

Uchwała Nr XXXVI/...../20
Rady Miejskiej w Siechnicach
z dnia 30 grudnia 2020 roku

w sprawie stanowiska, dotyczącego rozwiązań przyjętych w dokumencie pn.: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Na podstawie art. 18 ust. 1 ustawy z dnia 1 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (Dz.U. z 2020 r. poz. 713 z późn. zm.) oraz § 80 Statutu Gminy Siechnice, stanowiącego załącznik do uchwały Rady Miejskiej w Siechnicach Nr XLI/260/13 z dnia 21 marca 2013 r. w sprawie uchwalenia statutu Gminy Siechnice (Dz. Urz. Woj. Doln. z 10.04.2013r., poz. 2445, z późn. zm.), Rada Miejska w Siechnicach uchwała co następuje:

§1

1. W związku z uchwałą Nr XXIX/195/12 Rady Miejskiej w Siechnicach z dnia 9 października 2012 r. w sprawie opinii dotyczącej przyjętych rozwiązań w Studium Wykonalności dla przystosowania Wrocławskiego Węzła Kolejowego dla obsługi Kolei Dużych Prędkości oraz zapewnienia jego intermodalności z innymi środkami transportu oraz uchwałą Nr XXII/204/20 Rady Miejskiej w Siechnicach z dnia 6 marca 2020 r. w sprawie stanowiska, dotyczącego rozwiązań przyjętych w dokumencie pn.: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego, Rada Miejska w Siechnicach opiniuje negatywnie przyjęte rozwiązania w dokumencie pn.: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego (SSL CPK).
2. Rada Miejska w Siechnicach wyraża stanowczy sprzeciw dla realizacji tej linii w wariantach uwzględnionych w SSL CPK w zakresie Załącznika nr 1 Atlasów map przebiegów korytarzy Kolejowych Liniowych Inwestycji Towarzyszących - ciąg nr 9 linia kolejowa nr 86 i 87, arkusz 3 w odniesieniu do całego obszaru gminy Siechnice, tj. w przebiegach oznaczonych w wariantach: 1 (pomarańczowym), 2 (turkusowym), 3 (jasnozielonym), 4 (granatowym), 5 (czerwonym), 6 (żółtym), 8 (brązowym), 10 (ciemnozielonym) przedstawionych na mapie pn. Konsultacje z Jednostkami Samorządu Terytorialnego.

§2

1. Stanowisko przedstawione w § 1 uzasadnia się:
 - 1) Brakiem możliwości zrealizowania linii w każdym z przebiegów proponowanych w studium (linie w kolorach niebieskim, zielonym pomarańczowym, turkusowym, żółtym i czerwonym) bez niezgodnej z prawem unijnym i krajowym dewastacji siedlisk i gatunków priorytetowych w obszarach Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) oraz Grądy Odrzańskie (PLB020002).
 - 2) Brakiem analizy realnych, alternatywnych wariantów innych niż przebiegi proponowane przez teren gminy Siechnice (odrzućenie a priori na początkowym etapie oceny oddziaływania na środowisko całego programu budowy CPK i linii 9 kolejowej), w tym przebiegów przez miasto Wrocław tunelem na odcinku od Bielán Wrocławskich do Psiego Pola, bądź równoległe do korytarza Autostradowej Obwodnicy Wrocławia.

- 3) Brakiem możliwości zbliżenia się do nowej Elektrociepłowni EC Czechnica, w której może dojść do wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w związku z jej budową, zasilanej gazem ziemnym (jest to tzw. ZZR - zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnych awarii przemysłowej) na terenie działki nr 230/22 obręb Siechnice.
- 4) Proponowany wariant niebieski, zielony i turkusowy może istotnie wpływać na pogorszenie warunków ochrony przeciwpowodziowej na terenie Wrocławskiego Węzła Wodnego. Przegradzanie doliny Odry i Oławy w poprzek, na tak dużej szerokości, może zwiększyć zagrożenie powodziowe dla miasta Wrocławia i Aglomeracji Wrocławskiej.
- 5) Proponowany wariant czerwony przebiega przez miejscowości o znacznym stopniu zurbanizowania terenu w sąsiedztwie tzw. wąskiego gardła, co spowoduje narażenie dużej liczby mieszkańców na ponadnormatywny hałas.

§3

Uchwała wchodzi w życie z dniem podjęcia.

Uzasadnienie
do Uchwały Nr/...../2020
z dnia 2020 r.

w sprawie w sprawie stanowiska, dotyczącego rozwiązań przyjętych w dokumencie pn.: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Z dużym niepokojem i rozczarowaniem Rada Miejska w Siechnicach przyjęła informacje, że budowa „tzw. szprychy dziewiętej” w korytarzu istniejącej linii kolejowej Wrocław – Jelcz – Laskowice - Opole – Groszowice (E-30) będzie wymagała zajęcia dużo większego terenu (...), na którym nastąpi dewastacja środowiska, niż pokazywały to pierwotne dane, a szerokość ta może wynieść od 40 do 80m, przy jednoczesnej zmianie sposobu użytkowania pasa terenu o szerokości szlakowej „nie przekraczającej 150m, w obrębie którego zlokalizowana zostanie trasa nowego ciągu kolejowego wraz z niezbędną infrastrukturą towarzyszącą”. Ponadto, „na obszarze tym konieczne będzie przeprowadzenie wysiedlenia ludności, wyburzeń obiektów mieszkalnych i usługowych, a także użyteczności publicznej” (Prognoza oddziaływania na środowisko SSL CPK). Z informacji, które Rada Miejska w Siechnicach otrzymała na etapie obwieszczenia o przystąpieniu do opracowania projektu dokumentu SSL w lutym bieżącego roku oraz w wyniku roboczych konsultacji z Panem Patrykiem Wildem, Radnym i Przewodniczącym Komisji Polityki Rozwoju Regionalnego i Gospodarki Sejmiku Województwa Dolnośląskiego, współpracującym społecznie z CPK, wskazywały, że ingerencja w obszary Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) oraz Grądy Odrzańskie (PLB020002) nie będzie znacząca. Między innymi dlatego, że korytarz dla poprowadzenia dwóch torów linii kolei dużych prędkości będzie wynosił od 10 do 20 metrów. Jak wynika z powyższego, informacje te w pierwszym etapie konsultacji społecznych wprowadziły Radę w błąd, stąd wzięło się stanowisko sformułowane w uchwale Nr XXII/204/20 Rady Miejskiej w Siechnicach z dnia 6 marca 2020 r. w sprawie stanowiska, dotyczącego rozwiązań przyjętych w dokumencie pn.: Strategiczne Studium Lokalizacyjne Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego które aktualnie nie może być podtrzymane. Informacje, które były przedstawiane po spotkaniu 21.10.2020 r. z przedstawicielami CPK, organizowanego na prośbę Pana Kazimierza Peryta, Eksperta ds. Relacji z Otoczeniem Inwestycji były przedstawione nam przez Burmistrza jako ogólnikowe.

Jak wynika z Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, niektóre z przedstawionych wariantów nie są możliwe do zrealizowania biorąc pod uwagę planowane do osiągnięcia prędkości, z uwagi na promienie łuków. Maksymalne przechyty i spadki profili - w odniesieniu do proponowanych przez CPK tras przebiegów linii KDP, zdecydowanie przemawiają przeciwko wariantowi równoległemu do istniejącej linii kolejowej, a w przypadku jego realizacji będą skutkować znacznym obniżeniem prędkości składów pasażerskich, co jest zaprzeczeniem idei Kolei Dużych Prędkości.

Rada Miejska w Siechnicach sprzeciwia się możliwości przeprowadzenia naziemnego odcinka kolei, tzw. szprychy dziewiętej od drogi krajowej KD – 94 do miejsca, w którym droga kolejowa przecinałaby się z rzeką Oławą. Rozbudowa linii kolejowej na tym odcinku jako naziemnej nie jest możliwa z uwagi między innymi na planowaną budowę Nowej Elektrociepłowni EC Czechnica i konieczność ochrony dziedzictwa kulturowego, zabytków oraz dóbr kultury współczesnej, obiektów ujętych w ewidencji zabytków na terenie istniejącej Elektrociepłowni EC Czechnica. Projekt rewitalizacji tych terenów zakłada wykorzystanie unikalnych zasobów architektonicznych elektrociepłowni Czechnica. Na tym odcinku znajdują się również

skrzyżowania z dwiema drogami gminnymi, które zgodnie z obowiązującym miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego (mpzp) i opracowywaną zmianą mpzp są kluczowymi odcinkami dróg, niezbędnymi dla funkcjonowania miasta i zaplanowanych terenów aktywności gospodarczej już wiele lat temu. W ramach remontu tej linii kolejowej mieszkańcy otrzymali zapewnienie realizacji przejścia dla pieszych do stacji kolejowej, które to pozwoli na dotarcie mieszkańców i wykwalifikowanej kadry pracowniczej z zakładów mieszczących się i coraz liczniej pojawiających się w rejonie skrzyżowania DK 94 i Wschodniej Obwodnicy Wrocławia Bielany – Łany Długołęka Dlatego też wariant przeprowadzenia linii kolejowej przez teren miasta naziemnie jest wariantem zdecydowanie działającym na szkodę Gminy Siechnice ale i godzącym w interesy PGE Energia Ciepła S.A .

Istotną okolicznością przemawiającą za odstąpieniem od realizacji naziemnego odcinka kolei przez miasto Siechnice jest również możliwość wystąpienia poważnej awarii przemysłowej w związku z budową nowej Elektrociepłowni EC Czechnica zasilanej gazem ziemnym (jest to tzw. ZZR - Zakład o zwiększonym ryzyku wystąpienia poważnych awarii przemysłowej) na terenie działki nr 230/22 obręb Siechnice. W Prognozie SSL CPK wskazano, iż dla Zakładów z kategorii ZDR i ZZR od linii kolejowych o znaczeniu państwowym „odległość bezpieczna” jest większa niż 2000m. Wskazany w Strategicznym Studium Lokalizacyjnym Inwestycji Centralnego Portu Komunikacyjnego przebieg kolei w wariantcie przebiegającym przez miasto Siechnice (szprycha „dziewiąta”) nie spełnia tego warunku.

Lokalizacja trasy KDP w miejscu przeprawy przez rzekę Odrę na wysokości miejscowości Czernica – wariant niebieski, zielony turkusowy, żółty i pomarańczowy (pokrywające się na tym odcinku) jest również najbardziej niekorzystna z możliwych ze względu na posadowienie (warunki hydrogeologiczne) oraz szerokość do przekroczenia (przebiega w miejscu jednego z największych dawnych meandrów rzeki Odry, który jako starorzecze pozostał po jego odcięciu w wyniku prac regulacyjnych przebiegu i koryta rzeki Odry w XVIII i XIX wieku. To najszerszy pas namulów, aluwii rzecznych do wysoczyzny poza terasą zalewową w rejonie całej szerokości korytarza lokalizacyjnego. Proponowany wariant niebieski istotnie wpływa na i pogarsza warunki ochrony przeciwpowodziowej przed Wrocławskim Węzłem Wodnym. Na terenach dotkniętych kataklizmem powodzi tysiąclecia z 1997 r. również obecnie występują duże problemy z przeprowadzeniem wód powodziowych. Po przebudowie Wrocławskiego Węzła Wodnego, w sposób kontrolowany można przeprowadzić falę wezbraniową o przepływie ok. 2600m³/s – podczas gdy przepływy wód powodziowych w lipcu 1997r. kiedy jeszcze były mierzalne wynosiły 3400-3700m³/s. Obecne coraz częściej mają miejsce ekstremalne, nietypowe oraz gwałtowne zjawiska hydrologiczno - meteorologiczne – w świetle powyższego, przegradzanie Doliny Odry i Oławy w poprzek na tak dużej długości, zwiększy znacznie zagrożenie powodziowe dla miasta Wrocławia i Aglomeracji Wrocławskiej oraz terenów położonych powyżej.

Niezwykle istotnym jest aspekt hydrograficzny obszarów, przez które przebiegać ma linia kolejowa. Obszar gminy Siechnice położony jest w Pradolinie Wrocławskiej – silnie wydłużonym mezoregionie fizycznogeograficznym leżącym w osi Niziny Śląskiej, ciągnącym się wzdłuż rzeki Odry i Oławy z południowego wschodu na północny zachód. W wyniku naturalnych przekształceń układu hydrologicznego rzeka Oława płynie na odcinku od miasta Oława do Wrocławia niemal równoległe do Odry. Szeroki pas doliny rzecznej z licznymi starorzeczami i meandrami podczas wezbrań hydrologicznych stanowi wspólne rozlewisko i naturalny polder przejmujący wody powodziowe. Transformacja przepływu połączona z naturalnymi warunkami do retencjonowania wody stanowią dla terenów przyległych do Odry i Oławy oraz dla obszarów położonych poniżej tego odcinka niezwykle istotny element ochrony przeciwpowodziowej. Przegrodzenie istniejącego, naturalnego polderu nasypem kolejowym spowoduje olbrzymie perturbacje w ukształtowanej hydrografii terenu. Będzie miało to ogromny wpływ na kształtowanie się stosunków wodnych w zlewniach Odry i Oławy na tym odcinku z konsekwencjami wzrostu

zagrożenia powodziowego dla obszaru gminy Siechnice i terenów zlokalizowanych powyżej w tym miasta Wrocławia i Aglomeracji Wrocławskiej.

Ponadto tereny te są cenne z uwagi na występowanie trzech stanowisk archeologicznych zawierających materiały zabytkowe, sklasyfikowane w różnych jednostkach chronologiczno - kulturowych, które są zlokalizowane na planowanym ww. przebiegu trasy KDP w rejonie starorzecza Odry na północ od Jeziora Dziewiczego, każde o powierzchni powyżej 0,5 ha.

Proponowane warianty niebieskie i zielony nr 2, 3,4 i 10 biegną przez korytarz ekologiczny. Korytarz ten jest zamieszkały przez zwierzęta chronione takie jak bóbr europejski, wydra europejska, czapla, żurawie, jelenie czy bażanty. Jest również miejscem przebiegu wielu szlaków migracyjnych zwierzyny, m.in. łosia, który jest szczególnie cennym elementem biotopu. Natomiast lokalne korytarze ekologiczne zlokalizowane są wzdłuż cieków Oława i Zielona (obręb Siechnice, Groblice i Radwanice) i stanowią siedlisko bobra europejskiego (liczne stanowiska i żeremia), raka szlachetnego oraz kotewki orzech wodnego.

Proponowane przebiegi przez tereny Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) oraz Grądy Odrzańskie (PLB020002) w rejonie Kotowic nie mogą dewastować terenów cennych przyrodniczo, krajobrazowo oraz hydrologicznie. Tereny te należą do Europejskiej Sieci Ekologicznej Obszarów Chronionych, której podstawowym celem jest zachowanie wszystkich zagrożonych i najbardziej reprezentatywnych dla naszego kontynentu siedlisk przyrodniczych wraz z towarzyszącą im fauną i florą, która pełni kluczową rolę w ochronie różnorodności biologicznej na terytorium Polski. Tereny te oprócz unikatowych walorów przyrodniczych pełnią funkcje rekreacyjno – turystyczne dla mieszkańców Gminy ale również południowo – wschodnich dzielnic miasta Wrocławia i innych części regionu. Stanowią połączoną hydrologiczną sieć zbiorników, kanałów oraz urządzeń melioracyjnych, których przerwanie spowoduje znaczne szkody w środowisku naturalnym oraz na terenach przyległych. Są to bardzo wyjątkowe tereny o charakterze multifunkcyjnym, będący środowiskiem ogromnej liczby gatunków i łączącym różnorodne siedliska przyrodnicze.

Ponadto, zgodnie z Zarządzeniem Nr 137 Ministra Ochrony Środowiska Zasobów Naturalnych i Leśnictwa z dnia 19 września 1994 roku w sprawie uznania za ochronne lasów stanowiących własność Skarbu Państwa, 895,89 ha lasów z terenu gminy Siechnice stanowi lasy ochronne - kategoria lasy wodochronne. Na tym terenie występują również słodkowodne gąbki, te bioindykatory czystości żyją w stawach, w których można spotkać jeszcze jednego „czyściocha” - *Sisyra terminalis*, jedną z sieciarek niezwykle rzadko spotykanego owada w naszym kraju. Jest do tego stopnia unikatowy, że nie ma jeszcze nawet polskiej nazwy, a dotąd udokumentowanych stanowisk jego występowania było zaledwie sześć.

Zgodnie z wnioskami zawartymi w Prognozie oddziaływania na środowisko SSL CPK „należy dążyć do wytyczenia wariantów przebiegu, które nie kolidują i nie sąsiadują bezpośrednio z obszarami Natura 2000”. Ponadto w powyższym dokumencie wskazano, iż „najistotniejsze oddziaływania etapu realizacji mogą wystąpić w miejscach kolizji z ciekami lub zbiornikami wodnymi”, a niewątpliwie taki charakter mają tereny Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) oraz Grądy Odrzańskie (PLB020002) w rejonie Kotowic i Siechnic.

Jednocześnie w Prognozie oddziaływania na środowisko SSL CPK wskazano następujące zagrożenia środowiskowe: fragmentację siedlisk prowadzącą do utraty różnorodności biologicznej (zubożenie puli genowej) oraz możliwość przemieszczania się gatunków inwazyjnych wzdłuż nowych szlaków kolejowych. Biorąc pod uwagę fakt, iż na terenie obrębu Siechnice znajdują się liczne stanowiska Barszczu Sosnowskiego istnieje zagrożenie związane z „zawleczeniem” tego gatunku inwazyjnego na teren obszaru Natura 2000 w związku z przemieszczaniem się gatunku wzdłuż nowego szlaku kolejowego.

Kolejnym zagrożeniem dla funkcjonowania obszaru Natura 2000, wskazanym w Prognozie oddziaływania na środowisko SSL CPK jest „powstawanie efektu bariery, który

przyczynia się do izolacji przestrzennej i ograniczenia możliwości utrzymania spójności obszarów chronionych (...) dlatego na kolejnych etapach projektowania inwestycji istotne będzie wytrasowanie inwestycji względem obszarów chronionych i korytarzy ekologicznych tak aby ograniczyć ingerencję i występowanie efektu bariery". Przy czym przyznano, iż „koleje dużych prędkości, z uwagi na specyficzne uwarunkowania techniczne tj. szersze nasypy, gradzenie, ekrany akustyczne stwarzać będą silniejszą barierę niż tradycyjna kolej”.

Ponadto, w Prognozie oddziaływania na środowisko SSL CPK wskazano również potencjalne zagrożenie dla funkcjonowania korytarzy ekologicznych w zakresie powstawania barier ekologicznych, których obecność utrudnia lub całkowicie hamuje przemieszczanie się gatunków i powoduje fragmentację środowiska. „Linie kolejowe stanowią barierę behawioralną związaną z emisją hałasu i wibracji w efekcie ruchu pociągów i presji światła (...) Najwięcej miejsc w przypadku których możliwe jest wystąpienie konfliktu z korytarzami ekologicznymi zdefiniowano w granicach ciągu 9a”, który ma przebiegać przez gminę Siechnice.

Prognoza SSL CPK identyfikuje również wysokie ryzyko wystąpienia oddziaływań skumulowanych w związku z realizacją inwestycji SSL CPK z inwestycjami proponowanymi w ramach innych dokumentów strategicznych w sektorze transportu na obszarze Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (zagrożenie dla trzaski grzebieniastej (*Triturus cristatus*) i kumaka nizinnego (*Bombina bombina*), gatunki wymienione na Polskiej czerwonej liście gatunków zagrożonych.

Biorąc pod uwagę, że postępowanie w sprawie strategicznej oceny oddziaływania na środowisko, w tym opracowanie Prognozy ma na celu wyeliminowanie na jak najwcześniejszym etapie takich propozycji rozwojowych, których realizacja może doprowadzić do pogorszenia stanu środowiska oraz wpłynąć na jakość życia i zdrowia ludzi, istotnym jest uwzględnienie wskazanych w Prognozie SSL CPK znaczących oddziaływań na tereny Natura 2000 Grądy w Dolinie Odry (PLH020017) oraz Grądy Odrzańskie (PLB020002) przy wyborze wariantu przebiegu trasy kolejowej.

Na trasie proponowanych wariantów znajduje się również 16 pomników przyrody.

Wspomniany wariant niebieski/niebiesko-pomarańczowy i zielony przebiega przez część miejscowości Kotowice i będzie się wiązał z wywłaszczeniem i wyburzeniem części domów oraz całkowitym zatraceniem obecnego charakteru miejscowości. Miejscowość zamieszkują od kilku pokoleń „starzy mieszkańcy”, którzy zostali już dotknięci kataklizmem powodzi tysiąclecia 1997r. i bardzo długą odbudową ze zniszczeń. Natomiast liczni „nowi” mieszkańcy, którzy wyprowadzili się z miasta aby zbudować domy pośród lasów i jezior to ludzie zamożni i bardzo dobrze wykształceni. Sprzeciw obu grup mieszkańców oraz wszelkie możliwe próby zapobieżenia tej lokalizacji KDP nie będą sprzyjały pracom nad nią i z pewnością przysporzą ogromnych kosztów związanych między innymi z odszkodowaniami. W sytuacji przewidywalnego nagłośnienia sprawy i protestów wysoce prawdopodobne będą duże straty wizerunkowe dla projektu CPK. Duży opór społeczny może istotnie opóźnić, jeżeli nie zniweczyć realizację projektu w tym przebiegu.

Gmina Siechnice nie zgadza się również z przeprowadzeniem odcinka linii kolejowej przez miejscowość Święta Katarzyna w zaproponowanym wariantcie, zaznaczonym na załączonej mapie kolorem czerwonym, z uwagi na istniejące zagospodarowanie, tzw. wąskie gardło w rejonie zrewitalizowanej zabytkowej stacji kolejowej, oraz nowo zrealizowanej gminnej inwestycji towarzyszącej multimodalnego węzła przesiadkowego oraz skrzyżowanie z drogą powiatową o ruchu bardzo dużym ruchy lokalnym oraz ponadlokalnym w sytuacji awaryjnych na DK 94 czy WOW.

Należy zwrócić uwagę, iż na omawianym obszarze gminy Siechnice zrealizowano lub jest kończona realizacja projektów finansowanych ze środków Unii Europejskiej oraz budżetu

państwa, środków jednostek samorządu terytorialnego oraz spółek będących własnością Skarbu Państwa, które tworzą spójny i logiczny system głębokiej przebudowy i modernizacji układu komunikacji drogowej i kolejowej w regionie podwrocławskim, dostosowujący go do planowanych do intensywnego wzrostu liczby ludności oraz opisanych strategicznych inwestycji w obszarze energetycznym związanych z budową nowej Elektrociepłowni Czechnica. Gmina Siechnice jest aktualnie w trakcie realizacji jednego z kilku projektów w obszarze transportu niskoemisyjnego współfinansowanego ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na lata 2014-2020 (PO IiŚ 2014-2020) w regionie podwrocławskim tj. zadania pn. „Promowanie strategii niskoemisyjnych na terenie gminy Siechnice - budowa multimodalnych centrów przesiadkowych”. W jego wyniku przy stacjach kolejowych w miejscowościach Siechnice oraz Święta Katarzyna powstaną nowoczesne centra przesiadkowe integrujące różne formy transportu publicznego i ruchu samochodowego z jednoczesną promocją rozwiązań związanych z elektromobilnością oraz intensyfikacją ruchu rowerowego. Wartość zadania wynosi ponad 13 200 000,- zł z dofinansowaniem w wysokości ok. 9 150 000,- zł.

Omawiany projekt poprzez bezpośrednią lokalizację i zakres rzeczowy jest powiązany z pozytywnie zakończonym w roku 2018 projektem pn. „Przebudowa dworców kolejowych Święta Katarzyna, Siechnice oraz Żerniki Wrocławskie – Smardzów w szczególności na potrzeby kolei aglomeracyjnej w ramach ZIT WrOF”, który zrealizowany został przez PKP S.A we współpracy z gminą Siechnice. Projekt ten współfinansowany był w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Dolnośląskiego 2014-2020 (RPO WD 2014-2020). W ramach projektu zostały zmodernizowane 3 budynki dworców kolejowych w Siechnicach, Świętej Katarzynie oraz Żernikach Wrocławskich – Smardzowie. Wartość zadania wyniosła około 13 190 861 z dofinansowaniem ze środków Unii Europejskiej w wysokości 4 419 169,60.

Obie inwestycje objęte są zobowiązaniem utrzymania trwałości projektu, a jego naruszenie przez zmianę osiągniętych wskaźników produktu i rezultatu dotyczących między innymi intensywności wykorzystania wybudowanej infrastruktury spowoduje konieczność zwrotu środków przez PKP oraz Gminę Siechnice, których wymiar będzie wynosił wraz z odsetkami kilkanaście milionów złotych. Przebiegu ten będzie również kolizyjny w rejonie miejscowości Zębice. Przebiegu ten będzie również kolizyjny w rejonie miejscowości Zębice.

Ponadto, zgodnie z szacowanym w Prognozie SSL CPK zasięgiem występowania ponadnormatywnego hałasu obszar zlokalizowany w odległości od 50 do 150 m (pora dzienna) i do 260 m (pora nocna) od osi linii kolejowej znajdzie się w zasięgu hałasu przekraczającego dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku. Biorąc pod uwagę znaczny stopień zurbanizowania terenu w sąsiedztwie tzw. wąskiego gardła w Świętej Katarzynie oraz Zębicach można spodziewać się, że liczba osób narażonych na oddziaływanie ponadnormatywnego hałasu będzie znaczna. Stąd w Prognozie SSL CPK wskazano, iż: „trasowanie przebiegu nowych ciągów komunikacyjnych powinno uwzględniać przede wszystkim omijanie obszarów zwartej zabudowy mieszkalnej”.

Natomiast proponowany wariant nr 6 przez teren leśny znajdujący się na działkach nr 229/1, 230, 231, 232/11, 233/11, 233/13, 234, 237/4 obręb Zębice, poprzez tereny rolne (działki nr 532/3, 529/1, 529/2, 529/18, 529/19, 527 obręb Siechnice) przez las, który stanowi lokalny korytarz ekologiczny łączący tereny położone wzdłuż rzeki Zielonej z terenami zlokalizowanymi nad rzeką Oławą również nie jest do przyjęcia. Jest to trasa migracji dzików, jeleni, łosi, saren, lisów oraz bażantów o czym świadczą liczne kolizje drogowe z udziałem w/w zwierząt, które mają miejsce na tym terenie na styku z drogą krajową nr 94.

Jak wspomniano dotychczasowe konsultacje miały charakter ogólnikowy i pobieżny, stwarzając w naszej ocenie pozór partycypacji społecznej, służący usankcjonowaniu przebiegu linii tzw „igreka” wg Studium Wykonalności dla budowy linii kolejowej dużych prędkości „Warszawa – Łódź-Poznań/Wrocław”.

Z powodu bardzo dużych problemów ze znalezieniem odpowiedniego korytarza dla tej linii przez teren Gminy Siechnice należy powrócić do przeanalizowania koncepcji tunelu biegnącego pod Wrocławiem z rejonu Węzła Bielańskiego w kierunku na Psie Pole, skąd dalej linię można byłoby kontynuować jako naziemną. Trasa przebiegu kolei dużych prędkości powinna przebiegać w maksymalnie dużych odległościach od terenów zamieszkałych, natomiast w przypadku realizacji w rejonach terenów zbliżonych do zabudowanych i planowanych do zabudowy mieszkaniowej winna być zabezpieczona ekranami akustycznymi.

Powrót do koncepcji tunelu w stronę Psiego Pola wydaje się być rozwiązaniem na miarę wielkości projektu CPK; a nie na siłę sytuowaniem linii 9 pomiędzy trasy kolejowe wyznaczone w połowie XIX i początkach XX wieku. Jest tworzeniem nowej infrastruktury, o współczesnej jakości i wartości w sferze przyjętych rozwiązań i dywersyfikujących możliwości i niezależność dróg komunikacji kolejowej, a nawet w aspekcie bezpieczeństwa kraju w innych wymiarach np. militarnym.

Jeżeli analizy ze względów ekonomicznych lub technicznych wykażą, że rozwiązanie tunelowe od Węzła Bielańskiego w Kierunku Psiego Pola o długości ok. 15 km (np. tunel różnicowy w Łodzi ma długość ok. 7,5 km – koszt ok. 3 mld zł z dofinansowaniem z krajowego programu wspierającego Infrastruktura i Środowisko) wykażą, że koncepcja ta nie jest możliwa to należy przeanalizować wyprowadzenie linii KDP z terenu gminy Kobierzyce w rejonie połączenia autostrady A4 z Autostradą Obwodnicą Wrocławia, jako linii naziemnej w całości lub większej części, w korytarzu równoległym do AOW aż do łącznika z drogami ekspresowymi (nową i starą S8). Analiza tego rozwiązania mogłaby być również prowadzona równolegle.