



Stanowisko Zarządu Stowarzyszenia Metropolia Warszawa w sprawie projektu „Strategii Rozwoju Obszaru otoczenia Centralnego Portu Komunikacyjnego do roku 2044” (Strategia CPK)

Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Warszawa, mając na uwadze dobro wszystkich mieszkańców metropolii warszawskiej, wyraża swoje stanowisko dotyczące projektu „Strategii Rozwoju Obszaru Otoczenia CPK do roku 2044” (Strategia CPK).

1. Wpływ budowy oraz funkcjonowania Centralnego Portu Komunikacyjnego na obszar wykraczający poza „bezpośredni” obszar otoczenia CPK

Centralny Port Komunikacyjny stanowi jedno z największych zamierzeń infrastrukturalnych. Jego realizacja będzie miała istotny wpływ na układ komunikacyjny Polski, a także na potencjał gospodarczy, mobilność społeczeństwa oraz dostępność międzynarodową kraju. Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Warszawa dostrzega znaczenie tej inwestycji dla rozwoju systemu transportowego o zasięgu krajowym i europejskim, w tym potencjał dla integracji transportu lotniczego, kolejowego i drogowego, który przyczyni się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej metropolii warszawskiej i mobilności jej mieszkańców. Inwestycja ma również duże znaczenie gospodarcze, w tym powstanie nowych miejsc pracy czy rozwój szeroko rozumianych usług cargo.

W skład Obszaru Otoczenia CPK wchodzi 18 gmin, z czego 11 należy do metropolii warszawskiej. Dlatego zwracamy uwagę, że realizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego, koncentrując się w zachodnim pasie aglomeracji, może przyczynić się do **nasilenia nierównowagi rozwojowej** w obrębie metropolii – w szczególności w gminach położonych na wschód od Warszawy, które nie są bezpośrednio objęte planami inwestycyjnymi. Dlatego chcemy zaznaczyć, że strefa oddziaływania CPK jest zdecydowanie szersza niż tylko obszar otoczenia wskazany w obecnie konsultowanej Strategii CPK (zarówno po zachodniej, ale i po wschodniej stronie Warszawy). Przewidywany wzrost liczby mieszkańców, związany z budową CPK, w gminach nie leżących w obszarze bezpośredniego oddziaływania inwestycji CPK, spowoduje m.in. wzrost zapotrzebowania na usługi społeczne, na które gminy nie są przygotowane finansowo.

Powyższe wskazuje, że w samym dokumencie brakuje pogłębionej i całościowej analizy dotyczącej wpływu realizacji i działalności operacyjnej CPK na szerszy obszar geograficzny, w tym w szczególności m.st. Warszawę oraz całą metropolię warszawską. Analiza powinna objąć m.in. wpływ na zagadnienia związane z mobilnością (w tym jaka infrastruktura docelowo powstanie i kto będzie ponosił koszty jej rozbudowy), dostępem do mieszkań, relokacji miejsc pracy itp.

2. Strategia obszaru otoczenia CPK a Obszar Strategicznej Interwencji otoczenia CPK w Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju

Interwencja dla szerszego obszaru wpływu CPK powinna być zaprogramowana w ramach Średniookresowej Strategii Rozwoju Kraju 2035 (ŚSRK). W ramach ŚSRK OSI otoczenia CPK został zaplanowany jako obszar dwustrefowy. Pierwsza strefa to bezpośrednie otoczenie CPK, objęte strategią CPK. Druga strefa – ma być większa i obejmować Warszawę i Łódź, zgodnie z koncepcją „bipola Warszawa-Łódź” ze *Strategii rozwoju Polski Centralnej* z 2015 roku (ciągle obowiązującej).

Elementem niezbędnym komplementarnego podejścia musi być także spójność delimitacji obszaru wsparcia. W ramach drugiej strefy OSI wyznaczonego na potrzeby ŚSRK należy wziąć pod uwagę całe





miejskie obszary funkcjonalne zarówno Warszawy, jak i Łodzi (obszary wyznaczone m.in. na potrzeby OSI wsparcia dla sieci miast – węzłów policentryczności w tym samym dokumencie).

Programując wsparcie dla obszarów funkcjonalnych Warszawy i Łodzi należy wziąć pod uwagę także ich odmienną charakterystykę społeczno-gospodarczą i rolę w systemie osadniczym kraju. Cechy te będą miały bezpośrednie przełożenie na zróżnicowanie wpływu CPK zarówno na oba te miasta, jak i gminy, które je otaczają.

W związku z powyższym zwracamy 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 przewidzianym w Strategii CPK.

3. Inwestycje transportowe i drogowe oraz ich wpływ na metropolitalną sieć transportową

W korytarzu transportowym wychodzącym z Warszawy w stronę Łodzi już obecnie panuje duże obciążenie komunikacyjne, dlatego zdajemy sobie sprawę z konieczności rozbudowy infrastruktury transportowej. Istotne jest podkreślenie w Strategii CPK, że będzie ona dokonywana w ścisłej współpracy oraz z uwzględnieniem potrzeb JST, na terenie których będą realizowane inwestycje. Wynika to m.in. z poniższych wyzwań dotyczących planowanych inwestycji transportowych:

- a) Uważamy, że podstawą mobilności mieszkańców powinien być szkielet połączeń kolejowych lokalnych i regionalnych jedynie uzupełniony o siatkę połączeń drogowych. Jednak 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. Aktualne wymogi dla projektowania linii kolejowych oznaczają ponadto szereg komplikacji dotyczących warunków technicznych, takich jak skrzyżowania z drogami, odległości od torów, czy też zagospodarowanie terenów przyległych. Dlatego zwracamy uwagę, na kwestie społeczne – potencjalnie duża inwazyjność przedsięwzięcia wywoła zapewne szereg protestów, stąd konieczne jest prowadzenie szeroko zakrojonych akcji informacyjno-konsultacyjnych.
- b) W przypadku Warszawy kluczowe jest odpowiednie skomunikowanie transportem szynowym CPK z centrum Warszawy, które będzie dostępne od pierwszych dni funkcjonowania lotniska. To wiąże się m.in. z przebudową stacji czołowej Warszawa Śródmieście WKD w celu zwiększenia przepustowości linii – o ile zostanie podjęta decyzja o wydłużeniu linii WKD do lotniska. Mając na uwadze długość składów WKD, nawet po zrealizowaniu przebudowy stacji Śródmieście WKD ukierunkowanej na uruchamianie docelowo 8-10 par pociągów w godzinie – nadal nie będzie możliwości uzyskania skokowego wzrostu zdolności przewozowej tego systemu w zakresie powiązań do/z Warszawy.
- c) Proponujemy ponownie przeanalizować celowość wydłużenia WKD z punktu widzenia zapewnienia dowozu do CPK pracowników lotniska. Mając na uwadze specyficzną strukturę społeczną ośrodków otaczających linię WKD (Podkowa Leśna, Komorów, Brwinów, Milanówek), gdzie dominuje zabudowa willowa i rezydencjonalna oraz ukształtowana struktura funkcjonalno-przestrzenna, istnieje poważna wątpliwość, czy z tego pasma będzie dojeżdżać istotna liczba pracowników lotniska i jego bezpośredniego zaplecza (ochrona, serwis, personel obsługi bagażu, kasjerzy/kasjerki, pracownicy hoteli, itd.). Z kolei w przypadku miast takich jak Pruszków, czy Grodzisk Mazowiecki – korzystniej od linii WKD umiejscowiona jest w nich infrastruktura PKP PLK.





Stowarzyszenie Metropolia Warszawa

- d) Opis rozbudowy WKD w Strategii CPK pozostawia wiele niewiadomych, które są istotne dla JST metropolii warszawskiej. W szczególności dotyczy to kosztów rozbudowy i braku informacji, kto ma być głównym inwestorem, jak również obawa przed wzrostem hałasu ze względu na zwiększenie ruchu pociągów (czy będzie się on odbywał w nocy?).
- e) 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. Proponujemy 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.
- f) Proponowane inwestycje w znaczący sposób wpływają na organizację i funkcjonowanie sieci transportowej w metropolii warszawskiej. Dlatego podkreślamy, że ze względu na spójność metropolii warszawskiej, jak również możliwość pozyskania pracowników lub powiązania usług z CPK, konieczne jest wzmocnienie skomunikowania wewnątrz całej metropolii warszawskiej, co pozwoli zwiększyć efekt impulsu rozwojowego, jakim będzie budowa lotniska w Baranowie. Dlatego apelujemy o przeprowadzenie szerokiej analizy, w jaki sposób planowane inwestycje wpłyną na funkcjonowanie sieci transportowej i jak za ich pomocą zwiększyć jej wydolność. Przykładowo, 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, jak i południowo-wschodniej części Warszawy.
- g) Chcemy podkreślić również, że w Strategii CPK brakuje szczegółowej informacji na temat tego, kto będzie zarządzał i utrzymywał powstałą infrastrukturą transportową, np. rozbudowaną WKD. Z uwagi na fakt, że po rozbudowie infrastruktura ta będzie pełnić kluczową funkcję w zapewnianiu dostępności transportowej do CPK, postulujemy, aby jej utrzymanie było finansowane z poziomu krajowego. To samo dotyczy nowopowstałych na potrzeby CPK dróg, których zarządcą powinien być podmiot Skarbu Państwa.
- h) Ze względu na przewidywane zwiększenie ruchu konieczne jest zaplanowanie i budowa obwodnic lub innych rozwiązań zapobiegających zwiększeniu intensywności ruchu kołowego w obecnym układzie komunikacyjnym - jest to kluczowy aspekt z punktu widzenia funkcjonowania terenów przyległych do CPK. Dotyczy to również gmin, które nie są objęte Strategią CPK, ale będą pod silną presją komunikacyjną oraz inwestycyjną (np. Gmina Stare Babice, która postuluje o ujęcie planowanej inwestycji 580 BIS, alternatywnej drogi wojewódzkiej nr 580 wraz z połączeniem kolejowym, w kosztach inwestycji budowy Centralnego Portu Lotniczego, która to inwestycja zabezpieczy interes transportowy większej liczby gmin).
- i) Problemem jest brak szczegółowych informacji nt. planowanych inwestycji, towarzyszących budowie CPK, m.in. dróg, które będą realizowane przez GDDKiA czy wspomnianej rozbudowie WKD. Wobec faktu zablokowania dużej części terenów, których właściciele nie są w stanie rozporządzać nimi w sposób swobodny, istotne jest, aby zrealizować harmonogram prac umożliwiając jak najszybsze rozstrzygnięcie przyszłych funkcji poszczególnych obszarów i dopuszczenie do ich dalszego wykorzystywania. Transparentna realizacja harmonogramu umożliwi mieszkańcom podejmowanie decyzji w odniesieniu do ich własności.
- j) Kolejną kwestią jest nowa droga klasy A/S w kierunku Warszawy. Proponowany nowy ślad drogi ekspresowej do lotniska wyprowadzony 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, co będzie wymagać uzyskania bezkolizyjności w formule przebiegu niemal równoległego, a co za tym idzie – przekładać się to będzie na wysokie koszty realizacji. Proponujemy 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.

- k) Postulujemy wykorzystanie w większym stopniu zamiaru budowy nowego przebiegu drogi A/S łączącej CPK z Warszawą do odciążenia obecnej drogi krajowej 92, która w obecnym przebiegu bezpośrednio prowadzi ruch przez Błonie i Ożarów Mazowiecki. Korzystniejszy dla tych miejscowości wydaje się północny względem nich przebieg tej drogi, który jednocześnie przy dodatkowych inwestycjach MZDW mógłby nawet pozwolić na zmniejszenie natężenia ruchu na obecnej 580 w Starych Babicach. Działania pozwoliłyby jednocześnie na zupełnie inne podejście do zagospodarowania centrów wymienionych miejscowości czy ich połączeń z Warszawą w zakresie komunikacji publicznej.
- l) Zwracamy uwagę, że dyskusyjne jest włączenie nowej trasy jak i obecnej A2 do tego samego węzła (węzeł Konotopa), przy założeniu, że nowy przebieg drogi klasy A/S ma rozłożyć ruch na realizacji Lotnisko-Warszawa. Przeniesienie trasy jak w punkcie powyżej daje szansę na włączenie jej w węzle Mory z takim jego ukształtowaniem, by preferowanym kierunkiem była trasa S8 (podobnie jak na A2 jest jej kontynuacja S2). W takiej sytuacji korzyść z dokonanego pierwotnie podziału potoków już w rejonie Lotniska nie byłaby tracona.
- m) Zwracamy uwagę na konieczność wpisania do Strategii CPK konsultowania wszystkich inwestycji z samorządami lokalnymi na każdym etapie, tak aby zapewnić spójność między planowanymi inwestycjami a istniejącą siecią dróg lokalnych.

4. Nowe jednostki osadnicze w sąsiedztwie CPK

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 potencjalnie ogromną kosztowność 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 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. Zamiast koncentrowania zabudowy wzdłuż istniejących korytarzy, w obrębie których obsługa komunikacyjna





Stowarzyszenie Metropolia Warszawa

jest znana, a jej potencjał rozwojowy możliwy do sparametryzowania, mogą pojawić się osiedla zlokalizowane w tzw. szczerym polu – poza korytarzami komunikacyjnymi, bez podstawowego zabezpieczenia w infrastrukturę społeczną i usługową.

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.

W przypadku braku realizacji lub opóźnienia w budowie nowych linii kolejowych takie ośrodki (o ile w ogóle istnieje sens ich umiejscowienia w zaproponowanych lokalizacjach) powinny posiadać połączenia np. w formie linii dowozowej do istniejącej infrastruktury, aby ograniczać wykorzystanie transportu indywidualnego w codziennych podróżach ich mieszkańców.

5. Uwzględnienie różnorodnego charakteru JST

Proponujemy, żeby w docelowym dokumencie zaznaczono, że w obszarze otoczenia CPK są gminy, które wymagają indywidualnego podejścia do kwestii ewentualnych dofinansowań czy porozumień wskazanych w Strategii CPK. Powinny one być uzależnione od potrzeb i wskaźników odpowiednio dobranych do konkretnych sytuacji (np. Podkowa Leśna ma inne priorytety rozwojowe w stosunku do większości okolicznych gmin, tak samo Michałowice jako swój długoterminowy priorytet uznają swoją kameralność).

6. Przyszłość Lotniska Chopina i Lotniska Modlin

Niepokój budzi również brak jakichkolwiek rekomendacji dotyczących dalszych losów dwóch lotnisk Okęcia i Modlina, zarówno ze względów planistycznych, jak i gospodarczych.

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, która do tej pory nie jest jednoznacznie określona w szczegółach merytorycznych ani czasowych.

Z jednej strony, zgodnie z zapowiedziami zarządcy i właściciela lotniska (spółki Polskie Porty Lotnicze) planuje się inwestycje mające na celu zwiększenie możliwości portu w zakresie obsługi pasażerów, co pozwoli na jego dalszy rozwój w perspektywie co najmniej kolejnej dekady.

Z drugiej strony, dokumenty diagnostyczne oraz plany wykonawcze dot. realizacji CPK zakładają przeniesienie ruchu pasażerskiego z Okęcia do CPK jako warunek jego rentowności. Zgodnie z przyjętą już przez obecny rząd, uchwałą Rady Ministrów z 31 grudnia 2024 r. zmieniającą uchwałę w sprawie ustanowienia programu wieloletniego – Program Inwestycyjny Centralny Port Komunikacyjny. Etap II. 2024–2030 „Uruchomienie Lotniska CPK jest równoznaczne z koniecznością przeniesienia ruchu komercyjnego z Lotniska Chopina do Lotniska CPK, w celu zapewnienia rentowności projektu oraz możliwości pozyskania komercyjnego finansowania dłużnego. Jest to jedno z podstawowych założeń stojących u podstaw realizacji projektu”.

Odrębną kwestią pozostają pozostałe funkcje Lotniska Chopina (obsługa VIP-ów, funkcje wojskowe i cargo), które według naszej aktualnej wiedzy mają tam pozostać. Oznacza to, że zagospodarowanie co najmniej części terenu dzisiejszego Lotniska Chopina pozostanie bez zmian.



ul. Twarda 18

00-105 Warszawa



+48 881 942 414

NIP: 5222579606

KRS: 0000203026



sm.waw.pl



biuro@sm.waw.pl



Obszar, który zostanie uwolniony w związku z przeniesieniem ruchu komercyjnego do CPK, musi zostać zaplanowany jako funkcjonalna część miasta. Konieczne jest przeprowadzenie analizy, jak na tych terenach powinna być kształtowana wielofunkcyjna tkanka miejska, np. z uwzględnieniem funkcji mieszkaniowej, usług społecznych (np. infrastruktura sportowo-kulturalna typu hala sportowa, miasteczko olimpijskie), działalności gospodarczej (np. w formie parku technologicznego, centrum wystawienniczo-kongresowe, działalność B+R) oraz terenów zieleni i błękitno-zielonej infrastruktury.

Niezależnie od decyzji dotyczącej skali uwalnianych terenów oraz docelowej daty wygaszenia ruchu pasażerskiego, konieczne jest zintensyfikowanie współpracy między poziomem krajowym a m.st. Warszawą dotyczącej przyszłości tego terenu.

Podobnie, warto by przedstawić podejście poziomu krajowego do funkcjonowania Lotniska Modlin, które jest istotnym czynnikiem rozwojowym sąsiadujących z nim gmin. Dla naszych samorządów ważne jest utrzymanie obecnego zakresu działania lotniska. Zatem istotne jest potwierdzenie utrzymania jego statusu. I konieczne jest zintensyfikowanie współpracy między poziomem krajowym a władzami Województwa Mazowieckiego i zainteresowanymi samorządami lokalnymi.

7. Wpływ CPK na bezpieczeństwo

W naszym przekonaniu Strategia CPK nie porusza też w dostateczny sposób kwestii szeroko rozumianego bezpieczeństwa związanego z potencjalną intensyfikacją ruchu drogowego, zwiększenia liczby mieszkańców i turystów. Obecność tak znaczącego obiektu może potencjalnie zwiększyć ryzyko wystąpienia zagrożeń, wynikających z działań hybrydowych czy terrorystycznych.

8. Wpływ CPK na środowisko

Inwestycja ta to również istotne obciążenie dla środowiska m.in. poprzez:

- wzrost poziomu hałasu (projekt strategii niewystarczająco dużo miejsca poświęca kwestiom ochrony przed hałasem obecnych mieszkańców oraz terenów cennych przyrodniczo);
- wzrost zanieczyszczeń powietrza,
- przekształcenia terenów rolniczych i leśnych,
- oddziaływanie na zasoby wód podziemnych - zwierciadło wody podziemnej w ostatnich latach znacznie się obniżyło, a tak duża inwestycja prawdopodobnie pogłębi trend (w Strategii CPK brakuje działań mających na celu zapobieganiu takiemu problemowi).

Dlatego warto nadmienić, że poza chronionymi obszarami na podstawie *ustawy o ochronie przyrody*, warto zwrócić uwagę na potrzebę zachowania, a nawet tworzenia nowych miejsc, obszarów, enklaw przyrodniczych, które będą mogły choć w części zrekompensować utracone korzyści.

9. Ramy Finansowania CPK

Naszą obawę budzi niepełne określenie systemu finansowania. Ramy Finansowania CPK wskazują na koszty w wysokości 10,2 mld zł w latach 2025-2034, a jednocześnie w dokumencie wskazano, że w pierwszej 10-letniej perspektywie (2025-2034) wysokość programu osiągnie 3 mld zł. Ponadto za źródło finansowania SR CPK uznano budżet Programu Wieloletniego CPK oraz budżety JST wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK (mogą one pełnić rolę wkładów własnych przy aplikowaniu o finansowanie z źródeł zewnętrznych). Czy należy rozumieć, że różnicę w finansowaniu dla tych inwestycji mają pokryć samorządy gmin i powiatów wchodzących w skład obszaru otoczenia CPK?



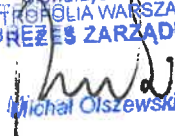


10. Dostosowanie dokumentów ponadlokalnych i lokalnych do Strategii CPK

Chcemy też zwrócić uwagę, że ustawowa konieczność dostosowania w ciągu dwóch lat strategii regionalnej, ponadlokalnej i lokalnych oraz planów ogólnych i miejscowych niesie bardzo duże wyzwanie organizacyjne i finansowe dla naszych JST metropolii warszawskiej.

Podkreślamy, że inwestycje o tak dużej skali muszą być realizowane z uwzględnieniem zasad zrównoważonego rozwoju, partnerstwa oraz odpowiedzialności społecznej i środowiskowej.

Ze swojej strony Zarząd Stowarzyszenia Metropolia Warszawa deklaruje pełną gotowość we współpracy zarówno nad opiniowanym dokumentem, jak i konsultacjami przewidzianych do realizacji inwestycji, zlokalizowanych na terenie metropolii warszawskiej.

Stowarzyszenie
METROPOLIA WARSZAWA
PREZES ZARZĄDU

Michał Olszewski



