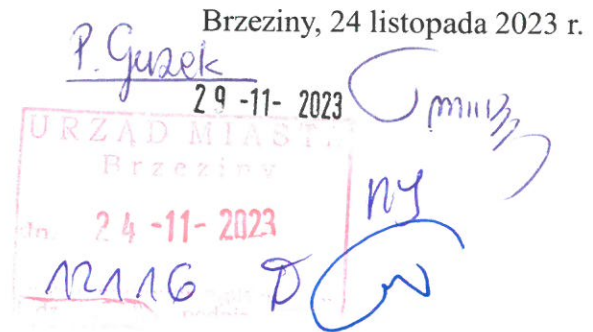


Agnieszka Guzek
naczelnik Wydziału Rozwoju,
Infrastruktury i Mienia
Urzędu Miasta Brzeziny

Radosław Pyka
naczelnik Wydziału Spraw Obywatelskich,
Urzędu Miasta Brzeziny



**Do
Burmistrza Miasta Brzeziny**

Notatka służbowa

Notatkę służbową sporządzono 16 listopada 2023 r. po spotkaniu burmistrza Miasta Brzeziny z zespołem Centralnego Portu Komunikacyjnego Sp. z o.o. w Warszawie (dalej: CPK) w sprawie przedstawienia stanu i dotychczasowego zakresu prac dotyczących komponentu kolejowego projektu CPK, czyli linii kolei dużych prędkości nr 85 (szprycha nr 9) obejmującego swoim przebiegiem m. in. m. Brzeziny. Miejscem spotkania była siedziba CPK w Warszawie przy Al. Jerozolimskich 142B. Spotkanie wczorajsze jest wynikiem wcześniejszego spotkania pracowników Urzędu Miasta Brzeziny z przedstawicielami CPK, które odbyło się 17 października 2023 r. również w siedzibie Spółki. Inicjatorem spotkania wówczas była koordynator projektu CPK, a jego uczestnikami z ramienia Miasta Brzeziny byli pracownicy Wydziału Rozwoju, Infrastruktury i Mienia tut. Urzędu pod kierownictwem naczelnika Wydziału i jej zastępcy. Na termin spotkania 17 października br. nalegali przedstawiciele CPK. W spotkaniu tym nie uczestniczyła burmistrz Miasta Brzeziny w związku z jej nieobecnością w kraju. Brak uczestnictwa w spotkaniu burmistrz Miasta Brzeziny skutkowało wyznaczeniem kolejnego terminu spotkania w tym przedmiocie na listopad br. O terminie ponownego spotkania wyznaczonym na dzień 15 listopada 2023 r. o godz. 11.00 w siedzibie CPK powiadomieni zostali radni Rady Miasta Brzeziny. Zgłoszenie do wzięcia udziału w spotkaniu wpłynęło od Stowarzyszenia NIE dla kolei przez Brzeziny w Brzezinach. Miasto Brzeziny powiadomiło gospodarza spotkania (CPK) o możliwości uczestnictwa w nim przedstawicieli tego Stowarzyszenia, ale CPK zdecydowanie odmówiło udziału czynnika społecznego w spotkaniu. Powodem takiego stanu rzeczy, jak wynikało z wyjaśnień CPK, była formuła spotkania, które przede wszystkim miało na celu przedstawienie dotychczasowego zaawansowania prac w komponencie kolejowym tego przedsięwzięcia, w szczególności zaprezentowanie stanu zaangażowania społeczeństwa w realizacji Kolejowego Programu Dobrowolnych Nabyć, rozwiązań projektowych trasowanej linii na obszarze Brzeziny, modernizacji i budowy nowych dróg dojazdowych i serwisowych w obrębie linii kolejowej, klasyfikacja tych dróg, koncepcja projektowa stacji kolejowej w Brzezinach oraz potencjalnych zadaniach gmin wynikających z powstania nowej infrastruktury komunikacyjnej. Gospodarz miejsca spotkania w tych okolicznościach nie widział potrzeby udziału w nim przedstawicieli środowisk społecznych (zarówno ogólnokrajowych, jak i lokalnych) uznając, że czas i miejsce takich kontaktów wyznaczają etapy konsultacji społecznych, gdzie w zakres poruszanych spraw wchodzi także całokształt państwowej polityki inwestycyjnej tego przedsięwzięcia, w tym również w ujęciu społecznym. To zaś spotkanie, według oświadczenia organizatora, miało wymiar wyłącznie techniczno-informacyjny.

W spotkaniu z ramienia Miasta Brzeziny uczestniczyli:

1. Ilona Skipor – burmistrz Miasta Brzeziny,
2. Agnieszka Guzek – naczelnik Wydziału Rozwoju, Infrastruktury i Mienia,
3. Radosław Pyka – naczelnik Wydziału Spraw Obywatelskich,
4. Witold Majczak – referent Wydziału Rozwoju, Infrastruktury i Mienia.

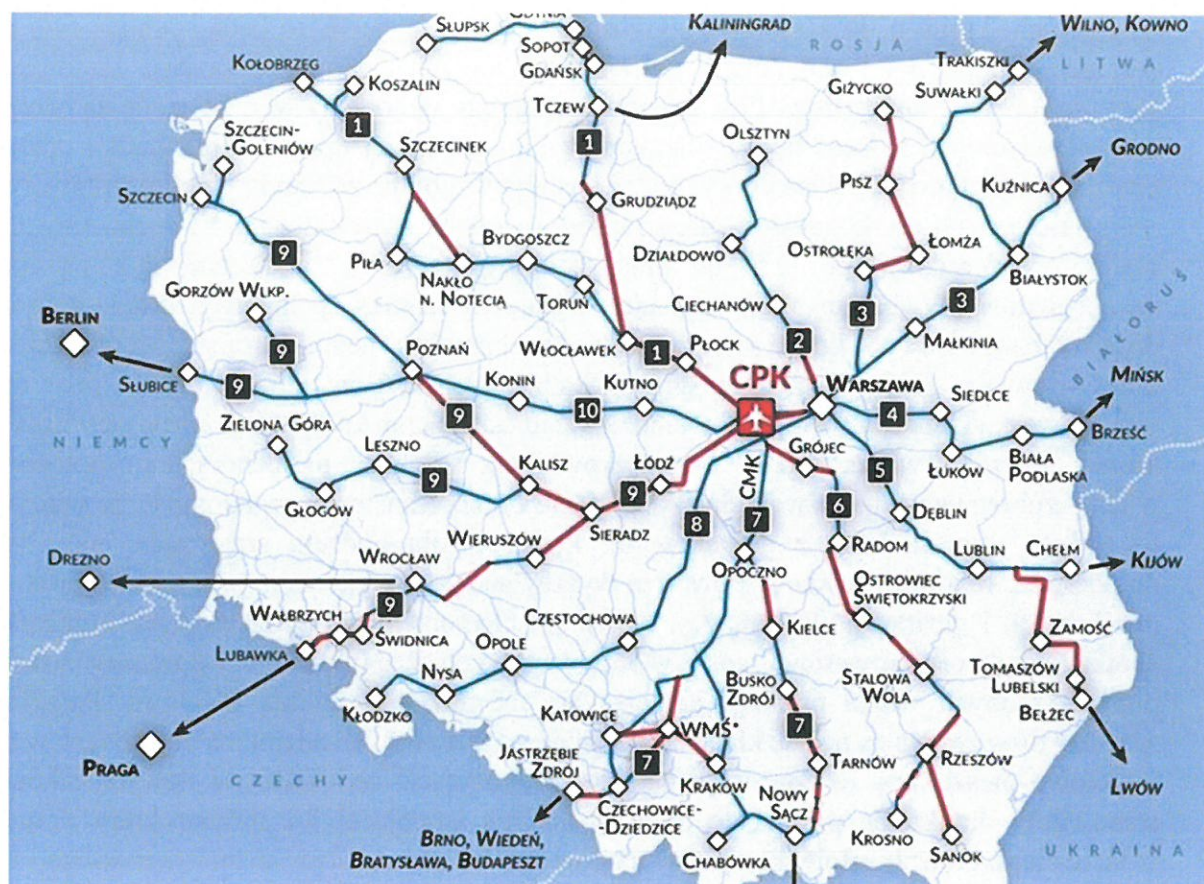
Z ramienia CPK i zewnętrznej firmy projektowej udział brali:

1. Justyna Mikołajczyk – Kierownik Projektu,
2. Szymon Jaworski – Koordynator merytoryczny Projektu,
3. Łukasz Jóźwiak - Starszy Specjalista ds. Relacji z Otoczeniem Inwestycji Kolejowych,
4. Karol Lusar – Kierownik Zespołu Nieruchomości,
5. Konrad Tymczak – Koordynator branży drogowej,

Firma Egis:

1. Piotr Furmański- projektant branży drogowej,
2. Michał Nurkiewicz – projektant branży drogowej.

Pomimo jednoznacznie wyrażonego celu spotkania przez przedstawicieli CPK burmistrz Miasta Brzeziny ponowiła oczekiwania mieszkańców zagrożonych całkowitym bądź częściowym przejęciem nieruchomości gruntowych (niektórych wraz z zabudowaniami), apelując o uwzględnienie modyfikacji trasy przebiegu linii nr 85 w wariancie najmniej uciążliwym dla właścicieli nieruchomości zabudowanych, szczególnie w sytuacji możliwej powyborczej zmiany optyki politycznej w kraju na tę inwestycję. Burmistrz nawiązała tym samym np. do artykułu Gazety Wyborczej z 13 listopada 2023 r. pt.: „Szprychy szybkiej kolei do korekty”. Ponadto przypomniała, że w trakcie II tury konsultacji społecznych IV 2022 r. zaprezentowano Miastu Brzeziny 2 warianty przebiegu linii kolejowej tj. W 31 – północny i W 32 – południowy. W wyniku tych konsultacji dla odcinka obejmującego około 20 miast i gmin (w tym m. Brzeziny, m. Łódź i m. st. Warszawa) **najkorzystniejszy dla całej konsultowanej społeczności został wskazany wariant W32 (południowy) – 39% ogółu głosów, a wariant W31 (północny) – 24% ogółu głosów. Pomimo to W31 został wybrany jako wariant inwestorski.** Konsultacje okazały się zatem zwykłym „mydleniem oczu”. Przedstawiciele CPK poinformowali, że Spółka nie działa politycznie. Nie jest też organem administracji rządowej i musi zgodnie z obowiązującym w chwili obecnej prawem procedować napływające do nich wnioski oraz prowadzić sprawy bieżące zgodnie z przyjętym wcześniej harmonogramem, zakresem prac i stanowiskiem obecnego rządu. Dlatego też nie są w stanie odnieść się do enuncjacji prasowych, ani żadnych innych wypowiedzi medialnych w tym przedmiocie, szczególnie pojawiających się ostatnio. Prezentowane przez nich stanowisko jest natomiast wynikiem szeroko i szczegółowo planowanych, a także prowadzonych prac przygotowawczych w latach poprzednich oraz, co oczywiste, odzwierciedleniem planów inwestora czyli rządu RP.



Mapa przebiegu planowanych linii kolejowych do CPK. Kolorem czerwonym oznaczono odcinki, które zostaną wybudowane przez CPK, zaś niebieskim - te, które zostaną zmodernizowane i wybudowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (źródło: cpk.pl).

Następnie przystąpiono do przedstawienia stanu zaawansowania wdrażania projektu linii nr 85 życie. We wrześniu 2022 r. złożone zostały wnioski o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla wariantu inwestorskiego W31 do Regionalnych Dyrektorów Ochrony Środowiska w Łodzi i w Warszawie. **Obecnie CPK jest na etapie składania wyjaśnień oraz uzupełniania dokumentacji, a zatem jeszcze przed konsultacjami społecznymi na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach.** Przy założeniu, że polityka inwestycyjna rządu w tym przypadku nie ulegnie zmianie, to wspomniane decyzje administracyjne możliwe będą do uzyskania w I połowie przyszłego roku. Kolejnymi etapami postępowania po uzyskaniu decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach będą:

1. Opracowanie projektu budowlanego;
2. Uzyskanie decyzji lokalizacyjnej;
3. Uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę;
4. Uzyskanie innych niezbędnych decyzji administracyjnych;
5. Wykonanie robót budowlanych.

Projektanci zaprezentowali przebieg trasy kolei dużych prędkości przez miasto informując o rozwiązaniach drogowych przy przecinaniu się linii kolejowej z drogą krajową, drogami wojewódzkimi i gminnymi. W zależności od sposobu przecięcia się tych sieci komunikacyjnych zajdzie konieczność zmiany kwalifikacji danego odcinka drogi i w związku z tym może zwiększyć się gminom ilość dróg pozostających na ich utrzymaniu. Istotnymi sprawami są również kwestie późniejszego utrzymania dróg serwisowych w obrębie torów

kolejowych, które, o ile samorządy zgodzą się na ich przejęcie, to będą spełniać rolę dróg dojazdowych do pól i zabudowań gospodarstw rolnych czy innych posesji znajdujących się w sąsiedztwie takiej drogi. Przy czym o decyzji czy samorządy wyrażą zgodę na przejęcie dróg serwisowych zależeć będzie standard wykonania takiej drogi. W przypadku przejęcia przez samorząd drogi serwisowe wykonane zostałyby zgodnie ze standardami określonymi dla dróg publicznych co do kategorii drogi, kategorii ruchu, szerokości pasów ruchu (dwa pasy ruchu o szerokości po 2,5 m plus pobocze) wraz z miejscami do wymijania się pojazdów. W innym razie inwestor ograniczy zakres techniczny drogi wyłącznie do potrzeb serwisowych kolei i wyłączy je spod ruchu publicznego. Burmistrz Miasta Brzeziny poinformowała, że przedstawi tę sprawę Radzie Miasta Brzeziny. Natomiast jako organ wykonawczy skłania się do tego, aby umożliwić mieszkańcom korzystanie z dróg serwisowych, które ułatwią właścicielom i użytkownikom wielu nieruchomości położonych w ich przebiegu na pełne i swobodne korzystanie z nich. Miasto ma świadomość, że wiązać się to będzie w przyszłości z dodatkowymi kosztami dla budżetu samorządu, ale choćby na początku rekompensować je powinien wyższy standard wykonania przewidziany dla dróg publicznych i gwarancja wykonawcy. Kolejnym elementem poruszonym przez organizatora spotkania były ciągi rowerowo-pieszne w obrębie nowych dróg (nie dotyczy dróg serwisowych), poprowadzonych wokół przecięć istniejących obecnie dróg z linią kolejową. Projektanci z branży drogowej duży nacisk kładą też na wyposażenie nowych odcinków drogowych w ciągi rowerowo-pieszne. Jest to koncepcja na tyle przekonująca, że większość nowych odcinków stanowiłoby konkretną przesłankę do uzupełnienia istniejącej już infrastruktury drogowej w takie ciągi, co wpłynęłoby korzystnie na poprawę bezpieczeństwa ruchu rowerowego i UTO (urządzeń transportu osobistego – elektryczne hulajnogi, różnego rodzaju deskorolki). W efekcie stworzenie w przyszłości sieci ścieżek rowerowych, łączących w miarę możliwości wszystkie rejony miasta, stanowiłoby konkretną alternatywę dla używania pojazdów spalinowych w obrębie miasta, jak i w porozumieniu z innymi zarządcami dróg, także poza miastem. Jak dotąd kwestie te nadal nie są w orbicie poważnych zainteresowań wszystkich zarządców dróg. Poruszane były także sprawy parkingów i przystanków publicznej komunikacji zbiorowej. Planiści w rejonie dworca kolejowego zaplanowali parkingi typu Park and Ride (P+R). Byłyby to publiczne niestrzeżone parkingi. P+R jest płatny - opłatą jest ważny w chwili wyjazdu z parkingu bilet na komunikację miejską (np.: MPK, ŁKA). Posiadając ten bilet, korzystający z P+R nie musi już jednak ponosić żadnych dodatkowych opłat. W przypadku braku miejsc parkingowych związanych z dużym zapotrzebowaniem na tego rodzaju przestrzeń, wydzielono teren, traktowany jako rezerwa, z przeznaczeniem na powiększenie liczby miejsc parkingowych. W efekcie tych działań powstaną strefy przesiadkowe, które w korelacji z publiczną komunikacją zbiorową pozwolą na zwiększenie satysfakcji z podróży i większą zasięg podróży docelowych. W tym miejscu prelegenci przystąpili do prezentacji wizualizacji dworca kolejowego w Brzezinach. Prezentowana koncepcja cały czas ulega drobnym modyfikacjom, dlatego na prośbę burmistrza o jej przesłanie poinformowano, że CPK uczyni to niezwłocznie po zaakceptowaniu ostatecznej wersji koncepcji przez Zarząd Spółki, co (jak sądzą projektanci) będzie możliwe jeszcze przed ogłoszeniem konsultacji społecznych na etapie uzyskiwania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Przedstawiony materiał wizyjny ujawnił pewne rozwiązania, które już nie będą zmieniane, a mianowicie dworzec będzie dwupoziomowy. Na górze budowli, pełniacej pewien rodzaj wiaduktu przebiegać będzie torowisko, przy którym zaplanowano dwa zadaszone perony. Całość stanowi pewną platformę widokową na tereny wokół dworca. Przewidziano też elementy zieleni miejskiej. W zadaszenie peronów wbudowane zostaną

panele fotowoltaiczne zasilające system grzewczy dworca. Niższa część zagospodarowana będzie na potrzeby pasażerów tj. poczekalnia, automaty biletowe, sanitariaty, rowerownia itp. Na zewnątrz dworca uliczki, zatoczki przystankowe, plac zabaw dla dzieci i zielen miejska. Część działki przeznaczonej na dworzec będzie miała niemal na całej jego długości szerokość około 200 m. Powstanie dworca kolejowego wymusi niewielkie zmiany przebiegu niektórych ulic, które przecinać ma linia kolejowa.



Materiał poglądowy dworca kolejowego zamieszczony na stronach internetowych CPK. Nie przedstawia ostatecznej koncepcji wizualnej stacji kolejowej w Brzezinach (źródło: cpk.pl).

Burmistrz Miasta Brzeziny w tym miejscu zapytała o działania Spółki wobec mieszkańców, przez których działki trasowana jest linia kolejowa nr 85, poprosiła o możliwie szczegółowe dane w odniesieniu się do sytuacji, w jakiej znaleźli się mieszkańcy Brzeziny. Prowadzący spotkanie poinformowali, że nie mogą omawiać wprost poszczególnych przypadków, ponieważ Spółka zobowiązana jest do zachowania tajemnicy w sprawach indywidualnych umów czy rozmów z zainteresowanymi właścicielami działek na ten temat. Zgodnie z wysłaną do mieszkańców korespondencją, na zgłoszenie do Kolejowego Programu Dobrowolnych Nabyć przeznaczony był czas 14 dni od dnia otrzymania pisma. Oczywiście CPK przyjmowało również zgłoszenia, które wpłynęły i po tym terminie. Taka korespondencja wychodziła ze Spółki do mieszkańców w czerwcu/lipcu br., więc od tego czasu minęło już około 5 miesięcy. Niemniej jeśli jeszcze ktoś, do kogo była kierowana korespondencja, chciałby jednak przystąpić do Kolejowego PDN, to może jak najbardziej spróbować i jak najszybciej wysłać do CPK zgłoszenie. Istnieje jednak ryzyko, że może się niestety nie udać zdążyć z nabyciem takiej nieruchomości, ponieważ na moment złożenia przez CPK wniosku o wydanie decyzji o ustaleniu lokalizacji linii kolejowej (dalej: DULLK), dla takiej nieruchomości Spółka musi mieć już podpisaną umowę notarialną przeniesienia własności. Według wewnętrznego harmonogramu CPK, który może jeszcze ulec zmianie, złożenie wniosku o wydanie DULLK,

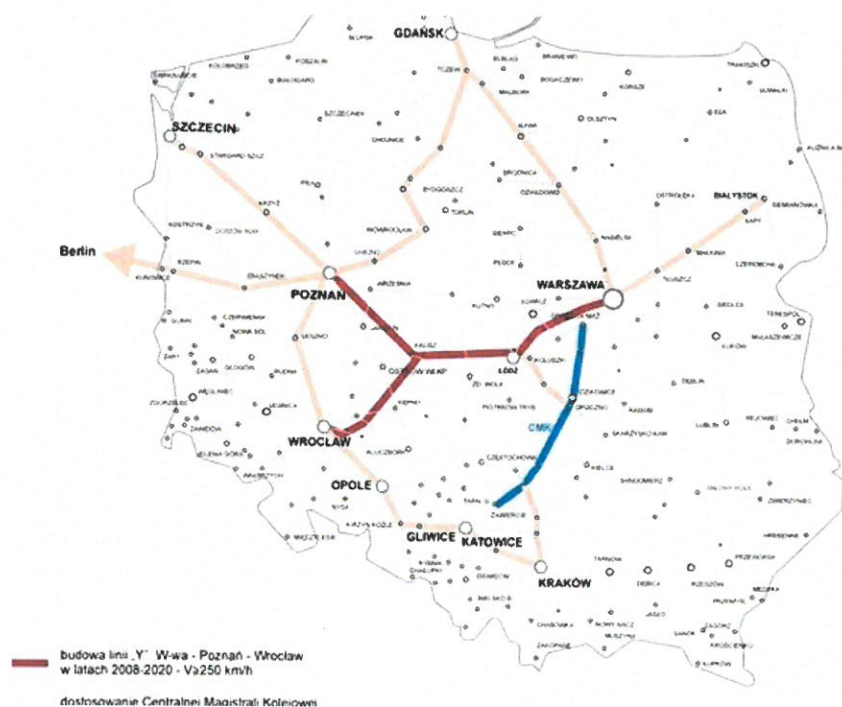
zaplanowano na pierwszą połowę przyszłego roku (I/II kw.). Podsumowując oferta CPK dotycząca Kolejowego Programu Dobrowolnych Nabyć (dalej: KPDN) dla mieszkańców Brzezin jest nadal aktualna i w opinii prelegentów cieszyła się nawet dużym zainteresowaniem. Do dnia spotkania na 33 działki na terenie miasta zakwalifikowane dotąd do tego programu właściciele 15 działek wyrazili akces do skorzystania z tej formy wykupu i w dużej części dokonują czynności zmierzających do sfinalizowania sprzedaży na zasadach wynikających z programu. Stanowi to jak dotąd blisko 50% takich lokalizacji. Na prośbę p. burmistrz prowadzący spotkanie rozwinęli tematykę KPDN. Według Spółki wybrany wariant inwestorski przewiduje możliwie najniższą liczbę wyburzeń domów mieszkalnych, ponadto oferuje właścicielom nieruchomości dwa warianty wykupu. Decydując się na dobrowolne sprzedanie nieruchomości, będzie można skorzystać z opcji wykupu za 120 proc. wartości rynkowej gruntów oraz 140 proc. wartości budynków, z czego skorzystają głównie właściciele nowych budynków. Inny sposób wyceny to wartość odtworzeniowa nieruchomości bez uwzględnienia stopnia zużycia, co ma być korzystne dla właścicieli starszych obiektów. Program wprowadzie działa nadal i CPK jest otwarta na każdą propozycję wykupu działek przy jego zastosowaniu, ale niestety są też pewne ograniczenia, o czym wcześniej. Dodatkowo nie wszystkie działki kwalifikują się do programu. O tym czy dana działka została objęta programem przesądzało jej położenie względem planowanej inwestycji oraz jej funkcjonalność po podziale i wykupie. Ocenę taką na wniosek właściciela działki o przystąpienie do KPDN podejmowało i podejmuje nadal zespół ekspertów CPK. W przypadku nieskorzystania z wykupu w ramach KPDN lub nie wystąpienia z wnioskiem o wykup w jego ramach albo niezakwalifikowanie działki do udziału w KPDN, wykup działki lub jej części (względnie wywłaszczenie) nastąpi na zasadach prawem w tych sprawach przewidzianych po sporządzeniu wcześniej operatu szacunkowego działki albo jej części. Czas trwania programu dla danego regionu został określony i po jego zakończeniu nie ma już możliwości skorzystania z niego. Wykup ewentualnie wywłaszczenie wtedy nie są objęte żadnymi działaniami osłonowymi, rekompensującymi dodatkowo poniesione straty z tego tytułu. Przedstawiciele CPK wyrazili nadzieję, że w tych sprawach nie wszyscy mieszkańcy Brzezin w konsekwencji wypowiedzą się negatywnie i liczba chętnych do udziału w KPDN oraz pozytywnie w tej materii zweryfikowanych ostatecznie może okazać się większa, niż obecnie, a świadczyć mają o tym choćby trwające nadal kontakty telefoniczne podejmowane przez właścicieli działek z pracownikami CPK.

Prowadzący spotkanie przeszli do kolejnego zagadnienia, jakim jest finansowanie linii nr 85 z środków zewnętrznych. Fundusze pochodzą z instrumentu CEF „Connecting Europe Facility” („Łącząc Europę”) i służą do finansowania projektów infrastrukturalnych dotyczących transportu, energetyki i telekomunikacji. Korzystając z dodatkowej puli, tzw. CEF Reflow, wnioski złożyły cztery podmioty z Polski – Centralny Port Komunikacyjny, PKP Polskie Linie Kolejowe, Zarząd Morskiego Portu Gdynia i Pomorska Kolej Metropolitalna. Łączna kwota tych aplikacji to ok. 365,5 mln zł. CPK otrzymał ponad 108 mln zł, czyli ponad połowę środków przyznanych dla naszego kraju (212,1 mln zł). Zaplanowany budżet w skali Unii Europejskiej wyniósł 160 mln euro, który finalnie został zwiększony do 307 mln euro. Polska uzyskała największe wsparcie spośród członków wspólnoty – 47 mln euro (prawie jedna trzecia planowanej puli). Największym beneficjentem została spółka CPK.



Wariant inwestorski z siecią istniejących linii kolejowych (źródło: cpk.pl).

W 2021 roku na wykonanie Studium Techniczno – Ekonomiczno – Środowiskowego oraz na opracowanie materiałów do wniosków o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla kilku projektów wchodzących w skład tzw. „Y” ok. 55 mln zł łącznie, dla projektów: STEŚ WARSZAWA – ŁÓDŹ, STEŚ WĘZŁ KOLEJOWY CPK, STEŚ SIERADZ – POZNAŃ.



Wizualizacja z 2010 r. projektu pod nazwą "Przygotowanie budowy linii dużych prędkości", łączącej Wrocław, Poznań, Łódź i Warszawę znaną pod skrótem „Y”. (źródło: PKP PLK SA)

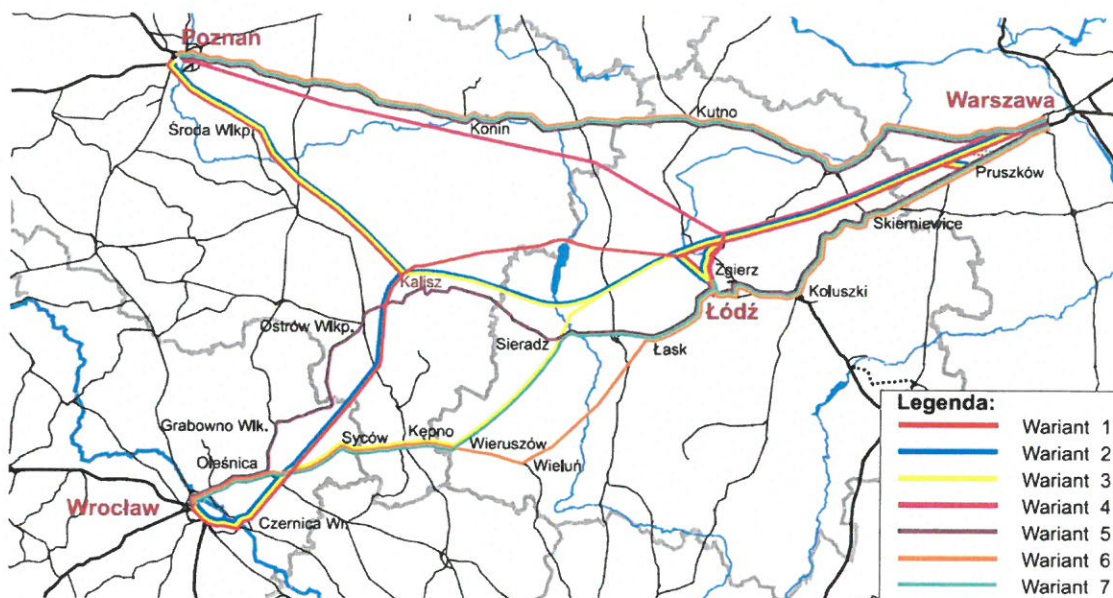


W zakreślonym poglądowo na czarno obszarze przebieg linii kolejowych w planowanej obecnie koncepcji „Y” oznaczono kolorem zielonym (źródło: cpk.pl).

Kolejne (drugie) dofinansowanie miało miejsce w tym roku w kwocie ok. 300 mln zł na projekt linii kolejowej CPK między Warszawą i Łodzią. Pozwoli to na sfinansowanie pełnej dokumentacji projektowej (łącznie z projektem budowlanym) oraz dokumentów potrzebnych do uzyskania pozwoleń wodnoprawnych i decyzji lokalizacyjnej dla 140-kilometrowego odcinka Kolei Dużych Prędkości (KDP): Warszawa – CPK – Łódź.

Prowadzący kończąc spotkanie poruszyli jeszcze kwestie kształtowania się na przestrzeni wielu lat planów dotyczących kolei dużych prędkości w kraju i tak pod tym pojęciem należy rozumieć wykonywanie przewozów pasażerskich z prędkościami powyżej 200 km/h. Pierwszą koncepcją budowy był program linii dużych prędkości w kraju z 1996 r. Horyzont jego realizacji wyznaczono do 2030 r., a głównymi założeniami była budowa nowej linii wschód - zachód przez Warszawę, Łódź i Poznań w ramach osi transeuropejskiej z Berlina do Moskwy, przedłużenie linii Centralnej Magistrali Kolejowej (dalej: CMK) z okolic Grodziska pod Warszawą do Gdańska przez Płock oraz budowa odgańlenia od linii CMK w Idzikowicach do Piotrkowa Tryb., aby wraz linią Piotrków Tryb. - Bełchatów oraz dalej fragmentami nowych odcinków i już istniejących stworzyć połączenie Warszawy z Wrocławiem. Ostatnia z koncepcji przewiduje zbudowanie linii kolejowych dla prędkości przekraczających 300 km/h łączących 4 duże miasta - Warszawę, Łódź, Wrocław i Poznań (dalej z możliwością połączenia z Berlinem i resztą Europy zachodniej). Koncepcja kolei dużych prędkości na odcinku Warszawa - Łódź - Poznań/Wrocław, popularnie zwana "linią Y" (infografika wcześniej), jest kluczowym elementem restrukturyzacji polskich kolei w kierunku ich unowocześnienia i włączenia w europejski obszar kolejowy. W grudniu 2008 r., na mocy uchwały Rady Ministrów, przyjęta została ponadregionalna strategia w tym przedmiocie (dokument strategiczny, którego głównym celem było zaprogramowanie całego przedsięwzięcia budowy szybkiej kolei w Polsce). Program zakładał budowę linii kolejowej wysokich prędkości łączącą Warszawę z Wrocławiem i Poznaniem, nazywaną, jak już

wspomniano, „trasą Y”. Wstępne studium wykonalności z tego okresu zakładało 7 wariantów przebiegu linii (infografika poniżej).



(źródło TVN24 Warszawa z 22 listopada 2011 r., fot. SISKOM)

Ostatecznie rozwiązaniem przyjętym przez ówczesną Radę Ministrów był wariant przebiegu linii w okolicach Łodzi poprzez wprowadzenie linii do centrum miasta tunelem średnicowym, północnymi obrzeżami aglomeracji łódzkiej (na północ od Zgierza). Przyjęto, że modernizacje linii kolejowych jednak w niewystarczającym stopniu poprawiają czasy przejazdu przy bardzo wysokim koszcie inwestycji w przeliczeniu na minutę skrócenia przejazdu, które są nierzadko kilka razy wyższe niż dla przypadku budowy nowej linii dużej prędkości. W tym miejscu przypomniano, że pierwotnie, bo jeszcze w latach 2010 – 2011 przebieg linii kolejowej w koncepcji „Y” w żadnym z branych pod uwagę 7 wariantów nie uwzględniał m. Brzeziny. Dopiero z czasem zdecydowano, że przy obserwowanym od początku lat 2000. wykluczeniu komunikacyjnym Brzeziny, należy to miasto wziąć pod uwagę przy trasowaniu nowej linii kolejowej wraz z budową stacji kolejowej dla ruchu pasażerskiego. Jest to jedyna stacja kolejowa przewidziana na tym odcinku.

Było to ostatnie zagadnienie poruszone w ramach spotkania, które tym sposobem uległo zakończeniu. Poniżej wybrana na potrzeby zwizualizowania tematyki spotkania infografika CPK obrazująca plany inwestycyjne CPK do 2035 r.:

NACZELNIK
Wydział Rozwoju, Infrastruktury i Mienia
Andrzej Szek
NACZELNIK
Wydziału Spraw Obywatelskich
Radosław Półka



(źródło: cpk.pl)



(źródło: cpk.pl)



(źródło: cpk.pl)



(źródło: cpk.pl)

