza nowe) kolejowo/samochodowe, w tym P&R powinny być planowane poza istniejącymi małymi miejscowościami. Być może powinny być uzupełniane o budowę kompleksowych funkcji		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			usługowych. Budowa węzłów, w tym P&R na terenie istniejących miast powoduje wzmożony dodatkowy ruch samochodowy pojazdów indywidualnych w porze szczytu porannego i popołudniowego co wpływa na nie zdecydowanie niekorzystnie (patrz np. Pruszków, Piaseczno). Podobnie w sytuacji małych miejscowości, powstanie dużych P&R może doprowadzić do ich degradacji (patrz np. Reguły, Opacz).			
125.	Gmina Michałowice	7. Model struktury funkcjonalno – przestrzennej	W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej ponownie zabrakło jako kluczowego elementu jakim jest system powiązań transportu kolejowego, który powinien być wymieniony jako podstawowy.		CZĘŚCIOWO	W legendzie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej elementy sieci kolejowej są wymienione jako pierwsze w sekcji „elementy sieci transportowej”. W tekście Strategii naniesiono poprawkę.
126.	Gmina Michałowice	8. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Lista wskaźników monitorowania SR CPK: 1.Dla żadnego wskaźnika nie został określony rok bazowy a także horyzont czasowy dla osiągnięcia wskaźnika. 2.Jedynie we wskaźniku „Działania promujące tereny inwestycyjne w obszarze otoczenia CPK (liczba działań prowadzonych rocznie)” został wskazany obszar odniesienia. Żaden inny wskaźnik nie zawiera informacji o obszarze odniesienia. 3. Czy aby właściwy i zasadny jest wskaźnik „Liczba gmin, które zaktualizowały swoje dokumenty strategiczne i planistyczne zgodnie z SR CPK / Produktu / CPK / szt. – 18”? To niewłaściwe założenie, że wszystkie gminy z obszaru otoczenia CPK będą z założenia musiały zmienić swoje dokumenty strategiczne i planistyczne. Mamy nadzieję, że autorzy dokumentu będą uwzględniali jednak odrębności i specyficzny charakter każdej z gmin co jest wartością samą w sobie i ewentualne korekty zostaną dokonane po stronie Strategii CPK a nie gminnych. Odnosi się to w szczególności do takich gmin jak nasza, która jest położona w dużej odległości od CPK. 4. „Długość nowych linii kolejowych” – tu brakuje dookreślenia czy chodzi o linie lokalne, regionalne tak jak jest to w przypadku wskaźnika drogowego „Długość nowych i zmodernizowanych dróg lokalnych (gminnych i powiatowych)”.		TAK	Tabela związana ze wskaźnikami monitorowania SR CPK została uzupełniona. Konieczność dostosowania dokumentów strategicznych i planistycznych wynika wprost z Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.
127.	Gmina Michałowice	9. System realizacji	Model finansowania wdrażania SR CPK, str. 72-74 i następne. <i>“Potwierdzeniem realizacji zamierzeń Strategii będzie ustanowienie przez Rząd Programu Wdrażania Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK. W pierwszej 10-letniej perspektywie (2025-2034) wysokość programu osiągnie wysokość 3 mld zł.”</i> Wartości i źródła finansowania do aktualizacji. Obecnie		TAK	Poprawiono czytelność tego fragmentu tekstu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			koszty samego terminala szacowane są na 5 mld PLN. Mając na względzie Ramy Finansowania CPK i wyliczenie szacunkowych kosztów w latach 2025-2034 na poziomie ponad 10,2 mld PLN. Proszę o wyjaśnienie jak należy rozumieć sformułowanie: <i>„Do najważniejszych źródeł pochodzenia kapitału na finansowanie zadań SR CPK należeć będą: Za źródło finansowana SR CPK uznać należy budżet Programu Wieloletniego CPK oraz budżety jednostek samorządu terytorialnego gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK, mogą one pełnić rolę wkładów własnych przy aplikowaniu o finansowanie z źródeł zewnętrznych.”</i> Mając powyższe założenia czy należy rozumieć, że różnicę tj. ok. 7,2 mld PLN ma pokryć samorządu gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK?			
128.	Gmina Michałowice	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Warto wziąć pod uwagę możliwość rozwoju linii kolejowych regionalnych po ringu wokół Warszawy a nie tylko w kierunku linii Warszawa-Łódź, co zwiększy dostępności portu CPK dla mieszkańców części południowo-zachodniej (w pasie Błonie-Brwinów-Piaseczno – Góra Kalwaria) jak i południowo wschodniej części warszawy (Otwock).		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
129.	Gmina Milanówek	9. System realizacji	Wnosimy o jednoznaczne wskazanie w strategii, że realizacja inwestycji towarzyszących będzie poprzedzona i prowadzona w ścisłej współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, z poszanowaniem lokalnych uwarunkowań, planów zagospodarowania i tożsamości lokalnej.		CZĘŚCIOWO	Zgodnie z Ustawą o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (uCPK) SR CPK opracowywana jest we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego. Dokumenty planistyczne poszczególnych gmin były podstawą tworzenia modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej. Nie zawsze jednak możliwe jest uwzględnienie wskazanych kwestii w całości, ponieważ dokumenty planistyczne poszczególnych JST mogą być ze sobą sprzeczne, a rolą Strategii jest harmonizacja rozwoju wszystkich gmin obszaru otoczenia CPK. Sposób realizacji inwestycji towarzyszących jest opisany dokładnie w uCPK.
130.	Gmina Milanówek	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Szczególny niepokój zarówno w jednostkach samorządu terytorialnego jak również wśród Naszych Mieszkańców wzbudził informacyjny przebieg drogi łączącej DW 719 i DW 579, który zaprezentowano w załączniku do strategii. Co prawda zgodnie z deklaracjami przedstawicieli Ministerstwa, przebieg ten ma charakter jedynie informujący o zamiarze połączenia dwóch dróg niemniej jednak, w obecnym kształcie jest on nieakceptowalny dla Miasta Milanówka oraz najbliższej okolicy. W związku z powyższym wnosimy o wrysowanie drogi w zaproponowanym przez Nas przebiegu oraz rezygnację z informacyjnej wersji wrysowanej w dotychczasowym		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			projekcie strategii.			
131.	Gmina Milanówek	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Dodatkowo wnosimy o wskazanie w dokumencie nowego węzła drogowego w drodze krajowej A2 na skrzyżowanie z DW 720 „węzeł Brwinów”. Zaznaczamy, że lokalne samorządy od lat zabiegają o utworzenie „węzła Brwinów” więc zaproponowane przez Nas rozwiązanie zamiast zaostriżyć konflikt spowoduje bardzo rozsądny kompromis który zadowoli zarówno Spółkę CPK, mieszkańców jak również lokalne samorządy. Wnosimy o naniesienie na opracowania kartograficzne znajdujące się w projekcie strategii projektowanego węzła autostradowego A2 w Brwinowie „węzeł Brwinów” w rejonie DW 720 oraz nowego przebiegu drogi zgodnie z załącznikiem graficznym.		CZĘŚCIOWO	Lokalizacja i możliwość realizacji węzłów na autostradzie nie leży w kompetencjach Spółki CPK ani dokumentu Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044. Obecnie przez GDDKiA jest prowadzona inwestycja polegająca na rozbudowie autostrady A2 o trzeci pas w każdym kierunku, wszelkie uwagi dotyczące zmian na projekcie powinny być kierowane do zarządcy drogi. Jednakże w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano konieczność przeanalizowania tego postulatu.
132.	Gmina Milanówek	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy również o naniesienie na opracowania kartograficzne przebiegu ścieżek rowerowych VELOMAZVELO-MAZ II (Warszawa – Łódź tzw. „trasa żyrardowska”).		TAK	Opinia uwzględniona.
133.	Gmina Milanówek	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 9. System realizacji	Dodatkowo w związku z planowanymi inwestycjami drogowymi wnosimy o uwzględnienie następujących postulatów i wpisanie ich zarysu jako kierunków i wymagań wynikających ze strategii (dotychczasowe zapisy niewystarczająco wskazują na konieczność konsultacji z jednostkami samorządu terytorialnego w tym zakresie): • Prowadzenie uzgodnień z miastem w sprawie budowy ekranów akustycznych, w tym wałów ziemnych o funkcji ekranów przy drogach powstających w ramach inwestycji głównej i inwestycji towarzyszących oraz przy drogach już istniejących o kategorii wojewódzkiej i krajowej w szczególności sposób uwzględniając ochronę akustyczną miasta Milanówka. • Prowadzenie uzgodnień z Miastem przy realizacji dróg wojewódzkich, ze szczególnym uwzględnieniem przebiegu trasy, jej parametrów oraz lokalizacji skrzyżowań. • Zapewnienie korytarzy ekologicznych umożliwiających migrację zwierząt. • Realizację ścieżek rowerowych poza ekranami akustycznymi, z zapewnieniem połączeń między miejscowościami w obszarze otoczenia CPK. • Lokalizację przystanków transportu publicznego.		CZĘŚCIOWO	W możliwej części uwaga uwzględniona. Uwagi odnośnie uzgodnień są poza zakresem konsultowanego dokumentu. Część wskazywanych zagadnień znajduje się poza właściwością Spółki CPK i Strategii (np. realizacja dróg wojewódzkich i krajowych – wynikająca z odrębnych planów).
134.	Gmina Milanówek	9. System realizacji	Należy spodziewać się istotnego wzrostu natężenia ruchu na miejskich drogach. Ruch ten utrzyma się również po realizacji wszystkich zamierzonych w ramach CPK inwestycji. W związku z tym wnioskujemy o ujęcie w strategii jednoznacznego zapisu, który zagwarantuje jednostkom samorządu terytorialnego finansowanie przez Spółkę CPK niezbędnych inwestycji w infrastrukturę drogową. W szczególności postulujemy, aby w strategii był zapis, że Spółka CPK pokryje koszty:		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			• przebudowy i modernizacji istniejących dróg, • poprawy jakości nawierzchni, • budowy ścieżek rowerowych, • budowy rond i instalacji sygnalizacji świetlnej, • wdrożenia odcinkowego pomiaru prędkości w newralgicznych lokalizacjach.			
135.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości	Teren równiny łowicko-błońskiej już w chwili obecnej boryka się z ograniczonymi zasobami wód podziemnych. Intensywna urbanizacja stwarza realne zagrożenie dla bezpieczeństwa wodnego mieszkańców. Dlatego postulujemy, aby strategia jednoznacznie przewidywała konieczność ochrony wód podziemnych i powierzchniowych, w tym: • rozwój systemów retencji wód opadowych (zbiorniki retencyjne, tereny zielone, ogrody deszczowe), • przeciwdziałanie nadmiernemu uszczelnieniu powierzchni i w konsekwencji obniżeniu poziomu wód gruntowych, • Zniwelowanie możliwości degradacji terenu poprzez jak największy możliwy udział Zieleni w otoczeniu CPK		TAK	Strategia obejmuje tę kwestię w kierunku III.2 „Ochrona środowiska i łagodzenie zmian klimatycznych”.
136.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Strategia powinna jasno wskazywać na konieczność oraz przewidywać: • ochronę drzew i zieleni, nie tylko pomników przyrody, oraz wszelkich zadrzewień o walorach przyrodniczych i krajobrazowych, • obowiązek prowadzenia nasadzeń zastępczych w gminach, na terenie których realizowana będzie inwestycja w ilości 1:1, • inwestycje spółki CPK w zielen publiczną (parki, skwery, zieleńce, zielen przydrożna) w celu kompensacji wpływu inwestycji na środowisko naturalne. • Ochronę koryta rzeki Rokitnicy i lokalnych korytarzy ekologicznych.		CZĘŚCIOWO	Strategia obejmuje te kwestie w kierunkach III.1 „Zwarta i optymalnie zaprojektowana przestrzeń miasta, miejscowości i wsi” oraz III.2 „Ochrona środowiska i łagodzenie zmian klimatycznych”, a także w modelu Struktury funkcjonalno-przestrzennej. Nasadzenia zastępcze i kompensujące przyrodnicze za większe inwestycje nie zawsze mogą być lokalizowane na terenie gminy, w której realizowana jest dana inwestycja.
137.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Oczekujemy, że w strategii (II.4) zostanie zapisany obowiązek konsultowania przez spółkę CPK lub jej pełnomocników projektów inwestycji, nie tylko drogowych, z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie m.in.: • przebiegu tras dróg, • planowanych wycinek drzew i nasadzeń zastępczych, • posadowienia ekranów akustycznych, • przebiegu ścieżek rowerowych, • korytarzy ekologicznych, • zagospodarowania terenu wokół inwestycji. • transportu publicznego.		NIE	SR CPK jest dokumentem przyjmowanym na poziomie rządowym i nie może decydować o prowadzeniu procesów konsultacyjnych przez różne podmioty, w tym Spółkę CPK. Kwestie konsultacji społecznych i procesów partycypacyjnych w danych zakresach mogą być mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
138.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Północno-wschodnia część Milanówka jest zabudowana budynkami mieszkalnymi, a dla znacznej części tych terenów zostały wydane decyzje o warunkach zabudowy. W związku z tym wnosimy o objęcie tego obszaru strefą wielofunkcyjną wzmacniania funkcji miejskich i oznaczenie tego na modelu struktury funkcjonalno-		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			przestrzennej. Jest to integralna część miasta, dlatego nie wyrażamy zgody na wprowadzanie rozwiązań różnicujących ją względem pozostałego jego obszaru.			
139.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Oczekujemy również, że północno-zachodnia część Milanówka nie zostanie ograniczona zapisami Strategii i zostanie oznaczona na modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej w sposób tożsamy z pozostałą częścią miasta.		TAK	Zapisy Strategii nie ograniczają północno-zachodniej części Milanówka.
140.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Oczekujemy również ujęcia w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej bliskiego otoczenia rzeki Rokitnicy jako elementu sieci powiązań przyrodniczo-krajobrazowych. Wnosimy ponadto o wpisanie do treści Strategii ścieżek rowerowych w tej strefie. Infrastruktura ta, poza niewątpliwą funkcją rekreacyjną, zapewni zachowanie publicznego dostępu do brzegu rzeki, co jest warunkiem koniecznym dla przeprowadzenia niezbędnych prac rewitalizacyjnych zarówno samej rzeki, jak i towarzyszącej jej zieleni i jest zgodna z kierunkami ujętymi w projekcie strategii.		CZĘŚCIOWO	Otoczenie rzeki Rokitnicy pomiędzy gminą Milanówek a Grodzisk Mazowiecki zawiera się w strefie powiązań przyrodniczo-krajobrazowych. Model zawiera jedynie szkielet sieci dróg rowerowych, dlatego nie wszystkie drogi rowerowe znajdują się na modelu.
141.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W projekcie strategii, choć uwzględniono troskę o środowisko naturalne, w tym m.in. kwestie czystości powietrza, uważamy, że przy tak dużej skali planowanej inwestycji niezbędne jest doprecyzowanie zapisów w tym zakresie. W szczególności postulujemy uzupełnienie strategii o: • obowiązek stałego i ścisłego monitorowania jakości powietrza na wszystkich etapach realizacji inwestycji, • wdrożenie odpowiednich procedur ograniczających emisję zanieczyszczeń powstających w trakcie prac budowlanych zarówno inwestycji głównej, jak i inwestycji towarzyszących, • zaplanowanie i realizację infrastruktury technicznej i organizacyjnej, która umożliwi skuteczne ograniczenie negatywnego wpływu na jakość powietrza również w fazie eksploatacji.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu – uwaga odnosi się do inwestycji CPK a nie samej Strategii.
142.	Gmina Milanówek	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Planowana inwestycja z całą pewnością będzie wiązała się z ogromnym zapotrzebowaniem na energię elektryczną. Zwracamy jednak uwagę, że w dostępnych opracowaniach kartograficznych brak jest oznaczenia przebiegu korytarzy sieci energetycznych, które miałyby to zapotrzebowanie zabezpieczyć. Uważamy, że tego rodzaju informacje powinny zostać jednoznacznie wskazane w Strategii, jako element kluczowy dla zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego obszaru.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
143.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości	W Strategii brakuje informacji dotyczących poziomu zabezpieczenia obszaru CPK przez zespoły ratownictwa medycznego – w szczególności liczby zespołów, lokalizacji ich stacjonowania oraz przewidywanego czasu dojazdu do poszczególnych obszarów. Dane te są kluczowe z		NIE	Strategia jest dokumentem o dużym stopniu ogólności. Podnoszone przez Państwa kwestie mogą być wskazane w treści dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			punktu widzenia bezpieczeństwa zdrowia i życia mieszkańców oraz użytkowników infrastruktury CPK i powinny zostać uwzględnione w dokumencie strategicznym			
144.	Gmina Milanówek	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Z treści Strategii wynika, że przeprowadzono symulacje rozkładu hałasu lotniczego oraz wskazano obszar maksymalnego ponadnormatywnego oddziaływania. Skoro dostępne są analizy dotyczące przewidywanego poziomu hałasu w poszczególnych obszarach, wnioskujemy o uwzględnienie ich w opracowaniach kartograficznych w formie bardziej szczegółowych wniosków z przeprowadzonych analiz. Wyrażamy zaniepokojenie brakiem jednoznacznych informacji w tym zakresie – zwłaszcza w kontekście potencjalnego wyznaczenia w przyszłości obszaru ograniczonego użytkowania dla lotniska CPK. Choć z dotychczasowych analiz nie wynika, że miasto Milanówek znajdzie się w tym obszarze, wnosimy o naniesienie danych wynikających z analiz na opracowania kartograficzne i jednoznaczne przedstawione ich w Strategii.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
145.	Gmina Milanówek	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W Strategii brak jest szerszych wniosków z analiz dotyczących liczby operacji lotniczych – startów i lądowań – zarówno w ujęciu dobowym, jak i rocznym. Z posiadanych przez nas informacji wynika, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przeprowadziła tego rodzaju analizy, dlatego wnosimy o ich uwzględnienie w dokumencie strategicznym. Dodatkowo istotne jest przedstawienie przewidywanego udziału ruchu towarowego (CARGO) w stosunku do ruchu pasażerskiego – o ile analizy w tym zakresie zostały wykonane.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
146.	Gmina Młodzieszyn	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	(...) wyrażam sprzeciw wobec przebiegu linii kolejowej oraz drogi krajowej. Propozycje tych inwestycji w obecnym kształcie nie przyniosą co do zasady pozytywnych aspektów dla Gminy Młodzieszyn i nie wpłyną na poprawę komunikacyjną dla jego mieszkańców.	Z perspektywy społeczności lokalnej, którą reprezentuje Wójt Gminy Młodzieszyn plany rozwojowe Rzeczypospolitej Polskiej nie mogą pomijać ogromnych negatywnych skutków, jakie inwestycje towarzyszące CPK będą niosły dla Gminy Młodzieszyn, a przede wszystkim strat materialnych, moralnych i emocjonalnych dla naszych mieszkańców	NIE	Przebieg linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwiadamia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
147.	Gmina Młodzieszyn	9. System realizacji	Inwestycja drogowa powinna być skonsultowana z miejscowym samorządem, tak aby służyć zarówno podróżnym, ale żeby nie wykluczyć transportowo społeczeństwa Gminy Młodzieszyn. Mieszkańcom już w chwili obecnej towarzyszy niepewność, trudność w podejmowaniu decyzji o inwestowaniu. Stoję na stanowisku, że Jednostka Samorządu Terytorialnego wraz z jej mieszkańcami powinny mieć w świetle		NIE	Spółka CPK nie prowadzi żadnych inwestycji drogowych na terenie gminy Młodzieszyn.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			obowiązującego prawa możliwość współdecydowania o sprawach bezpośrednio ich dotyczących.			
148.	Gmina Nowa Sucha	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Oczywistym jest, że budowa lotniska będzie wiązała się z napływem nowych pracowników budujących port lotniczy, osób pracujących na jego terenie i wokół niego, co spowoduje wzrost liczby mieszkańców gmin okołolotniskowych, a co za tym idzie pojawi się zapotrzebowanie na zwiększoną ilość terenów przeznaczonych pod zabudowę, które już teraz powinny zostać zabezpieczone zarówno w Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK jak i zintegrowanych z nią sporządzanych przez gminy planach ogólnych. Strategia zakłada, że funkcja osadnicza powinna rozwijać się na terenach z istniejącym lub planowanym transportem kolejowym. Przez gminę Nowa Sucha przebiega jedna linia kolejowa, tereny wzdłuż niej są w dużym stopniu zurbanizowane. Pozostałe tereny niezurbanizowane mogłyby być rezerwą dla rozwoju funkcji osadniczej, jednak w naszej ocenie wobec wyżej wspomnianego planowanego napływu ludności ich ilość byłaby niewystarczająca. Uwzględniając także istniejącą i ciągle rozwijającą się infrastrukturę w gminie Nowa Sucha: sieć drogową, sieć wodociągowa, sieć kanalizacji zasadnym jest wyznaczenie terenów przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową w większości miejscowości gminy Nowa Sucha (Kozłów Biskupi, Zakrzew, Szeligi, Nowy Żylin, Rokotów, Kornelin, Leonów, Nowa Sucha, Stara Sucha, Mizerka, Stary Żylin), w pozostałych miejscowościach rozwój funkcji osadniczej ma miejsce wzdłuż głównych dróg. Za powyższym przemawia także szeroko rozwinięta infrastruktura oświatowa (cztery szkoły podstawowe, przedszkole, żłobek – w trakcie budowy). Proszę o uwzględnienie tej uwagi w opracowywanym dokumencie.		CZĘŚCIOWO	Powiększeniu uległy dwa obszary wyznaczone w gminie jako strefy wielofunkcyjne wzmocnienia funkcji miejskich. W pozostałych przypadkach wymienionych miejscowości jeżeli nie ma na nich wyznaczonej w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej strefy rolnej to nie ma przeszkód by gmina w planie ogólnym wyznaczyła strefy z dozwoloną funkcją osadniczą.
149.	Gmina Nowa Sucha	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wyznaczenie strefy aktywności gospodarczej w bliskim otoczeniu lotniska będzie służyło rozwojowi funkcji produkcyjnej, logistyczno – magazynowej, usługowej na tych terenach. W gminie Nowa Sucha strefą tą objęto obręb: Rózin, Kazimierzów i część obrębu Roztropna. W naszej ocenie zasadne byłoby powiększenie terenu objętego tą funkcją tak aby oprócz obrębów Rózin i Kazimierzów obejmowała także całość obrębu Roztropna (obecnie częściowo wyznaczona strefa rolna), wówczas teren ten byłby spójny funkcjonalnie, z możliwością powiększenia go o wyznaczoną strefę rolną stanowiącej rezerwę dla strefy aktywności gospodarczej. Informuję, że w granicach wyznaczonej strefy rolnej stanowiącej rezerwę dla strefy aktywności gospodarczej gmina Nowa Sucha prowadzi procedurę wprowadzania mpzp (fragmenty dz. 66 i 68 obręb Kurdwanów – planowane przeznaczenie U-PP-PEF –teren usług lub produkcji przemysłowej lub elektrowni słonecznej).		CZĘŚCIOWO	Obszar obrębu Roztropna na wschód od rezerwy terenowe obszaru trzech wariantów OAW został zmieniony ze strefy rolnej na strefę rezerwy pod aktywność gospodarczą. W przypadku terenów wzdłuż DK92 i DW705 Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK i Model struktury funkcjonalno-przestrzennej nie określa przeznaczenia tych terenów i gmina może samodzielnie kształtować ich przeznaczenie z uwzględnieniem nielicznych wskazań z modelu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Wnioskujemy także o wyznaczenie stref aktywności gospodarczej dla terenów położonych przy głównych drogach przebiegających przez gminę Nowa Sucha –DK92 i DW705, co częściowo ujęto w Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy Nowa Sucha zatwierdzonym Uchwałą Nr XLVII/359/2023 Rady Gminy w Nowej Suchej z dnia 29 czerwca 2023r.			
150.	Gmina Nowa Sucha	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Popieramy i rozumiemy potrzebę budowy Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, jednak jednoznacznie i zdecydowanie opowiadamy się za przebiegiem odcinka OAW od DK92 do S7 w wariantcie W4. Uważamy ten wariant za jedyny możliwy do akceptacji z perspektywy interesu mieszkańców naszej gminy. Wariant W4 planowanego odcinka OAW przebiega przez wyznaczoną w Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego strefę aktywności gospodarczej będąc jej uzupełnieniem i zapewniając spójność przestrzenną. Lokalizacja drogi w wyznaczonej strefie aktywności gospodarczej (wariant nr 4) ogranicza uciążliwości dla lokalnej społeczności i środowiska oraz współgra z kierunkami rozwoju przestrzennego i gospodarczego gminy Nowa Sucha skoordynowanymi z opiniowaną Strategią. Nie akceptujemy realizacji inwestycji w żadnym innym z proponowanych wariantów (warianty 1-3), które w naszej ocenie niosą ze sobą poważne zagrożenia społeczne, środowiskowe i infrastrukturalne. Uważamy wariant W4 przebiegu odcinka OAW od DK92 do S7 za najbardziej korzystny i najbardziej racjonalny zarówno z punktu widzenia interesu publicznego, jak i strategicznego rozwoju gminy. W związku z powyższym apelujemy o uwzględnienie wariantu W4 jako priorytetowego w dalszym toku postępowania planistycznego i inwestycyjnego.		NIE	Przebieg OAW znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowane przez GDDKiA warianty, ale nie decyduje o ich powstaniu i ostatecznym przebiegu OAW. Ponieważ już po zamknięciu dokumentu Strategii GDDKiA opublikowała nowy wariant przebiegu tej drogi, zostanie on także umieszczony w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
151.	Gmina Ożarów Mazowiecki	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wyrażam stanowczy sprzeciw w sprawie przebiegu nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy. (...) przebieg nie jest linią prostą łączącą dwa węzły, a jednak stanowi przebieg przedstawiający infrastrukturę drogową. Do tej pory, we wszystkich przedstawianych projektach Strategii (np. warsztaty dla jednostek samorządu terytorialnego, indywidualne spotkania pracowników CPK w gminach w ramach tworzenia Strategii) nigdy nie pojawił się on w całej trasie, a jedynie w graficznej formie strzałki skierowanej na wschód (mapa warsztatowa – załącznik nr 1) z ewentualną informacją o zakończeniu na węźle Konotopa. Tym bardziej muszę wyrazić swój sprzeciw, iż nagle, w ramach przeprowadzania ustawowo zapewnionych konsultacji dokumentu, pojawił się ten przebieg, nigdy wcześniej nie omawiany ani nie prezentowany.	Jest to rozwiązanie, które wraz z planowanym przebiegiem Kolei Dużych Prędkości jest druzgocące dla południowej przestrzeni naszej gminy, nieodwracalnie zmieniając jej krajobraz oraz możliwości kreowania dotychczasowej zabudowy, będącej kontynuacją przyjętej przez gminę Ożarów Mazowiecki wieloletniej koncepcji planistycznej. Biorąc jednakże pod uwagę zarówno słuszność wprowadzenia przyszłościowej alternatywy dla autostrady A2 jak i konieczności zwiększenia możliwości przepływów ruchu drogowego ze stolicy, będącej głównym węzłem przesiadkowym rejonu, do CPK, a	TAK	Zmieniono sposób prezentacji nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				jednocześnie dbając o interesy naszej gminy, pragnę zaproponować i wskazać inny kierunek wyprowadzenia nowej drogi klasy A/S w kierunku Warszawy, który zminimalizuje maksymalnie koszty przygotowania tej inwestycji do realizacji (np. wykupu gruntów). Bieg rozpoczynałby się nie na węźle w okolicach m. Cegłów jak obecnie, a wyprowadzając go dalej w kierunku północnym po projektowanym obecnie w Modelu śladzie orientacyjnego wariantu drogi rangi wojewódzkiej wpadającej w projektowaną od lat i rezerwowaną w dokumentach planistycznych obwodnicę miasta Błonie, a następnie za rz. Utratą dalej kierując się na północ i północny wschód wpadałaby w planowaną obwodnicę m. Leszno i dalej, również od lat projektowany, ciąg komunikacyjny o znaczeniu ponadlokalnym, który swą rezerwę terenową ma w dokumentach planistycznych gmin: Leszno, Stare Babice jak i Ożarów Mazowiecki. Kończąc swój bieg na nowo zaprojektowanym węźle na trasie S8 na styku gminy Stare Babice i m.st. Warszawy, w okolicach ul. Batalionów Chłopskich (obecnie przestrzeni zajmowanych pod pola uprawne).		
152.	Podkowa Leśna	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Strategia nie porusza w dostateczny sposób kwestii szeroko rozumianego bezpieczeństwa związanego z potencjalną intensyfikacją ruchu drogowego, zwiększenia ilości mieszkańców i turystów. W chwili obecnej model działania Komisarjatu miejskiego w Podkowie Leśnej zdaje się być niewystarczający a potencjalne zwiększenie ilości zdarzeń tylko pogorszy tą sytuację.		CZĘŚCIOWO	Wnioskowane kwestie są już wskazane w treści samej Strategii, poświęcony jest im kierunek działań II.2 - Rozbudowa systemów bezpieczeństwa. Bardziej szczegółowe rozwiązania mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
153.	Podkowa Leśna	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Projekt strategii niewystarczająco dużo miejsca poświęca kwestiom ochrony przed hałasem obecnych mieszkańców. Działanie lotniska całodobowo i z większą intensywnością niż lotnisko Okęcie najprawdopodobniej pogorszy komfort akustyczny dla mieszkańców. Być może istnieje potrzeba stworzenia dokumentu w formie inwentaryzacji akustycznej badającej sytuację w chwili obecnej w różnych porach dnia i nocy i dokumentu		CZĘŚCIOWO	Opinia w większości odnosząca się do założeń Strategii. Zmieniono oznaczenie potencjalnego ponadnormatywnego oddziaływania hałasu lotniczego nocą (>60dB).

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			badającego rozkład natężenia hałasu, który będzie się wiązał z działającą już inwestycją. Jednocześnie w strategii należałoby wskazać metody przeciwdziałania problemowi hałasu. Ponadto należy wskazać, że kwestie hałasu mogą być zwielokrotnione na przykład przez rozbudowę i zwiększenie intensywności kursowania Warszawskiej Kolei Dojazdowej, która w chwili obecnej nie kursuje nocą. Problemem będzie również zwiększenie ruchu samochodowego na ulicach naszego miasta, które mają charakter bardziej tranzytowy (szczególnie droga powiatowa – ul. Jana Pawła II/Brwinowska, ale również większe drogi gminne). Również w nawiązaniu do kwestii hałasu prosimy o korektę rysunku zawartego w pkt 3.2. Oznaczenie ponadnormatywnego oddziaływania hałasu nocą jest praktycznie niewidoczne na rysunku i nie sposób odczytać, czy ten problem dotyczy również Podkowy Leśnej w tym modelu.			
154.	Podkowa Leśna	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Kwestie hałasowe są powiązane bezpośrednio z potrzebą rozbudowy systemów komunikacyjnych. Strategia oczywiście porusza te kwestie, nie zostało natomiast w niej stwierdzone, że istnieje potrzeba wyprowadzenia ruchu kołowego z terenów zurbanizowanych (w przypadku Podkowy właściwe z terenu całego miasta). Budowa obwodnic czy inne potencjalne rozwiązania powodujące niezwiększanie intensywności ruchu kołowego w obecnym układzie komunikacyjnym są kluczowym aspektem z punktu widzenia funkcjonowania terenów przyległych do CPK, w tym Podkowy Leśnej. Sugerujemy spojrzenie na ten temat szerzej i wskazanie, że w wymienionym w strategii masterplanie rozwoju sieci drogowej należy położyć nacisk na maksymalne możliwe omijanie obszarów zurbanizowanych.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego. Także kształt i zakres wspomnianego masterplanu rozwoju sieci drogowej będzie obejmował kompleksowe spojrzenie na zagadnienie.
155.	Podkowa Leśna	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	W strategii nie są poruszane kwestie zasobów wód podziemnych. Zwierciadło wody podziemnej w ostatnich latach znacznie się obniżyło, a każda kolejna sytuacja pogłębia ten trend. W związku z powyższym prosimy o wskazanie działań mających na celu zapobieganiu takiemu problemowi.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
156.	Podkowa Leśna	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Strategia wskazuje na centralizację usług wokół centrów miejscowości i intensyfikację zabudowy przy stacjach kolejowych. Przypadek Podkowy Leśnej nie może wpisać się w taki trend choćby ze względu na ograniczenia konserwatorskie i restrykcyjne zapisy w planach miejscowych dotyczące zabudowy. W wielu miejscowościach taki trend zapewne będzie miał miejsce, natomiast Podkowa Leśna ze względu na swój szczególny charakter nie ma możliwości do tego typu intensyfikacji tak jak zakłada to strategia.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
157.	Podkowa Leśna	9. System realizacji	Strategia nie porusza kwestii rekompensat dla gmin, które w związku z budową CPK mogą więcej stracić niż		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			zyskać. W takiej sytuacji wydaje się być właśnie Podkowa Leśna. Ma to również ogromne znaczenie w kontekście opisu w strategii źródeł finansowania działań powiązanych z działalnością CPK, gdzie wskazano również model finansowania z budżetu jednostek samorządowych.			
158.	Podkowa Leśna	9. System realizacji	Jako gmina mamy zupełnie inne priorytety i potrzeby w stosunku do większości okolicznych gmin. Wobec tego ewentualne dofinansowania, sposoby rozliczania programów powinny być dostosowane do indywidualnych potrzeb gminy. Na przykład uzależnianie kwot od choćby wskaźnika liczby ludności w przypadku Podkowy zupełnie się nie sprawdzi. Chcielibyśmy, żeby w strategii zaznaczono, że w obszarze otoczenia CPK są gminy, które wymagają indywidualnego podejścia do kwestii ewentualnych dofinansowań. To samo dotyczy również kwestii porozumień wskazanych w treści dokumentu strategii. Moc negocjacyjna przy zawieraniu porozumienia również powinna być uzależniona od potrzeb i wskaźników odpowiednio dobranych do konkretnych sytuacji. Znów w przypadku jeżeli dane porozumienie będzie zawierane w oparciu o parametr liczby ludności Podkowa Leśna może być pokrzywdzona.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
159.	Podkowa Leśna	9. System realizacji	Dokument Strategii wskazuje konieczność zgodności aktów planistycznych na poziomie gminnym z dokumentami omawianej strategii czy planu generalnego lotniska. Procedowane w chwili obecnej plany ogólne gmin w wielu gminach są już zaawansowane. Uzależnianie uchwalenia planu ogólnego od dokumentu strategii, który jest w trakcie konsultacji społecznych i może być zmieniony może mieć wpływ na przedłużenie opracowywania planów ogólnych, które w wielu przypadkach będąc gotowe będą musiały oczekiwać na uchwalenie omawianej Strategii. Ponadto w Strategii na stronie 71 pada stwierdzenie: „Z dniem uchwalenia SR CPK (...)” Wskazuje to, że w sytuacji gdzie Gminy są zobowiązane do uchwalenia planów ogólnych gmin do połowy przyszłego roku może nastąpić potrzeba zweryfikowania tych dokumentów w związku z ewentualną zmianą, która może się pojawić w omawianej Strategii przed jej ostatecznym uchwaleniem. W związku z powyższym może nastąpić sytuacja, gdzie podmiot sporządzający plan ogólny czy MPZP zazwyczaj poprzez zewnętrznych wykonawców będzie zobowiązany do sporządzenia zmiany takiego dokumentu i to w krótkim dwuletnim terminie. Wiąże się to z potencjalnymi kosztami sporządzenia takich dokumentów na nowo i kosztem wyłączenia		NIE	Wskazane zapisy w treści Strategii wynikają bezpośrednio z Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, a więc znajdują się poza zakresem konsultowanego dokumentu. Ewentualne programy wspierające gminy w celu dostosowania dokumentów strategicznych i planistycznych mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			pracowników z innych działań, które mogliby wykonywać w tym czasie. Ewentualne zmiany w dokumentach strategicznych powinny być warunkowane otrzymaniem dotacji celowej na te zmiany.			
160.	Podkowa Leśna	4. Podsumowanie diagnozy	W dokumencie Strategii zbyt mało mówi się o potencjalnych zagrożeniach dla okolicznych gmin a nacisk stawia na wskazanie pozytywów z rozwoju regionu. W przypadku naszego miasta spodziewamy się raczej udogodnień związanych z CPK, w związku z czym liczymy na ich wyraźniejsze wskazanie i zaznaczenie niż w chwili obecnej.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
161.	Gmina Nadarzyn	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Wnosimy o zaprojektowanie połączenia szynowego łączącego gminy Raszyn, Nadarzyn, Grodzisk Mazowiecki i Brwinów, Żabia Wola, Mszczonów z możliwością przejazdu przez gminę Grodzisk Mazowiecki w stronę Centralnego Portu Komunikacyjnego i w kierunku Warszawy.		CZĘŚCIOWO	W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano na możliwość rozwoju połączeń szynowych.
162.	Miasto Pruszków	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Brak uwzględnienia odcinka trasy drogi wojewódzkiej tzw. „Paszkowianki” na terenie Miasta Pruszkowa, w załączniku graficznym numer 1 (model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego). Poniżej, na załączniku graficznym przedstawiono prawidłowy przebieg „Paszkowianki” naniesiony przerywaną linią w kolorze pomarańczowym.	W obowiązujących mpzp na terenie Miasta Pruszkowa jest wyznaczona rezerwa komunikacyjna pod realizację drogi wojewódzkiej tzw. „Paszkowianki”. Wobec powyższego istotne jest aby w Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego została ta rezerwa wyznaczona. Pragnę zaznaczyć, że wskazany odcinek dotyczy także terenów poza Miastem Pruszkowem.	TAK	Opinia uwzględniona.
163.	Miasto Pruszków	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wskazuję istniejącą infrastrukturę (schemat załączony) z uregulowanym stanem prawnym do wykorzystania jako optymalny łącznik pomiędzy koleją PKP, a WKD.	Teren pod realizację przedsięwzięcia inwestycyjnego (łącznik pomiędzy koleją PKP, a WKD) jest uregulowany w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego.	NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
164.	Miasto Pruszków	5. Przestrzeń dla przyszłości 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proponuję aby miejskie pasma rozwojowe obejmowały także odcinek szynowy opisany w punkcie powyżej – dotyczy załącznika graficznego numer 1 (model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego).	Miejskie pasma rozwojowe zaprojektowane są wzdłuż kolei PKP i WKD, dlatego też zasadne jest wyznaczenia ich wzdłuż odcinka szynowego łączącego kolej PKP i WKD w strategii.	TAK	Opinia uwzględniona.
165.	Gmina Radziejowice	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wójt Gminy Radziejowice po analizie przedstawionych przez Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Komunikacyjnego projektu „Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044”, wyraża zdecydowany sprzeciw wobec planowanego korytarza transportowego jako typ połączeń międzymetropolitarnych i międzyregionalnych – pasma rozwojowego Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej wskazanego na załączniku graficznym do projektu Strategii – Modelu Struktury Funkcjonalno-	Model Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej zaprezentowany na załączniku graficznym pomimo licznych wniosków i uwag składanych przez Gminę Radziejowice, niezmiennie prezentuje korytarz Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (OAW) dalece odbiegający od istniejącego śladu Drogi Krajowej nr 50. Pasma rozwojowe OAW przebiega po terenach	NIE	Przebieg OAW znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowane przez GDDKiA warianty, ale nie decyduje o ich powstaniu i ostatecznym przebiegu OAW. Ponieważ już po zamknięciu dokumentu Strategii GDDKiA opublikowała nowy wariant przebiegu tej drogi, zostanie on także umieszczony w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Przestrzennej.	silnie zurbanizowanych, zagospodarowanych, cennych z uwagi na walory krajobrazowe oraz środowiskowe. W obszarze pasma znajdują się dziesiątki zabudowań mieszkalnych, firm, infrastruktury technicznej oraz innej kluczowej dla gminy i mieszkańców. W śladzie pasma naruszone zostają w sposób oczywisty interesy Gminy Radziejowice, w szczególności mieszkańców wsi Benenard, Pieńki Towarzystwo, Krzyżówka, Budy Mszczonowskie, Kuranów, Zboiska. Budowa i późniejsza eksploatacja drogi ekspresowej / autostrady według przedstawianego rysunku przyniesie negatywne skutki w aspekcie społecznym, gospodarczym i środowiskowym, nastąpią też straty materialne, moralne i emocjonalne dla naszych mieszkańców (...).		
166.	Gmina Radziejowice	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Budowa dużego lotniska będzie mieć znaczące skutki dla środowiska, w tym zagrożenia dla fauny i flory, jakości powietrza i wody, oddziaływanie akustyczne i zakłócenie ekosystemów. Niezbędne jest łagodzenie wpływu Inwestycji poprzez zrównoważone praktyki pro środowiskowe. Wnioskuje o co najmniej nie pogorszenie parametrów środowiska, w tym różnorodności biologicznej, korytarzy ekologicznych, ciągów przewietrzających, wartości krajobrazowych oraz błękitno-zielonej infrastruktury, mitygację i adaptację do zmian klimatu, w tym eliminowanie negatywnych zjawisk klimatycznych, w szczególności zagrożenia suszą i powodzią. Rekomenduję zachowanie na naszym terenie ciągłości powiązań przyrodniczo-krajobrazowych i wprowadzenie rozwiązań ograniczających procesy przekształcania przestrzeni.		TAK	Jednym z zadań SR CPK jest łagodzenie niekorzystnych zmian środowiskowych spowodowanych przez inwestycję CPK i poświęcony jest tym działaniom kierunek III.2 - Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych. Wnioskowane przez Państwa kwestie wpisują się w pełni w ten kierunek działań.
167.	Gmina Radziejowice	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Bezwzględnie należy również objąć ochroną i wsparciem istniejącą sieć drogową i komunikacyjną, sieci wodno-kanalizacyjne oraz sieci osadnicze. Zachowanie istniejącej infrastruktury w stanie nie pogorszonym, umożliwiającym dotychczasowe użytkowanie jest kluczowe dla naszej Gminy. Natomiast w przypadku wykorzystania zasobów i infrastruktury Gminnej do celów inwestycyjnych w zakresie budowy oraz funkcjonowania CPK koniecznym jest wcześniejsze poniesienie nakładów inwestycyjnych w celu dostosowania infrastruktury do oczekiwanych wymogów oraz zapobiegania ich degradacji. Realizacja Strategii nie może wykraczać poza swój		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			podstawowy cel, jakim jest wdrożenie zasad zrównoważonego rozwoju społeczno-przestrzenno-gospodarczego na obszarze otoczenia CPK.			
168.	Gmina Raszyn	5. Przestrzeń dla przyszłości 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Gmina wnosi o zaplanowanie w opracowywanej strategii rozbudowy linii Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD) w kierunku południowo-zachodnim województwa mazowieckiego - na trasie Grodzisk Mazowiecki – Okęcie, mającej na celu rozwój transportu kolejowego w tej części Województwa.		CZĘŚCIOWO	W części opisowej modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej zawarto informację o tym postulacie. Podnoszona kwestia może być elementem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
169.	Gmina Sochaczew	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Projekt Strategii w bardzo ogólnikowy sposób odnosi się do oddziaływań, które miałyby bezpośrednio dotknąć Gminę Sochaczew.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
170.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości	Zasadne jest utrzymanie obszaru strefy wielofunkcyjnej wzmocnienia funkcji miejskich w pobliżu LK3 - wokół proponowanego przystanku kolejowego na linii Nr 3, na pograniczu sołectw Czyste, Kożuszki - Parcel oraz Wojtówka. Teren ten obecnie jest w głównej mierze wykorzystywany rolniczo ze względu na dobrą bonitację gleb oraz ma rozproszoną zabudowę mieszkaniową jednorodzinną. W przypadku ułatwień w zakresie odrolnienia i budowy przystanku kolejowego dla kolei regionalnych, byłby doskonałym obszarem do ulokowania tam zabudowy wielorodzinnej, a docelowo – w dalszej perspektywie czasowej – jako miejsce nowego centrum administracyjno - usługowego Gminy Sochaczew, którego obecnie Gmina nie posiada.		TAK	Opinia uwzględniona.
171.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości	Należałoby rozważyć rozszerzenie obszaru strefy wielofunkcyjnej wzmocnienia funkcji miejskich w pobliżu zmienionej lokalizacji przystanku kolejowego Piasecznica. Strefa ta w swojej północnej części zahacza fragmentarycznie o teren Gminy Sochaczew w obszarze sołectwa Chrzczany. Z uwagi na bliskość obecnego przystanku Piasecznica (do przesunięcia na zachód w wyniku budowy węzła kolejowego LK3-LK5), byłby to kolejny obszar atrakcyjny dla rozwoju funkcji miejskich, z wykorzystaniem budownictwa wielorodzinnego. Postulujemy o rozszerzenie tego obszaru w kierunku DK92		NIE	W wybranym przez Spółkę CPK wariantcie inwestorskim dla LK5 brak jest rezerwy terenowej pod wyznaczenie punktu obsługi podróżnych na terenie sołectwa Chrzczany. Obszar w sołectwie Chrzczany zajęty przez inwestycję dotyczy przebudowy drogi prowadzącej przez wieś w kierunku bezkolizyjnego przejazdu przez LK3. Jest tam planowany jedynie punkt obsługi pociągów towarowych.
172.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości	Tereny wskazane w punkcie 1 i punkcie 2, jak również w następnej kolejności te ulokowane pomiędzy nimi, w ciągu kilkunastu/kilkudziesięciu lat od otwarcia CPK i powstania strefy Cargo i całego Aerotropolis, stanowić będą doskonałe zaplecze dla osiedlenia się nowych mieszkańców, w głównej mierze pracowników podmiotów i firm powstałych w ramach budowy i funkcjonowania Portu oraz jego otoczenia – co wynika z analiz przeprowadzonych na potrzeby opracowania projektu Strategii. Bliskość do miejsca pracy, możliwości budowy lepsze, niż w przypadku gęsto zaludnionych		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			terenów wokół stolicy, byłyby asumptem do wykorzystania istniejącego potencjału tego obszaru.			
173.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości	Proponujemy zmianę strefy rolnej stanowiącej rezerwę terenową dla rozwoju strefy aktywności gospodarczej na terenach sołectw Bielice, Jeżówka, Kaźmierów i Sielice w strefę aktywności gospodarczej i włączenie tego obszaru do OIZ Cargo City, z jednoczesnym zaplanowaniem węzła drogowego na drodze ekspresowej w okolicach miejscowości Bielice, zapewniającej najlepszy dojazd do zlokalizowanej w bezpośrednim sąsiedztwie jednostki wojskowej w Bielicach (...), istniejących firm oraz tych, które w znaczącej liczbie powstaną po otwarciu Centralnego Portu Komunikacyjnego, jak również jako miejsce wpięcia nowej drogi w układzie równoleżnikowym pomiędzy Warszawą a okolicami Sochaczewa, niezbędnej do obsługi całego obszaru Cargo City oraz okolic Sochaczewa po wyczerpaniu przepustowości A2 oraz DK92, które ma nastąpić już w okolicach 2040 r (...).		NIE	Zmiana granic OIZ Cargo City będzie możliwa po wyborze wariantu inwestorskiego dla Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej na omawianym odcinku i wskazaniu lokalizacji węzłów drogowych.
174.	Gmina Sochaczew	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Oczekiwania co do rozwoju infrastruktury kolejowej na planowanej LK5: Na terenie Gminy Sochaczew w sołectwach Pilawice i Wymysłów, ujęto dużą stację techniczno - postojową w ramach budowy KDP do Trójmiasta. Według przyjętego w STEŚ wariantu inwestorskiego, stacja nie będzie miała ani funkcji pasażerskiej, ani towarowej. Jest to rozwiązanie bardzo niekorzystne dla gminy, gdyż z powodu budowy infrastruktury liniowej oraz elementów jej towarzyszących, zaistnieją tylko negatywne okoliczności budowy trasy kolejowej przez teren Gminy. Oznaczać to będzie wysiedlenia części mieszkańców, jak również ograniczenia dla przedsiębiorców oraz rolników. Zaburzona zostanie sieć dróg lokalnych. Zajątość terenu skutkować będzie również dla gminy w zmniejszeniu przychodów podatkowych. Wartością dodaną takiej inwestycji będzie udostępnienie na terenie Gminy Sochaczew przez LK5 funkcji pasażerskich poprzez wybudowanie stacji kolejowej/przystanku kolejowego w Pilawicach lub/i w Mokasie oraz zaprojektowanie i wybudowanie głowic rozjazdowych w sposób umożliwiający wpięcie bocznic kolejowych dla podmiotów gospodarczych, które mogłyby rozpocząć funkcjonowanie w miejscu bardzo dogodnie skomunikowanym oraz położonym w miejscu bliskim dla dużego rynku zbytu. Stacja / przystanek w Piławicach byłby w miejscu styku z planowaną przez władze Województwa Mazowieckiego oraz samorządy Mazowska Zachodniego linii typu LRT pomiędzy Warszawą (stacja metra M2 Chrzanów) a Sochaczewem / Żelazową Wolą. Taki hub przesiadkowy generowałby znaczne potoki pasażerskie, uzasadniające stworzenie tam punktu		CZĘŚCIOWO	Ujęcie STP Pilawice jako przystanku osobowego nie obroniło się w analizach STEŚ. Mokas jako ewentualne miejsce usytuowania przystanku osobowego jest niecelowe z uwagi na małą gęstość zaludnienia w okolicy. Zgodnie z uwagami Gminy, linia kolejowa projektowana była tak, by w jak największym stopniu omijać skupiska ludzkie. W okolicy Wymysłowa jest możliwe usytuowanie terminala intermodalnego. W ramach budowy linii kolejowej nie będzie to realizowane w ramach podstawowego założenia, ale istnieje możliwość zawarcia porozumienia pomiędzy Gminą a innymi podmiotami, w tym Spółką CPK aby taką inwestycję wspólnie przeprowadzić. Kwestia ewentualnej lekkiej kolei regionalnej od okolic stacji M2 Chrzanów została dodana do części opisowej modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			zatrzymania dla kolei regionalnych oraz utworzenia połączeń kolejowych z wykorzystaniem takiego miejsca zatrzymania. Połączenie o którym mowa powyżej, nie zostało ujęte w modelu struktury funkcjonalno - przestrzennej i w tym zakresie wskazane jest – by po kontakcie z Zarządem Województwa Mazowieckiego – taki rodzaj linii transportu szynowego uwzględnić. Alternatywą lub subsydiarnym rozwiązaniem mógłby być przystanek kolejowy w Mokasie, w bezpośrednim sąsiedztwie Żelazowej Woli – w miejscu rozgałęzienia linii na szlaku KDP oraz tory prowadzące do węzła z LK3. Zaprojektowanie i wybudowanie przystanku w tej lokalizacji poza szlakiem KDP nie powodowałby zakłóceń dla ruchu pociągów dużych prędkości, a dawałoby możliwość obsługi oddalonego o 1 km Dworku i Parku F. Chopina w Żelazowej Woli, jako największego obecnego generatora ruchu turystycznego na obszarze objętym strategią (...) Zapewnienie dostępu do LK5 poprzez umożliwienie zbudowania bocznic kolejowych, pozwoli na stworzenie na terenie Gminy Sochaczew na styku z Gminą Teresin obszarów aktywnych gospodarczo - rozwój firm z branży TSL oraz w zakresie nieuciążliwej produkcji (...).			
175.	Gmina Sochaczew	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Oczekiwania co do rozwoju infrastruktury kolejowej na planowanej LK5: Pozostawienie w Strategii obwodnicy Żelazowej Woli, zapewniającej wprowadzenie ruchu tranzytowego, w tym ruchu pojazdów ciężkich, poza obszar otoczenia Dworku i Parku Fryderyka Chopina. Do dalszej dyskusji należałoby wziąć pod uwagę przebieg takiej drogi.		TAK	Opinia uwzględniona.
176.	Gmina Sochaczew	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Oczekiwania co do rozwoju infrastruktury kolejowej na planowanej LK5: Inwestycje w lokalną sieć dróg, która zostanie zaburzona wskutek budowy LK5. Sieć dróg we wschodniej części Gminy Sochaczew nie zapewnia należytych warunków do obsługi wzmożonego ruchu samochodowego, który będzie generowany przez budowę a następnie późniejsze funkcjonowanie CPK. Sama Strategia zakłada, że docelowo budowa Portu oraz rozwój podmiotów gospodarczych z nim związanych, wygeneruje o około 30 000 osób oraz stworzenie 45 000 miejsc pracy. Poziom udziału w dowozie tych osób do pracy w ramach transportu publicznego ma wynosić około 40%. W takiej sytuacji ponad 25 000 osób będzie się musiało dostać w bezpośrednie okolice portu transportem prywatnym – poprzez wykorzystanie istniejącej i planowanej siatki dróg. Już teraz analizy wskazują, że będzie to niewystarczające - autostrada nawet w przekroju 2x3 nie podoła obsłudze CPK oraz dotychczasowej w zakresie skomunikowania Warszawy i jej okolic leżących po stronie wschodniej oraz północnej		CZĘŚCIOWO	W celu wypracowania docelowego układu sieci drogowej po przyjęciu Strategii przez Radę Ministrów planuje się przygotować masterplanu rozwoju sieci drogowej.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			(...). W celu sprawnej obsługi Gminy Sochaczew – zapewnienia dotychczasowej wewnętrznej oraz generowanej przez obecne uwarunkowania (dojazd do Sochaczewa, Warszawy węzłów komunikacyjnych (...)), jak również w oparciu o zwiększenie ruchu po wybudowaniu CPK – potrzebne jest wzmocnienie siatki drogowej. W tym celu należy ująć budowę dodatkowej drogi ruchu głównego przyspieszonego w relacji dla zachodniej linii rozwojowej Warszawa-Sochaczew – na południe od przebiegu DK92 i LK3, w południowej części Gminy Sochaczew łączącej się z A/S50. Parametry trasy – skazane 2x2 z częściowo bezkolizyjnym przebiegiem lub minimalnie o parametrach porównywalnych do drogi integracyjnej Pszczyna - Racibórz. Kolejna drogą niezbędną dla właściwej obsługi terenów położonych na północ od CPK, w tym terenów Gminy Sochaczew, jest droga o parametrach drogi o dopuszczalnym obciążeniu do 11,5 tony na oś łączącej tereny OIZ Cargo City przez pogranicze Gmin Sochaczew i Teresin z DK92 w okolicach planowanej stacji techniczno – postojowej Pilawice. Stanowiłaby ona główną drogę zbiorczą dla ruchu ciężarowego obsługującego obecne i przyszłe tereny strefy TSL i przemysłowej w gminach Teresin, Sochaczew oraz Kampinos w połączeniu z siatką autostrad oraz dróg ekspresowych zapewniałby trasę dojazdu dla wschodniej części Gminy Sochaczew oraz gmin ościennych z miejscami pracy w samym CPK jak i firm funkcjonujących w Cargo City (...).			
177.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Maksymalne wykorzystanie postaci Fryderyka Chopina, jako najpotężniejszej marki wywodzącej się z obszaru otoczenia CPK. Wskazane jest, aby w strategii uwzględnić budowę Narodowego Centrum Muzyki NIFC (...).		CZĘŚCIOWO	SR CPK w części diagnostycznej wprost wskazuje obecność na obszarze otoczenia CPK miejsc ściśle związanych z marką „Chopin” jako jedną z mocnych stron w zakresie obszaru tematycznego „Walory kulturowe i turystyka”. Natomiast w rozdziale Cele SR CPK jeden z kierunków działania - II.3 wskazuje: „Rozwój oparty o kulturę, dziedzictwo i rekreację”. Wskazanie konkretnych projektów, o jakich mowa w uwadze, może być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
178.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Potrzeba wielopłaszczyznowego wsparcia w zakresie licznych oddziaływań inwestycji CPK – wsparcie przy budowie, rozbudowie, modernizacji infrastruktury gminnej, niezbędnej dla właściwej obsługi portu, podmiotów gospodarczych zwiększonej liczby ludności. Dotyczy to (...) siatki drogowej ale także gospodarki wodno-ściekowej (...).		CZĘŚCIOWO	Pierwsze przedsięwzięcie priorytetowe opisane w Strategii odnosi się do poruszonego zagadnienia. Szczegółowe kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
179.	Gmina Sochaczew	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wnosimy o uwzględnienie Gminy Sochaczew w Strategii rozwoju kapitału ludzkiego. Proponujemy w dalszej perspektywie czasowej utworzenie na terenie Gminy podmiotów szkolnictwa zawodowego i technicznego dostosowanego do potrzeb sektora logistycznego i lotniczego lub utworzenia lokalnego centrum szkoleniowego we współpracy z operatorami CPK i innymi podmiotami zewnętrznymi (...)		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego
180.	Miasto Sochaczew	1. Centralny Port Komunikacyjny 3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	W treści dokumentu oszacowano, że inwestycje CPK mogą wygenerować dla obszaru centralnej Polski ok. 37 000 miejsc pracy, natomiast w rozdziale 3 – Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne, w punkcie dotyczącym Krajowej Strategii Rozwoju Regionalnego 2030 zakłada się, że inwestycja powinna umożliwić stworzenie ponad 150tys. nowych miejsc pracy. Rozbieżność danych wymaga weryfikacji i ujednolicenia lub wskazania dokładniejszego wyjaśnienia z czego wynikają różnice w liczbie nowych miejsc pracy. Brakuje również danych wskazujących jaka jest przewidywana docelowa liczba osób pracujących w obsłudze na lotnisku i w jego otoczeniu z podziałem na gminy znajdujące się w obszarze otoczenia CPK.		NIE	Szacunki podane w SR CPK są aktualniejsze i są skorygowane o dokładniejsze analizy wykonane w latach 2020-2024. KSSR 2030 jest dokumentem starszym i będzie wymagał w tym zakresie aktualizacji, jak również odnosił się do niesprecyzowanego terytorialnie otoczenia CPK.
181.	Miasto Sochaczew	4. Podsumowanie diagnozy	W punkcie dotyczącym wniosków z prognozy demograficznej i rynku pracy oraz scenariusza rozwoju przeanalizowano kształtowanie się liczby ludności w obszarze badań oraz otoczenia CPK. Wskazane dane są jednak dosyć ogólne i przewidują procentowy wzrost liczby ludności z jednoczesnym wskazaniem, że po roku 2030 perspektywy demograficzne przewidują spadek ludności w woj. mazowieckim. W podsumowaniach scenariuszy rozwoju dla wariantu zakładającego powstanie CPK, a co za tym idzie realizację inwestycji oraz rozwój zaplecza usługowo-mieszkaniowego dla CPK wskazano wzrost zaludnienia obszaru otoczenia CPK o ok. 30 tys. osób.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
182.	Miasto Sochaczew	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Strategia jest jednym z dokumentów wymienionych w Rozporządzeniu MRiT w sprawie projektu planu ogólnego.... (...), dających możliwość określenia wyższego zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową. Jednak skorzystanie z tej możliwości rozwoju zabudowy mieszkaniowej w gminach, co przedkłada się na możliwość wskazania nowych terenów mieszkaniowych w projekcie planu ogólnego gminy będzie możliwe tylko wtedy, jeśli w przedmiotowej strategii zostaną zawarte dokładne wyliczenia demograficzne dla poszczególnych gmina na lata 2043, 2044. Obecnie jedyne dane, na których gmina może się opierać zawarte są w prognozie demograficznej udostępnionej przez GUS. Nie zawiera ona jednak z perspektywy związanej z rozwojem obszaru otoczenia CPK i wzrostem ludności na tych obszarach. W związku z powyższym, bez konkretnych wyliczeń zmian		CZĘŚCIOWO	W części opisowej modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej rozwinięto poruszone zagadnienie.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			demograficznych dla poszczególnych gmin na lata 2043, 2044 gminy na etapie sporządzania planów ogólnych nie mają możliwości zachowania ich zgodności z ustaleniami strategii rozwoju CPK. W takiej sytuacji strategia rozwoju CPK jest dokumentem bezużytecznym dla gmin w aspekcie określenia zapotrzebowania na nową zabudowę mieszkaniową.			
183.	Miasto Sochaczew	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Na załączniku graficznym zauważono wskazane poniżej elementy, które wymagają korekty: - wody powierzchniowe: brakuje zbiornika wodnego - w parku Ignacego Włodzimierza Garbolewskiego, dz. nr ewid. 2005/5 obręb 0010 Sochaczew Wschód. - na działce nr ewid. 834 obręb 0010 Sochaczew Wschód. @- drogi rangi powiatowej: błędnie zaznaczone: - ul. 15 sierpnia (częściowo droga wojewódzka, częściowo gminna) - ul. Warszawska (droga gminna) - ul. Łowicka (droga gminna) - Brak zaznaczenia: - ul. Botaniczna (droga powiatowa).		TAK	Opinia uwzględniona.
184.	Gmina Stare Babice	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Wniosek o włączenie Gminy Stare Babice do obszaru bezpośredniego oddziaływania inwestycji CPK .	Spółka CPK wyraziła zainteresowanie przejęciem 20 ha gruntów położonych na terenie gminy Stare Babice w miejscowości Zielonki-Parcele, co – według naszej wiedzy – ma na celu zapewnienie nowych terenów osiedleńczych i działalności gospodarczej dla mieszkańców i przedsiębiorstw z terenów przeznaczonych pod inwestycję. Ponadto, Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa (KOWR) posiada na naszym terenie inne niż ww. nieruchomości brane pod uwagę jako potencjalne lokalizacje przesiedleńcze. Wobec powyższego, należy spodziewać się znaczącego wzrostu zapotrzebowania na usługi społeczne (edukacyjne, medyczne, transportowe, infrastrukturalne), do którego Gmina nie jest obecnie przygotowana ani finansowo, ani infrastrukturalnie gdyż brane pod uwagę tereny są w MPZP przeznaczone jako tereny rolne. Gmina Stare Babice będzie narażona na wzmożony ruch drogowy w związku z budową i	NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Gmina Stare Babice nie wykazuje wystarczająco silnych powiązań z CPK aby zostać włączona do obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				funkcjonowaniem CPK. Istniejące drogi staną się trasami tranzytowymi dla pojazdów omijających tereny objęte inwestycją, co obciąży infrastrukturę naszej Gminy. Z tego względu Gmina powinna zostać formalnie uznana za część obszaru bezpośredniego oddziaływania inwestycji.		
185.	Gmina Stare Babice	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Gmina Stare Babice wnioskuje o włączenie planowanej drogi „Warszawska BIS” (alternatywa dla drogi wojewódzkiej nr 580) do kosztów inwestycji CPK. Droga ta posiada zabezpieczone grunty pod korytarz transportowy z Warszawy do Sochaczewa, a inwestycja została ujęta w projekcie „Strategii Rozwoju Metropolii Warszawskiej do roku 2040”. Istniejąca droga nr 580 stanowi główną arterię transportową dla zachodniej części aglomeracji warszawskiej, a jej obecna przepustowość została już wyczerpana. Realizacja CPK dodatkowo ją obciąży, a oddziaływanie Portu spowoduje, że istniejący układ drogowy stanie się jeszcze bardziej niewydolny i niefunkcjonalny. Wniosek nasz obejmuje budowę nowej drogi wojewódzkiej DW 580 BIS („Warszawska BIS”), linii kolejowej, budowę tunelu pod ul. Batalionów Chłopskich w Warszawie, przejścia podziemnego łączącego metro z koleją oraz nowego węzła drogowego na trasie S8. Dodatkowo zaplanowano skomunikowanie DW 580 BIS z obwodnicą Błonia, co pozwoli na efektywne rozproszenie ruchu tranzytowego z drogi krajowej nr 92.	Wskazana droga, będąca odcinkiem o znaczeniu regionalnym i ponadlokalnym, stanowi fundamentalny komponent struktury funkcjonalno-przestrzennej i może pełnić rolę komplementarnego korytarza dystrybucji ruchu dla planowanej infrastruktury kolejowej. Jej przebieg odpowiada na potrzebę równomiernego rozłożenia presji inwestycyjnej oraz zapewnia warunki dla powstawania nowych stref aktywności gospodarczej i obsługi ruchu cargo oraz pasażerskiego w modelu Aerotropolis.	CZĘŚCIOWO	W części opisowej modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej zawarto informację o tych postulatach. Podnoszona kwestia może być elementem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego. Kwestia ewentualnej lekkiej kolei regionalnej od okolic stacji M2 Chrzanów została dodana do części opisowej modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej.
186.	Gmina Stare Babice	9. System realizacji	Udział przedstawiciela Gminy Stare Babice w Komitecie Roboczym na wszystkich etapach konsultacji umożliwi wypracowanie trwałych i efektywnych standardów współpracy pomiędzy interesariuszami inwestycji. Pozwoli to także na budowanie lokalnych kompetencji administracyjnych, które będą przydatne przy rozszerzaniu obszaru otoczenia CPK o kolejne jednostki samorządowe. Wiedza zdobyta w toku współpracy może być na bieżąco wdrażana w strategię rozwoju Gminy.		NIE	W przypadku rozpoczęcia prac nad rozszerzeniem obszaru otoczenia CPK odpowiednie jednostki samorządu terytorialnego zostaną o tym poinformowane.
187.	Gmina Stare Babice	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Wniosek o powołanie skoordynowanego programu rozwoju dróg samorządowych w obszarze otoczenia CPK	Bez skoordynowanego planowania może dojść do sytuacji, w której niedawno oddane inwestycje będą wymagały kosztownej przebudowy. Program taki powinien określać priorytety, harmonogram oraz zasady finansowania inwestycji drogowych w rejonie oddziaływania CPK	TAK	Podnoszona kwestia oraz konkretne rozwiązania związane z rozwojem układu drogowego będą elementem oddzielnego opracowania tj. masterplanu rozwoju sieci drogowej.
188.	Gmina Teresin	9. System realizacji	Gmina Teresin wskazuje na mocniejsze ukierunkowanie wsparcia wynikającego z ustaleń SRO CPK w stosunku do		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			gmin Teresin, Baranów i Wiskitki, jako gmin najbardziej dotkniętych realizacją i działaniem Centralnego Portu Komunikacyjnego			
189.	Gmina Teresin	4. Podsumowanie diagnozy	Gmina Teresin zwraca uwagę na poważne pominięcie problematyki wody w projekcie SRO CPK. Woda – jako zasób niezbędny do życia mieszkańców, rozwoju gospodarczego, rolnictwa oraz stabilności środowiskowej – powinna stanowić jeden z kluczowych filarów planowania strategicznego w regionie, który w nadchodzących latach zostanie poddany ogromnej presji inwestycyjnej i demograficznej. (...) Gmina Teresin wnioskuje o opracowanie przez Spółkę CPK „kompleksowej strategii wodnej” zawierającej m.in. diagnozę, zapotrzebowanie i zarządzanie zasobami wodnymi w obszarze otoczenia CPK.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
190.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Jednym z kierunków działań w ramach celu I rozwój gospodarczy – wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw jest „utworzenie zintegrowanej regionalnej oferty terenów inwestycyjnych”; SRO CPK nie pokazuje w żadnym jej momencie podmiotu/podmiotów odpowiedzialnego/ odpowiedzialnych za wdrożenie i prowadzenie tego działania.		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
191.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	W części zapewnienie przedsiębiorcom dostępu do zielonej energii określenie – kto ma być odpowiedzialny za to działanie (np. powołanie spółdzielni energetycznej z udziałem samorządów, 1 Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (t.j. Dz. U. z 2023 poz. 70 z późn. zm.) zwalnia się od podatku od nieruchomości m.in. grunty, budynki i budowle wchodzące w skład infrastruktury kolejowej oraz grunty, budynki i budowle na obszarze części lotniczych lotnisk użytku publicznego str. 3 przedsiębiorców i operatora sieci)? jaki jest pomysł na realizację tego działania (klastry energii, wsparcie merytoryczne typu pomoc w wypełnianiu wniosków umożliwiających ubieganie się o dofinansowanie itd.)? w przypadku rozwiązań zintegrowanych podmiotami zaangażowanymi są również dystrybutorzy energii (infrastruktura przesyłowa) oraz ograniczenia regulacyjne (odmowy na podłączenie wynikające z braku możliwości przesyłowych i odbiorczych w regionie).		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
192.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Budowanie marki obszaru jako obszaru ukierunkowanego na innowacje – jaki jest pomysł na realizację tego działania? kto ma być odpowiedzialny za opracowanie strategii promocyjnej i wizerunkowej obszaru? czy dotyczy to całego obszaru otoczenia CPK czy np. pojedyncze gminy z obszaru otoczenia mogą tworzyć własne strategie itd.?		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
193.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Monitoring oczekiwań inwestorów polskich i zagranicznych – w naszej ocenie działanie możliwe do		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			realizacji tylko dla podmiotów takich jak np. PAIH			
194.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Organizacja systemu wymiany doświadczeń i przepływu informacji pomiędzy administracją samorządową na terenie obszaru otoczenia CPK – bez zaangażowania podmiotu zewnętrznego raczej nie będzie możliwa współpraca instytucjonalna w tak dużym gronie samorządów; dobrym pomysłem byłoby prowadzenie przez jeden wyznaczony do tego podmiot cyfrowej platformy udostępniającej informacje i analizy dotyczące np.: rynku pracy, dobrych praktyk, inwestycjach, informacjach prawnych itp.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
195.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Strategia nie pokazuje w żadnym jej momencie podmiotu/podmiotów odpowiedzialnego/odpowiedzialnych za wdrożenie i prowadzenie tego działania: promocja turystyki krótkoterminowej wraz z upowszechnianiem udogodnień do jej praktykowania;		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
196.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Wdrożenie działań związanych z systematyczną diagnozą społeczno-gospodarczą obszaru otoczenia CPK m. in. w zakresie problemów społecznych (bezrobocie, uzależnienia, demografia, stan bezpieczeństwa, dostęp do usług zdrowotnych i edukacyjnych itp.) oraz monitoring programów wsparcia dla mieszkańców, które realizowane są przez instytucje publiczne i samorządowe – w naszej ocenie za diagnozę społeczno-gospodarczą oraz monitoring powinien odpowiadać zespół interdyscyplinarny powołany na stałe w składzie przedstawicieli gmin, powiatów, instytucji publicznych oraz ekspertów; bez koordynacji podmiotu zewnętrznego raczej działanie nie jest możliwe do realizacji przez pojedyncze jednostki samorządowe.		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
197.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Przygotowanie Planu Zrównoważonej Mobilności (ang. SUMP) dla obszaru otoczenia CPK – w obszarze otoczenia CPK znajduje się wiele podmiotów zarządzających transportem publicznym; SUMP dla całego obszaru powinien być tworzony przez specjalnie powołaną do tego jednostkę celową.		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
198.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Zapewnienie komunikacji zbiorowej zapewniającej w szczególności obsługę połączeń między głównymi miejscowościami z CPK oraz stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego (w tym wspólna oferta przewozowa, wspólny bilet, zintegrowane przesiadki) - w obszarze otoczenia CPK znajduje się wiele podmiotów zarządzających transportem publicznym ale są także gminy które nie posiadają własnego transportu publicznego; realizacja tego działania jest bardzo ważna w kontekście sprawnego funkcjonowania całego obszaru otoczenia CPK dlatego w naszej ocenie wymaga szczególnego wsparcia ze strony spółki CPK jako koordynatora.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
199.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele	Przykłady kierunków działań zawartych w treści projektu		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		strategiczne	SRO CPK pokazują, że część działań może być zrealizowana jedynie przez podmioty inne niż jednostki samorządowe (...) Z zapisów projektu SRO CPK nie wynika, czy takie podmioty będą mogły ubiegać się o wsparcie na realizację wnioskowanych projektów, występując samodzielnie lub wspólnie z samorządami.			wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
200.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wymaga wyjaśnienia relacja pomiędzy lokalizacją przedsięwzięć priorytetowych na załączniku graficznym a treścią modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej; np.: czy wskazanie lokalizacji przedsięwzięcia nr 13 w obszarze gminy miejskiej Grodzisk Mazowiecki należy rozumieć jako możliwość realizacji inwestycji przedsięwzięć priorytetowych w zakresie rozwoju transportu publicznego tylko i wyłącznie na obszarze gminy Grodzisk Mazowiecki czy również na obszarze innych gmin (np. rozwój wspólnego transportu publicznego w mieście Sochaczew, gminie wiejskiej Sochaczew, gminie Teresin i gminie Nowa Sucha)?; czy wskazanie na obszarze gminy Teresin (na mapie modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej) tylko przedsięwzięć priorytetowych nr 5 (wsparcie ośrodków – Teresin) oraz nr 10 (utworzenie parków przemysłowych i logistycznych) oznacza brak możliwości wsparcia działań w ramach przedsięwzięć priorytetowych dotyczących np. transportu publicznego czy str. 5 programu drogowego?		NIE	Opinia o charakterze pytania. Lokalizacja na mapie danego przedsięwzięcia priorytetowego nie wyklucza realizacji danego przedsięwzięcia przez inne jednostki samorządu terytorialnego.
201.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W tekście SRO CPK w przedsięwzięciu priorytetowym program wsparcia dla kluczowych samorządów regionu lotniskowego ustalono, iż program ten dotyczy „w szczególności gmin położonych w najbliższym sąsiedztwie planowanego węzła CPK: Baranów, Teresin, Wiskitki oraz powiatów: grodziskiego, sochaczewskiego i żyrardowskiego” a na załączniku mapowym ustalono lokalizację przedsięwzięć priorytetowych dotyczących wsparcia dodatkowo dla ośrodków Żyrardów, Sochaczew, Błonie i Grodzisk Mazowiecki –wymaga zatem doprecyzowania załącznik graficzny wskazujący, że wzmocnienie ośrodków Żyrardów, Grodzisk Mazowiecki i Sochaczew odnosi się do powiatów.		TAK	Naniesiono poprawkę doprecyzującą w tekście Strategii oraz poprawiono model struktury funkcjonalno-przestrzennej w tym zakresie.
202.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W ramach przedsięwzięcia priorytetowego program wsparcia dla kluczowych samorządów regionu lotniskowego zostało wskazanych 15 kluczowych obszarów tematycznych; wśród wskazanych obszarów tematycznych brak jest tych dotyczących budowy infrastruktury technicznej w zakresie dostarczania wody i odprowadzania ścieków – postulujemy o ich ujęcie.		TAK	Opinia uwzględniona.
203.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W ramach przedsięwzięcia priorytetowego program wsparcia dla kluczowych samorządów regionu lotniskowego zostało wskazanych 15 kluczowych obszarów tematycznych; wśród wskazanych obszarów tematycznych znajduje się wsparcie edukacji na poziomie		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			podstawowym i ponadpodstawowym – postulujemy o ujęcie również edukacji przedszkolnej prowadzonej zarówno przez instytucje publiczne jak i prywatne.			
204.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W ramach przedsięwzięcia priorytetowego program drogowy wskazano, że „osnową dla przedsięwzięcia są inwestycje drogowe objęte Programem CPK, przede wszystkim budowa Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, rozbudowa autostrady A2 o dodatkowe pasy ruchu oraz budowa drogowego układu komunikacyjnego łączącego CPK z siecią dróg publicznych. W oparciu o ww. inwestycje opracowany zostanie masterplan rozwoju sieci drogowej, łączący kolejne perspektywy realizacji przedsięwzięć z etapami poszerzenia działalności operacyjnej CPK” – doprecyzowania wymaga, kto będzie odpowiedzialny za opracowanie masterplanu rozwoju sieci dróg i czy wnioskując o wsparcie dla budowy czy przebudowy nowej bądź istniejącej drogi lokalnej musi być ona ujęta w tym masterplanie aby mogła takie wsparcie otrzymać?		NIE	Podnoszone kwestie będą przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów.
205.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	W ramach przedsięwzięcia priorytetowego program mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych wskazano m.in. przeciwdziałanie skutkom suszy, zwiększenie areału terenów leśnych i zadrzewionych, rozbudowę systemu terenów zieleni urządzonej i powiązanie ich z korytarzami ekologicznymi regionu, ochronę bioróżnorodności ze szczególnym uwzględnieniem form ochrony przyrody, renaturyzację fragmentów rzek oraz minimalizację skutków oddziaływania akustycznego infrastruktury; w ramach przeciwdziałania skutkom suszy przewidziano opracowanie i wdrożenie programu gospodarki wodnej, który pozwoli szczegółowo przeanalizować i zdiagnozować potrzeby wodne obszaru otoczenia CPK, aby wypracować właściwe rozwiązania; w naszej ocenie jest to działanie niewystarczające w tym zakresie; już teraz wiadomo że obszar otoczenia CPK, a w szczególności obszar w najbliższym sąsiedztwie węzła CPK, boryka się z olbrzymim problemu braku wody, co było wielokrotnie wskazywane m.in. przez gminę Teresin; to na etapie strategicznego planowania należało by wskazać możliwe działania minimalizujące problem niedoboru wody w tym obszarze do których można zaliczyć nakaz umieszczania w planach miejscowych odpowiednich str. 6 zapisów dotyczących nadmiernego uszczelniania powierzchni, obowiązek zatrzymywania i wykorzystywania wody opadowej czy wsparcia dla mikroretencji, ogrodów deszczowych itp.		TAK	Opinia uwzględniona.
206.	Gmina Teresin	9. System realizacji	W projekcie SRO CPK brak jest jednak wskazania na jakim etapie i kto zgłasza listę przedsięwzięć priorytetowych wpisanych w Porozumieniu Terytorialnym. Nie jest także wiadomo, ile tych przedsięwzięć mogą zgłaszać		TAK	Zaktualizowano treść Strategii. Wskazana w tekście lista przedsięwzięć priorytetowych nie jest zamknięta - dodatkowe przedsięwzięcia priorytetowe mogą zostać wypracowane wspólnie z samorządami w trakcie

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			poszczególne jednostki samorządowe i czy każde zgłoszone przedsięwzięcie będzie uwzględnione w Porozumieniu Terytorialnym, a jeśli nie, to w jaki sposób będzie dokonywana selekcja tych przedsięwzięć. W odniesieniu do dokumentu implementacyjnego wskazano, że oprócz listy przedsięwzięć priorytetowych zostaną w nim ujęte inicjatywy strategiczne – brak jest jednak określenia, co to są inicjatywy strategiczne. Wnioskujemy także, aby metodologia definiowania przedsięwzięć priorytetowych realizujących cele SRO CPK podlegała konsultacjom przez gminy i powiaty z obszaru otoczenia CPK			wdrażania Strategii. Szczegółowy tryb zgłaszania i sposób selekcji takich przedsięwzięć zostanie opisana w dokumencie wdrażającym Strategię lub w porozumieniu terytorialnym.
207.	Gmina Teresin	9. System realizacji	Ramy finansowe SRO CPK wskazują koszty przeznaczone na poszczególne 3 cele strategiczne oszacowane na podstawie spodziewanych kosztów kluczowych przedsięwzięć planowanych do realizacji. Jednocześnie nie wskazano jakie to są te kluczowe przedsięwzięcia. (...) Spośród wskazanych działań Gmina Teresin może realizować tylko te związane z rozbudową sieci drogowej czy rowerowej gdyż nie dotyczą jej działania związana z komunikacją publiczną czy zalesianiem i zadrzewianiem. W naszej ocenie Gmina Teresin wydaje się być gminą poszkodowaną tak wskazanym kierunkiem podziału środków w odniesieniu do faktu, że to na jej obszarze znajduje się największa część gruntów przewidzianych pod budowę CPK, a uciążliwości związane z realizacją inwestycji są prawdopodobnie największe ze wszystkich gmin obszaru otoczenia CPK.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
208.	Gmina Teresin	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Gmina Teresin wnosi o wyznaczenie dodatkowego obszaru o istotnym znaczeniu obejmującego miejscowości Teresin, Paprotnia, Granice, Teresin-Gaj oraz część miejscowości Topołówka i Gaj. Wskazany obszar w przyszłości pretendowałby do nadania praw miejskich poprzez wydzielenie go z obszaru gminy wiejskiej Teresin i nadanie statusu miasta Teresin	Na przestrzeni lat gmina Teresin dynamicznie się rozwija, a wskazany obszar pełni de facto funkcje miejskie. Zlokalizowane są tu liczne instytucje publiczne (urząd gminy, szkoły, przedszkola, ośrodki zdrowia, dom kultury, biblioteka, posterunek policji). Obszar ten wyposażony jest w rozbudowaną infrastrukturę techniczną i społeczną. Silnie rozwija się tu także zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna i wielorodzinna o charakterze miejskim. Działa tu wiele firm usługowych i produkcyjnych. Przeważająca część mieszkańców nie jest związana z rolnictwem. Aktywność społeczna mieszkańców jest typowa dla mieszkańców miast. (...)	TAK	Opinia uwzględniona.
209.	Gmina Teresin	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wnosimy o korektę stref planistycznych wyznaczonych w obszarach o istotnym znaczeniu w następujący sposób:		CZĘŚCIOWO	Uwaga uwzględniona częściowo w zakresie zachodniej części działki ewidencyjnej nr 6 w obrębie SHRO Strugi.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			- przeznaczenie działki ewid. nr 6 w obrębie SHRO Strugi pod strefę aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowej; - rozszerzenie strefy aktywności gospodarczej: produkcyjno-magazynowej w obrębie ewid. Gaj wg wskazanego w piśmie schematu.			
210.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Projekt SRO CPK powinien zostać uzupełniony o komponent mieszkalnictwa samorządowego, z uwzględnieniem mechanizmów wsparcia samorządów w tworzeniu zrównoważonej oferty mieszkaniowej (m.in. dla osób mniej zamożnych, rodzin z dziećmi czy seniorów).		TAK	Opinia uwzględniona.
211.	Gmina Teresin	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Obecnie projekt SRO CPK nie przewiduje rozwoju mieszkań komunalnych i mieszkań o umiarkowanych kosztach najmu, co w warunkach prognozowanej presji migracyjnej stanowi istotne zagrożenie dla spójności społecznej (jedynie w działaniu III.1 wskazane jest działanie wsparcie mieszkalnictwa; nie wiadomo jednak jakie konkretne działania kryją się pod tym kierunkiem; natomiast w przedsięwzięciu priorytetowym program wsparcia dla kluczowych samorządów regionu lotniskowego wskazano obszar dotyczący innowacyjnej polityki mieszkaniowej).		TAK	Mieszkalnictwo komunalne mieści się w zakresie wspomnianego przedsięwzięcia priorytetowego.
212.	Gmina Teresin	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Projekt SRO CPK powinien zostać uzupełniony o bardziej rozwinięty komponent dotyczący obrony cywilnej i bezpieczeństwa strategicznego; skala budowy CPK, znaczenie strategiczne tej inwestycji oraz obecne uwarunkowania geopolityczne wskazują na uwzględnienie w SRO CPK działań dotyczących organizacji i modernizacji systemów obrony cywilnej, wzmacniania odporności infrastruktury krytycznej (energetycznej, wodociągowej, teleinformatycznej), wsparcia samorządów w tworzeniu planów ewakuacyjnych, planów reagowania czy planów ochrony ludności.		TAK	Opinia uwzględniona.
213.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Centralny Port Komunikacyjny, począwszy od fazy jego budowy, będzie miał wpływ nie tylko na bezpośredni obszar otoczenia (...), ale także na znacząco szerszy obszar obejmujący w szczególności Warszawę i metropolię warszawską. Realizacja CPK (...) pociągnie za sobą szereg innych konsekwencji w zakresie: konkurencji o pracowników, wzrostu zapotrzebowania na mieszkania, zwiększenie problemu suburbanizacji, wzrostu zróżnicowania społecznego i kulturowego związanego z migracjami, zwiększonego obciążenia infrastruktury oraz daleko idących skutków środowiskowych. Wszystkie te zagadnienia wymagają szczegółowej analizy oraz zaplanowania odpowiedniej kompensacji (...). Brakuje jednak pogłębionej i całościowej (być może wydzielonej w ramach odrębnego rozdziału) analizy dotyczącej		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. SR CPK nie stanowi instrumentu wyrównywania dysproporcji pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią metropolii warszawskiej. Temu celowi służą inne instrumenty o charakterze strategicznym. SR CPK koncentruje się na neutralizowaniu niekorzystnych zjawisk generowanych przez budowę CPK oraz wykorzystaniu szans z sąsiedztwa multimodalnego węzła komunikacyjnego o skali międzynarodowej.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			wpływu realizacji i działalności operacyjnej CPK na szerszy obszar geograficzny w tym m.st. Warszawę oraz metropolie warszawską. W tym kontekście należy zwrócić uwagę m.in. na znaczne zróżnicowanie wewnętrzne metropolii warszawskiej i to, że impuls rozwojowy w postaci CPK został usytuowany w jej zachodniej części, która jest obszarem o wyższych wskaźnikach rozwoju społeczno-gospodarczego oraz lepiej wyposażonym w infrastrukturę techniczną. Należy wziąć pod uwagę, że bez interwencji wyrównawczej skierowanej do szerszego obszaru może to pogłębić występujące już dziś dysproporcje pomiędzy wschodnią a zachodnią częścią metropolii warszawskiej.			
214.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Interwencja dla szerszego obszaru wpływu CPK powinna być zaprogramowana w ramach Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2035 (ŚSRK). W ramach prac nad ŚSRK został zidentyfikowany szereg tzw. obszarów strategicznej interwencji (OSI). Jednym z ich typów mają być obszary otoczenia kluczowych inwestycji państwowych, do których będą należeć CPK (...) OSI otoczenia CPK w ramach ŚSRK został zaplanowany jako obszar “dwustrefowy” (...). Takie podejście może być korzystne zarówno dla samorządów znajdujących się w bezpośrednim otoczeniu CPK, jak i tych, które są położone dalej (w tym Warszawa), na które oddziaływanie CPK również będzie istotne. Kluczowe jest, żeby wsparcie dla szerszego obszaru było adekwatne do wpływu CPK (...). Elementem niezbędnym komplementarnego podejścia musi być także spójność delimitacji obszaru wsparcia. W związku z powyższym zwracam się o poparcie dla koncepcji OSI otoczenia CPK zawartej w ŚSRK oraz dbałość o zagwarantowanie wsparcia dla tego obszaru, które będzie adekwatne do przewidywanego wpływu CPK, oraz jego komplementarność ze wsparciem w Strategii CPK.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
215.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	4. Podsumowanie diagnozy	Sama strategia CPK siłą rzeczy nie zawiera zapisów dotyczących przyszłości Lotniska Chopina, co wynika z tego, że leży ono poza obszarem objętym dokumentem. Jest to jednak jedna z kwestii istotnych z punktu widzenia m.st. Warszawy (...). Z jednej strony (...) planuje się inwestycje mające na celu zwiększenie możliwości portu w zakresie obsługi pasażerów (...) z drugiej strony, dokumenty diagnostyczne oraz plany wykonawcze dot. realizacji CPK zakładają przeniesienie ruchu pasażerskiego z Okęcia do CPK jako warunek jego rentowności (...). Odrębną kwestią pozostają pozostałe funkcje Lotniska Chopina (obsługa VIP-ów, funkcje wojskowe i cargo),		NIE	Z uwagi na delimitację obszaru otoczenia uwaga opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			które wg naszej aktualnej wiedzy mają tam pozostać. Oznacza to, że zagospodarowanie co najmniej części terenu dzisiejszego lotniska Chopina pozostanie bez zmian. Obszar, który zostanie uwolniony w związku z przeniesieniem ruchu komercyjnego do CPK, musi zostać zaplanowany jako funkcjonalna część miasta (...).			
216.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej, który stanowi element strategii CPK zaproponowano nowe osiedla zlokalizowane przy proponowanej do wybudowania nowej infrastrukturze kolejowej (np. Chlebnia, Jaktorów, Kopiska). Problem w tym, że nie ma żadnej gwarancji, że infrastruktura ta docelowo powstanie. Dotyczy to zarówno łącznic w ramach węzła CPK komunikujących centralną magistralę kolejową (CMK) ze stacją w obrębie lotniska, jak i nowy korytarz Warszawskiej Kolei Dojazdowej (WKD). Ta ostatnia kwestia budzi największe wątpliwości, ze względu na jej potencjalną ogromną kosztochłonność i brak przesądzeń co do inwestora oraz finansowania tego przedsięwzięcia. Co więcej, w strategii wskazano alternatywne korytarze wydłużenia WKD i przy obu zlokalizowano nowe jednostki osadnicze – co jest tym bardziej niezrozumiałe, że hipotetyczne wydłużenie WKD dotyczyłoby zapewne jednego konkretnego przebiegu. Takie podejście generuje ryzyko przeznaczenia relatywnie dużych powierzchniowo terenów pod zabudowę mieszkaniową bez realnego zapewnienia im obsługi transportem kolejowym. Kolejną pułapką koncepcyjną jest założenie, że ludzie mieszkający w tych ośrodkach będą pracownikami CPK i firm, które powstaną na jego bezpośrednim zapleczu. Istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że znakomita większość z tego rodzaju jednostek osadniczych będzie zasiedlona mieszkańcami zainteresowanymi dojazdami do warszawy, a nie do CPK czy choćby Grodziska Mazowieckiego. Dlatego też, realizacja tego elementu Strategii CPK niesie zagrożenie intensyfikacji suburbanizacji w nowych kierunkach w obrębie metropolii warszawskiej (...). Wskazane jest, aby w pierwszej kolejności określony został docelowy kształt infrastruktury transportowej wraz z kierunkami obsługi i możliwą częstotliwością. Dopiero w kolejnym kroku powinno się określić lokalizację nowych ośrodków osadniczych w tych miejscach, które będą mieć zagwarantowaną obsługę wysokowydajnym transportem publicznym dla głównych kierunków podróży.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. W toku prowadzonych prac oraz opiniowania ograniczono liczbę prezentowanych w modelu wariantów WKD.
217.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Istniejąca linia kolejowa WKD ma ograniczoną przepustowość. Dalsza rozbudowa układu poprzez dodanie dodatkowych połączeń lub przedłużenie linii od strony zachodniej może nie pozwolić na skonsumowanie		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	oczekiwanych rezultatów funkcjonowania nowych powiązań. Z perspektywy Warszawy i prowadzenia ruchu istotne są działania na rzecz poprawy przepustowości linii poprzez przebudowę stacji czołowej Warszawa Śródmieście WKD (...). Zaproponowane w strategii wariantowe korytarze wydłużenia linii WKD w każdym przypadku będą wiązały się z koniecznością przeprowadzenia infrastruktury przez tereny zabudowane, co będzie oznaczać szereg trudności technicznych, przekładających się na wysokie koszty związane z kolizjami z istniejącą infrastrukturą liniową (...). Jednocześnie w zapisach strategii brakuje określenia najważniejszych kwestii –inwestora, organizatora przewozów oraz informacji od przewoźnika o możliwościach obsługi. Pojawia się, też pytanie, czy samo założenie wydłużenia WKD jest celowe z punktu widzenia pierwotnej idei – zapewnienia dowozu do CPK pracowników lotniska. Mając na uwadze specyficzną strukturę społeczną ośrodków otaczających linię WKD, gdzie dominuje zabudowa willowa i rezydencjalna oraz ukształtowana struktura funkcjonalno-przestrzenna istnieje poważna wątpliwość, czy z tego pasma będzie pochodzić masowej wielkości baza pracowników lotniska i jego bezpośredniego zaplecza. Z kolei w przypadku miast takich jak Pruszków czy Grodzisk Mazowiecki – korzystniej od linii WKD umiejscowiona jest w nich infrastruktura PKP PLK. Dlatego proponuję, aby zamiast idei wydłużenia WKD wskazać (...) korytarze obsługi wysokowydajnym transportem zbiorowym (...)			
218.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej (obszary o istotnym znaczeniu) nie są oznaczone wszystkie punkty postojów handlowych pociągów, np. Stacja Warszawa Gołębki na granicy Warszawy oraz powiatu warszawskiego zachodniego. Prawdopodobnie będzie ona pełniła kluczową rolę dla obsługi komunikacyjnej strefy aktywności gospodarczej graniczącej z nią od strony północnej. Proponuję oznaczenie na mapie przystanków osobowych i stacji kolejowych wraz z określeniem czy będą na nich realizowane postoje pociągami regionalnymi czy też również dalekobieżnymi, tam gdzie jest to planowane.		CZĘŚCIOWO	Dodano oznaczenia odnoszące się do przystanku Warszawa Gołębki. Wyznaczanie zatrzymań pociągów regionalnych i dalekobieżnych na poszczególnych przystankach jest poza zakresem Strategii.
219.	Urząd Miasta Stołecznego Warszawy	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Proponowany nowy ślad drogi ekspresowej do lotniska wprowadzony z węzła Konotopa lub jego okolic (o ile to w ogóle jest realizacyjnie możliwe), na terenie Duchnic ma kolizyjny przebieg z projektowaną linią kolei dużych prędkości. Będzie to wymagać uzyskania bezkolizyjności w formule przebiegu niemal równoległego, a co za tym idzie - przekładać się to będzie na wysokie koszty realizacji.		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Proponuje przeprowadzenie ponownej analizy tego przebiegu lub oznaczenie go na tym etapie w formie bardziej orientacyjnej z adnotacją, że ostateczny przebieg będzie ustalony po dokonaniu dodatkowych analiz. W szczególności należy uwzględnić możliwość wykorzystania budowy nowego przebiegu drogi A/S pomiędzy lotniskiem a Warszawą w większym stopniu do odciążenia drogi krajowej 92. W obecnym przebiegu prowadzi ona ruch bezpośrednio przez Błonie i Ożarów Mazowiecki. Korzystniejszy dla tych miejscowości wydaje się północny względem nich przebieg tej drogi, który jednocześnie przy dodatkowych inwestycjach Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich mógłby nawet pozwolić na zmniejszenie natężenia ruchu na obecnej drodze wojewódzkiej nr 580 w Starych Babicach. Działania te pozwoliłyby jednocześnie na zupełnie inne podejście do zagospodarowania centrów wymienionych miejscowości czy ich połączeń z Warszawą komunikacją publiczną. Przeniesienie trasy zgodnie z powyższą propozycją daje szanse na włączenie jej w węzle Mory z takim jego ukształtowaniem, by preferowanym kierunkiem była trasa S8 (...). Należy także zwrócić uwagę na to, że zarówno przebieg planowanej drogi ekspresowej, jak i harmonogram jej realizacji musi być ściśle skoordynowany z pracami projektowymi i realizacyjnymi dotyczącymi autostradowej obwodnicy metropolii warszawskiej, które leżą w gestii Generalnej Dyrekcji Dróg krajowych i Autostrad.			
220.	Gmina Wiskitki	Ogólne	Dokument zakłada intensywny rozwój gospodarczy, urbanistyczny i infrastrukturalny obszaru, lecz nie wskazuje wystarczających zabezpieczeń w przypadku opóźnień lub ograniczeń inwestycyjnych (np. brak środków, opór społeczny, przesunięcia harmonogramów).		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
221.	Gmina Wiskitki	Ogólne	Brakuje analizy ryzyka (politycznego, ekonomicznego, środowiskowego), który mógłby zagrozić realizacji strategii.		NIE	SR CPK w części diagnostycznej zawiera analizę ryzyk i analizę SWOT.
222.	Gmina Wiskitki	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Słabe powiązanie z istniejącymi dokumentami planistycznymi JST. - Choć SR CPK ma być spójna z dokumentami krajowymi i regionalnymi, nie wykazano, jak zostaną dostosowane konkretne lokalne strategie JST (gminy, powiaty). - Obowiązek dostosowania strategii lokalnych do SR CPK jest wskazany, ale nie sprecyzowano mechanizmów koordynacji i monitoringu tego procesu.			Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
223.	Gmina Wiskitki	4. Podsumowanie diagnozy	Zbyt ogólna diagnoza społeczno-gospodarcza. - Pomimo odniesienia się do diagnozy, brakuje jednoznacznych danych liczbowych, np. o stopniu urbanizacji, strukturze demograficznej, poziomie		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Diagnoza i analiza SWOT zawarte w tekście Strategii są wyciągiem z szerszego opracowania diagnostycznego opracowanego na potrzeby Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			bezrobocia, czy lokalnym PKB. - Diagnoza społeczna w niewielkim stopniu uwzględnia aspekty społeczne konfliktów wokół inwestycji (np. wysiedlenia, utrata funkcji rolnych, opór lokalnych społeczności).			
224.	Gmina Wiskitki	9. System realizacji	Problematiczna rola Spółki CPK. - Spółka CPK pełni jednocześnie funkcję inwestora, planisty i koordynatora strategii – co rodzi ryzyko konfliktu interesów, ograniczając realne zaangażowanie samorządów i mieszkańców. - Rekomendowane jest ustanowienie niezależnego ciała monitorującego wdrażanie strategii.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Strategia przewiduje powstanie Komitetu Sterującego i Komitetu Monitorującego wdrażanie Strategii – obydwie te ciała są niezależne od Spółki CPK i w ich skład wejdą m.in. przedstawiciele JST.
225.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Model wspomina o ochronie przed hałasem i ochronie funkcji rolnych, ale brakuje map szacowanego oddziaływania środowiskowego, np. zasięgu stref hałasu, terenów narażonych na zanieczyszczenie, zmian mikroklimatu		NIE	Oddziaływanie na środowisko Inwestycji (CPK) zostało opisane w raporcie oddziaływania na środowisko.
226.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Potrzebna jest bardziej szczegółowa prezentacja konsekwencji dla ekosystemów (np. doliny rzek, tereny chronione).		NIE	Bardziej szczegółowe opracowania powstaną w trakcie wdrażania Strategii.
227.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nieczytelna hierarchia obszarów funkcjonalnych: - Wyznaczone strefy (np. rolna stanowiąca rezerwę, aktywność gospodarcza, TOD) nakładają się funkcjonalnie i przestrzennie, co może prowadzić do chaosu planistycznego, zwłaszcza bez jasnych kryteriów priorytetów zabudowy		NIE	Brak w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennym strefy TOD. Pozostałe strefy zostały opisane w części tekstowej modelu. Kilka ze stref posiada możliwość interpretacji przez gminę w trakcie opracowywania planów ogólnych.
228.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Nieczytelna hierarchia obszarów funkcjonalnych: Brakuje szczegółowej matrycy decyzji przestrzennych, np. kiedy teren rolny może zostać przekształcony w gospodarczy.		NIE	Strefa rolna stanowiąca rezerwę rozwojową aktywności gospodarczej w części opisowej ma wskazanie odnośnie „rewizji wraz z ewaluacją SR CPK i postępowaniem w wyznaczaniu lokalizacji innych inwestycji krajowych (np. węzłów na drodze S50/A50, nowej drogi łączącej Warszawę z CPK).”
229.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zbyt duża rola planowanej lekkiej kolei/WKD. Koncepcja TOD i rozwój „miast ogrodów” przy WKD jest atrakcyjna, ale obecna przepustowość i infrastruktura WKD nie pozwala na dynamiczne zwiększenie ruchu pasażerskiego bez gruntownej modernizacji		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
230.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zbyt duża rola planowanej lekkiej kolei/WKD. Konieczne jest oszacowanie rzeczywistych kosztów infrastrukturalnych rozwoju transportu szynowego (LRT, WKD, kolej regionalna).		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
231.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozwój Airport City – brak szczegółowej lokalizacji i etapowania: dokument operuje koncepcją „Airport Corridor”, ale nie wskazuje etapów jego rozwoju, źródeł finansowania i zależności funkcjonalnych z planowanym lotniskiem.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
232.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozwój Airport City – brak szczegółowej lokalizacji i etapowania: warto uzupełnić model o harmonogram etapowania zagospodarowania przestrzennego oraz wstępne modele urbanistyczne.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
233.	Gmina Wiskitki	4. Podsumowanie diagnozy	Warto wskazać, jakie konsultacje społeczne odbyły się i w		TAK	Uzupełniono tekst o informację o konsultacjach

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			jakiej formie – obecne odniesienie do "warsztatów" i "dyskusji" jest zbyt ogólne.			społecznych SR CPK i prognozy oddziaływania na środowisko SR CPK.
234.	Gmina Wiskitki	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Opis delimitacji mógłby być uzupełniony o analizę ryzyk związanych z rozszerzeniem obszaru (np. rozmycie interwencji, trudności koordynacyjne).		TAK	Opinia uwzględniona.
235.	Gmina Wiskitki	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Brakuje czytelnych map w wersji tekstowej (jeśli są w załącznikach graficznych – powinno być wyraźne odniesienie)		TAK	Opinia uwzględniona.
236.	Gmina Wiskitki	4. Podsumowanie diagnozy	Brakuje tabelarycznego zestawienia głównych wyników analiz w jednym miejscu (np. SWOT)		NIE	Analiza SWOT została w dokumencie zaprezentowana w formie tabelarycznej.
237.	Gmina Wiskitki	4. Podsumowanie diagnozy	Część analiz (np. rynek pracy) wymagałaby aktualizacji danymi z lat 2023–2024 – wiele danych opiera się jeszcze na projekcjach sprzed pandemii COVID-19.		NIE	Diagnoza została zweryfikowana w grudniu 2024 roku. Analiza odnośnie rynku pracy nadal jest aktualna.
238.	Gmina Wiskitki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Cele są dość ogólne i miejscami zbyt aspiracyjne. Warto sformułować bardziej mierzalne podcele, z przypisaniem odpowiedzialnych instytucji.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
239.	Gmina Wiskitki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	W kierunkach działań gospodarczych niewystarczająco eksponowana jest rola lokalnych MŚP (duży nacisk na duże inwestycje i Airport City).		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
240.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Wskazanie źródeł finansowania w bardziej konkretny sposób (projekcja kosztów, etapowanie inwestycji)		NIE	Bardziej szczegółowe opracowanie w postulowanym zakresie będzie przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
241.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Niektóre propozycje (np. LRT, autonomiczne transporty) mają charakter futurystyczny – powinno być podkreślone, że to pilotaże.		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
242.	Gmina Wiskitki	8. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Brakuje szczegółowego harmonogramu realizacji celów i ich etapowania.		NIE	Trzy opisane w Strategii cele będą realizowane przez cały okres wdrażania Strategii. Etapowanie następuje na niższym poziomie, to jest wdrażania poszczególnych kierunków. Opis etapowania został zawarty w projekcie Strategii i wskazano cezurę jaką jest uruchomienie lotniska. Bardziej szczegółowy harmonogram realizacji inicjatyw strategicznych wynikających z wdrażania poszczególnych kierunków działania zostanie opublikowany po przyjęciu dokumentu wdrażającego.
243.	Gmina Wiskitki	8. Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia	Wskaźniki powinny być bardziej zróżnicowane: efektu (np. liczba nowych miejsc pracy), produktu (np. liczba km dróg), rezultatu (np. skrócenie czasu dojazdu).		TAK	Naniesiono poprawki w tabeli wskaźników.
244.	Gmina Wiskitki	Ogólne	Ryzyka i scenariusze alternatywne – brak rozdziału lub podrozdziału dotyczącego ryzyk (np. opóźnień inwestycyjnych, zmian legislacyjnych, sprzeciwu społecznego) i scenariuszy awaryjnych.		NIE	SR CPK w części diagnostycznej zawiera analizę ryzyk i analizę SWOT.
245.	Gmina Wiskitki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Aspekty środowiskowe – choć wspomniane, nie są szczegółowo rozpisane (np. kwestie smogu, hałasu, zieleni kompensacyjnej)		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
						i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
246.	Gmina Wiskitki	9. System realizacji	Zasada partnerstwa i partycypacja społeczna – warto rozbudować informację o mechanizmach włączenia mieszkańców (np. komitety doradcze, konsultacje cyfrowe).		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
247.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wniosek o zwiększenie powierzchni strefy aktywności gospodarczej kosztem terenów rolnych. Wnoszę o rozszerzenie zasięgu strefy produkcyjno-magazynowej w OIZ Cargo City poprzez przekształcenie wybranych terenów rolnych na cele związane z aktywnością gospodarczą. Obecne uwarunkowania oraz strategiczna lokalizacja obszaru uzasadniają intensyfikację zabudowy gospodarczej.	- Lokalizacja strategiczna – Obszar położony jest w bezpośrednim sąsiedztwie autostrady A2, węzła Wiskitki oraz planowanego portu lotniczego, co stanowi doskonałe warunki do rozwoju funkcji logistycznych, przemysłowych i magazynowych. - Presja inwestycyjna – Już obecnie obserwuje się rosnące zainteresowanie inwestorów terenami wokół CPK. Proaktywne planowanie większych obszarów gospodarczych pozwoli na lepsze zarządzanie przyszłym rozwojem. - Brak funkcji mieszkaniowych – Z uwagi na planowany hałas oraz ograniczenia wynikające z funkcjonowania lotniska, model i tak nie przewiduje zabudowy mieszkaniowej w tym obszarze, co eliminuje potencjalne konflikty przestrzenne. - Efektywne wykorzystanie terenów rezerwowych – Część wskazanych rezerw rozwojowych to grunty rolne o niskim stopniu wykorzystania, które mogą pełnić funkcje wspierające rozwój gospodarki i logistyki.	CZĘŚCIOWO	W OIZ Cargo City wprowadzono korekty związane z ujawnieniem wariantu nr 4 Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej.
248.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Budowa Głównego Punktu Zasilania (GPZ) w strefie cargo. Strategia powinna jednoznacznie wskazywać lokalizację i zakres inwestycji związanej z budową Głównego Punktu Zasilania (GPZ) w strefie cargo. Brak precyzyjnego odniesienia do tej kluczowej infrastruktury energetycznej może skutkować opóźnieniami w realizacji projektów logistycznych i przemysłowych w tym obszarze. W związku z tym wnosimy o uzupełnienie strategii o: - opis lokalizacji planowanego GPZ, - harmonogram jego realizacji, - analizę wpływu inwestycji na istniejącą infrastrukturę energetyczną regionu,		NIE	Lokalizacja GPZ została wskazana na terenie OIZ Cargo City.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			- ocenę skutków dla środowiska i lokalnej społeczności.			
249.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Zmiana nazwy z OIZ Cargo City na OIZ Cargo Wiskitki Nazwa „OIZ Cargo City” jest myląca i może sugerować oderwanie od lokalnego kontekstu społeczno-administracyjnego. W celu zachowania przejrzystości oraz spójności z lokalizacją administracyjną, wnosimy o zmianę nazwy na OIZ Cargo Wiskitki. Zmiana ta: • zwiększy identyfikację inwestycji z lokalną gminą, • wzmocni poczucie partycypacji mieszkańców w procesach rozwoju, • ułatwi promocję i komunikację inwestycyjną na poziomie krajowym i międzynarodowym		CZĘŚCIOWO	W ramach OIZ Cargo City wydzielono 4 części: Wiskitki, Guzów, Północ i Zachód. Nazwa Cargo City jest nazwą międzynarodową dającą rozpoznawalność i jednoznaczną identyfikację dla obszarów o intensywnym wykorzystaniu na cele gospodarcze.
250.	Gmina Wiskitki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Ochrona mieszkańców gminy Wiskitki przed hałasem lotniskowym. W strategii brak jest szczegółowego mechanizmu zabezpieczającego m.in. mieszkańców Guzowa, Aleksandrowa, Cyganki przed wpływem hałasu generowanego przez ruch lotniczy oraz działalność strefy cargo. Wnosimy o wprowadzenie do strategii: • wyznaczenia stref oddziaływania hałasu (tzw. strefy ograniczonego użytkowania), • wprowadzenia programu ekranów akustycznych i nasadzeń zieleni izolacyjnej, • uruchomienia systemu monitorowania hałasu w czasie rzeczywistym, dostępnego publicznie, • opracowania procedury składania skarg przez mieszkańców oraz ich rozpatrywania		NIE	Strefa ograniczonego użytkowania związana z przekroczeniem norm hałasu zostanie wyznaczona w wyniku analizy po uruchomieniu lotniska. Szczegółowe rozwiązania będą wypracowywane na późniejszym etapie.
251.	Gmina Wiskitki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Wywłaszczenia i mechanizmy ochrony interesów mieszkańców. Strategia powinna jasno określać zasady potencjalnych wywłaszczeń oraz mechanizmy rekompensat i ochrony interesów mieszkańców. W szczególności wnosimy o: • zapewnienie przejrzystości i adekwatności procedur wywłaszczeń, z uwzględnieniem uczciwej wyceny nieruchomości, • wprowadzenie możliwości zamiany nieruchomości na inne grunty w gminie o równorzędnych warunkach, • utworzenie funduszu osłonowego dla osób, które zostaną szczególnie dotknięte skutkami inwestycji, • przewidzenie mechanizmów konsultacji społecznych z mieszkańcami przed rozpoczęciem kluczowych etapów inwestycji		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
252.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o zmianę przeznaczenia terenu oznaczonego jako strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych na terenach już istniejącej, zwartej zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej lub innej formy zabudowy mieszkaniowej np. miejscowość Miedniewice.	Brak realnych walorów przyrodniczo-krajobrazowych. Otoczenie o charakterze mieszkaniowym. Brak faktycznej funkcji korytarza ekologicznego. Potrzeba rozwoju mieszkaniowego. Możliwość pogodzenia zabudowy z walorami przyrodniczymi.	CZĘŚCIOWO	Strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych wiąże się z zachowaniem zgodnie z nazwą walorów przyrodniczy lub krajobrazowych lub obu jednocześnie. W przypadku Miedniewic brak możliwości wyznaczenia strefy mieszkaniowej. W związku z uwagą zmieniono oznaczenia na strefę rolną i strefę wzmacniania powiązań przyrodniczo-krajobrazowych.
253.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja	Zwracamy się z wnioskiem o bezwzględne uwzględnienie	Likwidacja lub ograniczenie	NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	konieczności utrzymania istniejącego węzła autostrady A2 w miejscowości Wiskitki. Węzeł ten stanowi kluczowy punkt komunikacyjny w regionie – nie tylko dla mieszkańców gminy Wiskitki, ale również dla okolicznych powiatów i dla ruchu dojazdowego do planowanego CPK.	funkcjonalności tego węzła doprowadziłaby do istotnego pogorszenia dostępności transportowej, wzrostu natężenia ruchu na drogach lokalnych oraz utrudnień w codziennych dojazdach mieszkańców do pracy, szkół, usług i infrastruktury publicznej. W kontekście planowanej rozbudowy infrastruktury wokół CPK, zachowanie węzła Wiskitki w jego obecnej lub ulepszonej formie powinno być traktowane jako priorytet strategiczny, zapewniający spójność i efektywność układu komunikacyjnego w skali regionalnej i krajowej.		
254.	Gmina Wiskitki	9. System realizacji	Dodatkowo zwracamy uwagę na konieczność ustawicznej współpracy w całym procesie od koncepcji i planowania poprzez wdrożenie a następnie w czasie eksploatacji inwestycji lotniskowej oraz na potrzebę stałej weryfikacji słuszności i szybkiego korygowania wstępnych założeń lub i działań inwestora, których inwestor z różnych powodów nie bierze pod uwagę podczas planowania i wstępnej realizacji procesu budowlanego (...)		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
255.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Błędnym i niedopuszczalnym, w odniesieniu do CPK, jest założenie, że głównym źródłem wody dla lotniska będzie ujęcie wody „Sokule”, które powinno a wręcz musi być ujęciem „zapasowym” do wykorzystania w sytuacjach krytycznych już podczas regularnej pracy lotniska, a nie jedynym głównym źródłem wody, i co więcej wody uzdatnionej, która ma być używana do celów technologicznych podczas budowy lotniska (co jest w sprzeczności z ustawami prawa polskiego oraz dyrektywami UE). Zakłócenie funkcjonowania ujęcia Sokule może prowadzić do problemów z dostawą wody pitnej dla lokalnych społeczności. Ochrona ujęcia wody SOKULE jest kluczowa dla zapewnienia ciągłości dostaw wody pitnej w regionie, w tym Gminy Wiskitki, której ujęcie wody znajduje się co prawda w Feliksowie ale korzysta z tych samych zasobów wody tzw. „rynny kozłowickiej”.	Włączenie CPK do ujęcia wody SOKULE jako odbiorcy mogłoby negatywnie wpłynąć na dostępność wody dla dotychczasowych użytkowników, szczególnie w okresach suszy lub zwiększonego zapotrzebowania. Każde ujęcie wody ma wyznaczone strefy ochronne. Użytkowanie ujęcia na potrzeby CPK nie może naruszać zasad ochrony zasobów wodnych. Woda pitna powinna być przeznaczona do celów bytowych i konsumpcyjnych, a nie na cele technologiczne. Ustawa Prawo wodne oraz inne przepisy dotyczące ochrony środowiska wymagają, aby ograniczyć zużycie wody pitnej na cele, które mogą być zaspokojone wodą o niższej wartości.	NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
256.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Inwestor powinien udostępnić lokalnym samorządom na obszarach których powstanie inwestycja lotnicza wyniki przeprowadzonych analiz odnośnie sposobu wykorzystania lokalnych zasobów; oceny negatywnego oddziaływania inwestycji na lokalne środowiska oraz proponowany plan naprawczy i system wsparcia lokalnych społeczności w zakresie reparacji szkód.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
257.	Gmina Wiskitki	9. System realizacji	Przed rozpoczęciem faktycznej budowy należy wspólnie z CPK przystąpić do realnej oceny zasobów, takich jak woda, energia, infrastruktura transportowa etc. oraz podjąć realną współpracę ze wszystkimi samorządami w zakresie wypracowania najlepszego z możliwych i leżącego w interesie wszystkich interesariuszy scenariusza i harmonogramu realizacji budowy i późniejszej eksploatacji inwestycji CPK (...)		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
258.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Nie ma możliwości przekierowania transportu kołowego przez miasto Wiskitki z uwagi na bardzo małą przepustowość, spowodowaną przez lokalny ruch samochodowy. Bardzo utrudniony będzie także transport przez obwodnicę Żyrardowa, gdzie w godzinach szczytu na pasie w kierunku Wiskitek mamy do czynienia z kilkukilometrowymi korkami, spowodowanymi przez słabą przepustowość ronda znajdującego się przy węźle z A2 w Wiskitkach. Zgodzono się, celowa i praktycznie niezbędna jest pilna przebudowa węzła Wiskitki tak aby zapewnić bezkolizyjność jazdy w kierunku Warszawy, Łodzi i CPK. Zasadność potwierdza fakt likwidacji bramek na opłaty na trasie Warszawa-Łódź.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
259.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Brak rozwiązań co do ilości pracowników budujących lotnisko i związaną z nią infrastrukturą. Nie wiemy gdzie i jak będą mieszkać (szczegóły), gdzie się żywić, spędzać czas po pracy. Jak będą rozwiązane kwestie ich ewentualnego leczenia, zabezpieczenia i ochrony itp.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
260.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Konieczna jest ostateczna rzetelna ocena kwestii dotyczących ograniczeń i wyzwań w zakresie faktycznych i trwałych zasobów wody.		NIE	Kwestia zasobów wodnych oraz poszukiwanie rozwiązań w tym zakresie będzie jednym z wątków poruszanych na etapie wdrażania Strategii.
261.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Konieczna jest ostateczna rzetelna ocena kwestii dotyczących ograniczeń i wyzwań obecnie nieistniejących zasobów mieszkaniowych, socjalnych, i transportowych dla kilkunastu tysięcy pracowników budowy oraz konieczności zapewnienia sprawnej obsługi paszportowo-wizowej ewentualnych pracowników napływowych spoza granic naszego kraju.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
262.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Konieczna jest ostateczna rzetelna ocena kwestii dotyczących ograniczeń i wyzwań zapewnienia odpowiedniego poziomu i liczebności służb bezpieczeństwa zarówno w zakresie ochrony infrastruktury podstawowej jak krytycznej i bezpieczeństwa publicznego w trakcie budowy inwestycji i po rozpoczęciu eksploatacji CPK;		NIE	Opinia odnosi się do wdrażania odpowiedniego kierunku działania opisanego w Strategii i będzie przedmiotem odpowiednich inicjatyw strategicznych, które zostaną poprzedzone zebranie najaktualniejszych danych.
263.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Konieczna jest ostateczna rzetelna ocena kwestii dotyczących ograniczeń i wyzwań zapewnienia adekwatnej gospodarki odpadami powstającymi zarówno w procesie budowy jak i późniejszej eksploatacji CPK, przedstawienia jasnej, czytelnej i spójnej strategii budowy wraz z harmonogramem wszystkich działań i zdarzeń pozwalające lokalnym samorządom na		NIE	Gospodarka odpadami w zakresie budowy i eksploatacji Centralnego Portu Komunikacyjnego pozostaje poza zakresem konsultowanego dokumentu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			przekazanie tej informacji mieszkańcom oraz podjęcie stosownych działań w celu racjonalnego planowania i rozwoju stref oddziaływania CPK tj. obszarów powiatów i gmin narażonych na oddziaływanie tej inwestycji.			
264.	Gmina Wiskitki	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Na prezentowanych slajdach nie wskazano obecnych granic administracyjnych inwestycji, ani ostatecznych granic administracyjnych lotniska. Nasuwa się pytanie: „w jakich granicach administracyjnych ostatecznie znajdzie się lotnisko?”, co również ma duże znaczenie dla mieszkańców gminy. Trzeba sobie również odpowiedzieć na kolejne pytanie: „czy budowa lotniska nie zagraża istnieniu gminy Wiskitki?” - bo na pewno może zmniejszyć jej powierzchnię.		NIE	Inwestycja (CPK) nie zmienia granic administracyjnych gmin.
265.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Po raz kolejny zostały zmienione i przedstawione trasy kolejowe oraz przystanki kolejowe a także odcinki drogowe na terenie Gminy Wiskitki. Zwracamy uwagę, że do chwili wyłożenia strategii Gmina Wiskitki była wielokrotnie zaskakiwana różnymi wariantami przebiegu dróg i kolei na mapach inwestycyjnych Centralnego Portu Komunikacyjnego.	Podnosimy zatem - po raz kolejny, że projektowane korytarze kolejowe i drogowe związane z budową CPK w znaczący sposób podzielią teren Gminy Wiskitki i doprowadzą do degradacji ładu przestrzennego. W miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego poszczególnych obszarów gminy, jaki również w decyzjach o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu, wydawanych na przestrzeni ostatnich kilkunastu lat, nie ma żadnych zapisów mówiących o możliwości przeprowadzenia jakichkolwiek uciążliwych inwestycji infrastrukturalnych. Trasowanie linii kolejowych i drogowych w przebiegach zaproponowanych przez Spółkę nie leży w interesie Gminy i jej mieszkańców. Proponowane warianty linii kolejowych niszczą nieodwracalnie gminne i prywatne długoletnie plany inwestycyjne oraz chroniony i unikalny przyrodniczo charakter terenu gminy.	NIE	Przebieg linii kolejowych projektowanych przez Spółkę CPK znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
266.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	Brak możliwości zapoznania się uzasadnieniem przebiegu tras, uzasadnieniem ich ilości, nie mówiąc już o wiarygodnej dokumentacji projektowej.		NIE	Przebieg linii kolejowych znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
267.	Gmina Wiskitki	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	(...) do tej pory nie opracowano mechanizmu, który zapewniłby odpowiednią ochronę dla osób wyłączonej, zwracając im koszty wyłączenia nieruchomości, utraconych korzyści, w sposób pozwalający im na rozpoczęcie życia gdzie indziej.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
268.	Gmina Wiskitki	6. Charakterystyka i lokalizacja	Również ważnym aspektem związanym z budową dróg i		NIE	Przebieg linii kolejowych znajduje się poza zakresem

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		przedsięwzięć priorytetowych	trakcji kolejowej, projektowanych przez CPK, jest kwestia ich wpływu na rolnictwo Polski i stabilność polskiej gospodarki żywnościowej. Wiele terenów, które mają przecinać projektowane drogi i linie kolejowe, są terenami o charakterze rolniczym. Utrata tych gruntów będzie nieodwracalna dla Państwa Polskiego, ponieważ wiele aktualnie prosperujących gospodarstw rolnych, nie podejmie dalszej działalności w innym regionie, ze względu na brak takiej możliwości.			konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowany przebieg linii kolejowych, ale nie decyduje o ich powstaniu i przebiegu.
269.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o zmniejszenie powierzchni rezerwy terenowej przeznaczonej pod inwestycję lotniskową CPK, tak aby odpowiadała zaktualizowanym założeniom budowy trzech pasów startowych zamiast pierwotnie planowanych czterech.	Obecna rezerwa została wyznaczona w oparciu o wcześniejsze bardziej rozległe plany inwestycyjne, które uległy zmianie w ramach tzw.: „optymalizacji” projektu. Utrzymywanie rezerwy w dotychczasowym kształcie jest nieuzasadnione technicznie i społecznie. Powoduje blokadę rozwoju lokalnego, ogranicza możliwości inwestycyjne Gminy Wiskitki i mieszkańców oraz wywołuje poczucie niepewności i niesprawiedliwości.	NIE	Naniesiona w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej rezerwa terenowa jest zgodna z obowiązującym Planem Generalnym lotniska CPK.
270.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o „zdjęcie” obowiązujących ograniczeń budowlanych z terenów objętych rezerwą, zarówno w zakresie zabudowy mieszkaniowej, jak i działalności gospodarczej, do czasu ostatecznego określenia i zatwierdzenia rzeczywistego obszaru inwestycji. Trwające ograniczenia uniemożliwiają mieszkańcom i przedsiębiorcom prowadzenia inwestycji, adaptacji budynków oraz rozwoju działalności co skutkuje lokalną stagnacją oraz stratami społecznymi i ekonomicznymi.		NIE	Naniesiona w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej rezerwa terenowa jest zgodna z obowiązującym Planem Generalnym lotniska CPK.
271.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uzupełnienie treści strategii o szczegółowe informacje dotyczące rezerwy terenowej oraz jej wpływ na lokalną społeczność. Obecna wersja dokumentu nie zawiera wystarczających danych z zakresu skutków i zasad funkcjonowania.		TAK	Część opisowa modelu została uzupełniona o wnioskowany element.
272.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o zniesienie lub doprecyzowanie ograniczeń w prowadzeniu działalności rolniczej na terenach objętych rezerwą, zarówno w zakresie produkcji rolniczej.	Obecny stan prawny i planistyczny rodzi niepewność co do możliwości kontynuacji produkcji rolnej w sposób wolny i planowy, co stanowi poważne utrudnienie dla gospodarstw rolnych, wpływa na decyzje inwestycyjne i osłabia stabilność ekonomiczną rolników.	CZĘŚCIOWO	Część opisowa modelu została uzupełniona o wnioskowany element.
273.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uwzględnienie w strategii CPK przeznaczenia terenów rezerwy zlokalizowanych wokół planowanego węzła transportowego jako obszarów umożliwiających prowadzenie działalności gospodarczej (w tym usługowej, logistycznej i przemysłowej) co przyczyni się do zwiększenia atrakcyjności inwestycyjnej regionu, stworzenia miejsc pracy oraz zrównoważonego rozwoju		CZĘŚCIOWO	OIZ Cargo City został zmieniony.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			lokalnego.			
274.	Gmina Wiskitki	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Wnosimy o ujęcie w strategii CPK postulatów wyłączenia gmin bezpośrednio przyległych do inwestycji CPK z obowiązku stosowania przepisów ustawy o ochronie gruntów rolnych i leśnych w zakresie przekształcenia gruntów na cele nierolnicze i nieleśne co umożliwi elastyczne planowanie przestrzenne, szybszy rozwój funkcji gospodarczych oraz lepsze dostosowanie do zmieniających się warunków inwestycyjnych w regionie.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
275.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o uwzględnienie w strategii możliwości stosowania instalacji odnawialnych źródeł energii, w szczególności farm fotowoltaicznych, na terenach rezerwy terenowej, co pozwoli na efektywne wykorzystanie tych obszarów w okresie „przejściowym”, przyczyni się do transformacji energetycznej oraz zwiększy bezpieczeństwo energetyczne.		CZĘŚCIOWO	Uzupełniono część opisową modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej o odpowiednie zapisy.
276.	Gmina Wiskitki	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Wnosimy o ponowną weryfikację i ograniczenie zakresu wyznaczania stref powiązań przyrodniczo – krajobrazowych w projekcie strategii. Ich obecne stosowanie jest nadużywane – często obejmuje obszary o znikomych walorach przyrodniczych, takich jak rowy melioracyjne czy nieużytki, co prowadzi do sztucznego rozszerzenia ograniczeń funkcjonalnych i planistycznych. Takie podejście nie służy rzeczywistej ochronie środowiska a jedynie dodatkowo ogranicza możliwości zagospodarowania przestrzeni przez lokalne społeczności.		CZĘŚCIOWO	Strefy zostały ponownie zweryfikowane w wyniku czego dokonano korekt strefy w kilku miejscach całego obszaru otoczenia CPK.
277.	Gmina Wiskitki	Ogólna	W realizacji prac i robót przygotowawczych, jako absolutne minimum techniczne i instrumentalne do właściwej budowy CPK winny zostać uwzględnione wszystkie podstawowe oraz poboczne zagadnienia z zakresu hydrologii (w tym melioracji wodnych), których realizacji będzie kluczowa dla prawidłowego i bezkonfliktowego rozpoczęcia właściwej budowy CPK (...)		NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
278.	Gmina Wiskitki	Ogólna	W pracach i robotach przygotowawczych do budowy CPK winny zostać uwzględnione następujące podstawowe zagadnienia z zakresu geologii złożowej: • zdefiniowanie i przeprowadzenie diagnozy (na bazie danych z PIG, OUG, powiatów i urzędów marszałkowskich) terenów i obszarów górniczych o potencjalnych źródłach występowania udokumentowanych znacznych ilości surowców mineralnych (kruszyw budowlanych); • zdefiniowanie oraz wyznaczenie w porozumieniu z zarządcami dróg, głównych i zapasowych dróg dowozu kruszywa, miejsc składowania, przeróbki i dystrybucji do poszczególnych obiektów CPK;		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
279.	Gmina Wiskitki	Ogólna	Zagadnienia z zakresu hydrogeologii wód podziemnych głównych poziomów wodonośnych są najważniejszą grupą tematyczną, która wymaga szczególnie interdyscyplinarnego podejścia do diagnozowania		NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			problemów i ich transparentnego rozwiązywania głównie na poziomie lokalnym.			
280.	Gmina Żabia Wola	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	W wyniku analizy wielokryterialnej wyodrębniono gminy, z którymi zidentyfikowano powiązania: najsilniejsze, silne, słabe oraz najłabsze. Gmina Żabia Wola położona jest w zasięgu słabszych powiązań, co nie wyklucza faktu, iż oddziaływanie obszaru otoczenia nie będzie odczuwalne. Wskazany w Modelu Struktury Funkcjonalno- Przestrzennej <i>typ połączeń Międzymetropolitalnych i międzyregionalnych przedstawiony na Rys. 2 Syntetyczny schemat powiązań docelowej sieci powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze CPK – o charakterze krajowym i międzynarodowym</i> włącza drogę ekspresową S8, przebiegającą przez obszar Gminy Żabia Wola, w obszar oddziaływania. W związku z tym należy uwzględnić, że natężenie ruchu samochodów na drogach powiatowych Nr 1505W, 1503W, sprowadzanych do węzłów na drodze S8 znacząco się zwiększy. W długofalowej perspektywie drogi te wymagać będą przebudowy. Wskazanie takiego kierunku rozwoju układu komunikacyjnego, a także ustalenie w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego obszarów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej będzie miało niewątpliwą wpływ na wzrost liczby mieszkańców na terenie gminy. Taki scenariusz potwierdza również projekt Strategii zawarty we wnioskach z prognozy demograficznej. Z uwagi na powyższe wnoszę o uwzględnienie w projekcie Strategii nowego połączenia szynowego łączącego gminy Raszyn, Nadarzyn, Żabią Wolę, Radziejowice, Mszczonów umożliwiającego dojazd zarówno do terenu CPK jak i do Warszawy. W związku z zakładaną intensyfikacją osadnictwa w północnej części gminy zasadne jest uwzględnienie powyższych wniosków, o co jako Wójt Gminy postuluję		CZĘŚCIOWO	W modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wskazano na możliwość rozwoju połączeń szynowych.
281.	Miasto Żyrardów	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W odniesieniu do przebiegu jednego z planowanych ciągów komunikacyjnych zlokalizowanego we wschodniej części miasta Żyrardowa - Przedstawiony na załączniku graficznym do Modelu Struktury Funkcjonalno – Przestrzennej proponowany przebieg pasma korytarza drogowego zlokalizowanego po wschodniej stronie miasta Żyrardowa (od węzła z drogą wojewódzką nr 719, poprzez przejście przez tory kolejowe, ul. Kosynierów, dalej na północny zachód) będzie w przeważającej części po terenach objętych obowiązującymi miejscowymi planami zagospodarowania przestrzennego w bliskiej odległości od planowanej przez gminę Miasto Żyrardów ulicy Podmiejskiej, po terenach prywatnych		TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			przeznaczonych pod zabudowę. Tymczasem, realizując założenia obowiązujących miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego dokonano już w znaczącej części podziałów i wykupu nieruchomości przeznaczonych pod ulicę Podmiejską. Poprowadzenie pasma przedmiotowego korytarza śladem planowanej i istniejącej ulicy Podmiejskiej (zamiast w jej pobliżu), pozwoliłoby na zminimalizowanie ingerencji w obowiązujące miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego oraz maksymalne uszanowanie prawa własności, a co za tym idzie uniknięcie konfliktów społecznych związanych z wywłaszczeniem nieruchomości prywatnych oraz ewentualnych zmian w ustaleniach miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego. Proponowany przebieg pasma korytarza drogowego przebiega również przez obszar objęty przystąpieniem do sporządzenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, w którym projektowane jest przeznaczenie terenu pod cmentarz. Prosimy więc o uwzględnienie tego faktu i zmianę przebiegu ww. korytarza drogowego (załącznik graficzny do projektu uchwały w załączeniu).			
282.	Miasto Żyrardów	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	W związku z pojawieniem się nowych, niekonsultowanych wcześniej wariantów przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej zwracam się do Państwa z uprzejmą prośbą, aby przy określaniu optymalnego przebiegu planowanej inwestycji w sposób szczególny mieć na uwadze ochronę ujęcia wody podziemnej „SOKULE” dla Miasta Żyrardowa (...) Konieczność ustanowienia strefy ochrony pośredniej ujęcia wody „SOKULE”, stanowiącego jedyne źródło wody dla miasta Żyrardowa oraz okolicznych miejscowości i wyłączenie terenu tej strefy z szeregu działań inwestycyjnych. Mając powyższe na uwadze, uprzejmie proszę o respektowanie i uwzględnienie w pracach projektowych, mających na celu określenie optymalnego przebiegu planowanej inwestycji, zapisów wynikających z ustanowionej strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej „SOKULE”, o której wyżej mowa. Chciałbym podkreślić, że każda propozycja lokalizacji przebiegu Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej, która będzie naruszała granice strefy sanitarnej, oraz w jakikolwiek sposób mogłaby zagrażać ujęciu wody „SOKULE” dla Miasta Żyrardowa, stanowić będzie dla mnie i mieszkańców Żyrardowa		NIE	Przebieg OAW znajduje się poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK tylko uwidacznia planowane przez GDDKiA warianty, ale nie decyduje o ich powstaniu i ostatecznym przebiegu OAW.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			przesłankę do złożenia, na każdym etapie prowadzonych postępowań i procedur wynikających z obowiązujących przepisów prawa - protestu przeciw takim rozwiązaniom.			
283.	Powiat Warszawski Zachodni	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Propozycja, którą przedstawiamy obejmuje budowę nowej drogi wojewódzkiej DW 580 BIS, linii kolejowej, budowę tunelu pod ul. Batalionów Chłopskich w Warszawie, przejścia podziemnego łączącego metro z koleją oraz nowego węzła drogowego na trasie S8. Dodatkowo zaplanowano skomunikowanie DW 580 BIS z obwodnicą Błonia, co pozwoli na efektywne rozproszenie ruchu tranzytowego z drogi krajowej nr 92 (...). W związku z powyższym wnioskuję o: 1. Uwzględnienie drogi wraz z kolejką w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej regionu, jako elementu sieci powiązań strategicznych o znaczeniu dla integracji przestrzennej i funkcjonalnej obszaru otoczenia CPK; 2. Ujęcie tego odcinka w katalogu inwestycji infrastrukturalnych rekomendowanych do realizacji w ramach inicjatyw strategicznych, ze wskazaniem jego roli w obsłudze dostępności i mobilności regionalnej ora rozwoju potencjału gospodarczego; 3. Zlecenie koordynacji planowania drogi z projektowaną siecią krajową i systemem obsługi ostatniej mili dla terminala lotniskowego oraz zaplecza usługowego (...). Do postulatu przekazano załączniki graficzne.		TAK	Postulat został ujęty w części opisowej i graficznej zgodnie z zawansowaniem prac. Część analityczna związana z postulatem budowy DW 580 bis objęta jest w Strategii poprzez wskazanie konieczności opracowania masterplanu rozwoju sieci drogowej dla całego obszaru otoczenia CPK.
284.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Przebudowa i rozbudowa istniejących dróg powiatowych: • przeprowadzenie kompleksowej oceny stanu technicznego wszystkich dróg powiatowych w obszarze oddziaływania CPK; • ustalenie priorytetów inwestycyjnych dla dróg powiatowych na podstawie ich znaczenia dla ruchu lokalnego i tranzytowego; • poszerzenie nawierzchni jezdni na kluczowych odcinkach do standardu minimum 7 metrów szerokości oraz przyjęcie kategorii ruchu min. KR-4, bądź wyższej, w zależności od przyjętych parametrów i wyników obliczeń; • zapewnienie w standardach projektowych realizacji budowy ciągów pieszo-rowerowych dla wszystkich odcinków dróg powiatowych objętych przebudową i rozbudową; • modernizacja systemów odwodnienia dróg, w tym budowa nowych mostów, przepustów i rowów odwadniających, bądź systemów kanalizacji deszczowej; • w miejscach skrzyżowań istniejących dróg powiatowych z odcinkami projektowanymi (drogi, kolej), zastosowanie rozwiązań bezkolizyjnych, w tym m.in. wiaduktów, tuneli, skrzyżowań o ruchu okrężnym typu rondo;		CZĘŚCIOWO	Opinia jest zaadresowana w Strategii poprzez wskazanie konieczności opracowania masterplanu rozwoju sieci drogowej obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			w przypadku istniejących skrzyżowań kolejowo-drogowych, zachowanie przejezdności na ciągach drogowych z zastosowaniem rozwiązań bezkolizyjnych j.w.			
285.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Budowa obwodnic: - identyfikacja miejscowości najbardziej narażonych na zwiększony ruch tranzytowy, z zapewnieniem całkowitego ograniczenia ruchu ciężkiego w ciągu dróg powiatowych, z wyłączeniem obsługi punktów zlokalizowanych wzdłuż dróg powiatowych; - przeprowadzenie konsultacji społecznych dotyczących przebiegu planowanych obwodnic; - uwzględnienie w projektach obwodnic rozwiązań minimalizujących hałas, takich jak ekrany akustyczne i nawierzchnie o obniżonej emisji hałasu; - zaprojektowanie bezkolizyjnych skrzyżowań na przecięciach obwodnic z głównymi drogami wjazdowymi do miast; - konieczność precyzyjnego oznaczenia przebiegu planowanej drogi wojewódzkiej – północnej obwodnicy Milanówka i jej włączenia w drogę wojewódzką 719; - należy jednoznacznie i szczegółowo przedstawić przebieg planowanej drogi wojewódzkiej, w tym uwzględnić konkretne działki, przez które droga ma przebiegać. Informacje te powinny być publicznie dostępne i naniesione na portale mapowe oraz systemy informacji przestrzennej. Brak przejrzystości w tym zakresie budzi uzasadnione obawy właścicieli nieruchomości, a także uniemożliwia rzeczową analizę wpływu inwestycji na poszczególne obszary; - postulujemy wykorzystanie i modernizację (poszerzenie) istniejącego korytarza autostrady A2 jako głównego ciągu komunikacyjnego. Taka decyzja byłaby rozwiązaniem racjonalnym przestrzennie i ekonomicznie, a przede wszystkim minimalizowałaby negatywne skutki środowiskowe oraz społeczne dla mieszkańców okolicznych gmin; - rozważenie przebiegu drogi po północnej stronie autostrady A2 zważywszy na objęcie ochroną konserwatora zabytkowego układu urbanistycznego m. Milanówka		CZĘŚCIOWO	Opinia jest zaadresowana w Strategii poprzez wskazanie konieczności opracowania masterplanu rozwoju sieci drogowej obszaru otoczenia CPK. Na mapie poprawiono przebiegi postulowanych dróg zgodnie z sugestiami właściwych jednostek samorządu terytorialnego.
286.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Rozwój infrastruktury dla transportu publicznego: - utworzenie dedykowanych buspasów na drogach prowadzących do głównych węzłów przesiadkowych CPK; - budowa multimodalnych centrów przesiadkowych łączących transport autobusowy, kolejowy i rowerowy; - instalacja inteligentnych systemów informacji pasażerskiej na przystankach; - adaptacja infrastruktury drogowej pod kątem wprowadzenia elektrycznych autobusów (np. stacje		CZĘŚCIOWO	Wnioskowane rozwiązania w części są już wskazane w treści samej Strategii, jak i w części opisowej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, który jest załącznikiem do SR CPK. Pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			ładowania); • stworzenie systemu Park&Ride przy kluczowych węzłach komunikacyjnych.			a jednostkami samorządu terytorialnego.
287.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego: • instalacja nowoczesnego oświetlenia LED na wszystkich drogach powiatowych; • budowa sieci ciągów pieszo-rowerowych łączących główne miejscowości powiatu; • utworzenie bezpiecznych przejść dla pieszych z wypami azylu i doświetleniem; • instalacja barier energochłonnych na niebezpiecznych odcinkach dróg; • wdrożenie systemu monitoringu prędkości na drogach o wysokim ryzyku wypadków.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez rząd i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
288.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Integracja z siecią dróg krajowych i wojewódzkich: • opracowanie planu połączeń dróg powiatowych z planowanymi węzłami dróg ekspresowych i autostrad; • przebudowa skrzyżowań dróg powiatowych z drogami wyższej kategorii na ronda lub skrzyżowania z sygnalizacją świetlną; • koordynacja planów rozbudowy dróg powiatowych z planami GDDKiA i zarządów dróg wojewódzkich; • zapewnienie płynnych połączeń między drogami różnych kategorii, unikając „wąskich gardeł”		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
289.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Ochrona środowiska: • dążenie do stosowania cichych nawierzchni na odcinkach przebiegających przez tereny zabudowane; • budowa przejść dla zwierząt (górnych i dolnych) na trasach przecinających korytarze ekologiczne.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
290.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Istnieje uzasadniona potrzeba objęcia szczególną ochroną istniejących już na terenie powiatu grodziskiego, form ochrony przyrody, o których mowa w ustawie z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody. Z uwagi na zminimalizowanie negatywnego oddziaływania na środowisko z punktu widzenia zasobów przyrodniczych, jak również zachowania możliwie optymalnego komfortu dla mieszkańców obszaru otoczenia CPK, pragniemy również zwrócić uwagę na potrzebę zachowania, a nawet tworzenia nowych miejsc, obszarów, enklaw przyrodniczych, które będą mogły choć w części zrekompensować utracone korzyści.		NIE	Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego. Uwaga wymaga doprecyzowania na etapie przygotowania dokumentu wdrażającego.
291.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Z uwagi na zagrożenie hałasem, które może być następstwem realizacji inwestycji samego CPK, zasadne jest projektowanie ciągów komunikacyjnych z uwzględnieniem już istniejącej infrastruktury zarówno drogowej jak i kolejowej. Bardzo istotna pozostaje również kwestia ochrony przed hałasem, która powinna być uwzględniona na każdym etapie realizacji inwestycji.		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
292.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Zapewnienie na obszarze otoczenia CPK systemu edukacji, gwarantującego dostosowanie oferty		TAK	Wnioskowane rozwiązania w części są już wskazane w treści samej Strategii (kierunek działań I.3 -

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych	edukacyjnej do potrzeb rynku pracy, wymaga intensywnych działań w zakresie kształcenia ustawicznego oraz szkolnictwa branżowego, w tym technicznego, już na pierwszym etapie wdrażania przedstawionej strategii. Dostosowanie struktury szkolnictwa ponadpodstawowego i ustawicznego do potrzeb CPK wymaga rozpoczęcia jak najszybszych inwestycji w szkolnictwie branżowym, jak również przedsięwzięć założonych m.in. w Strategii.			Dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy obszaru otoczenia CPK). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
293.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych 9. System realizacji	Zasadne jest uwzględnienie w programach wsparcia otoczenia CPK instrumentów finansowych przeznaczonych na rozwój szkolnictwa zawodowego.		TAK	Wnioskowane rozwiązania w części są już wskazane w treści samej Strategii (kierunek działań I.3 - Dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb rynku pracy obszaru otoczenia CPK). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
294.	Powiat Grodziski	9. System realizacji	Widoczna jest potrzeba zapewnienia systemowego wsparcia finansowego dla jednostek samorządu terytorialnego zlokalizowanych w bezpośrednim sąsiedztwie tej strategicznej inwestycji.		TAK	Wnioskowane rozwiązania w części są już wskazane w treści samej Strategii (kierunek działań I.4 - Doskonalenie kadr administracji samorządowej). Ponadto pozostałe podnoszone przez mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
295.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Strategiczny węzeł transportowy o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, istotnie podnosi rangę całego regionu. Jednocześnie niesie jednak ze sobą szereg poważnych wyzwań związanych z bezpieczeństwem ludności cywilnej, infrastrukturą krytyczną oraz odpornością lokalnych społeczności. Obecność tak znaczącego obiektu może potencjalnie zwiększać ryzyko wystąpienia zagrożeń – zarówno o charakterze naturalnym, jak i wynikających z działań hybrydowych, terrorystycznych czy wojennych.		TAK	Wskazane kwestie są już uwzględnione w treści samej Strategii (kierunek działań II.2 - Rozbudowa systemów bezpieczeństwa). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
296.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć 9. System realizacji	Niezbędne są konkretne działania zmierzające do zwiększenia odporności społecznej, które muszą być wsparte odpowiednimi nakładami finansowymi. Kluczowe jest m.in. prowadzenie edukacji i szkoleń z zakresu reagowania kryzysowego, mające na celu budowanie świadomości zagrożeń.		TAK	Wskazane kwestie są już uwzględnione w treści samej Strategii (kierunek działań II.2 - Rozbudowa systemów bezpieczeństwa). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
297.	Powiat Grodziski	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele	Równie ważnym obszarem wymagającym wsparcia jest		TAK	Wskazane kwestie zostały uwzględnione w treści

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
		strategiczne 6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	infrastruktura ochronna – w tym budowa i modernizacja schronów oraz ukryć cywilnych, które w razie sytuacji kryzysowej mogą uratować życie mieszkańców.			samej Strategii (kierunek działań II.2 - Rozbudowa systemów bezpieczeństwa). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrowa i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
298.	Powiat Grodziski	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć	Rozwój systemu ostrzegania i alarmowania ludności powinien stać się priorytetem. Chodzi tu zarówno o tradycyjne środki alarmowe, jak syreny, jak i nowoczesne kanały komunikacji – aplikacje mobilne, SMS-y ostrzegawcze czy systemy powiadamiania przez media lokalne.		TAK	Wskazane kwestie są już uwzględnione w treści samej Strategii (kierunek działań II.2 - Rozbudowa systemów bezpieczeństwa). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
299.	Powiat Grodziski	9. System realizacji	Uwzględnienie w budżetach centralnych oraz programach wsparcia odpowiednich mechanizmów finansowych dedykowanych samorządom terytorialnym. Tylko w ten sposób możliwe będzie stworzenie realnego systemu bezpieczeństwa wokół inwestycji o strategicznym znaczeniu, jaką bez wątpienia jest Centralny Port Komunikacyjny.		TAK	Wskazane kwestie są już uwzględnione w treści samej Strategii (kierunek działań II.2 - Rozbudowa systemów bezpieczeństwa). Ponadto pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego.
300.	Powiat Nowodworski		Starosta Nowodworski informuje, iż z uwagi na zakres opracowania, który nie obejmuje bezpośrednio powiatu nowodworskiego nie składa uwag do projektu. Natomiast w związku z współpracą z gminami, które wchodzi w skład powiatu nowodworskiego Burmistrz Nasielska przy piśmie z dnia 14.05.2025 r. znak: IZP.7021.5.28.2025.AM wskazał, że projekt uchwały cyt.: „nie zawiera szczegółowych informacji, na temat planowanych inwestycji, towarzyszących budowie CPK, na terenie gminy Nasielsk. Zaś co do ogólnych zapisów, znajdujemy w niej informacje dotyczące budowy drogi S50, której przebieg, zgodnie z danymi GDDKiA, został wyznaczony m. in. na terenie naszej Gminy, bez przedstawienia szczegółowych rozwiązań inwestycji (szerokość korytarza inwestycyjnego wg GDDKiA wynosi obecnie 5 km).		NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu. Podmiotem odpowiedzialnym za drogę S50 jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad.
301.	Powiat Sochaczewski	9. System realizacji	Zarząd Powiatu zwraca uwagę na kilka istotnych kwestii, które powinny być traktowane jako priorytetowe przy dalszym wdrażaniu Strategii i realizacji inwestycji w jej ramach: 1. Poszanowanie interesów mieszkańców – Inwestycje realizowane na terenie powiatu sochaczewskiego oraz w jego otoczeniu nie mogą odbywać się kosztem jakości życia lokalnej społeczności. Zarząd apeluje o		CZĘŚCIOWO	Wnioskowane rozwiązania w dużym stopniu są już uwzględnione w treści samej Strategii, jak i w części opisowej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, który jest załącznikiem do SR CPK. Pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			zapewnienie, aby wszelkie projekty infrastrukturalne – zwłaszcza drogowe i kolejowe – były planowane w sposób minimalizujący uciążliwości dla mieszkańców (hałas, wywłaszczenia, bariera dostępności), a rozwiązania komunikacyjne były dostosowane do lokalnych potrzeb i zintegrowane z istniejącą siecią dróg i kolei. 2. Zrównoważony rozwój i transparentność planowania – Wskazane jest, aby wszystkie działania inwestycyjne były poprzedzane rzetelną analizą społeczno-środowiskową oraz prowadzonymi z wyprzedzeniem konsultacjami z lokalnymi samorządami i społecznościami. Inwestycje muszą być przemyślane, zrównoważone i prowadzone z poszanowaniem zasad ładu przestrzennego. 3.Realne korzyści dla mieszkańców – Strategia powinna przekładać się na konkretne i trwałe korzyści dla mieszkańców powiatu sochaczewskiego, w tym poprawę dostępności transportowej, rozwój usług publicznych, wzrost zatrudnienia i aktywizację lokalnej gospodarki. 4.Kontynuacja programów pomostowych – Zarząd Powiatu Sochaczewskiego wyraża zdecydowane poparcie dla kontynuacji i poszerzania tzw. programów pomostowych (w tym Programu Społeczno-Gospodarczego), które wspierają jednostki samorządu terytorialnego m.in. w zakresie edukacji, ochrony zdrowia, cyfryzacji, bezpieczeństwa, pomocy społecznej, infrastruktury technicznej, ochrony środowiska oraz rozwoju lokalnego. Programy te powinny być stabilne, adekwatnie finansowane i uwzględniające lokalne potrzeby inwestycyjne. 5.Partnerstwo i współodpowiedzialność – Zarząd podkreśla konieczność utrzymania otwartego dialogu pomiędzy CPK a samorządami, opartego na partnerstwie, współdecydowaniu i wzajemnym zaufaniu. Udział samorządów lokalnych w procesie planowania i wdrażania projektów powinien być rzeczywisty i skuteczny, a ich głos – wysłuchany i uwzględniony			pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
302.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Strategia obejmuje duże inwestycje w zintegrowaną infrastrukturę transportu lotniczego, kolejowego i drogowego. Powiat żyrardowski i pozostałe powiaty znajdujące się w obszarze bezpośredniego oddziaływania CPK zarówno skorzystają jak i - podobnie do powiatu Żyrardowskiego- zostaną bezpośrednio obciążone kosztami przedmiotowego przedsięwzięcia zwłaszcza w zakresie kosztów i utrudnień wynikającej z koniecznej przebudowy i modernizacji infrastruktury drogowej oraz linii kolejowych, która jest niezbędnym elementem budowy i funkcjonowania CPK (...).		CZĘŚCIOWO	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Wnioskowane przez Państwa rozwiązania w dużym stopniu są już uwzględnione w treści samej Strategii, jak i w części opisowej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej, który jest załącznikiem do SR CPK. Pozostałe podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
303.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Ulepszenie łączności oraz modernizacja infrastruktury publicznej (w tym dróg, mediów i usług) mogą w dłuższej perspektywie podnieść jakość życia mieszkańców. Wyzwaniem jest jednak włączenie lokalnych społeczności w proces modernizacji w sposób, który pozwoli na maksymalne zachowanie tożsamości społeczno-gospodarczej regionu przy jednoczesnej maksymalizacji szans rozwoju jakie stworzy przedmiotowe przedsięwzięcie.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
304.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Presja na lokalną infrastrukturę i usługi: Dynamiczny rozwój oraz wzrost przepływu ludności mogą i zapewne będą wywierać presję na istniejące systemy publiczne, takie jak opieka zdrowotna, edukacja czy bezpieczeństwo. Jeżeli modernizacja infrastruktury nie nadąży za tempem zmian, mogą i zapewne pojawią się, przynajmniej w krótkim lub średnim okresie, problemy w zapewnieniu wysokiej jakości usług.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
305.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Zaburzenia środowiskowe i społeczne: Rozbudowa infrastruktury transportowej na dużą skalę może i zapewne będzie budzić obawy i opory społeczne związane z hałasem, zanieczyszczeniem powietrza oraz wpływem na lokalne ekosystemy zwłaszcza nadmierne i nie dostatecznie kontrolowane nadużywanie ograniczonych zasobów naturalnych, zwłaszcza wody. Nadmierne zagęszczenie pojazdów, niedostateczny rozwój transportu publicznego, problemy z dostępnością lokali mieszkalnych, szkół, przedszkoli etc. Skutki tego wszystkiego mogą i odczują zarówno rdzenni jak i napływowi mieszkańcy jeśli prewencyjne środki łagodzące te problemy nie zostaną odpowiednio szybko i skutecznie wdrożone.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
306.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Ryzyko nadmiernej urbanizacji: Szybka przemiana obszarów wiejskich lub mniej zurbanizowanych w tereny miejskie może zaburzyć tradycyjny charakter powiatu żyrardowskiego oraz pozostałych powiatów z bezpośredniego otoczenia CPK. Dlatego też krytyczne jest aby właściciel spółki CPK - czyli Państwo- dołożyło wszelkich starań aby jak najwcześniej rozpocząć działania w kierunku budowania i wspierania klimatu współpracy i współdziałania wśród władz i mieszkańców obszarów bezpośredniego otoczenia CPK. Bowiem, bez odpowiedniego planowania może dojść do wypierania społeczności lokalnej, utraty terenów zielonych oraz konfliktów związanych z szeroko rozumianym, zrównoważonym, zagospodarowaniem przestrzennym.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
307.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Wspólne planowanie regionalne: łącząc siły, powiaty mogą skutecznie realizować projekty dotyczące zrównoważonych rozwiązań energetycznych, zarządzania środowiskowego czy usprawniania świadczenia usług publicznych. Wspólna administracja pozwala na lepszą koordynację projektów związanych z transportem, turystyką i rozwojem urbanistycznym. Właściciel projektu CPK – czyli Państwo, powinien dołożyć wszelkich starań aby pomóc władzom powiatów i gmin, na obszarze których powstanie CPK w nawiązaniu bliskich i społecznie i ekonomicznie oraz długofalowych relacji pozwalających na wypracowanie regionalnej strategii społeczno-ekonomicznej współpracy, która jest warunkiem koniecznym dla długotrwałego sukcesu przedmiotowego przedsięwzięcia.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
308.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Przyciąganie i zatrzymywanie talentów: Poprawiona dostępność komunikacyjna oraz perspektywy rozwoju gospodarczego mogą pomóc w przyciąganiu wykwalifikowanych pracowników i ograniczeniu odpływu mieszkańców. Wspólne inicjatywy kulturalne, edukacyjne i ekonomiczne sprzyjają budowaniu jednolitej tożsamości regionu, korzystnej dla wszystkich powiatów.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
309.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Wykorzystanie funduszy unijnych i krajowych: Skonsolidowane działania powiatów zwiększają szanse na pozyskanie funduszy z Unii Europejskiej oraz na inwestycje krajowe. Taka współpraca pozwala na realizację dużych, długoterminowych projektów obejmujących Modernizację infrastruktury, cele środowiskowe oraz wdrażanie nowoczesnych technologii.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
310.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Wyzwania koordynacji międzypowiatowej: Mimo wspólnych interesów, różnice w możliwościach administracyjnych, priorytetach planistycznych czy zasobach naturalnych, finansowych i ludzkich mogą prowadzić do napięć. Brak tradycji współpracy i wspólnej strategii, rozbieżności celów, odmienności struktur politycznych różnice w harmonogramach wdrażania projektów lub w stosowanych standardach mogą i zapewne negatywnie wpłyną lub/i utrudnią realizację jednolitej strategii regionalnej.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
311.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Ryzyka środowiskowe i społeczne: Intensywny rozwój we wszystkich powiatach może zwiększyć obciążenia środowiskowe, szczególnie jeśli standardy ochrony		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			środowiska, czy ochrony zasobów naturalnych - takich jak woda, czyste powietrze, tereny zielone i ekologicznie czynne - nie będą jednolicie wdrażane. Istnieje także ryzyko, że korzyści gospodarcze będą rozdzielane nierównomiernie, co może prowadzić do napięć społecznych lub poczucia niesprawiedliwości lokalnej.			Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
312.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Nierówności w gotowości na zmiany: Nie wszystkie powiaty mogą być równomiernie przygotowane do absorpcji gwałtownych zmian infrastrukturalnych i demograficznych wynikających z rozwoju CPK. Może to skutkować opóźnieniami i nierównomiernym rozwojem, co w konsekwencji osłabi ogólne korzyści z wdrażania wspólnej strategii.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
313.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Biorąc pod uwagę skalę tej transformacji, strategia powinna także obejmować takie zagadnienia jak: 1. Środki zrównoważonego rozwoju: Jak podejście „Net Zero Ready” czyli neutralność klimatyczna oraz: integracja odnawialnych źródeł energii mogą służyć jako wzór dla zrównoważonego rozwoju zarówno na poziomie lokalnym, jak i regionalnym; podobny skutek może odnieść zrównoważony rozwój transportu publicznego; opieki medycznej oraz instytucji kultury i nauki 2. Mechanizmy zarządzania: Konkretnie działania właściciela przedsięwzięcia – czyli Państwa a nie Spółki Celowej (bo to dwa różne byty) jako lidera koordynacji regionalnej wspólnoty między-powiatowej mogłaby i powinna przeciwdziałać różnicom w możliwościach administracyjnych i finansowych poszczególnych jednostek. 3. Zaangażowanie społeczności: Strategie włączania lokalnych wspólnot mieszkańców, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych w proces planowania, tak by korzyści były maksymalizowane, a negatywne skutki minimalizowane.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
314.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Obecna propozycja, według której CPK- jako spółka celowa- oczekuje, aby powiat udostępnił swoje drogi do ruchu ciężkiego oraz przygotował alternatywne trasy na okres co najmniej 5-7 lat bez dodatkowego wynagrodzenia, rodzi istotne wątpliwości etyczne. W perspektywie etycznej kluczowe jest, aby każda umowa między partnerami publicznymi a dużymi projektami		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			infrastrukturalnymi była oparta na zasadach wzajemnej sprawiedliwości oraz transparentności. Jeśli powiat, działając w imieniu lokalnej społeczności, podejmuje się długoterminowych zobowiązań (np. przejęcia i późniejszego utrzymania dróg bez rekompensaty) – przy czym z dróg tych będą korzystać nie tylko mieszkańcy, lecz również a nawet przede wszystkich inni użytkownicy tego transportowo-gospodarczego Hubu – istnieje ryzyko, że koszty te będą obciążać budżet jednostki samorządowej kosztem innych niezbędnych usług publicznych. Taki schemat mógłby i z pewnością zostanie odebrany jako niesprawiedliwy, jeśli korzyści dla społeczności lokalnej nie będą przełożone na realne rekompensaty lub wzrost wpływów podatkowych, który zrekompensowałby ponoszone koszty.			Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
315.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Ekonomiczne aspekty: (...) bez mechanizmów kompensacyjnych udziału CPK jako podstawowego inwestora i późniejszego operatora lotniska w pokrywaniu przyszłych kosztów eksploatacyjnych, spowodowałoby, że samorządy mogłyby znaleźć się w sytuacji, w której inwestycje w infrastrukturę zmuszą je do przesunięcia funduszy przeznaczonych na inne ważne obszary, takie jak edukacja, opieka zdrowotna czy bezpieczeństwo publiczne na cele infrastruktury CPK. W efekcie stosunek kosztów do korzyści stałby się nierównoważny, co potencjalnie uczyniłoby tę opcję nieopłacalną z perspektywy ekonomicznej powiatów.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
316.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Negocjacje i ustalenie ram prawnych: Najważniejszym krokiem jest stworzenie jasnych, prawnie wiążących umów, które definiują: 1. Dokładne zakresy i terminy realizacji poszczególnych elementów projektu; 2. Mechanizmy rozliczeń, w tym formuły podziału kosztów opartych na analizie kosztów cyklu życia (life-cycle costing); 3. Warunki, na jakich poniesione inwestycje przez CPK stają się zobowiązaniem eksploatacyjnym powiatu, oraz ewentualne rekompensaty (np. w postaci dopłat, udziału w przychodach generowanych przez infrastrukturę czy ulg podatkowych).		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
317.	Powiat Żyrardowski	Uwaga ogólna	Modele partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP): Powiaty oraz CPK mogłyby wykorzystać rozwiązania znane z projektów PPP, gdzie ryzyko i koszty są dzielone pomiędzy partnerów. Takie modele często przewidują, że korzyści płynące z inwestycji – zarówno bezpośrednie (poprawa infrastruktury, wzrost ruchu) jak i pośrednie (rozbudowa bazy podatkowej, rozwój lokalnego biznesu) – są odpowiednio rozliczane między stronami. Może to obejmować: 1. Określenie stawek opłat za użytkowanie infrastruktury, 2. Ustalenie mechanizmów korekcyjnych i okresowych		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			przeглядów umowy.			
318.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Wzory i rekomendacje międzynarodowe: Na arenie międzynarodowej funkcjonują liczne rekomendacje dotyczące podziału kosztów w projektach infrastrukturalnych. Na przykład rozwiązania opracowywane przez instytucje regulacyjne (np. modele alokacji kosztów w projektach transgranicznych) pokazują, że transparentność, elastyczność i okresowa rewizja warunków umowy są kluczowe dla zapewnienia sprawiedliwego podziału kosztów. Powiat może: - Powołać niezależny zespół analityczny do oceny kosztów i korzyści, - Zastosować mechanizmy partycypacji interesariuszy, tak aby społeczność lokalna miała wpływ na proces negocjacyjny.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
319.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Współpraca międzypowiatowa: Jeśli podobne obciążenia dotyczą więcej niż jednego powiatu, warto rozważyć wspólne negocjacje oraz stworzenie ram współpracy między jednostkami samorządu terytorialnego. Wspólne działanie może wzmocnić pozycję negocjacyjną wobec CPK, a także umożliwić rozłożenie kosztów na szerszy obszar, co zmniejszy presję na pojedynczy budżet.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
320.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Opłacalność etyczna i ekonomiczna: – Przyjęcie propozycji CPK w obecnej formie (bez rekompensaty) jest problematyczne etycznie, ponieważ naraża powiat(y) na długoterminowe koszty, które mogą obciążyć budżet społeczności lokalnej. Ekonomicznie, opłacalność tego rozwiązania jest wątpliwa, gdyż brak równoważenia inwestycji i przyszłych kosztów utrzymania dróg może negatywnie wpłynąć na możliwość realizacji innych kluczowych usług publicznych.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
321.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Najlepsze praktyki zabezpieczające interes obu stron: – Negocjacje powinny oparte na metodzie „negocjacji metodą wspólnych interesów” czyli opierać się o współpracę CPK ze wspólnotą powiatów i skutkować tworzeniem równoważnych, formalnych umów, które definiują klarowne zasady podziału kosztów i ryzyka, w tym mechanizmy rekompensat przy przejęciu infrastruktury po zakończeniu budowy CPK. Takie podejście pozwoliłoby zapewnić, że zarówno CPK, jak i powiaty będą czerpać korzyści z inwestycji, a ryzyka i		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			koszty zostaną rozłożone w sposób sprawiedliwy i transparentny.			
322.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Pomimo że podane przykłady pochodzą z różnych sektorów i regionów, łączy je kilka kluczowych elementów: Jasne określenie ról i odpowiedzialności: Precyzyjne ustalenie, która strona ponosi koszty budowy, utrzymania i modernizacji infrastruktury.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
323.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Mechanizmy korekty kosztów i rekompensat: Na przykład, podział przychodów z opłat, renegocjacje warunków umowy czy okresowe przeglądy, które pomagają odzwierciedlić rzeczywiste koszty względem wcześniej ustalonych szacunków.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
324.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Zdefiniowane fazy przejściowe: Ustalenie, kiedy i na jakich warunkach odpowiedzialność jest przekazywana z organizacji prywatnej lub sponsora projektu do władz publicznych, przy jednoczesnym zabezpieczeniu budżetów lokalnych.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
325.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Sprawiedliwy podział obciążeń: Budowa CPK to projekt nie tylko przedsięwzięcie na skalę krajową. To budowa znaczącego elementu międzynarodowej infrastruktury Administracyjne nakładanie na samorządy (powiaty) długoterminowej odpowiedzialności za utrzymanie kosztownej infrastruktury – takiej jak wiadukty czy estakady związane z szybkimi połączeniami kolejowymi – bez jakiegokolwiek rekompensaty lub celowych, określonych w budżecie środków państwowych stanowi problem etyczny. Takie rozwiązanie przenosi nieproporcjonalnie duże obciążenie na społeczności lokalne, które mogą nie otrzymać adekwatnych korzyści z inwestycji, co narusza zasadę uczciwego podziału obowiązków i zysków w projektach publicznych.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
326.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Odpowiedzialność i transparentność: Etyczne zasady wymagają, aby ryzyko i korzyści wynikające z projektu były		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			dzielone w sposób przejrzysty oraz adekwatny między stronami. Jeżeli odpowiedzialność za utrzymanie infrastruktury zostanie całkowicie przeniesiona na powiaty, bez wprowadzenia mechanizmów zabezpieczających lub rekompensacyjnych, może to prowadzić do długoterminowych problemów z odpowiedzialnością finansową. Optymalnie, każdy z uczestników projektu powinien ponosić część kosztów proporcjonalnie do osiągniętych korzyści.			zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
327.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Wpływ na budżet lokalny: Jak pokazuje historia innych przedsięwzięć np. CMK, przeniesienie długoterminowych, nieskompensowanych kosztów utrzymania dróg i obiektów inżynierskich (np. wiadukty kolejowe czy mosty) na powiaty może znacząco obciążyć ich budżety. Powiaty, które muszą równocześnie finansować kluczowe usługi publiczne – takie jak edukacja, opieka zdrowotna, piecza zastępcza, opieka senioralna, bieżące utrzymanie dróg, bezpieczeństwo publiczne czy lokalny transport – mogą zostać zmuszone do przekierowania funduszy z innych obszarów, co negatywnie wpłynie na jakość i dostępność tych usług.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
328.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Stabilność i przewidywalność finansowania: Dla wszystkich projektów infrastrukturalnych, a zwłaszcza dla projektów o skali CPK, kluczowe jest zapewnienie stabilnych i przewidywalnych źródeł finansowania. W dobrze wypracowanych umowach koszty utrzymania są albo dzielone między partnerów, albo pokrywane dzięki przychodom generowanym przez projekt (np. z opłat drogowych), albo uzupełniane z państwowych funduszy. W przypadku braku takich mechanizmów budżety powiatów będą narażone na nieprzewidywalne i rosnące obciążenia, co może zagrozić zarówno stabilności finansowej samych powiatów, jak i trwałości inwestycji.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
329.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Umowy o sprawiedliwy podział kosztów: Najlepsze praktyki wymagają zawierania umów, które precyzyjnie określają: Warunki rekompensat: Powiaty powinny otrzymać wsparcie finansowe (lub udział w przychodach) w momencie przejęcia odpowiedzialności za utrzymanie infrastruktury.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
330.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Umowy o sprawiedliwy podział kosztów: Najlepsze praktyki wymagają zawierania umów, które precyzyjnie określają: Regularne rewizje i aktualizacje: Klauzule umożliwiające korekty finansowe w zależności od rzeczywistych kosztów utrzymania, zużycia infrastruktury czy zmian warunków operacyjnych.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
						Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
331.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Umowy o sprawiedliwy podział kosztów: Najlepsze praktyki wymagają zawierania umów, które precyzyjnie określają: Mechanizmy łagodzenia ryzyka: Umowy mogą zawierać zapisy przewidujące wsparcie finansowe lub dodatkowe źródła finansowania w przypadku przekroczenia pierwotnych kosztorysów.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
332.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	(...) przyjęcie bardziej zrównoważonego modelu podziału kosztów. Można by zastosować elementy znanych modeli partnerstwa publiczno-prywatnego, włączyć mechanizmy rekompensacyjne, okresowe rewizje umów oraz systemy udziału w przychodach. Takie podejście pozwoliłoby na sprawiedliwy podział obciążeń finansowych między CPK a powiatami oraz zabezpieczenie budżetów lokalnych przed nadmiernymi kosztami utrzymania infrastruktury.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
333.	Powiat Żyrardowski	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej 9. System realizacji	Pozwolenia i strefy gospodarcze CPK planuje zastrzec sobie prawo do decydowania, jakie rodzaje działalności przemysłowej będą preferowane w obszarach specjalnych (AOS) sąsiadujących bezpośrednio z lotniskiem. Oznacza to, że CPK będzie miało władzę zagospodarowania przestrzennego nad tym obszarem, a także możliwość czerpania dochodów związanych z preferencyjnym ustalaniem przeznaczenia terenów, co wpływać będzie na powiaty otaczające port. Taka sytuacja niesie ze sobą szereg wyzwań zarówno pod względem etycznym, jak i ekonomicznym.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
334.	Powiat Żyrardowski	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej 9. System realizacji	Nierównowaga sił decyzyjnych: Przyznanie CPK wyłącznych uprawnień do decydowania o przeznaczeniu terenów w obszarach specjalnych może prowadzić do sytuacji, w której lokalne samorządy stracą kontrolę nad kluczowymi decyzjami dotyczącymi rozwoju przestrzennego. Takie rozwiązanie może ograniczyć możliwość reagowania na lokalne potrzeby, a preferencyjne ustalanie działalności przemysłowej wyłącznie z myślą o korzyściach CPK może wpłynąć negatywnie na rozwój gospodarczego potencjału powiatów.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
335.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Przechwytywanie dochodów a lokalne korzyści: Jeśli dochody generowane przez rozwój AOS będą głównie kierowane do CPK, istnieje ryzyko, że powiaty, które		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			ponoszą koszty pośrednie – na przykład związane z modernizacją lokalnej infrastruktury czy obsługą nowych obciążeń komunikacyjnych – nie otrzymają proporcjonalnych rekompensat. Może to prowadzić do sytuacji, w której korzyści finansowe nie równoważą obciążeń, jakie będą musiały ponieść w długoterminowej perspektywie.			Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
336.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Długoterminowe zobowiązania finansowe: Preferencje w ustalaniu przeznaczenia terenów mogą przyczynić się do powstawania infrastruktury i działalności, które wiążą się z dodatkowymi zobowiązaniami (na przykład koniecznością modernizacji dróg, budową systemów zabezpieczeń, czy pokrywaniem kosztów związanych z ewentualnymi negatywnymi zewnętrżnościami środowiskowymi). Jeśli koszty te zostaną przerzucone na powiaty bez odpowiednich mechanizmów rekompensacyjnych, długoterminowy wpływ na budżety lokalne może okazać się znaczący.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
337.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Utworzenie wspólnych komisji ds. zagospodarowania przestrzennego: Współpraca i reprezentacja: Powinna zostać powołana komisja, w której uczestniczyć będą przedstawiciele CPK, powiatów, lokalnych władz oraz społeczności. Taki organ umożliwi wspólne podejmowanie decyzji dotyczących ustawień preferencyjnych dla rozwoju określonych typów działalności.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
338.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Utworzenie wspólnych komisji ds. zagospodarowania przestrzennego: Przejrzystość decyzyjna: Regularne spotkania i konsultacje pozwolą na monitorowanie wyników i bieżące modyfikowanie kryteriów, tak aby odpowiadały one potrzebom zarówno CPK, jak i lokalnych inwestorów oraz społeczności.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
339.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Ustalenie jasnych ram prawnych i finansowych: Umowy dotyczące podziału dochodów: W umowach powinny znaleźć się zapisy dotyczące wspólnego podziału dochodów, które zostaną wygenerowane przez preferencyjne strefy. Może to obejmować zarówno jednorazowe dopłaty, jak i stały udział w przychodach.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
						Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
340.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Ustalenie jasnych ram prawnych i finansowych: Precyzyjne określenie uprawnień: Konieczne jest jednoznaczne określenie zakresu decyzyjności CPK w zakresie zagospodarowania przestrzennego, a także ustalenie mechanizmów, które pozwolą na rewizję decyzji przy zmianie warunków rynkowych lub lokalnych potrzeb.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
341.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Ustalenie jasnych ram prawnych i finansowych: Mechanizmy korekty kosztów: Warto zawrzeć klauzule umożliwiające okresowe przeglądy umowy oraz mechanizmy dostosowujące koszty i przychody do aktualnych realiów operacyjnych.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
342.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Transparentność i partycypacja społeczna: Konsultacje publiczne: Decyzje dotyczące zagospodarowania obszaru powinny być poprzedzone szeroko zakrojonymi konsultacjami z mieszkańcami, lokalnymi przedsiębiorcami oraz organizacjami społecznymi. Pozwoli to na lepsze uwzględnienie potrzeb społecznych oraz zapewni większą akceptację decyzji.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
343.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Transparentność i partycypacja społeczna: Publikacja kryteriów: Kryteria wyboru preferowanych rodzajów działalności powinny być publicznie udostępnione, aby zapobiec podejrzeniom o stronniczość oraz umożliwić obywatelom zrozumienie, dlaczego dane decyzje są podejmowane.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
344.	Powiat Żyrardowski	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Integracja z lokalnymi i regionalnymi planami rozwojowymi: Komplementarność z innymi inwestycjami: Plan zagospodarowania przestrzennego powinien być zgodny z dokumentami strategicznymi powiatów oraz regionu. Dzięki temu rozwój OIZ przyczyni się do podniesienia		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			jakości życia mieszkańców, a nie jedynie do zwiększenia dochodów CPK.			i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
345.	Powiat Żyrardowski	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Integracja z lokalnymi i regionalnymi planami rozwojowymi: Zrównoważony rozwój: Promowanie branż i działalności, które wspierają długoterminowy rozwój gospodarczy oraz są przyjazne środowisku i społecznie odpowiedzialne, pomoże w minimalizacji negatywnych efektów ubocznych.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
346.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Niezależny audyt i nadzór: Zewnętrzna kontrola: Powołanie niezależnego audytora lub komisji kontrolnej, która będzie monitorować wdrażanie strategii oraz podział dochodów, pomoże w zapewnieniu, że umowy są realizowane w sposób sprawiedliwy i transparentny.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
347.	Powiat Żyrardowski	9. System realizacji	Niezależny audyt i nadzór: Regularne raportowanie: Okresowe raporty z wyników oraz wpływów z obszarów OIZ powinny być udostępniane publicznie, umożliwiając zainteresowanym stronom weryfikację efektów rozwiązań.		CZĘŚCIOWO	Opinia zgodna z głównymi założeniami kierunków działań podejmowanych w celu zaplanowania zrównoważonego rozwoju obszaru otoczenia CPK. Podnoszone kwestie mogą być przedmiotem dokumentu wdrażającego SR CPK, który zostanie opracowany po przyjęciu SR CPK przez Radę Ministrów i porozumienia terytorialnego zawartego pomiędzy Rządem reprezentowanym przez Pełnomocnika Rządu ds. CPK a jednostkami samorządu terytorialnego, wyłączając te, które pozostają poza właściwością Pełnomocnika Rządu ds. CPK i Spółki CPK.
348.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Uwaga ogólna	Sugeruje się, aby uzupełnić dokument o osobny podrozdział dotyczący wpływu i powiązań funkcjonalnych inwestycji CPK z innymi województwami, które są częścią planowanej sieci połączeń kolejowych, a które mogą wpływać na rozwój obszaru otoczenia planowanej inwestycji.	Inwestycja CPK nie ma charakteru wyłącznie regionalnego, a jej potencjalne oddziaływanie obejmuje cały kraj. Pominięcie analizy wpływu na dalsze województwa, ogranicza pełne zrozumienie skali projektu. Planowana inwestycja pn. Szprycha nr 6 zakładająca połączenie województwa podkarpackiego, w tym Rzeszowa z CPK, mogła być przedstawiona jako przykład korzyści dla wschodniej Polski, umożliwiając lepszy dostęp do rynków krajowych i międzynarodowych.	NIE	Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK jest dokumentem mającym na celu zaplanowanie zrównoważonego rozwoju obszaru otaczającego CPK. Nie mówi ona o samej inwestycji CPK, ani jej skutkach dla innych regionów i województw, których związek z obszarem otoczenia CPK jest w perspektywie obowiązywania dokumentu niewielki bądź nikły.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
349.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	1.Centralny Port Komunikacyjny (Str. 10)	(...) stworzenie połączeń kolejowych Warszawy z większością miast wojewódzkich z czasem dojazdu ok. 100 minut (...) Sugeruje się, aby doprecyzować które miasta wojewódzkie planowane są do objęcia tym założeniem inwestycyjnym.	Sformułowanie większości miast jest nieprecyzyjne i pomija konkretne odniesienia.	NIE	Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK jest dokumentem mającym na celu zaplanowanie zrównoważonego rozwoju obszaru otaczającego CPK. Nie mówi ona o samej inwestycji CPK i jej skutkach dla innych miast i regionów, poza najbardziej ogólnymi stwierdzeniami dotyczącymi inwestycji CPK.
350.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	1.Centralny Port Komunikacyjny (Str. 10)	(...) obejmie on wszystkie obszary Polski, zapewni jednocześnie rozwój i trwałą integrację aglomeracji warszawskiej i łódzkiej” Sugeruje się, aby wskazać inne województwa, które skorzystają na integracji z CPK jako potencjalnych beneficjentów infrastruktury obszaru otoczenia CPK.	Zawarty zapis, sugeruje ograniczanie oddziaływanie CPK wraz z obszarem otoczenia wyłącznie do miast centralnej Polski. Jednym z celów realizacji CPK jest poprawa dostępności komunikacyjnej również dla peryferyjnych regionów kraju.	NIE	Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK jest dokumentem mającym na celu zaplanowanie zrównoważonego rozwoju obszaru otaczającego CPK. Nie mówi ona o samej inwestycji CPK ani jej skutkach dla innych regionów i województw, których związek z obszarem otoczenia CPK jest w perspektywie obowiązywania dokumentu niewielki bądź nikły.
351.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	1.Centralny Port Komunikacyjny (Str. 11)	(...) Koordynacja węzłowej części systemu krajowego oraz międzynarodowego transportu pasażerskiego zapewni poprawę ogólnokrajowej, a także międzynarodowej dostępności transportowej (...) Sugeruje się, rozważenie rozszerzenia zasięgu planistyczno-koordynacyjnego o regiony funkcjonalnie powiązane, w szczególności województwo podkarpackie, którego dostępność transportowa i potencjał logistyczny (w tym: przejścia graniczne z Ukrainą, terminale przeładunkowe, strefy przemysłowe) mogą istotnie wspierać międzynarodowe znaczenie CPK.	Województwo podkarpackie, dysponujące rozwiniętą infrastrukturą logistyczną oraz przejściami granicznymi z Ukrainą, ma istotne znaczenie dla międzynarodowej dostępności transportowej Polski.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
352.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK (str. 13)	(...) połączą większą część kraju, zapewniając bardzo dobrą dostępność czasową obszaru otoczenia CPK” Sugeruje się, aby doprecyzować które obszary kraju zostaną włączone do systemu transportowego poprzez sieć kolejową CPK, wraz ze wskazaniem planowanych połączeń.	Zawarte sformułowanie jest nieprecyzyjne i nie pokazuje realnego zasięgu inwestycji. Uwzględnienie nazw województw, do których prowadzić będą nowe linie kolejowe pozwala lepiej określić potencjalne korzyści w skali kraju.	NIE	Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK jest dokumentem mającym na celu zaplanowanie zrównoważonego rozwoju obszaru otaczającego CPK. Nie mówi ona o samej inwestycji CPK i jej skutkach dla innych miast i regionów, poza najbardziej ogólnymi stwierdzeniami dotyczącymi inwestycji CPK.
353.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK (str. 16)	(...) na potrzebę procesu delimitacji obszaru otoczenia CPK przeprowadzono analizę wielokryterialną dotyczącą 61 istniejących oraz planowanych powiązań funkcjonalnych z o b=obszarem CPK (...) Sugeruje się, aby poszerzyć zakres przeprowadzonej analizy o województwa, które funkcjonalnie powiązanie są z CPK poprzez planowane inwestycje na liniach kolejowych.	Województwa powiązane z CPK (np. przez planowane linie kolejowe, w tym województw podkarpackie) nie zostały objęte analizą. Należy to zaznaczyć i wskazać możliwości uwzględnienia ich wpływu na prowadzone inwestycje w ramach rozwoju obszaru otoczenia.	NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Zgodnie z ustawą o CPK, obszar otoczenia CPK powinien mieć charakter ciągły i nieprzerwany, a powyżej granicy 100 km nie było możliwe spełnienie tej przesłanki.
354.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	3.Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne (str. 24)	(...) 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 umożliwiają przejazd między warszawą a większością największych polskich miast w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz”. Sugeruje się, o doprecyzowanie oraz wskazanie	Doprecyzowanie oraz rozwinięcie zapisów zawartych w KSRR 2030, jest istotne z punktu widzenia planowania rozwoju obszaru otoczenia planowanych inwestycji. Wskazanie województw, dla których planowane są inwestycje w ramach założeń połączeń	NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu. Nie jest rolą SR CPK rozwijanie zapisów innych dokumentów strategicznych państwa, w tym wypadku KSSR 2030.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			możliwości związane z powstającą inwestycją w kontekście wzajemnego oddziaływania poprzez rozwój gospodarczy i społeczny.	większości polskich miast w czasie nie dłuższym niż 2,5 godz.		
355.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	3.Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne (str. 24) (str. 25)	(...) w ramach Programu CPK jest wskazane 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 transportowy, w skali międzynarodowej (...). Sugeruje się, aby rozważyć rozszerzenie tego fragmentu o o informację, że linie kolejowe w ramach szprych CPK obejmują również województwa spoza makroregionu centralnego, co wspiera rozwój sieci TEN-T i integrację Polski Wschodniej z europejskimi rynkami.	Podkreślenie udziału województw w realizacji założeń CPK buduje spójność strategiczną z siecią TEN-T. Jest to istotne dla zrównoważonego rozwoju terytorialnego kraju.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
356.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	4.Podsumowanie diagnozy (str. 37)	Transport zbiorowy i mobilność. Sugeruje się, doprecyzowanie zapisów SWOT, tak aby nie tworzyły wewnętrznej sprzeczności między deklarowaną siłą w postaci rozwiniętej sieci kolejowej a jednoczesnym wskazaniem braku powiązań z obszarami urbanizacji.	Jeśli się kolejowa rzeczywiście stanowi mocną stroną, powinna zapewniać dostępność do obszarów zurbanizowanych – tam, gdzie koncentrują się mieszkańcy, szkoły, miejsca pracy i usługi. W obecnej formie zapisy SWOT są niespójne i mogą prowadzić do błędnych wniosków strategicznych.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
357.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	5.Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne (str. 52)	(...) jest zapewnienie systemu gwarantującego dostosowanie oferty edukacyjnej do potrzeb zmieniającego się rynku pracy. Sugeruje się, wskazanie potencjalnych partnerstw z regionami dysponującymi zapleczem edukacyjnym w dziedzinach związanych z lotnictwem, transportem, logistyką i informatyką.	Realizacja CPK wygeneruje popyt na wysoko wykwalifikowaną kadrę techniczną i inżynierską. W Polsce istnieją ośrodki – m.in. w województwie podkarpackim – które już dziś kształcą potencjalną kadrę w tych dziedzinach (np. lotnictwo, mechatronika, logistyka).	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
358.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	6. Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych (str. 61)	(...) Przedsięwzięcia priorytetowe wraz z inicjatywami strategicznymi stanowią praktyczną realizację kierunków działań celów SR CPK (...) Sugeruje się, uzupełnienie katalogu inwestycji priorytetowych o zapisy wskazujące na potrzebę dalszej analizy rozwojowej dla relacji multimodalnych w kierunku południowo-wschodnim kraju.	Wśród przedsięwzięć o charakterze komplementarnym brakuje odniesień do potencjalnych powiązań komunikacyjnych w południowo-wschodnią Polskę. Pominięcie m.in. planowanego połączenia kolejowego w ramach szprychy nr 6 (włączająca województwo podkarpackie w tym Rzeszów) może osłabić spójność terytorialną w ujęciu ogólnokrajowym i pomija istotny kierunek funkcjonalny inwestycji.	NIE	Strategia rozwoju obszaru otoczenia CPK wskazuje przedsięwzięcia priorytetowe i inicjatywy strategiczne znajdujące się na terenie obszaru otoczenia CPK. Opinia wykracza poza zakres konsultowanego dokumentu.
359.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	9. System realizacji (str. 70)	(...) Komitet Monitorujący, czyli kolegialne ciało, w skład którego wejdą przedstawiciele wszystkich podmiotów sygnatariuszy porozumienia terytorialnego (strona rządowa oraz jednostki samorządu terytorialnego). Sugeruje się, zapewnienie udziału przedstawicieli regionów objętych funkcjonalnym oddziaływaniem CPK.	Zapis dotyczący składu Komitetu Monitorującego sugeruje udział wyłącznie JST będących sygnatariuszami porozumienia terytorialnego tj. z obszaru bezpośredniego otoczenia CPK, z wykluczeniem regionów mogących ponosić skutki realizacji inwestycji.	NIE	Sygnatariuszami porozumienia terytorialnego mogą być również podmioty, które są ściśle związane realizowanymi inicjatywami i inwestycjami z obszarem otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
360.	Urząd marszałkowski Województwa Podkarpackiego (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	1. Centralny Port Komunikacyjny (str. 10/11)	(...) CPK 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. Sugeruje się wymienić (co najmniej) najważniejsze elementy przebudowy krajowego systemu kolejowego (tzw. Szprychy, które są realizowane wg. Programu Wieloletniego 2024-32 oraz są na etapie co najmniej tworzenia dokumentacji projektowej).	Fragment Szprychy nr 6 (odcinek Łętownia-Rzeszów) jest jedną z dwóch tras (nie licząc priorytetowego Y, gdzie zakończono prace projektowe), która znajduje się na etapie kompletowania dokumentacji projektowej. Świadczy to o rzeczywistym postępie prac przy inwestycji zaproponowanej w Pierwszym Programie Wieloletnim CPK na lata 2020-2023. W nowej, „urealnionej” przez obecną Radę Ministrów wersji projektu, szprycha nr 6 ma się kończyć w Warszawie (a nie w Baranowie, jak pierwotnie zakładano), a finalny czas jazdy pomiędzy Warszawą a Rzeszowem wyniesie około 3 godzin. Skrócenie czasu przejazdu poprawi zewnętrzną dostępność komunikacyjną województwa podkarpackiego. Dotychczas, jedną z bolączek tego regionu był długi czas podróży pomiędzy stolicą kraju a m.in. Rzeszowem.	NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu.
361.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Uwaga ogólna	W ramach konsultacji powinna zostać udostępniona prognoza oddziaływania na środowisko do Strategii.	Strategia przewiduje znaczną intensyfikację procesu urbanizacji na obszarze otoczenia CPK. Jednocześnie jest to teren cenny pod względem walorów przyrodniczych (w tym bardzo dobrych warunków glebowych). W ramach konsultacji nie udostępniono jednak prognozy oddziaływania na środowisko i nie ma możliwości zapoznania się z oceną wpływu działań planowanych w ramach Strategii na warunki przyrodnicze. Brak tych informacji utrudnia kompleksową ocenę konsultowanego projektu.	NIE	Projekt Prognozy oddziaływania na środowisko Strategii rozwoju obszaru otoczenia CPK został opublikowany w pierwszym tygodniu czerwca.
362.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Uwaga ogólna	W ramach konsultacji powinny zostać udostępnione wyniki ewaluacji trafności, przewidywanej skuteczności i efektywności realizacji Strategii.	W ramach konsultacji nie udostępniono wyników ewaluacji trafności, przewidywanej skuteczności i efektywności realizacji Strategii. Brak tych informacji utrudnia kompleksową ocenę konsultowanego projektu.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
363.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wprowadzenie, s. 4	Należy zmienić następujące fragmenty dokumentu: „SR CPK jest wypracowywana wspólnie i w porozumieniu z samorządami Obszaru otoczenia CPK [...]” na: „SR CPK jest wypracowywana wspólnie i w porozumieniu z samorządami lokalnymi Obszaru otoczenia CPK [...]”	Przedstawiciele Samorządu Województwa Mazowieckiego nie uczestniczyli w spotkaniach, warsztatach i dyskusjach nad kształtem dokumentu. Nie jest więc prawdą, że dokument został wypracowany w	NIE	Wskazane zapisy są realizacją zapisów ustawy o CPK. Samorząd województwa mazowieckiego był wielokrotnie zapraszany do udziału w tworzeniu Strategii. Udział w spotkaniach i warsztatach organizowanych przez Spółkę CPK nie był obowiązkowy, jednakże dyrektor Mazowieckiego Biura

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Biura Związku Województw RP)		„Punktem wyjścia dla opracowania SR CPK są skonsultowane z samorządami Założenia do Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK [...]” na: „Punktem wyjścia dla opracowania SR CPK są skonsultowane z samorządami lokalnymi Założenia do Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia CPK [...]” „[...] „Diagnoza społeczno-gospodarcza Obszaru otoczenia CPK”, która została opracowana na podstawie danych statystycznych zbieranych na poziomie krajowym oraz danych statystycznych i dokumentów przekazanych przez samorządy współpracujące przy opracowaniu niniejszego dokumentu.[...]” na: „[...]„Diagnoza społeczno-gospodarcza Obszaru otoczenia CPK”, która została opracowana na podstawie danych statystycznych zbieranych na poziomie krajowym oraz danych statystycznych i dokumentów przekazanych przez samorządy lokalne współpracujące przy opracowaniu niniejszego dokumentu.[...]”	porozumieniu z samorządami wszystkich szczebli. W rzeczywistości został wypracowany jedynie w porozumieniu z samorządami lokalnymi z obszaru otoczenia CPK.		Planowania Regionalnego i pracownicy Biura brali wielokrotnie w latach 2021-2025 udział w spotkaniach roboczych z pracownikami Spółki CPK przygotowującymi projekt dokumentu.
364.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wprowadzenie, s. 4, Wymiar terytorialny SR CPK, s. 13, Zarządzanie regionami lotniskowymi - doświadczenia międzynarodowe, s. 28-30	Traktowanie obszaru objętego Strategią jako odrębnego regionu („Region Centralnego Portu Komunikacyjnego”, „nowy region funkcjonalny”, „samoistny region”) należy uznać za niewłaściwe. Nieadekwatne do polskich uwarunkowań prowadzenia polityki rozwoju jest stosowanie sformułowania „rozwój regionalny” w odniesieniu do rozwoju obszaru otoczenia CPK. Według informacji zawartej na s. 5, obszar CPK ma być obszarem funkcjonalnym, zgodnie z art. 5 pkt 6a ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju. Treść całego dokumentu (w tym także Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej) wymaga rewizji pod tym kątem, w celu uniknięcia błędnych odniesień i interpretacji.	Strategia odwołuje się do międzynarodowych przykładów zarządzania regionami lotniskowymi (str. 28). Należy jednak mieć na uwadze, że w polskim systemie prowadzenia polityki rozwoju pojęcie region utożsamiane jest z województwem. Samorząd regionalny (samorząd województwa), odpowiada za wykonywanie zadań związanych z rozwojem regionalnym, natomiast mieszkańcy województwa tworzą „regionalną wspólnotę samorządową” (ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa). W tym kontekście wątpliwości interpretacyjne mogą budzić sformułowania takie jak m. in.: „utworzenie zintegrowanej regionalnej oferty terenów inwestycyjnych” (str. 51), „stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego” (str. 59).	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Słowo „region” ma wiele znaczeń i ograniczenie go jedynie do synonimy słowa województwa nie jest możliwe w związku z ugruntowanym wielorakim stosowaniem tego słowa.
365.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wprowadzenie, s. 4, Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne, s. 46-47	Sugeruje się szersze omówienie w ramach Strategii kwestii wzmacniania powiązań w ramach aglomeracji warszawsko-łódzkiej, zgodnie ze stwierdzeniem: „Koncepcja CPK (przyjęta uchwałą nr 173/2017 Rady Ministrów z dnia 7 listopada 2017 r.) zakłada, że Centralny Port Komunikacyjny, zwany dalej „CPK”, stanie się integratorem aglomeracji warszawsko-łódzkiej [...]”	Zapisy Strategii nie odzwierciedlają ustaleń Koncepcji CPK. Strategia nie odnosi się w wystarczająco szeroki sposób do kwestii wzmacniania powiązań aglomeracji warszawsko-łódzkiej. Nie została ona ujęta na poziomie celów i kierunków działań wskazanych w Strategii, jak również nie	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. SR CPK wypełnia przesłanki ustawowe dotyczące zaplanowania rozwoju obszaru otaczającego CPK. Nie jest zadaniem tego dokumentu zajmowanie się kwestią integracji aglomeracji Łodzi i Warszawy. Kwestiami wzajemnych powiązań pomiędzy aglomeracjami Łodzi i Warszawy, a także ich powiązań z obszarem otoczenia CPK zajmować się szerzej będzie

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				ma ona odzwierciedlenia w delimitacji obszaru otoczenia CPK, który nie obejmuje gmin z obszaru woj. łódzkiego. W Strategii wzięto pod uwagę jedynie duże miasta – Łódź i Warszawę (s. 46), pomijając jednocześnie gminy z woj. łódzkiego, sąsiadujące z obszarem otoczenia CPK, na obszarze których również nastąpi szereg zmian w następstwie funkcjonowania CPK i strefy wokół lotniska. Powyższe podejście rodzi ryzyko, że CPK będzie czynnikiem, który będzie wzmacniał gospodarczo przede wszystkim Warszawę i jej obszar metropolitalny, zgodnie zresztą z przedstawioną w Strategii wizją („CPK wzmocni również metropolitalne funkcje Warszawy i jej obszaru funkcjonalnego” – str. 47). Jest to podejście sprzeczne z celami polityki rozwoju kraju, która jako priorytet wskazuje utrzymanie i wzmacnianie policentrycznej sieci osadniczej Polski.		Średniookresowa Strategia Rozwoju Kraju, obejmując ww. jednostki jednym OSI “Otoczenie CPK”. W ramach wskazanego wyżej OSI zostaną wypracowane podnoszone przez Państwa kwestie, zapewniając współpracę pomiędzy urzędami marszałkowskimi zainteresowanych województw, władzami samorządowymi i zrzeszeniami samorządów obydwu aglomeracji oraz przedstawicielami samorządów leżących w obszarze otoczenia CPK wraz ze Spółką CPK.
366.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wprowadzenie, s. 5	Jak wskazano we Wprowadzeniu, Strategia jest spójna ze średniookresową strategią rozwoju oraz krajową strategią rozwoju regionalnego. W dokumencie nie odniesiono się natomiast do faktu, że oba dokumenty są obecnie aktualizowane. W celu stworzenia spójnych ram rozwoju niezbędne jest zintegrowanie toczących się równolegle procesów nad przygotowaniem dokumentów.	W Ministerstwie Funduszy i Polityki Regionalnej prowadzone są obecnie prace nad aktualizacją dwóch głównych dokumentów kształtujących politykę rozwoju na poziomie krajowym w perspektywie 2035 r.: średniookresowej strategii rozwoju kraju – ŚSRK i krajowej strategii rozwoju regionalnego – KSRR. Prezentowane dotychczas założenia projektu ŚSRK uwzględniają m. in. obszar strategicznej interwencji związany z Centralnym Portem Komunikacyjnym, wyznaczony w innych granicach, niż wynika to z art. 120zf ust. 2 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym i rozporządzenia Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej z dnia 12 maja 2023 r. w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego.	NIE	Zgodnie z Ustawą o CPK SR CPK jest spójna ze Średniookresową Strategią Rozwoju Kraju. Spółka CPK pozostaje w stałym kontakcie z MFiPR ws. harmonizacji treści obydwu dokumentów. Na dzień przedstawienia dokumentu SR CPK jest zgodna z obecnie obowiązującymi dokumentami.
367.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wprowadzenie, s. 5	Strategia obejmuje okres wykraczający poza okres obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju, a w związku z tym w Strategii powinno wydzielić się okres odpowiadający okresowi obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju.	W Strategii nie wskazano okresu odpowiadającego okresowi obowiązywania średniookresowej strategii rozwoju kraju (art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Okres obowiązywania SR CPK wynika z harmonogramu inwestycji CPK. SR CPK jest zgodna z obowiązującym dokumentem średniookresowej strategii rozwoju kraju.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	pośrednictwem Biura Związku Województw RP)			zasadach prowadzenia polityki rozwoju).		
368.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wprowadzenie, s. 5	Fragment dotyczący skutków przyjęcia Strategii wymaga uzupełnienia, gdyż nie obejmuje pełnego katalogu dokumentów, które będą wymagać aktualizacji.	Zgodnie z art. 120zł ust. 1 pkt 1 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym, obowiązek aktualizacji dotyczy również planu zagospodarowania przestrzennego województwa i planu ogólnego gminy. Należy przy tym zwrócić uwagę na fakt, że procedowanie Strategii zbiega się w czasie z wdrażaniem reformy systemu planowania przestrzennego (tj. obowiązku sporządzenia przez gminy planów ogólnych), co może skutkować problemami w skoordynowaniu procedur przygotowania bądź aktualizacji poszczególnych dokumentów.	TAK	Opinia uwzględniona.
369.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Słownik pojęć i skrótów, s. 7	W definicji Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego (MOF) autorzy Strategii odwołują się do koncepcji Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, która została uchylona w związku z wejściem w życie w 2020 r. nowelizacji ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju.	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030, do której odwołują się autorzy Strategii, została uchylona na mocy przyjętej w 2020 r. nowelizacji ustawy z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju, która wprowadziła obowiązującą definicję obszaru funkcjonalnego.	TAK	Opinia uwzględniona.
370.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Słownik pojęć i skrótów, s. 8	Proponuje się uzgodnienie definicji zawartej w Strategii z definicją zawartą w ustawie o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.	Definicja programu wieloletniego wskazana w Strategii różni się od definicji zawartej w art. 2 pkt 7 ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym	TAK	Opinia uwzględniona.
371.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, s. 13-14, 42-45	Wymiar terytorialny Strategii ograniczony został do obszaru wskazanego w rozporządzeniu, co nie pozwala na kompleksową ocenę wpływu inwestycji na otoczenie CPK oraz zaprogramowanie stosownych interwencji. Problem w szczególności widoczny jest w przedstawionych w Strategii wnioskach z prognozy demograficznej i rynku pracy.	Delimitacja obszaru otoczenia CPK jest zgodna z rozporządzeniem w sprawie obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego. Oznacza to, że Strategia obejmuje jedynie 18 gmin w województwie mazowieckim, pomijając wpływ inwestycji na gminy w woj. łódzkim. W tym kontekście trudno mówić o zrównoważonym terytorialnie rozwoju, skoro polityka nie jest kształtowana w odniesieniu do całego obszaru funkcjonalnego potencjalnie związanego z CPK. Jak wynika z przedstawionych danych, na obszarze otoczenia CPK do 2040 r.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				przewiduje się wzrost liczby ludności o ok. 27-30 tys. osób. W dokumencie nie podjęto próby analizy, skąd będą pochodzić osoby osiedlające się na tych terenach, a tym samym nie badano czy może to pogłębić problemy miast i powiatów dotkniętych depopulacją (np. Sochaczew czy Skierniewice). Jak wynika z dokumentu, na obszarze otoczenia CPK do 2040 r. przewiduje się także wzrost liczby pracujących o ok. 52 tys. osób (w tym o ok. 40-45 tys. osób na terenie Airport City). Przyjęto, że część osób zatrudnionych będzie dojeżdżać do pracy spoza obszaru otoczenia CPK, w tym m. in. z miast: Grodzisk Mazowiecki i Żyrardów. Pod tym kątem ukształtowano rozwiązania w zakresie powiązań transportowych. Trudno ocenić prawidłowość tych rozwiązań wobec braku analiz dotyczących gmin z woj. łódzkiego, w których sytuacja na rynku pracy jest znacznie gorsza niż w wyżej wymienionych dynamicznie rozwijających się ośrodkach w otoczeniu Warszawy.		
372.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Wymiar terytorialny SR CPK, s. 14	Fragment „Na obszarze otoczenia CPK znajdują się liczne obszary wiejskie, jak również istotne lokalnie ośrodki miejskie, w tym na <u>szczeblu powiatowym</u> , tj.: Sochaczew, Żyrardów, Grodzisk Mazowiecki, Ożarów Mazowiecki, czy Pruszków” może wprowadzać w błąd co statusu wskazanych miast.	Wskazany fragment może wprowadzać w błąd co do statusu wskazanych w nim miast i błędnie sugerować, że są to miasta na prawach powiatu.	TAK	Opinia uwzględniona.
373.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Delimitacja Obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK, s. 15	Proponuje się rozszerzenie obszaru objętego interwencją o gminy metropolii warszawskiej – NUTS 2 Warszawski stołeczny, NUTS 3 Płocki, NUTS 3 radomski oraz NUTS 3 Żyrardowski.	Wskazany obszar zostanie najbardziej dotknięty przemianami społeczno-gospodarczymi i przestrzennymi związanymi z budową CPK i jego obsługą infrastrukturalną, a także zmianami funkcjonalnymi wynikającymi ze zmianyciążenia transportowego i gospodarczego. Wymaga to dobrej koordynacji licznych zadań na wielu płaszczyznach rozwoju, tak aby lotnisko funkcjonowało sprawnie, co w znacznej mierze obciąży samorządy lokalne i samorząd regionalny na Mazowszu. Ponadto ewentualne decyzje dotyczące rozwoju lotnictwa, w tym Lotniska Chopina w Warszawie oraz Portu	NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Dodatkowo do obszaru otoczenia CPK dokooptowano gminy wykazujące duże związki funkcjonalne z CPK i Warszawą (tzw. korytarz rozwojowy w kierunku Warszawy). Gminy tzw. korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy wykazują bardzo silne powiązania funkcjonalne nie tylko z CPK, ale też z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK, więc niecelowym byłoby ich wyłączenie

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				Lotniczego Warszawa-Modlin mogą mieć kluczowe znaczenie dla całej metropolii warszawskiej.		z obszaru otoczenia CPK. Pozostałe wskazane gminy nie wykazują tak silnych powiązań funkcjonalnych i przestrzennych z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK. Warto natomiast dodać, że przy realizacji tak wielkiej inwestycji jaką jest CPK, jej oddziaływanie będzie widoczne w wielu obszarach kraju i ich powiązania i przemiany w związku z realizacją CPK winny zostać uwzględnione we właściwych dla tych obszarów strategiach i planach rozwoju.
374.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Delimitacja Obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK, Rysunek 2. Wynik analizy wielokryterialnej, s. 16	Na podstawie mapy nie można zidentyfikować obszaru objętego rozporządzeniem obszarowym.	Pomiędzy mapą a jej legendą zachodzi niezgodność przez co nie można zidentyfikować obszaru objętego rozporządzeniem obszarowym.	NIE	Obszar objęty rozporządzeniem obszarowym jest zaznaczony na mapie i dostosowany do skali opracowania. Szczegółowy zasięg należy rozpatrywać na podstawie Rozporządzenia.
375.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Delimitacja Obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK, Rysunek 3. Delimitacja Obszaru otoczenia CPK, s. 17	Brak spójności pomiędzy mapą a legendą.	Na mapie użyto symboli, które nie zostały wyjaśnione w legendzie.	TAK	Opinia uwzględniona.
376.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne, s. 18-28	Proponuje się uwzględnić w Strategii również następujące dokumenty: Strategię Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.; Kierunki Rozwoju Transportu Intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.; Politykę rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.); Europejską strategię w dziedzinie lotnictwa; Strategię na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności.	Zgodnie z przyjętym uchwałą nr 166 Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2024 Programem Inwestycyjnym Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2032 działania związane z powstawaniem CPK korespondują ze wskazanymi dokumentami strategicznymi.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
377.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Dokumenty szczebla regionalnego i ponadregionalnego, s. 24	Wątpliwości budzi powoływanie się na dokument, który utracił moc.	Powoływanie się na Strategię Rozwoju Polski Centralnej do roku 2020 z perspektywą 2030, która utraciła moc, budzi wątpliwości. Dodatkowo należy wskazać, że do 31.12.2017 r. obowiązywał podział statystyczny wg klasyfikacji NUTS określający jako region centralny (NUTS 1) województwa: mazowieckie i łódzkie, natomiast podział statystyczny obowiązujący od 01.01.2018 r. wyodrębnia makroregiony NUTS 1: województwo mazowieckie oraz makroregion centralny, który tworzą województwo łódzkie i świętokrzyskie.	CZĘŚCIOWO	Powołanie się na przywołane opracowanie jest bardzo istotne z punktu widzenia kształtowania polityki terytorialnej, opartej o powiązania funkcjonalne, niezależnie od podziałów administracyjnych i ich zmian. Uzupełniono tekst Strategii o historycznym statusie dokumentu.
378.	Urząd Marszałkowski	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do	W Strategii należy w szerszym zakresie uwzględnić postanowienia Strategii rozwoju województwa	W projekcie Strategii odniesiono się jedynie do zapisów dotyczących	NIE	Opinia poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK nawiązuje do wielu kwestii problemowych

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	roku 2044, Dokumenty szczebla regionalnego i ponadregionalnego, s. 24-25	mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze (SRWM 2030+).	obszarów strategicznej interwencji województwa tj. do OSI żyrardowskiego. Nie wyjaśniono jednak w jaki sposób rozwój otoczenia obszaru CPK wpłynie na kwestie problemowe na tym obszarze wskazane w SRWM 2030+. Ponadto należy zaznaczyć, że SRWM 2030+, oprócz OSI, wskazuje na szereg innych kwestii kluczowych dla równomiernego rozwoju tej części województwa mazowieckiego, które powinny zostać ujęte w projekcie Strategii, a zawartych m.in. w rozdziale 3.6. Ustalenia i rekomendacje w zakresie kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej w województwie. Kwestie te są również ujęte i uszczegółowione w obowiązującym Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. Brak spójności projektu Strategii z SRWM 2030+ jest szczególnie problematyczny z uwagi na obowiązek aktualizacji Strategii województwa w ciągu 2 lat od przyjęcia Strategii CPK. Może to oznaczać konieczność wprowadzenia do Strategii województwa zapisów całkowicie sprzecznych z dotychczasową polityką rozwoju prowadzoną przez Samorząd Województwa Mazowieckiego.		wskazanych w SRWM 2030+.
379.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Dokumenty szczebla regionalnego i ponadregionalnego, s. 24-25	W Strategii należy uwzględnić postanowienia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (wraz z Planem zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy).	Strategia całkowicie pomija obowiązujące postanowienia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego. W związku ze skalą przedsięwzięcia i jej prognozowanym wpływem na otoczenie zasadne jest, aby postanowienia PZPWM znalazły swoje odzwierciedlenie w postanowieniach Strategii. Najważniejsze elementy PZPWM, które powinny zostać ujęte w ramach Strategii (oraz modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej) to: • obszary predestynowane do pełnienia funkcji żywicielskich o strategicznym znaczeniu; • obszary posiadające potencjał do kształtowania zielonego pierścienia Warszawy;	NIE	Dokument Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego przyjęty Uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r. na tym etapie rozwoju inwestycji CPK odnosił się do niej jedynie w warstwie transportowej, nie uwzględniając szerokiego aspektu zmiany uwarunkowań otoczenia inwestycji, jakie ujęte zostały w SR CPK. Zatem nie zasadnym jest uwzględnianie postanowień PZPWM z roku 2018. W toku prac nad Strategią rozwoju obszaru otoczenia poszukiwaliśmy rozwiązań zmierzających do integracji polityki przestrzennej województwa z przedstawionym projektem.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				- planowana sieć szkieletowa tras rowerowych; - pasma przyrodniczo-kulturowe wzdłuż szlaków kolejowych (Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i WKD), pasma osadnictwa olenderskiego; - strefy ochrony krajobrazów kulturowych; - regionalne szlaki turystyczne i ośrodki ruchu turystycznego; - układy urbanistyczne i ruralistyczne postulowane do objęcia ochroną; - inwestycje celu publicznego o znaczeniu ponadlokalnym z poziomu regionalnego – wiążące ustalenia Planu; - postulaty i rekomendacje dotyczące kierunków zagospodarowania przestrzennego miejskiego obszaru funkcjonalnego Warszawy; - powiązania województwa mazowieckiego z województwem łódzkim – transportowe, infrastrukturalne, w zakresie gospodarki odpadami, przyrodnicze, turystyczne, kulturowe. Plan zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (przyjęty uchwałą nr 22/18 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 19 grudnia 2018 r.) uwzględnia inwestycję CPK oraz zawiera zapisy dotyczące m.in. planów rozbudowy sieci drogowo-kolejowej w obszarze otoczenia CPK. Brak spójności Strategii CPK z PZPWM jest szczególnie problematyczny z uwagi na obowiązek aktualizacji planu zagospodarowania przestrzennego województwa w ciągu 2 lat od przyjęcia Strategii CPK. Może to oznaczać konieczność wprowadzenia do Planu województwa zapisów całkowicie sprzecznych z dotychczasową polityką rozwoju prowadzoną przez Samorząd Województwa Mazowieckiego.		
380.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Dokumenty szczebla regionalnego i ponadregionalnego, s. 24-25	Sugeruje się uwzględnienie w Strategii rekomendacji i wniosków z Audytu krajobrazowego województwa mazowieckiego przyjętego uchwałą nr 48/24 Sejmiku Województwa Mazowieckiego z dnia 26 marca 2024 r.	Na wskazanym obszarze otoczenia CPK występują krajobrazy (w tym krajobrazy priorytetowe), dla których zidentyfikowano zagrożenia dla możliwości zachowania wartości krajobrazów oraz sformułowano	NIE	W związku z przyjętą metodologią sporządzania audytów krajobrazowych przez województwa (na bazie CLC 2018) nie uwzględniają one w wielu miejscach istniejącej w momencie ich sporządzania zabudowy. W związku z czym błędnie sklasyfikowano wiele obszarów, bazując na nieaktualnych danych.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Biura Związku Województw RP)			rekomendacje i wnioski dotyczące kształtowania i ochrony krajobrazu. W przypadku krajobrazów priorytetowych o kodach: 14-318.72-045 oraz 14-318.72-053 zidentyfikowano zagrożenie potencjalne duże: E.1.3. Położenie w obszarze stosowania szczególnych zasad gospodarowania nieruchomościami, planowania i zagospodarowania przestrzennego oraz realizacji ICP w zakresie CPK.		Audyt krajobrazowy nie uwzględnia również lokalizacji inwestycji, w tym projektowanych inwestycji szczebla krajowego takich jak CPK czy OAW.
381.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, s. 25, 46-47, 57-60, 64.	Za niewłaściwe należy uznać podejście, zgodnie z którym rozwój otoczenia obszaru CPK planuje się z pominięciem ważnego kontekstu, jakim jest Miejski Obszar Funkcjonalny Warszawy (MOFW). Na podstawie obecnej wersji dokumentu trudno stwierdzić w jakim zakresie uwarunkowania i cele rozwoju obszaru otoczenia CPK mogą wzmacniać MOFW (o czym mowa na str. 47). Wydaje się, że większość interwencji koncentruje się na wzmocnieniu samego obszaru funkcjonalnego CPK i może utrudniać prowadzenie spójnej polityki dedykowanej obszarowi funkcjonalnemu Warszawy.	Jednym z przykładów nieuwzględnienia powiązań obszaru funkcjonalnego lotniska i obszaru funkcjonalnego Warszawy są zagadnienia dotyczące transportu. W Strategii powołano się na dokumenty kierunkowe województwa mazowieckiego, które uwzględniają podział statystyczny oparty na jednostkach NUTS, w tym region warszawski stołeczny (RWS) odpowiadający obszarowi MOFW. Tak ukierunkowana polityka regionalna wpływa na sposób dysponowania środkami z Funduszy Europejskich (które mają stanowić jedno ze źródeł finansowania wdrażania Strategii). Ma to następnie odzwierciedlenie w inicjatywach podejmowanych na poziomie lokalnym, m. in. w zakresie rozwiązań transportowych. Strategia zakłada „stworzenie zintegrowanego regionalnego systemu transportu zbiorowego (w tym wspólna oferta przewozowa, wspólny bilet, zintegrowane przesiadki)”. Nie jest jasne jak należy rozumieć pojęcie „system regionalny” ani też czy plan ten zakłada integrację z systemem transportu w ramach MOFW. Trzeba mieć na uwadze, że zapewnienie dobrze funkcjonującego transportu w ramach obszaru otoczenia CPK jest z pewnością ważne, ale dla części mieszkańców, niezwiązanych z lotniskiem, priorytetem pozostanie sprawne powiązanie komunikacyjne z Warszawą.	NIE	SR CPK wpisuje się w postulaty SRWM 2030, poprzez wsparcie celów określonych dla OSI biegunów wzrostu jakim jest MOF Warszawy. W szczególności w zakresie osiągnięcia zintegrowanego i ponadlokalnego planowania rozwoju ze szczególnym uwzględnieniem roli transportu zbiorowego, jako stymulatora rozwoju. Całość SR CPK jest oparta na zapewnieniu w sposób zrównoważony, wykorzystania szans rozwojowych wynikających z nowych uwarunkowań transportowych w tym obszarze. Podejście do realizacji SR CPK, w które włączone są wszystkie podmioty, ma zapewnić spójność przyjmowanych rozwiązań, podejmowanych na wielu szczeblach administracji. Ustalenia SR CPK nie mają wpływu na zasady i sposób dystrybucji środków unijnych.
382.	Urząd Marszałkowski Województwa	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej	W dokumencie wskazano, że: Strategia Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze identyfikuje w województwie mazowieckim	Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na spójność dokumentu z zapisami SRWM 2030+. Innowacyjne	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	interwencji na obszarze otoczenia CPK, s. 26	dwa rodzaje Obszarów Strategicznej Interwencji (OSI), uwzględniające także OSI z poziomu krajowego, wskazane w SOR oraz KSRR 2030: <u>problemowe w poziomie podregionów NUTS 3</u> (Nomenclature des Unités territoriales statistiques – w Polsce są to 73 podregiony) <u>oraz bieguny wzrostu – miejskie obszary funkcjonalne</u> . Powyższy fragment wymaga weryfikacji, ponieważ sugeruje, że OSI poziomu krajowego to OSI problemowe obejmujące podregiony NUTS 3 oraz bieguny wzrostu – miejskie obszary funkcjonalne wskazane w SRWM 2030+. Innowacyjne Mazowsze na poziomie regionalnym.	Mazowsze.		
383.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, s. 26	Nie podano źródła rysunku.	Należy wskazać źródło rysunku tj. „Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego 2030+. Innowacyjne Mazowsze”.	TAK	Opinia uwzględniona.
384.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, s. 26-27	W części odnoszącej się do Strategii rozwoju województwa mazowieckiego 2030+ Innowacyjne Mazowsze (SRWM 2030+) proponuje się w zakresie postanowień: - MOF Żyrardowa - uzupełnić przywołane ze SRWM 2030+ działania o uporządkowanie gospodarki przestrzennej, w szczególności poprzez koordynację procesów planowania przestrzennego w celu ochrony ładu przestrzennego terenów otwartych przed rozpraszaniem zabudowy i chaosem inwestycyjnym; - MOF Warszawy - wskazać działania ze SRWM 2030+, które w ogóle nie zostały przytoczone.	Do wskazanego działania w ramach MOF Żyrardowa autorzy projektu Strategii odwołują się w dalszej jej części (np. analiza SWOT w obszarze Spójność terytorialna – szansa: Zintegrowane i systemowe podejście do planowania przestrzennego). Brak przywołanych ze SRWM 2030+ stosownych zapisów w ramach MOF Warszawy sprawia, że projekt dokumentu w sposób wybiórczy odnosi się do postanowień dokumentu regionalnego, które z punktu widzenia dalszych propozycji i ustaleń są istotne.	NIE	Nie ma konieczności powtarzania w treści SR CPK zapisów SRWM 2030+ na takim poziomie szczegółowości.
385.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, s. 27	Postanowienia dotyczące zakresu interwencji dla OSI żyrardowskiego zostały przytoczone częściowo (tj. wskazują tylko część działań skierowanych do tego obszaru), podczas gdy dla pełnego obrazu zakresu interwencji skierowanych do tego obszaru warto byłoby je uzupełnić przywołując pełną ich treść wskazaną w SRWM 2030+.	W obecnym brzmieniu dokumentu postanowienia dotyczące zakresu interwencji dla OSI żyrardowskiego nie pokazują wszystkich działań kierowanych do tego obszaru. Warto byłoby to uzupełnić wskazując ich pełny zakres.	NIE	Nie ma konieczności powtarzania w treści SR CPK zapisów SRWM 2030+ na takim poziomie szczegółowości.
386.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK, s. 33-41	Brak spójności zawartości rozdziału z jego tytułem. Zamiast wniosków przywołano analizę SWOT. Oddzielny rozdział w dalszej części poświęcony jest wnioskom z prognozy demograficznej i rynku pracy.	Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na przejrzystość dokumentu.	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii.
387.	Urząd Marszałkowski	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do	Zaprezentowana analiza SWOT, wbrew wprowadzeniu, w zbyt małym stopniu akcentuje kontekst, jakim jest	Istotne wątpliwości budzi m.in. część Walory kulturowe i turystyka, w której	CZĘŚCIOWO	Uzupełniono wybrane pozycje w analizie SWOT podsumowującej diagnozę społeczno-gospodarczą dla

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK, s. 33-41	inwestycja CPK. W konsekwencji wyniki analizy nie dają pełnego obrazu zagrożeń i wyzwań, które powinny być brane pod uwagę przy kształtowaniu kierunków rozwoju obszaru otoczenia tej inwestycji.	obszar otoczenia CPK przedstawiony został jako teren o wysokim potencjale turystycznym, zaś wśród zagrożeń w powiązaniu z inwestycją CPK wskazano jedynie wzmożony hałas. Tymczasem rozwój obszaru otoczenia CPK jako węzła transportowego oznacza przekształcenie atrakcyjnych terenów otwartych w obszary zabudowane (z dużym udziałem infrastruktury TSL), a także powstanie wielu barier przestrzennych związanych z infrastrukturą transportową (KDP, drogi szybkiego ruchu). Sama koncepcja hubu transportowego zakłada, że obszar otoczenia CPK nie stanie się docelowym miejscem podróży, a jedynie miejscem zmiany środka transportu (w przypadku kontynuacji podróży). Najbliższą destynacją ruchu pasażerskiego pozostanie Warszawa. Działania ukierunkowane na eksponowanie obiektów dziedzictwa kulturowego i przyrodniczego mogą więc jedynie wzmacniać lokalną tożsamość i wspierać lokalny ruch turystyczny. Podobnie, w części Środowisko przyrodnicze – ochrona i kształtowanie nie zaakcentowano w wystarczającym stopniu zagrożeń, jakie planowana inwestycja będzie wywierać na środowisko. W części „Zagrożenia” należałoby ująć możliwy negatywny wpływ CPK na większość elementów wskazanych jako mocne strony (ciągłość powiązań przyrodniczych i korytarzy ekologicznych, zabudowa terenów otwartych itp.). Warto zaznaczyć, że CPK jest zagrożeniem dla realizacji koncepcji zielonego pierścienia Warszawy, a także pełnienia funkcji żywicielskich o znaczeniu strategicznym przez tereny w wysokim stopniu do tego predystynowane. W części Demografia pominięto ryzyka dotyczące powiatów wyludniających się (np. powiat sochaczewski). Napływ nowych mieszkańców w obszarze otoczenia CPK może oznaczać jeszcze większe trendy spadkowe w powiatach, w których odpływ ludności już dziś		całego obszaru otoczenia CPK.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				stanowi kluczowe wyzwanie. Zastrzeżenia budzi także część Planowanie strategiczne i przestrzenne – spójność terytorialna. Istotnym wyzwaniem jest i będzie wdrażanie ładu przestrzennego i zrównoważonego rozwoju na obszarze otoczenia CPK, czemu nie sprzyja ani polski system planowania przestrzennego (dostępne instrumenty i podział kompetencji), ani obecny stopień degradacji przestrzeni, ani też dominująca własność prywatna. „Zintegrowane i systemowe podejście do planowania przestrzennego” (o którym mowa na s. 39) wymagałoby przeprowadzenia wielu zmian prawnych, ale też działań na poziomie gmin związanych ze scalaniem i podziałem nieruchomości czy wykupem gruntów na cele publiczne, co ze względu na koszty (w tym koszty społeczne) jest niechętnie realizowane przez samorządy. Istotnym zagrożeniem dla jakości planowania przestrzennego na obszarze otoczenia CPK może być także sytuacja chaosu formalno-prawnego w następstwie równoczesnego wdrażania reformy systemu planowania przestrzennego oraz przyjęcia SR CPK, a także opóźnienia procesu aktualizacji dokumentów planistycznych na tym obszarze (termin 24 miesięcy na przeformułowanie całej polityki przestrzennej może okazać się dla wielu JST nierealny).		
388.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK, s. 33-41	W części Analiza SWOT, obszar Demografia (Słabe strony), proponuje się zmianę lub usunięcie fragmentu: „Procesy suburbanizacji obejmują część największych miast obszaru otoczenia CPK”.	Przypisywanie procesów suburbanizacji największym miastom obszaru otoczenia CPK wydaje się niewłaściwe, ponieważ przedmiotowe procesy zachodzą w korytarzu transportowym Warszawa - Łódź i są efektem oddziaływania Warszawy, a nie miast, tj. Pruszków, Sochaczew, Żyrardów. W związku z powyższym w wątpliwość poddaje się słuszność przedmiotowego zapisu w obszarze demografii (słaba strona), ponieważ suburbanizacja wprawdzie następuje głównie na obszarach wiejskich i nie sprzyja wzmocnieniu potencjału	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Na bazie zebranych informacji od takich gmin jak Sochaczew i Żyrardów widoczne jest przenoszenie się mieszkańców tych miast w ich bezpośrednie sąsiedztwo do gmin sąsiadujących.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				demograficznego miast obszaru otoczenia CPK, ale wzmacnia potencjał całego obszaru otoczenia CPK kosztem innych obszarów, na których odbywa się depopulacja.		
389.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary strategicznej interwencji na obszarze otoczenia CPK, Wnioski z Diagnozy społeczno-gospodarczej obszaru otoczenia CPK, s. 34, 37	W części Analiza SWOT, obszar Gospodarka i Transport (część Szanse) proponuje się wykreślić fragment "centralne położenie w kraju z dostępem do najważniejszych korytarzy transportowych (...)" i uwzględnić jako mocną stronę.	Przytoczona kwestia stanowi element uwarunkowań zewnętrznych, który daje szansę do dalszego rozwoju sieci transportowej, transportu intermodalnego i kreowania krótkich łańcuchów dostaw, co zostało zresztą wskazane jako szansa w ramach przedmiotowych obszarów tematycznych.	NIE	Wskazany fragment jest szansą, ponieważ w chwili obecnej te korytarze transportowe jeszcze nie uzyskały ostatecznego kształtu i zostaną zrealizowane w czasie trwania SR CPK.
390.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Podsumowanie diagnozy, s. 36	Należy podać pełne nazwy ośrodków i klubów sportowych oraz istniejących obiektów turystycznych.	Należy podać pełne nazwy ośrodków i klubów sportowych oraz istniejących obiektów turystycznych np. „CWKS „Legii” Warszawa” zamiast „Legii”.	TAK	Opinia uwzględniona.
391.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Podsumowanie diagnozy, s. 37-38	W części Analiza SWOT, obszar Transport zbiorowy i mobilność (część Zagrożenia) proponuje się uwzględnić „Niedostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców” jako słabą stronę.	W związku z tym, że do słabych stron przedmiotowego obszaru tematycznego zaliczono: wykluczenie komunikacyjne niektórych wsi, brak powiązań systemu transportu zbiorowego z terenami urbanizacji oraz ograniczoną ofertę przewozów autobusowych to na tej podstawie można wnioskować, że wskazane jako zagrożenie niedostosowanie oferty przewozowej do rzeczywistych potrzeb mieszkańców już ma miejsce i dlatego należy potraktować je jako słabą stronę, a nie jako zagrożenie, które będzie miało miejsce w przyszłości.	NIE	Wskazany zapis jest zagrożeniem, ponieważ pomimo realizacji inwestycji nakierowanych na transport zbiorowy wskazane niedostosowanie może nadal nastąpić i należy temu przeciwdziałać.
392.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne, s. 46	Rozdział zaczyna się od zdania sugerującego całkowitą zmianę obszaru otoczenia CPK z rolniczego na przemysłowo-usługowy, zaś w Strategii rekomenduje się zachowanie rolniczego charakteru części gmin wchodzących w skład obszaru CPK. W związku z tym proponuje się przeredagowanie zdania na: „Kompleksowa przebudowa powiązań transportowych w obszarze otoczenia CPK przyspieszy i zintensyfikuje rozwój strefy przemysłowo-usługowej obok funkcjonującej od lat strefy rolniczej”.	Projekt Strategii zakłada kontynuowanie funkcji rolniczych na części obszarów otoczenia CPK, zwłaszcza gmin położonych w tym obszarze i zgodnie z postanowieniami PZPWM należących do systemu obszarów żywicielskich. Przeredagowanie zdania w zaproponowany sposób uczyniłoby dokument spójnym m.in. z rozdziałem 4. w odniesieniu do zapisów wskazujących zakres potrzeb w	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				obszarze Rolnictwo.		
393.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, s. 48-49, 57-60, 61-65.	Cele strategiczne rozwoju w wymiarze przestrzennym, określone w projekcie Strategii, nie obejmują kluczowych elementów Programu CPK, w wyniku których dojdzie do radykalnego przekształcenia obszaru otoczenia CPK. Elementy Programu CPK są natomiast ujęte wśród wskazanych w Strategii przedsięwzięć priorytetowych, wskaźników monitorowania Strategii, a także w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej. Należy w tym zakresie zweryfikować dokument, pod kątem jego wewnętrznej spójności.	Rolą Strategii jest „zapewnienie koordynacji kierunków przemian społeczno-gospodarczych i przestrzennych obszaru znajdującego się w bezpośrednim oddziaływaniu multimodalnego węzła transportowego, tworzonego w ramach realizacji Programu CPK”. W tym kontekście trudno zrozumieć, dlaczego wizja i cele strategiczne oraz dedykowane im kierunki działań pomijają elementy Programu CPK, które doprowadzą do transformacji obszaru otoczenia CPK. Lotnisko, sieć kolejowa i sieć dróg krajowych sprawią, że przestrzeń ta stanie się kluczowym dla kraju węzłem transportowym. Tymczasem cele strategiczne rozwoju w wymiarze przestrzennym rozpatrywane są w Strategii w kontekście „Przyjaznej przestrzeni” i koncentrują się na zagadnieniach związanych z kształtowaniem struktur osadniczych, rozbudową sieci dróg lokalnych czy dróg rowerowych. Z kolei przyjęte wskaźniki monitorowania rezultatów odnoszące się do celu „Przyjazna Przestrzeń” wykraczają poza opisane w ramach tego celu działania i obejmują elementy Programu CPK np. „długość nowych linii kolejowych”. Również określone w Strategii przedsięwzięcia priorytetowe m. in. w ramach Programu drogowego obejmują inwestycje Programu CPK, jak np. Obwodnicę Aglomeracji Warszawskiej, ujętą także w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej.	TAK	Zweryfikowano dokument pod kątem przekazanej uwagi. Zmieniono dwa wskaźniki odnośnie przyjaznej przestrzeni. Przedsięwzięcie priorytetowe „Program drogowy” nie obejmuje OAW. Obejmuje przede wszystkim drogi gminne i powiatowe i ma na celu harmonijny rozwój sieci drogowej w oparciu o masterplan.
394.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Kierunki działań w ramach celu przestrzennego, s. 55-56	Proponuje się uwzględnić w kierunkach działań, poza wskazanym „wyznaczaniem zintegrowanej sieci szlaków pieszych i rowerowych w Obszarze otoczenia CPK”, także rozwój infrastruktury towarzyszącej.	Drogi rowerowe wraz z infrastrukturą towarzyszącą stanowią ważne elementy w rozwoju turystyki i rekreacji.	TAK	Opinia uwzględniona.
395.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Kierunki działań w ramach celu przestrzennego, s. 57-60	Część III.1 Zwarta i optymalnie zaprojektowana przestrzeń miast, miejscowości i wsi wymaga doprecyzowania i uzupełnienia.	Obszar otoczenia CPK cechuje wysoki stopień rozproszenia zabudowy. Treść dokumentu nie precyzuje w jaki sposób w takich warunkach przestrzennych	NIE	Proces zmian w strukturze przestrzennej jest procesem wieloletnim i wielowątkowym. Określony Model struktury funkcjonalno-przestrzennej nakreśla docelowy układ przestrzenny w jakim zostaną

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)			może zostać osiągnięty cel: „powstanie przestrzeni o zwartej strukturze”. Wśród działań wymieniono m. in. „integrację planowania przestrzennego (...) w celu podnoszenia jakości przestrzeni zabudowanej” (co bez dodatkowych wyjaśnień, trudno zinterpretować), a także „dostosowanie dokumentów strategicznych i planistycznych obszaru otoczenia CPK do SR CPK”. Należy zauważyć, że przepisy ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym narzucają obowiązek aktualizacji strategii rozwoju województwa, powiatu oraz gminy, planu zagospodarowania przestrzennego województwa oraz planu ogólnego gminy (art. 120zł ust. 1 pkt 1), nie dotyczy to jednak obowiązujących planów miejscowych. Przepisy wskazują jedynie, że nowe plany miejscowe uchwała się zgodnie z ustaleniami SR CPK (art. 120zł ust. 1 pkt 2). Tym samym na obszarze otoczenia CPK jeszcze przez lata mogą funkcjonować obowiązujące plany miejscowe, a zabudowa może być realizowana niezgodnie z koncepcją przyjętą w SR CPK. Dotyczy to także wydanych wcześniej, bezterminowych decyzji o warunkach zabudowy. W Części III nie odniesiono się w żaden sposób do konieczności przeprowadzenia scaleń i podziałów nieruchomości, a także wykupu terenów i realizacji nowych dróg publicznych, co wydaje się niezbędne dla zaimplementowania rozwiązań Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w zakresie obszarów o istotnym znaczeniu. Nie jest też jasne czy wskazana wśród działań „intensyfikacja potencjałów zabudowy” oznacza uzupełnianie luk w zabudowie istniejącej czy też wyznaczenie terenów rozwoju zabudowy, albo też zwiększenie wskaźnika intensywności zabudowy, względem zabudowy dominującej obecnie na obszarze otoczenia CPK. Wymaga to		wykorzystane możliwości rozwojowe wynikające ze zmiany uwarunkowań. Będzie to proces zmian wdrażanych poprzez różnorodne narzędzia prawne na różnych szczeblach administracji, które będą doprecyzowywane w ramach procesu wdrażania Strategii i w porozumieniu z interesariuszami, których te zmiany będą dotyczyć.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				doprecyzowania.		
396.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Kierunki działań w ramach celu przestrzennego, s. 57-60	Część III.2 Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych wymaga przeformułowania i uzupełnienia.	Działania mające na celu ochronę środowiska powinny zostać wyraźnie osadzone w kontekście inwestycji, jaką jest CPK. Obecna treść jest uniwersalna, adekwatna dla każdego innego rodzaju przestrzeni. Tymczasem obszar otoczenia CPK wymaga szczególnego wysiłku związanego z minimalizowaniem negatywnych skutków inwestycji, zarówno na etapie projektowania i budowy CPK, jak i późniejszej jego eksploatacji. Konsekwencją realizacji CPK będzie m. in. zabudowa terenów otwartych i fragmentacja przestrzeni przyrodniczej, a także wzmożony poziom zanieczyszczeń, drgań i hałasów związany z ruchem lotniczym i kołowym (branża TLS). Nie jest jasne, jak w tych warunkach może dojść do „wzmocnienia funkcjonowania systemu przyrodniczego”, gdyż poniesie on głównie straty. Wymienione wśród kierunków działań „zwiększenie areału leśnego” (wskazane także w ramach Programu mitygacji skutków środowiskowych inwestycji infrastrukturalnych, s. 66) nie znajduje potwierdzenia w Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej (ani w części opisowej, ani graficznej). Należy podkreślić, że ustalenia SR CPK w sposób istotny ingerują w ustalenia Planu zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, w którym rejon otoczenia CPK stanowił rejon o szczególnym potencjale rolniczym i środowiskowym (obszary predestynowane do pełnienia funkcji żywicielskich o strategicznym znaczeniu oraz obszary posiadające potencjał do kształtowania struktury zielonego pierścienia). Zaproponowane działania w ramach celu III.2 wydają się nieadekwatne dla zrównoważenia strat związanych z przekształceniem tych terenów w związku z planowaną inwestycją.	CZĘŚCIOWO	Zmiany przekształcenia struktury funkcjonalno-przestrzennej w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska CPK wynikają z decyzji o zlokalizowaniu Inwestycji w danym miejscu. Nie przekreśla to jednak dbałości o środowisko i wzmacnianie błękitno-zielonej infrastruktury w najcenniejszych miejscach oraz tych które nie będą ulegać przekształceniom. Zaproponowane działania będą uszczegóławiane na etapie opracowywania dokumentu implementacyjnego.
397.	Urząd	Strategia rozwoju obszaru otoczenia	Wśród kierunków działań w ramach celu III.1 Zwarta i	W opiniowanym projekcie dokumentu,	NIE	Nie jest celem SR CPK wspieranie działań

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Kierunki działań w ramach celu przestrzennego, s. 57	optymalnie zaprojektowana przestrzeń miast, miejscowości i wsi proponuje się uwzględnić zapis dotyczący działań rewitalizacyjnych w obszarach miast i wsi.	w części dotyczącej podsumowania prac grup roboczych i warsztatów z JST obszaru otoczenia CPK w obszarze tematycznym Planowanie strategiczne i przestrzenne – spójność terytorialna, wskazano potrzebę wsparcia procesów rewitalizacji. Skala potrzeb w tym zakresie wynika też z podejmowanych przez gminy otoczenia CPK działań rewitalizacyjnych. Wg danych GUS, w 2023 r. działania rewitalizacyjne były prowadzone w ponad 70% gmin przedmiotowego obszaru (13 gmin).		rewitalizacyjnych. Jest to działanie wykraczające poza zakres interwencji planowanej przez Rząd w związku z budową CPK i podjęto decyzję o nieuwzględnieniu tego postulatu grup roboczych.
398.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Przestrzeń dla przyszłości – wizje i cele strategiczne, s. 58	Proponuje się niestosowanie pojęcia „rewitalizacja” w innym znaczeniu niż zostało to zdefiniowane w ustawie z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji. Zamiast terminu użytego w zdaniu: „(...) wdrożenie działań rewitalizacyjnych sprzyjających ekosystemom wodnym (...)”, proponuje się użycie terminu rekultywacja.	Zgodnie z ustawą z dnia 9 października 2015 r. o rewitalizacji, „rewitalizacja stanowi proces wyprowadzania ze stanu kryzysowego obszarów zdegradowanych, prowadzony w sposób kompleksowy, poprzez zintegrowane działania na rzecz lokalnej społeczności, przestrzeni i gospodarki, skoncentrowane terytorialnie (...)”. W związku z powyższym stosowanie sformułowania rewitalizacja w odniesieniu do ekosystemów wodnych jest niewłaściwe.	TAK	Opinia uwzględniona.
399.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Charakterystyka i lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych, s. 61-67	W dokumencie wskazano, że lokalizacja przedsięwzięć priorytetowych ujęta jest w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej stanowiącym załącznik do SR CPK, przy czym sposób ich wskazania jest w wielu przypadkach nieczytelny i ogranicza w znacznym stopniu możliwość ich implementacji do dokumentów strategicznych i planistycznych jednostek samorządu terytorialnego województwa mazowieckiego. Proponuje się zatem rozważyć zestawienie planowanych przedsięwzięć w innej formie (np. tabelarycznej), która umożliwi ich jednoznaczną interpretację. Kwestia ta powinna zostać jednoznacznie doprecyzowana już na etapie opracowania SR CPK, a nie – jak wskazano w dokumencie – odłożona do późniejszego etapu wdrażania, w ramach którego przedsięwzięcia priorytetowe dla rozwoju obszaru otoczenia CPK mają zostać szczegółowo opisane w Porozumieniu Terytorialnym zawartym pomiędzy stroną rządową a samorządową. Takie podejście budzi wątpliwości co do przejrzystości oraz przewidywalności procesu planistycznego i ogranicza możliwość realnego udziału samorządów w kształtowaniu kluczowych założeń już na etapie opracowywania Strategii.	Proponowana zmiana wpłynie na czytelność dokumentu i możliwość implementacji ustaleń do dokumentów strategicznych i planistycznych poszczególnych jednostek samorządu terytorialnego, w tym poziomu regionalnego.	TAK	Umieszczono zestawienie tabelaryczne oraz dodano wyjaśnienie odnoszące się do poszczególnych lokalizacji.
400.	Urząd	Strategia rozwoju obszaru otoczenia	Należy uzgodnić treść dokumentu głównego SR CPK z	Wymienione na s. 67 Kluczowe	TAK	Skorygowano zapis w rozdziale siódmym.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Model struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 67	treścią Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej (częścią opisową i graficzną).	elementy modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej nie znajdują potwierdzenia w Modelu, w którym nie wskazano m. in. terenów zielonych/otwartych ani terenów chronionych czy osi wojewódzkich.		
401.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Obszary istotne dla realizacji SR CPK, s. 68	Zawarte w projekcie Strategii stwierdzenie: „Szczegółowy opis stref planistycznych wyznaczonych w Obszarach o Istotnym Znaczeniu znajduje się w części opisowej załącznika do SR CPK”, co sugeruje, że w części opisowej modelu dokonano charakterystyki 15 <u>stref planistycznych</u> , nie znajduje tam odzwierciedlenia. W części opisowej MSFP wskazano i scharakteryzowano 7 <u>stref funkcjonalno-przestrzennych</u> , które jednocześnie w tabeli nr 1 (Zestawienie stref funkcjonalno-przestrzennych determinujących kierunek rozwoju obszarów, str. 12) nazwano strefami planistycznymi w modelu ogólnym SFP. Wyjaśnienia wymaga zatem zarówno zastosowana terminologia, jak i relacja pomiędzy strefami planistycznymi i strefami funkcjonalno-przestrzennymi.	Proponowana zmiana wpłynie na precyzyjność i spójność postanowień dokumentu.	TAK	Opinia uwzględniona.
402.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia, s. 68	Rozdział 8 zatytułowano „Oczekiwane rezultaty i wskaźniki ich osiągnięcia”, podczas gdy lista zawiera jedynie odniesienie do wskaźników. Brak jest opisu rezultatów, czyli oczekiwanych efektów działań realizowanych w ramach celów założonych w Strategii i zobrazowania, co może zmienić się realnie w wymiarze gospodarczym, społecznym i przestrzennym. Ponadto proponuje się, aby w tabeli zawierającej listę wskaźników monitorowania SR CPK, w kolumnach „wartość bazowa” i „wartość docelowa” wskazać jednoznaczne odniesienie do konkretnego roku. Praktyka ta jest powszechnie stosowana w dokumentach strategicznych i służy zapewnieniu spójności, przejrzystości oraz skuteczności systemu monitorowania i ewaluacji realizacji celów strategicznych.	Proponowana zmiana wpłynie na przejrzystość i spójność dokumentu. Zgodnie z art. 120 <i>zi</i> ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym strategia ma określać w szczególności <u>oczekiwane rezultaty planowanych działań</u> , w tym w wymiarze przestrzennym, oraz wskaźniki ich osiągnięcia.	TAK	Opinia uwzględniona.
403.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, System realizacji, Model wdrażania, s. 70	Brak jest spójności pomiędzy postanowieniami projektu Strategii i ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym w zakresie kompetencji Pełnomocnika Rządu do spraw CPK. W dokumencie wskazano, że pełnił będzie m.in. rolę <u>koordynatora działań realizowanych przez inne podmioty</u> (przede wszystkim jednostki samorządu terytorialnego), przy czym w ustawie wskazano, że do jego kompetencji należy <u>koordynowanie</u> rozwoju społeczno-gospodarczego obszaru otoczenia CPK <u>we współpracy z ministrem właściwym do spraw rozwoju regionalnego oraz jednostkami samorządu terytorialnego</u> .	Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na zrozumiałość dokumentu i jego spójność z ustawą z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym.	TAK	Opinia uwzględniona.
404.	Urząd Marszałkowski	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do	Proponuje się zmienić poniższy fragment poprzez odniesienie do planów ogólnych gmin, zamiast studiów	Proponowana zmiana wynika z nowelizacji ustawy o planowaniu i	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	roku 2044, System realizacji, Model wdrażania, s. 72	uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin: Elementem wdrożenia SR CPK jest zapewnienie spójności z lokalnymi i regionalnymi dokumentami strategicznymi i planistycznymi, w szczególności z planem zagospodarowania przestrzennego województwa oraz studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego w gminach planami ogólnymi gmin.	zagospodarowaniu przestrzennym. Zgodnie z tą nowelizacją studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin zachowują moc do dnia wejścia w życie planu ogólnego gminy w danej gminie, jednak nie dłużej niż do dnia 30 czerwca 2026 r.		
405.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, Model finansowania wdrażania SR CPK, s. 72-74	Wśród krajowych źródeł finansowania SR CPK wskazano m. in. środki budżetowe samorządów, natomiast wśród źródeł zewnętrznych – środki z Polityki Spójności na lata 2021-2027, w tym środki przewidziane w programach operacyjnych na poziomie regionalnym. Wszelkie decyzje w tym zakresie powinny być poprzedzone partnerskim dialogiem z władzami samorządowymi. Stwierdzenie, że: „Za źródło finansowania SR CPK uznać należy budżet Programu Wieloletniego CPK oraz <u>budżety jednostek samorządu terytorialnego gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK</u> , mogą one pełnić rolę wkładów własnych przy aplikowaniu o finansowanie z źródeł zewnętrznych” może prowadzić do ograniczenia samodzielności finansowej jednostek samorządu terytorialnego, która realizowana jest m.in. poprzez coroczne uchwalanie budżetu, zgodnie z przepisami ustawy o finansach publicznych.	Wskazywanie budżetów JST jako źródła finansowania SR CPK – bez określenia zasad współpracy, mechanizmów kompensacyjnych czy dobrowolności zaangażowania – może zostać odebrane jako próba przerzucenia odpowiedzialności finansowej za realizację założeń Strategii na poziom lokalny, bez uwzględnienia jego samodzielności i realnych możliwości. Przyjęcie SR CPK skutkować będzie powstaniem obowiązku aktualizacji strategii województwa, powiatu i gminy, planu zagospodarowania województwa oraz planu ogólnego. Oznacza to podjęcie przez samorządy zobowiązań, jakie będą wynikać z ustaleń tych dokumentów (np. wykup gruntów i realizacja określonych inwestycji, późniejsze utrzymanie nowopowstałej infrastruktury). Na poziomie gmin mogą to być dodatkowo koszty scaleń i podziałów nieruchomości, a także odszkodowań w przypadku utraty wartości nieruchomości. W SR CPK nie uwzględniono szeregu tego typu kosztów (co może oznaczać, że ramy finansowe są niedoszacowane), przewidziano natomiast finansowanie rozwoju komunikacji publicznej, rozbudowy sieci drogowej i dróg rowerowych, modernizacji przedszkoli i szkół czy dostosowania do nowych potrzeb systemu opieki zdrowotnej. Fakt włączenia samorządów w finansowanie/współfinansowanie takich wydatków oznacza nie tylko obarczenie samorządów kosztami przemian społecznych, środowiskowych i przestrzennych, związanych z budową i funkcjonowaniem CPK, ale przede wszystkim wymusza zmianę	NIE	Opinia odnosząca się do założeń Strategii. Nie jest intencją zapisu ingerowanie w samodzielność finansową jednostek samorządu terytorialnego, a jedynie wskazanie, że realizacja wspólnie wypracowanych celów i zaplanowanych działań, wymaga od wszystkich interesariuszy tego obszaru zaangażowania organizacyjnego oraz finansowego, zachowując wszelkie kompetencje uczestników procesu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				priorytetów prowadzonej przez te samorządy wewnętrznej polityki rozwoju.		
406.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, System realizacji, s. 74	Należy rozważyć zmianę fragmentu „Środki z budżetu Unii Europejskiej w ramach pakietu legislacyjnego Polityki Spójności na lata 2021-2027 przewidziane zostały w programach operacyjnych na poziomie zarówno regionalnym, jak i krajowym.”	Program regionalny Fundusze Europejskie dla Mazowsza 2021-2027 nie ma zaprogramowanej alokacji na działania bezpośrednio ukierunkowane na rozwój obszaru toczenia CPK. Oczywiście część zawartych potrzeb inwestycyjnych czy projektowych wpisuje się w priorytety programu FEM 2021-2027, ale nie jest to alokacja dedykowana, a nabory konkurencyjne, skierowane do beneficjentów z obszaru całego województwa mazowieckiego.	CZĘŚCIOWO	Wprowadzono korektę w tekście dokumentu.
407.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Strategia rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044, System monitoringu i ewaluacji SR CPK, s. 76	W części dotyczącej Systemu monitoringu i ewaluacji SR CPK zawarto zdanie: „Zakres tematyczny monitoringu i ewaluacji realizacji SR CPK określają jej cele strategiczne i operacyjne, które <u>będą miały przypisane wskaźniki</u> określające ilościowy postęp w osiąganiu zaplanowanych efektów”. Proponuje się weryfikację powyższego fragmentu, ponieważ w pkt 8 (s. 68) wskazano już listę konkretnych wskaźników. W związku z tym trudno stwierdzić, czy przywołane zdanie odnosi się do wskaźników już przedstawionych w tej części dokumentu, czy też sugeruje dopiero ich przyszłe określenie.	Proponowana zmiana wpłynie na precyzyjność i spójność postanowień dokumentu.	TAK	Opinia uwzględniona.
408.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Uwaga ogólna	Część opisowa Modelu powinna być uzupełniona o część dedykowaną rozwiązaniom w zakresie transportu. Ponadto opis elementów sieci transportowej na załączniku graficznym (w legendzie) wymaga korekty. Należy przyjąć jednolity sposób określania rodzaju dróg publicznych. Wprowadzone zmiany należy uwzględnić także w części opisowej Modelu.	Część opisowa Modelu koncentruje się na zagadnieniach dotyczących struktury funkcjonalnej terenów. Brak jest części dedykowanej rozwiązaniom transportowym, w której zostałyby przedstawione założenia i priorytety rozwoju, w odniesieniu do wszystkich elementów sieci transportowej wskazanych w części graficznej Modelu. Zgodnie ze wskazaniem części opisowej Modelu, uwzględnieniu w dokumentach strategicznych i planistycznych województwa mazowieckiego podlegają lokalizacje Inwestycji i Inwestycji Towarzyszących, a także docelowa sieć drogowa i komunikacyjna (s. 19). Elementy te powinny być w związku z tym łatwe do zidentyfikowania i opisane w sposób pozwalający zrozumieć przyjęte założenia. Przedstawiony w Modelu układ dróg obejmuje „drogi klasy A i S”, a także „drogi rangi krajowej”, „drogi rangi wojewódzkiej”, „drogi rangi	TAK	Część opisowa Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej została uzupełniona o elementy związane z rozwiązaniami transportowymi. W zakresie określania rodzaju dróg wprowadzono częściowe korekty.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				powiatowej”. Oznacza to, że w Modelu w odniesieniu do różnych dróg zastosowano 2 różne systemy oznaczania dróg – ze względu na ich klasę (określającą parametry techniczne) oraz ze względu na ich kategorię (określającą funkcję drogi). Oba te systemy określają inne cechy drogi i nie mogą być stosowane wymiennie, przykładowo: drogi klasy A i S stanowią jednocześnie drogi krajowe (patrz: Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 czerwca 2022 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dotyczących dróg publicznych). W części opisowej Modelu na str. 6 wskazano, że korytarz rozwojowy CPK „determinowany jest przez nową drogę w randze drogi głównej o ruchu przyspieszonym”. W części graficznej nie wskazano drogi takiej klasy. Część opisowa i graficzna Modelu powinny być spójne, co jest warunkiem prawidłowej interpretacji wszystkich treści.		
409.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 3 i 6	Brak jest legendy do rysunków 1 i 3.	Każdy element występujący na mapie powinien mieć stosowne objaśnienie w legendzie. Zamieszczenie legendy umożliwi prawidłowe odczytanie treści zobrazowanych na rysunkach.	TAK	Opinia uwzględniona.
410.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 4	Brak spójności w zakresie wskazania jednostek osadniczych na rys. 2 załącznika 3.1 a załącznikiem 3.2 stanowiącym zobrazowanie graficzne MSFP.	Proponowana zmiana wpłynie na spójność dokumentu.	TAK	Opinia uwzględniona.
411.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 4	Występują rozbieżności barw pomiędzy obiektami na mapie a zawartymi w legendzie (rys. 2), w tym w odniesieniu do oznaczeń: - Obszar portu lotniczego, faza pierwsza, - Typ połączeń: międzymetropolitalne i międzyregionalne. Na mapie zastosowano także inne wielkości symboli jednostek osadniczych i węzłów transportowych niż przedstawione w legendzie. Brak jest także oznaczenia	Każdy element występujący na mapie powinien mieć jednoznaczne objaśnienie w legendzie. Uzupełnienie legendy umożliwi prawidłowe odczytanie treści zobrazowanych na mapie.	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			dla jednostki osadniczej m.st. Warszawy, przy czym na schemacie znajduje się podpis „OP WARSZAWA”.			
412.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 3-4	Dokument wymaga weryfikacji pod kątem spójności części opisowej i graficznej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej w zakresie elementów struktury osadniczej i powiązań transportowych.	Na Rys. 2 Syntetyczny schemat powiązań docelowej sieci powiązań funkcjonalno-przestrzennych w obszarze otoczenia CPK (str. 4) wskazano jednostki osadnicze, węzły transportowe i typy połączeń, które określono odmiennie niż na rysunku głównym Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej. Dotyczy to m. in. ośrodków regionalnych i lokalnych, połączeń regionalnych i dróg rangi krajowej.	TAK	Opinia uwzględniona.
413.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 5	Jako dominującą zasadę polityki przestrzennej w obszarze otoczenia CPK przyjęto wspieranie funkcji osadniczych w obszarach posiadających istniejący lub planowany dostęp do transportu zbiorowego (m. in. szynowego) oraz ograniczanie niekontrolowanej suburbanizacji na pozostałych terenach. Nie jest jasne, w jaki sposób miałyby to być konsekwentnie wdrażane.	W Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej priorytet wspierania funkcji osadniczych wskazano w ramach 4 stref planistycznych oraz miejskiego pasma rozwojowego. Wyznaczona w ten sposób sieć osadnicza pomija część terenów, które już obecnie są intensywnie zainwestowane (jak np. osiedla na południe od Grodziska Mazowieckiego, widoczne na mapie podkładowej). Tym samym obraz struktury przestrzennej przedstawiony w Modelu odbiega od stanu faktycznego. W odniesieniu do wielu terenów, gdzie występuje rozproszona zabudowa, Model nie precyzuje żadnych ustaleń w zakresie funkcji (zgodnie z tabelą na s. 11-12 jest to „strefa dowolna”). Na obszarach tych, poza granicami obszarów o istotnym znaczeniu, nie wprowadza się żadnych ograniczeń w zabudowie. Oznacza to, że na terenach tych zabudowa nadal będzie mogła być realizowana, a zjawisko niekontrolowanego rozpraszania zabudowy będzie z dużym prawdopodobieństwem postępować - np. wzdłuż drogi krajowej nr 92 w gminie Błonie i gminie Ożarów Mazowiecki, gdzie w planach miejscowych wskazane są bardzo duże rezerwy terenów pod zabudowę. W tym kontekście istotne wątpliwości budzi wyznaczanie w Modelu obszarów kształtowania nowych struktur osadniczych, co zamiast ograniczać	NIE	Wspieranie funkcji osadniczej zostało wskazane w Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej w oparciu o węzły obsługiwane przez zorganizowany transport zbiorowy z szczególnym uwzględnieniem transportu szynowego. Nie wyklucza to istnienia i rozwijania innych jednostek osadniczych przez poszczególne gminy w obszarach odnośnie których Strategia nie zajmuje stanowiska. Owe tereny zaś będą kształtowane w oparciu o wytyczne wynikające z sporządzenia planu ogólnego przez poszczególne gminy na podstawie przepisów ogólnych.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				może pogłębiać negatywne procesy zachodzące na tym obszarze związane z niekontrolowanym rozpraszaniem zabudowy. Dotyczy to w szczególności miejskiego pasma rozwojowego wyznaczonego wzdłuż całego odcinka linii kolejowej nr 3 (między Ożarowem Mazowieckim a Sochaczewem), obejmującego tereny, na których presja inwestycyjna nie była dotąd zbyt silna, dzięki czemu udało się w dużym stopniu utrzymać - także poprzez obowiązujące plany miejscowe - układ zwartej zabudowy w rejonie przystanków kolejowych i tereny rolne pomiędzy nimi. Ignorowanie w Modelu osi rozwojowej wzdłuż drogi krajowej nr 92 (utrwalonej w lokalnych aktach planowania przestrzennego) na rzecz kształtowania nowej osi wzdłuż linii kolejowej nr 3 wydaje się nieracjonalne. Ponadto w SR CPK nie wyjaśniono czy rozwiązania przestrzenne Modelu zostały opracowane z uwzględnieniem faktycznych potrzeb, w nawiązaniu do Wniosków z prognozy demograficznej (patrz: dokument główny SR CPK). Przewidywany przyrost liczby mieszkańców na obszarze otoczenia CPK odpowiada obecnej liczbie mieszkańców gminy Ożarów Mazowiecki. Dlatego do wyznaczania nowych terenów rozwojowych pod funkcje mieszkaniowe należałoby podchodzić bardzo ostrożnie, a racjonalność decyzji w tym zakresie powinna być poparta rzetelną analizą chłonności terenów przeznaczonych pod zabudowę w obowiązujących planach miejscowych.		
414.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 5	W Dokumencie podkreślono, że „W modelu wskazano priorytet wspierania ustaleniami SR CPK lokalizacji funkcji osadniczych w otoczeniu przystanków kolejowych, wskazując potencjały rozwojowe istniejących, jak i potencjalnie nowych struktur <u>zlokalizowanych przy nowych ciągach kolejowych obsługiwanych koleją regionalną czy lekką koleją (WKD).</u> ” Orientacyjny przebieg nowych wariantów WKD oznaczony został również w części graficznej MSFP. Planowane nowe ciągi kolejowe, w tym obsługiwane przez WKD nie były	Zgodnie z art. 14. ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa, zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami, w szczególności w zakresie transportu zbiorowego i dróg publicznych, wykonuje samorząd województwa. W związku z tym, ustalenie inwestycji celu publicznego na poziomie wojewódzkim w dokumencie poziomu krajowego jest	NIE	Zaprezentowane w modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej przebiegi lekkiej kolei regionalnej łączącej Grodzisk Mazowiecki z Terminalem CPK w Baranowie były omawiane z gminami przez których teren przebiegają potencjalne warianty nowej linii oraz na posiedzeniu Komisji Strategii Rozwoju Regionalnego i Zagospodarowania Przestrzennego Sejmiku Województwa Mazowieckiego. W wyniku prowadzonych rozmów oraz prac koncepcyjnych przyjęto, że najlepszym rozwiązaniem

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			przedmiotem uzgodnień z Samorządem Województwa Mazowieckiego – większościowym właścicielem spółki WKD sp. z o.o. Brak jest również odzwierciedlenia tych przebiegów w dokumentach Samorządu Województwa Mazowieckiego, tj. planie zagospodarowania przestrzennego województwa i strategii rozwoju województwa oraz dokumentach krajowych z obszaru transportu.	sprzeczne z obowiązującymi przepisami prawa.		będzie połączenie tej nowej linii lekkiej kolei z istniejącą linią WKD.
415.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 5-6	Przedstawione w Modelu obszary powiązań przyrodniczo-krajobrazowych należałoby poddać weryfikacji pod kątem tego, czy faktycznie będą one w stanie pełnić oczekiwane funkcje i stanowić przeciwwagę dla strat środowiskowych jakie będą efektem realizacji CPK.	W Modelu wskazano obszary zidentyfikowanych powiązań przyrodniczo-krajobrazowych, dla których rekomenduje się wprowadzenie ograniczeń dla zabudowy lub zachowanie „znaczącego” (dużego?) udziału powierzchni biologicznie czynnej. Obecna treść Modelu nie zapewnia też skutecznego wdrożenia działania „zapewnienie drożności korytarzy ekologicznych” wskazanego w ramach w ramach celu III.2 Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych. Ograniczenia w zabudowie wprowadzono jedynie w odniesieniu do nielicznych terenów dla obszarów o istotnym znaczeniu (patrz tabela s. 11-12). Poza tym nie wskazano terenów o wiodącej funkcji przyrodniczej, w tym obszarów objętych prawną formą ochrony przyrody. Wskazane na Rys. 3 Struktura głównych powiązań sieci błękitno-zielonej infrastruktury (s. 6) oraz w części graficznej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej główne powiązania przyrodnicze obejmują bardzo niewielką część obszaru otoczenia CPK. Są wśród nich tereny już zabudowane i wygradzone, ale nie ma np. miast ogrodów (Podkowa Leśna, Milanówek), co utrudnia zrozumienie kryteriów, jakimi się kierowano podczas identyfikacji powiązań. Dodatkowo strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych pokrywa się częściowo z miejskimi pasmami rozwojowymi, co przy braku jednoznacznego określenia priorytetu, skutkować może przerwaniem ciągłości wyznaczonych w Modelu powiązań. Należy zaznaczyć, że SR CPK obejmuje	NIE	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej zawiera wskazane w opinii elementy, takie jak granica Bolimowskiego Parku Krajobrazowego czy istniejące rezerваты. Strefa powiązań przyrodniczo-krajobrazowych została ukształtowana m.in. w oparciu o gminne dokumenty planistyczne oraz wizje lokalne.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				obszary wskazane w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego jako tereny o potencjale do kształtowania zielonego pierścienia Warszawy. Zaproponowane w SR CPK rozwiązania ingerują w te ustalenia w stopniu, który nie pozwoli na ich skuteczne wdrożenie. Podkreślić należy również, że Model nie zawiera bezpośrednich odniesień do działania wskazanego w ramach celu III.2 Ochrona środowiska i łagodzenie skutków zmian klimatycznych, to jest zwiększenie areалу leśnego, które ujęto w Ramach finansowych SR CPK.		
416.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 6-7	Dokument wymaga weryfikacji pod kątem spójności części opisowej i graficznej Modelu Struktury Funkcjonalno-Przestrzennej m.in. w odniesieniu do elementów takich jak: - „korytarz lotniskowy - Airport corridor” (część opisowa - zał. 3.1) i „korytarz rozwojowy lotniska CPK” (zał. 3.2.), - „obszar maksymalnego ponadnormatywnego oddziaływania hałasowego” (część opisowa - zał. 3.1) i „obszar potencjalnego ponadnormatywnego oddziaływania hałasu lotniczego nocą (>60DB)” (zał. 3.2.).	Proponowana zmiana wpłynie na przejrzystość dokumentu.	TAK	Opinia uwzględniona.
417.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 8	Część opisową Modelu należy uzupełnić o ustalenia dotyczące „miejskich pasm rozwojowych”, wskazanych w części graficznej Modelu jako jeden z elementów struktury osadniczej.	W części opisowej Modelu brak jest jakichkolwiek odniesień do „miejskich pasm rozwojowych”, wskazanych w części graficznej Modelu. Elementu tego nie wymieniono wśród stref funkcjonalno-przestrzennych określonych w rozdziale 1.2, nie powiązano też z nim żadnych innych ustaleń, co utrudni interpretację ustaleń SR CPK w tym zakresie.	TAK	Opinia uwzględniona.
418.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 8, 13	Ustalenia SR CPK nie mogą ingerować we władztwo planistyczne gmin, o ile przepisy nie dają ku temu odpowiednich uprawnień. Pod tym kątem należy zweryfikować prawidłowość ustaleń w zakresie minimalnej wielkości działki, minimalnej powierzchni biologicznie czynnej czy wskaźnika EP, jakie przyjęto dla strefy rolnej, strefy rolnej stanowiącej rezerwę terenową dla stref aktywności gospodarczej oraz dla strefy powiązań przyrodniczo-krajobrazowych. Uwaga dotyczy także ustaleń w zakresie wysokości zabudowy i powierzchni biologicznie czynnej przyjętych dla obszarów o istotnym znaczeniu.	Art. 120 zi ust. 2 ustawy z dnia 10 maja 2018 r. o Centralnym Porcie Komunikacyjnym określa zakres strategii, który w wymiarze przestrzennym obejmuje: model struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru, zasady kształtowania i prowadzenia polityki przestrzennej oraz obszary o istotnym znaczeniu dla realizacji ustaleń strategii. Wskazania te nie dają jednoznacznych podstaw do określania wskaźników zagospodarowania i zabudowy, które określa się w gminnych aktach planowania przestrzennego, zgodnie z	NIE	Zgodnie z przywołanym przepisem Ustawy o Centralnym Porcie Komunikacyjnym (art. 120zi ust. 2) w punkcie 8 wskazano na „zakres ustaleń podlegających uwzględnieniu w dokumentach strategicznych i planistycznych jednostek samorządu terytorialnego.”.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				ustawą z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym. Część wskaźników ustalonych w SR CPK wykracza poza obowiązkowy zakres planu miejscowego lub planu ogólnego, co stawia pod znakiem zapytania ich implementację do dokumentów gminnych. Przykładowo: minimalna powierzchnia nowo wydzielonych działek budowlanych stanowi fakultatywne, a nie obowiązkowe ustalenie planu miejscowego (art. 15 ust. 3 pkt 10 ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym). Podobnie, ustalenia w zakresie minimalnej wielkości działki wykraczają poza zakres planu ogólnego, natomiast minimalny udział powierzchni biologicznie czynnej stanowi jedynie fakultatywne ustalenie dla strefy otwartej (którą należy wiązać ze strefą powiązań przyrodniczo-krajobrazowych w SR CPK). Odrębną kwestią są ustalenia dot. wskaźnika EP, który wymagałby ujęcia w Słowniku Pojęć i Skrótów w dokumencie głównym SR CPK.		
419.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 10	W dokumencie wskazano, że „Wybrane elementy ujęte w modelu z uwagi na ich właściwość projektową czy etap przygotowania inwestycji mają charakter szczególnie umowny i intencjonalny (...). Tymczasem w części graficznej MSFP (zał. 3.2.) zamieszczono planowany przebieg m.in. drogi oznaczonej literą „C” oraz linii kolejowej nr 88 – litera „B”, które zgodnie z zapisami Strategii mają stanowić element ustaleń podlegających uwzględnieniu w dokumentach strategicznych i planistycznych województwa mazowieckiego. Tego rodzaju rozwiązanie budzi wątpliwości. Skoro wskazane elementy mają, zgodnie z powyższą deklaracją, charakter umowny i intencjonalny, to nie powinny być jednocześnie traktowane jako obligatoryjne do uwzględnienia przez jednostki samorządu terytorialnego. Uwzględnianie na tym etapie projektowanych przebiegów inwestycji, które nie posiadają statusu formalnie zatwierdzonych przedsięwzięć, może prowadzić do nadmiernej ingerencji w kompetencje planistyczne jednostek samorządu terytorialnego.	Wyjaśnienie tych kwestii wpłynie na precyzję dokumentu i możliwość jego jednoznacznej interpretacji.	TAK	Opinia uwzględniona.
420.	Urząd Marszałkowski	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 11-18	Ustalenia dotyczące obszarów o istotnym znaczeniu wymagają weryfikacji pod kątem stopnia ich	Szczegółowość ustaleń dla obszarów o istotnym znaczeniu w zakresie	TAK	Zweryfikowano ustalenia poszczególnych OIZ. Były one omawiane także z gminami, na których terenie się

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)		szczegółowości oraz skutków dla gmin. Wątpliwości budzą szczegółowe ustalenia w zakresie wskaźników zagospodarowania.	szczegółowych stref planistycznych jest większa niż wymagana dla planu ogólnego gminy, co oznacza, że na etapie sporządzania planów miejscowych to SR CPK, a nie plan ogólny będzie musiała być podstawą dla przesądzeń planistycznych, aby zachować zgodność obu dokumentów. Pewne problemy interpretacyjne mogą wywołać tereny oznaczone w Modelu kolorem białym, bez odniesienia w legendzie. Ich kształt i przebieg sugerują, że są to tereny komunikacji, obsługującej szczegółowe strefy planistyczne. Brak jednoznacznego wskazania ich przeznaczenia może oznaczać dowolność interpretacji, a w efekcie przeznaczenie ich pod zabudowę, co zaprzepaści wdrożenie układu przestrzennego wynikającego z Modelu. Przy założeniu, że ta część Modelu obrazuje szkielet sieci dróg, podkreślić należy, że został on wyznaczony w oderwaniu od istniejącej parcelacji, a więc jego wdrożenie wymagać będzie przeprowadzenia kompleksowo scaleń i podziałów nieruchomości, a w niektórych przypadkach nawet wyburzeń istniejącej zabudowy (dotyczy m. in. OIZ Henryszew, OIZ Kopiska). Należy mieć świadomość, że konsekwencje dla gmin, związane z wdrożeniem wszystkich rozwiązań SR CPK dotyczących obszarów o istotnym znaczeniu w planach miejscowych będą obejmować także wykup terenów pod drogi, a także wypłaty odszkodowań w przypadku utraty wartości nieruchomości w związku ze zmianą przeznaczenia związaną z ograniczeniami dla zabudowy. W zakresie przyjętych wartości wskaźników zagospodarowania istotne wątpliwości budzi dopuszczenie aż 6 kondygnacji w strefie wielofunkcyjnej z zabudową mieszkaniową wielorodzinną – w niewielkich, nowo kształtowanych ośrodkach osadniczych takich jak OIZ Henryszew. Trudno znaleźć uzasadnienie dla takich rozwiązań,		znajdują. OIZ Kopiska i Henryszew, a w nich układ drogowy wynika z inwestycji kolejowych – węzła kolejowego CPK. W związku z czym zaplanowanie przestrzenne okolic wskazanych przystanków jest wynikiem planowanych linii kolejowych i przystanków dla kolei regionalnej.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				mając na uwadze kształtowanie ładu przestrzennego i zrównoważony rozwój.		
421.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej, s. 13	Brak jest spójności pomiędzy nazewnictwem obszarów o istotnym znaczeniu w części opisowej i graficznej MSFP, np. OIZ Baranów/Obszar Baranów, OIZ Szymanów/OIZ Szymanów-Elżbietów. Proponuje się uspoźnić zapisy.	Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na spójność dokumentu.	TAK	Opinia uwzględniona.
422.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	Projekt Strategii w Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej zawiera przebiegi wielu nowych dróg oznaczonych w legendzie jako drogi wojewódzkie, które nie znajdują odzwierciedlenia w planach zarządcy dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim. Jako drogi wojewódzkie oznaczono również część (drogowych) Inwestycji Towarzyszących wymienionych w załączniku do Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego. W związku z powyższym, w przypadku dróg kategorii wojewódzkiej nieznajdujących odniesienia w dokumentach samorządu województwa, wnosimy o zmianę oznaczenia na inne. Wnosimy także o oznaczenie dróg wymienionych w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (z późn. zm.) jako dróg krajowych.	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej (część graficzna) zawiera przebiegi wielu nowych dróg, oznaczonych w legendzie jako drogi wojewódzkie, które: - nie znajdują odzwierciedlenia w planach zarządcy dróg wojewódzkich w województwie mazowieckim, - zostały wskazane jako inwestycje towarzyszące CPK w ramach rozporządzenia Rady Ministrów. W Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 26 stycznia 2021 r. w sprawie wykazu Inwestycji towarzyszących w zakresie Centralnego Portu Komunikacyjnego (z późn. zm.) wprowadzono przebiegi dróg stanowiących wschodnią, północną i zachodnią obwodnicę CPK. Nie określono kto będzie inwestorem tych dróg i później pełniącym funkcję ich zarządcy. W kolejnym etapie wszczęto proces projektowy dla tych dróg, po czym wystąpiono w 2024 r. w imieniu Spółki CPK o zaopiniowanie rozwiązań projektowych układu drogowego wokół CPK do Zarządu Województwa Mazowieckiego, który nie posiadał jeszcze wiedzy o przyszłej funkcji ich zarządcy. W przedstawionej do opiniowania Strategii załącznikiem jest model w części opisowej i graficznej, w którym określono ww. układ dróg wokół CPK oraz inne drogi jako drogi wojewódzkie. Drogi te, wg założeń ustawy o CPK, będą musiały być uwzględnione w strategii rozwoju województwa i planie zagospodarowania przestrzennego województwa. Niespotykane w	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				systemie prawnym jest de facto ustalenie przebiegu dróg wojewódzkich (tak oznaczonych w modelu), stanowiących układ obwodowy wokół CPK wg rozporządzenia Rady Ministrów, w dokumencie z poziomu krajowego, co narusza kompetencje samorządu województwa. Zarząd województwa, zgodnie z ustawą o samorządzie wojewódzkim, jako organ samorządu województwa, wykonuje zadania o charakterze wojewódzkim określone ustawami m. in. w zakresie dróg publicznych. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych do zadań zarządcy dróg należą m. in. sprawy z zakresu planowania dróg i ustalania ich przebiegu. Zasadnym byłoby, aby już na etapie opracowywania Strategii uzgodnić z samorządem województwa planowaną sieć dróg, dla których przewiduje się, że będzie on ich zarządcą – z całym ustawowym zakresem zadań		
423.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	W Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej nie uwzględniono budowy dróg wojewódzkich zawartych w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego, m.in. części odcinka „Paszkowianki” planowanej do budowy na odcinku od A2 do DW719, budowy obwodnicy Błonia na DW579.	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej, wśród wskazywanych elementów sieci transportowej powinien uwzględniać również inwestycje transportowe zawarte w obowiązującym PZPWM, które przewidziano do realizacji w obszarze otoczenia CPK.	TAK	Opinia uwzględniona.
424.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	W części graficznej MSFP nie dokonano wyraźnego rozróżnienia pomiędzy istniejącymi i postulowanymi liniami kolejowymi. Sieć kolejowa została przedstawiona jako kompletna i docelowa. Brak takiego rozróżnienia utrudnia prawidłową interpretację mapy, a także może prowadzić do nadinterpretacji jej zawartości przez jednostki samorządu terytorialnego w szczególności w kontekście obowiązku uwzględniania ustaleń SR CPK w dokumentach strategicznych i planistycznych.	Wyjaśnienie tych kwestii wpłynie na precyzję dokumentu i możliwość jego jednoznacznej interpretacji.	NIE	Model struktury funkcjonalno-przestrzennej pokazuje co do zasady układ docelowy.
425.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	W MSFP przedstawiono szkielet sieci dróg rowerowych, które nie znajdują odzwierciedlenia w Planie zagospodarowania przestrzennego województwa mazowieckiego (PZPWM), w którym określono planowaną sieć szkieletową tras rowerowych (Ryc. 13) dla województwa mazowieckiego, oraz Standardach infrastruktury rowerowej i koncepcji tras rowerowych województwa (dalej Standardy), stanowiących realizację zapisów PZPWM.	Wyjaśnienie tej kwestii pozytywnie wpłynie na przejrzystość dokumentu i jego spójność z dokumentami poziomu wojewódzkiego.	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Proponowany szkielet sieci dróg rowerowych również nie był przedmiotem uzgodnień z Samorządem Województwa Mazowieckiego. Należy jednocześnie podkreślić, że Województwo Mazowieckie znajduje się na etapie opracowywania koncepcji programowych tras rowerowych stanowiących realizację zapisów PZPWM i Standardów, w tym tzw. trasy żyrardowskiej przebiegającej w głównej mierze wzdłuż linii kolejowej nr 1, 4 i 447.			
426.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	Proponuje się: - zmianę oznaczenia projektowanego rezerwatu storczyka cuchnącego (anacamptis coriophora) na bardziej widoczne/ kontrastowe - na mapie jest niemal niedostrzegalne (wyraźne jest tylko oznaczenie literowe „b”); - zastosowanie pełnej nazwy: Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej zamiast skrótu OAW w zapisie „pasma rozwojowe OAW”; - w miejsce nazwy „Sochaczewska Kolej Muzealna” wskazać „Sochaczewska Kolej Wąskotorowa” zgodnie z dokumentami poziomu wojewódzkiego.	Proponowana zmiana pozytywnie wpłynie na przejrzystość mapy.	TAK	Opinia uwzględniona.
427.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	Proponuje się uwzględnić w załączniku graficznym MSFP obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego obszary szczególnego zagrożenia powodziowego.	Uwzględnienie obszarów szczególnego zagrożenia powodzią w MSFP jest ważne ze względu na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa ludności i mienia na obszarach, na których występuje zagrożenie powodziowe. Ponadto włączenie zagrożeń naturalnych (takich jak powodzie) do planowania przestrzennego jest kluczowe dla kształtowania przestrzeni bardziej odpornej na skutki zmian klimatu. Częstsze występowanie ekstremalnych zjawisk pogodowych, takich jak deszcze nawalne w miejscach o utrudnionej infiltracji prowadzi do zwiększenia ryzyka powodzi, co jest rezultatem postępującej urbanizacji i intensywnego zagospodarowania przestrzennego.	NIE	Obszary szczególnego zagrożenia powodzią są elementem uwarunkowań, a nie kierunków rozwoju jaki prezentuje MSFP.
428.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	Proponuje się uwzględnić w dokumencie system powiązań kulturowo-turystycznych oraz osie wojewódzkie.	W projekcie SR CPK w rozdziale 7 (s. 67) wskazano, że kluczowymi elementami modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej są system powiązań kulturowo-turystycznych oraz osie wojewódzkie. Powyższe elementy nie zostały uwzględnione w Załączniku 1 (Modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej) – ani w części tekstowej, ani w części graficznej.	NIE	Analizę wartości kulturowo – turystycznych przeprowadzono na etapie diagnozy, ich powiązania i istotność została uwzględniona w ramach struktury funkcjonalno – przestrzennej.
429.	Urząd	Załącznik 1. Model Struktury	Proponuje się uwzględnić w dokumencie system	Obszary chronionego krajobrazu	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	obszarów chronionego krajobrazu, w szczególności Obszary Chronionego Krajobrazu: Warszawski oraz Bolimowsko-Radziejowicki z doliną środkowej Rawki.	stanowią element gwarantujący spójność systemu przyrodniczego. Włączenie ich do modelu struktury funkcjonalno-przestrzennej wspiera zrównoważony rozwój, łącząc potrzeby ochrony środowiska z potrzebami społecznymi i gospodarczymi.		
430.	Urząd Marszałkowski Województwa Mazowieckiego w Warszawie (za pośrednictwem Biura Związku Województw RP)	Załącznik 1. Model Struktury funkcjonalno-przestrzennej obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego	Proponuje się zastosować na mapie MSFP obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego dla obszaru miasta Pruszkowa i Piastowa oznaczenie powiązania osadnicze.	Obydwa miasta tworzą obszar zwartej zabudowy bez wyraźnie zarysowanej granicy pomiędzy nimi oraz wykazują silne powiązania funkcjonalno-przestrzenne. Ponadto mają podobne wskaźniki demograficzne, np. gęstości zaludnienia (Piastów 3974 os/km2, Pruszków 3411 os/km2).	NIE	Propozycja oznaczenia jest elementem diagnostycznym, nie wpływa na ustalenia kierunkowe zawarte w MSFP.
431.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Zarząd Województwa Łódzkiego podtrzymuje potrzebę rozszerzenia obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego o gminy z województwa łódzkiego, wyrażoną w piśmie znak: PRI.40.8.2025.KK z dnia 12.02.2025 r. Zgodnie z zapisami wizji Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego, nowe kierunki rozwoju sprzyjać będą integracji obszarów pomiędzy Warszawą i Łodzią w kierunku powstania funkcjonalnego duopolis, w szczególności za sprawą Kolei Dużych Prędkości. W dokumencie podkreślono również znaczenie tworzenia struktur współpracy między podmiotami gospodarczymi, publicznymi i naukowymi z obu miast.		NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu. SR CPK wypełnia przesłanki ustawowe dotyczące zaplanowania rozwoju obszaru otaczającego CPK. Nie jest zadaniem tego dokumentu zajmowanie się kwestią integracji aglomeracji Łodzi i Warszawy.
432.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	2. Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Obecnie Strategia swym zasięgiem obejmuje jedynie 18 gmin z województwa mazowieckiego, nie uwzględniając gmin z województwa łódzkiego, jednak wstępnie wyznaczona w 2020 roku delimitacja obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego została opracowana w oparciu o szczegółowe dane odnoszące się do ośmiu powiatów, zarówno z województwa mazowieckiego, jak i łódzkiego, tj. gm. Łowicz, m. Łowicz, gm. Nieborów, gm. Bolimów, gm. Skierniewice i m. Skierniewice. Z perspektywy naszego regionu Centralny Port Komunikacyjny postrzegany jest jako ogromna szansa rozwojowa, co zostało dostrzeżone już w Strategii Rozwoju Województwa Łódzkiego 2030. Realizacja nowych elementów infrastruktury transportowej, w szczególności Kolei Dużych Prędkości i rozbudowy autostrady A2, spowoduje dalsze wzmocnienie powiązań w ramach układu bipolarnego Łodzi i Warszawy.		NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Dodatkowo do obszaru otoczenia CPK dokooptowano gminy wykazujące duże związki funkcjonalne z CPK i Warszawą (tzw. korytarz rozwojowy w kierunku Warszawy). Gminy tzw. korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy wykazują bardzo silne powiązania funkcjonalne nie tylko z CPK, ale też z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK, więc niecelowym byłoby ich wyłączenie z obszaru otoczenia CPK. Gminy znajdujące się w województwie łódzkim nie wykazują tak silnych powiązań funkcjonalnych i przestrzennych z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK.
433.	Urząd Marszałkowski Województwa	4. Podsumowanie diagnozy 5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	Biorąc pod uwagę, że z wykorzystaniem linii KDP będą prowadzone również przewozy regionalne, strefa bezpośredniego oddziaływania Airport City i Cargo		NIE	Zgodnie z ustawą o CPK obszar otoczenia CPK musi mieć charakter ciągły i nieprzerwany terytorialnie. Nie jest możliwe takie zdelimitowanie obszaru otoczenia

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Łódzkiego		City znacząco się powiększy w kontekście odległości czasowej. Obszar ten należy więc rozpatrywać szerzej, ponieważ będzie oddziaływał na teren całego województwa łódzkiego, w tym najsilniej w pasie pomiędzy Łodzią – CPK – Warszawą.			CPK, aby spełniał on tę przesłankę ustawową, a jednocześnie realizował wskazaną przez Państwa uwagę.
434.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego	9. System realizacji	Zarząd Województwa Łódzkiego wskazuje na potrzebę stworzenia dokumentu operacyjnego do „Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044”, który będzie obejmował działania i inwestycje w obszarze infrastruktury kolejowo-drogowej (m.in. z Łodzi do CMK oraz z Łodzi do Kutna), uwzględniając przede wszystkim Pakt Kolejowy dla Województwa Łódzkiego, prace nad Zintegrowaną Siecią Kolejową i Horyzontalny Rozkład Jazdy oraz dając możliwość jej podwójnego zastosowania zarówno w zakresie cywilnym, jak i obronnym. Dokument operacyjny powinien również zawierać inwestycje w obszarze gospodarczym i społecznym, kwestie związane z integracją transportu, w tym wsparcie mobilności rowerowej do węzłów przesiadkowych oraz budowę parkingów P&R. Zarząd Województwa Łódzkiego jest gotowy do współpracy w zakresie opracowania propozycji konkretnych inwestycji, niezbędnych do dynamicznego rozwoju obszaru otoczenia CPK. W celu przeprowadzenia rozmów na temat konkretnych przedsięwzięć proponuję powołanie Zespołu roboczego, w składzie którego deklaruję udział szerokiego grona ekspertów reprezentujących Samorząd Województwa Łódzkiego.		NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu. Nie jest celowym opracowywanie dokumentu wdrażającego SR CPK, który koncentrowałby się na zagadnieniach dotyczących obszarów leżących poza jego granicami.
435.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	7. Model struktury funkcjonalno-przestrzennej	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego sugeruje usunięcie definicji miejskiego obszaru funkcjonalnego	Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030 zawierająca te definicję obecnie nie jest już dokumentem obowiązującym (...).	TAK	Opinia uwzględniona.
436.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego sugeruje usunięcie z wyliczania dokumentów, które z dniem uchwalenia SR CPK w terminie dwóch lat muszą być dostosowane do jej ustaleń, uchwały w przedmiocie ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej.	Zgodnie z ustawą z dnia 5 lipca 2018 r. o ułatwieniu w przygotowaniu realizacji inwestycji mieszkaniowych (...), organy stanowiące gminy podejmują uchwały w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji mieszkaniowej. Na podstawie art. 59 ww. ustawy (...) ustawa ta traci moc. Ponadto dotychczas uchwalone studia uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin, na podstawie których podejmowane są uchwały w sprawie ustalenia lokalizacji inwestycji	NIE	Opinia odnosi się do przepisów prawnych, a nie do tekstu konsultowanego dokumentu.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
				mieszkaniowej będą obowiązywać do dnia 30 czerwca 2026 r. W związku z powyższym z uwagi na wielkość jednostek osadniczych na tym terenie oraz powierzchnie otoczenia CPK stanowiąca 1800 km2, można wnioskować, że ilość tego typu uchwał jest niewielka (...).		
437.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	Delimitacja obszaru otoczenia CPK i wymiar terytorialny SR CPK	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego wnosi o poszerzenie obszaru otoczenia CPK o tereny województwa łódzkiego, z zastosowaniem wskazanych w projekcie uchwały wytycznych.	Konieczność rozwoju układu drogowego w tym m.in dróg wojewódzkich - wzrost ruchu w pasie pomiędzy Łodzią-CPK-Warszawą.	NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Dodatkowo do obszaru otoczenia CPK dokooptowano gminy wykazujące duże związki funkcjonalne z CPK i Warszawą (tzw. korytarz rozwojowy w kierunku Warszawy). Gminy tzw. korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy wykazują bardzo silne powiązania funkcjonalne nie tylko z CPK, ale też z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK, więc niecelowym byłoby ich wyłączenie z obszaru otoczenia CPK. Gminy znajdujące się w województwie łódzkim nie wykazują tak silnych powiązań funkcjonalnych i przestrzennych z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK.
438.	Urząd Marszałkowski Województwa Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Dokument w przyszłości należy dostosować do zapisów średniookresowej strategii rozwoju kraju do 2035 r., do której zgłoszono propozycję rozszerzenia obszaru OSI otoczenia CPK o gminy z obszaru województwa łódzkiego (...).	Delimitacji obszaru OSI otoczenia CPK wydaje się zbyt wąska i nie uwzględnia kluczowego elementu jaki stanowić będzie wysoka dostępność czasowa Centralnego Portu Komunikacyjnego w kontekście uruchomienia przewozów Kolejami Dużych Prędkości (...).	NIE	Delimitacja obszaru otoczenia CPK została przeprowadzona w oparciu o analizę wielokryterialną, w ramach której każda gmina znajdująca się w promieniu 100 km od CPK została zbadana pod kątem istniejących i planowanych powiązań z CPK. W wyniku tej wielokryterialnej analizy wytypowane zostały gminy znajdujące się w bezpośrednim otoczeniu CPK, które wykazywały największy stopień istniejących i planowanych powiązań z CPK. Dodatkowo do obszaru otoczenia CPK dokooptowano gminy wykazujące duże związki funkcjonalne z CPK i Warszawą (tzw. korytarz rozwojowy w kierunku Warszawy). Gminy tzw. korytarza rozwojowego w kierunku Warszawy wykazują bardzo silne powiązania funkcjonalne nie tylko z CPK, ale też z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK, więc niecelowym byłoby ich wyłączenie z obszaru otoczenia CPK. Gminy znajdujące się w województwie łódzkim nie wykazują tak silnych powiązań funkcjonalnych i przestrzennych z pozostałymi gminami obszaru otoczenia CPK.
439.	Urząd Marszałkowski Województwa	9. System realizacji	Zarząd Województwa Łódzkiego wskazuje na potrzebę stworzenia dokumentu operacyjnego do „Strategii rozwoju obszaru otoczenia Centralnego	Należy zwrócić również uwagę, że włączenie linii KDP w istniejący układ kolejowy spowoduje, że na istniejącej	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu. Nie jest celowym opracowywanie dokumentu wdrażającego SR CPK, który koncentrowałby się na

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
	Łódzkiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP		Portu Komunikacyjnego do roku 2044”, który będzie obejmował działania i inwestycje w obszarze infrastruktury kolejowo-drogowej uwzględniając przede wszystkim Pakt Kolejowy dla Województwa Łódzkiego, prace nad Zintegrowaną Siecią Kolejową i Horyzontalny Rozkład Jazdy oraz dając możliwość jej podwójnego zastosowania zarówno w zakresie cywilnym, jak i obronnym. Dokument operacyjny powinien również zawierać inwestycje w obszarze gospodarczym i społecznym, kwestie związane z integracją transportu, w tym wsparcie mobilności rowerowej do węzłów przesiadkowych oraz budowę parkingów P&R. Zarząd Województwa Łódzkiego jest gotowy do współpracy w zakresie opracowania propozycji konkretnych inwestycji, niezbędnych do dynamicznego rozwoju obszaru otoczenia CPK.	infrastrukturze kolejowej pojawią się dodatkowe pociągi, które spowodują brak wystarczającej przepustowości. Sytuacja ta wskazuje na konieczność wykonania pilnych analiz przepustowości infrastruktury oraz jej dostosowania do zwiększonego ruchu (...)		zagadnieniach dotyczących obszarów leżących poza jego granicami.
440.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	Propozycja uwzględnienia lokalizacji korytarzy transportowych sieci TEN-T i ich punktów węzłowych oraz powiązań transportowych CPK z polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej.	Porty morskie i korytarze TEN (zwłaszcza południkowy) tworzą z CPK jeden system funkcjonalny.	NIE	Uwaga poza zakresem konsultowanego dokumentu.
441.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	3. Kluczowe kierunki rozwoju i dokumenty strategiczne	W rozdziale 3: Do zdania “Inwestycja jaką jest budowa CPK – w projekcie infrastrukturalnego o zasięgu globalnym, [...] ale także integrującą się z projektami europejskimi jak np. projekt sieci TEN-T czy Via Carpatia, znalazł również odzwierciedlenie w strategii bezpieczeństwa Narodowego” można dodać o związku inwestycji z polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Należy też uwzględnić w ramach wymienionych dokumentów i strategii te które są dedykowane europejskiemu transportowi intermodalnemu, portom morskim etc.	Porty morskie i korytarze TEN (zwłaszcza południkowy) tworzą z CPK jeden system funkcjonalny. Istotny jest też aspekt bezpieczeństwa narodowego ochrony z cyberatakami.	TAK	Opinia uwzględniona.
442.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	W części: I “Rozwój gospodarczy – wzrost konkurencyjności przedsiębiorstw”, I.1 “Rozwój sektora TSL” oraz I.2 “Rozwój inwestycji odnoszących korzyści z dostępu do usług TSL Uwzględnić poniższe zdania: 1. Rozwój sektora TSL powinien być integralnie powiązany z uwarunkowaniami geopolitycznej lokalizacji Polski jako ważnego ośrodka gospodarczego Europy Środkowo-Wschodniej; 2. Inwestycje CPK, strefy inwestycyjne i centra logistyczne będą skorelowane z siecią TEN-T, a zwłaszcza korytarzami Północ-Południe (Bałtyk-Adriatyk, Bałtyk - Morze Czarne – Morze	Zagadnienia portów morskich i korytarzy transportowych są integralnie powiązane z CPK i tworzą jeden system TSL (...).	TAK	Opinia uwzględniona.

Lp.	Kto	Część dokumentu do której odnosi się uwaga	Treść uwagi (propozycja zmian)	Uzasadnienie propozycji zmian	Stanowisko Pełnomocnika (TAK / NIE / CZĘŚCIOWO)	Uzasadnienie stanowiska Pełnomocnika Rządu ds. CPK
			Egejskie) oraz uwarunkowaniami nadmorskiej lokalizacji. 3. Inwestycje towarzyszące pogłębią integrację CPK z polskimi portami morskimi o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej celem utworzenia jednego systemu funkcjonalnego.			
443.	Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego za pośrednictwem Biura Związku Województw RP	5. Przestrzeń dla przyszłości – wizja i cele strategiczne	W części: III Przyjazna przestrzeń, III.3 Zrównoważona mobilność prośba o dodanie punktów: 1. Uwzględnienie przestrzennych aspektów stref rozwojowych korytarzy transportowych sieci TEN-T, a zwłaszcza korytarza Bałtyk-Adriatyk 2. Uwzględnienie przestrzennych aspektów lokalizacji węzłów intermodalnych i centrów logistycznych w Polsce	Zagadnienie węzłów logistycznych i korytarzy transportowych są integralnie powiązane z CPK i tworzą jeden spójny system funkcjonalny (...)	TAK	Opinia uwzględniona.