

Chełm, 9 kwietnia 2021 r.

Pan
Sławomir Zawiślak
Poseł na Sejm Rzeczypospolitej Polskiej
IX Kadencji

W odpowiedzi na pismo BPSZ 0272/19/21 nr 1 dotyczące kwestii związanych z budową drogi S17 oraz organizacją ruchu pojazdów zmierzających do drogowego przejścia granicznego w Hrebennem oraz oczekujących na przekroczenie granicy w tym przejściu informuję, że zgodnie z Ustawą z dnia 12.10.1990 r. o ochronie granicy państwowej i Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 13.12.2005 r. w sprawie obowiązków wojewody w zakresie finansowania i utrzymania przejść granicznych (...) Lubelski Zarząd Obsługi Przejść Granicznych może realizować swoje działania jedynie w obszarze zasięgu terytorialnego przejścia granicznego.

Niemniej uczestnicząc w spotkaniach dotyczących budowy drogi ekspresowej S17 w bezpośredniej bliskości drogowego przejścia granicznego w Hrebennem przedstawiciele LZOPG zwracali uwagę, że zasadnym jest budowa parkingu buforowego zlokalizowanego po ostatnim węźle drogowym/skrzyżowaniu i posiadającego minimum 200 miejsc postojowych oraz infrastrukturę umożliwiającą kolejkowanie pojazdów. Budowa parkingu miałaby wpływ na poprawę płynności ruchu pojazdów w kierunku przejścia oraz zachowanie bezpieczeństwa podróżnych w ruchu drogowym. Stanowisko to, było przedstawione między innymi podczas wideokonferencji zorganizowanej w dniu 11.02.2021 r. przez Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Lublinie dotyczącej budowy drogi ekspresowej S17, jak również w piśmie z dnia 07.09.2020 r. adresowanym do GDDKiA O/Lublin (pismo w załączeniu). Należy też zauważyć, że służby graniczne postulowały również o ewentualne zwiększenie liczby pasów ruchu bezpośrednio przed przejściem granicznym.

W zakresie infrastruktury drogowego przejścia granicznego w Hrebennem na chwilę obecną służby graniczne nie zgłaszają potrzeb w zakresie jej rozbudowy. Należy jednak zauważyć, że ewentualna rozbudowa przejścia granicznego jest praktycznie niemożliwa z uwagi na uwarunkowania terenowe - z jednej strony znaczne wzniesienie terenu, z drugiej strony zbiornik wodny.

W odniesieniu do budowy drogi ekspresowej S12 należy zauważyć, że planowana przez GDDKiA budowa parkingu buforowego w miejscowości Okopy jest ściśle powiązana z planowaną budową Terminala Samochodowego w Okopach, który z terenem przejścia granicznego w Dorohusku będzie połączony dwiema wydzielonymi drogami celnymi. Terminal ma za zadanie przejęcie obsługi ruchu towarowego, tj. jego „wyprowadzenie” z terenu przejścia granicznego. Budowa terminala realizowana jest na wniosek służb granicznych.

Załącznik:

Pismo z dnia 07.09.2020 r. – 7 stron.

Do wiadomości:

Pani Aneta Ciesielczuk, Dyrektor Wydziału Infrastruktury, Lubelski Urząd Wojewódzki w Lublinie.

Dyrektor
Damian Wierak

TI.2311.2.22.2020

/tylko w wersji elektronicznej/

Chełm, 7 września 2020 r.

Pan
Tomasz Żuchowski
p.o. Generalny Dyrektor
Dróg Krajowych i Autostrad
w Warszawie

Nawiązując do prowadzonych przez Państwa prac planistycznych dotyczących budowy drogi S17 Piaski-Hrebenne, zwracam się z prośbą o uwzględnienie w ramach realizowanego zadania wykonania parkingu buforowego dla samochodów ciężarowych na kierunku prowadzącym do drogowego przejścia granicznego w Hrebennem.

Zasadnym jest, aby parking zlokalizowany został po ostatnim węźle drogowym/skrzyżowaniu i posiadał minimum 200 miejsc postojowych oraz infrastrukturę umożliwiającą kolejkowanie pojazdów.

Temat budowy przedmiotowego parkingu był niejednokrotnie podnoszony przez służby graniczne w trakcie różnego rodzaju spotkań roboczych dotyczących rozwoju infrastruktury przejść granicznych oraz drogowej prowadzącej do punktów przekraczania granicy.

W naszej ocenie budowa parkingu jest celową inwestycją mającą wpływ na poprawę płynności ruchu pojazdów w kierunku przejścia oraz zachowanie bezpieczeństwa podróżnych w ruchu drogowym. Istotny jest tu fakt, że kolejka pojazdów ciężarowych oczekujących na przekroczenie granicy nie będzie tworzyła się bezpośrednio na drodze dojazdowej do przejścia. Aktualnie taki stan rzeczy utrudnia dojazd służb ratowniczych oraz zwiększa ryzyko wypadków.

W załączeniu do niniejszego pisma przekazuję korespondencję Straży Granicznej dotyczącą ww. zagadnienia, która jest zgodna ze stanowiskiem Krajowej Administracji Skarbowej.

Dyrektor

Damian Wierak

Załącznik:

Plik – 6 stron.

Do wiadomości:

1. Nadbużański Oddział Straży Granicznej w Chełmie.
2. Krajowa Administracja Skarbowa, Izba Administracji Skarbowej w Lublinie.

Wierak, M. T.

KOMENDA GŁÓWNA
STRAŻY GRANICZNEJ
Zarząd Graniczny
KG-ZG-WSG.071.17.2020

Warszawa, dnia 14 maja 2020 r.

Pan Eugeniusz ŚCIBEK
ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Analiz
i Polityki Migracyjnej
MSWiA

Szanowny Panie Dyrektorze,

w odniesieniu do przesłanej pocztą elektroniczną w dniu 12 maja 2020 r. korespondencji w sprawie budowy dróg dojazdowych do przejść granicznych oraz parkingów buforowych z systemem kolejkowania przed przejściami granicznymi, poniżej przedstawiam informacje Zarządu Granicznego KGSG w przedmiotowej sprawie.

1. Budowa drogi ekspresowej S19 do przejścia granicznego Kuźnica Białostocka – Bruzgi:

W trakcie dotychczasowych spotkań i uzgodnień Straż Graniczna podkreślała konieczność utworzenia parkingu buforowego na drodze S19 przed przejściem granicznym Kuźnica Białostocka – Bruzgi oraz zapewnienia odpowiedniej liczby pasów dojazdowych do przejścia granicznego. W ocenie Straży Granicznej powyższe rozwiązanie jest niezbędne dla dalszego funkcjonowania przejścia oraz nie dopuszczenia do tworzenia się na drodze S19, pomiędzy węzłem „Kuźnica” a przejściem granicznym, kolejki pojazdów ciężarowych oczekujących na odprawę. Zaproponowane rozwiązania mogłyby przyczynić się zarówno do podniesienia poziomu bezpieczeństwa, jak i usprawnienia ruchu drogowego.

W dniu 04.11.2019 r. do POSG i 08.11.2019 r. do PUW, firma AECOM Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, przesłała do skonsultowania Studium Techniczno – Ekonomiczne dotyczące przyjętych rozwiązań skomunikowania dpg w Kuźnicy z projektowaną infrastrukturą drogową. Po konsultacji z POSG i IAS w Białymstoku. odpowiedź sporządzona w niniejszej sprawie przez PUW została w dniu 09.12.2019 r. skierowana do firmy AECOM i przekazana do wiadomości GDDKiA Oddział w Białymstoku. Przedmiotowa opinia zawierała szereg uwag do przyjętych rozwiązań, które całkowicie nie uwzględniały zgłaszanych postulatów.

Obecnie, na dzień 14.05.2020 r. planowane jest posiedzenie zdalne, w którym uczestniczyć będą m.in. przedstawiciele GDDKiA, POSG, PUW oraz IAS w Białymstoku. W trakcie jego trwania omawiana ma być udostępniona przez GDDKiA dokumentacja projektowa drogi S19 na odcinku Kuźnica-Sokółka. W związku z tym, że nie uwzględnia ona

zgłaszanych przez służby graniczne oraz PUW postulatów, zaproponowane rozwiązania nie mogą być zaakceptowane przez SG.

2. Budowa autostrady A2 Warszawa-Kukuryki:

Przy realizacji inwestycji należy uwzględnić możliwość powiązania istniejącej infrastruktury drogowej przejścia granicznego Terespol-Brześć z przyszłą autostradą A2 oraz drogami dojazdowymi i zjazdowymi, zapewniającymi płynność i bezkolizyjność ruchu dla osób i środków transportu przekraczających granicę państwową w tym przejściu. Ponadto, budowę wjazdu i zjazdu z autostrady na terminal samochodowy w Koroszczynie należy zaprojektować w ten sposób, aby nie zmieniać dotychczasowej funkcjonalności drogowej przejścia granicznego Kukuryki-Kozłowicze.

W odniesieniu do wprowadzenia ruchu osobowego w tym przejściu granicznym należy wskazać, że pobliskie przejście graniczne w Terespolu nie tylko w pełni zabezpiecza obsługę ruchu osobowego na tym odcinku granicy państwowej, ale także posiada odpowiednie rezerwy przepustowości. Ponadto, wprowadzenie ruchu osobowego w przejściu granicznym w Kukurykach mogłoby spowodować marginalizację przejścia w Terespolu, którego rozbudowa została zakończona w 2010 r. i pochłonęła znaczne środki finansowe. Istotnym jest fakt, że również strona białoruska potwierdziła, że nie przewiduje ruchu osobowego w dpk Kukuryki-Kozłowicze.

Jednocześnie, odnosząc się do parkingu buforowego przy TS w Koroszczynie proponuje się uwzględnić kwestię lokalizacji obiektu bezpośrednio przed terminalem (jedynie dla kierunku wyjazdowego z RP) oraz zapewnić odpowiednie skomunikowanie parkingu z terminalem oraz drogą krajową nr 68 (część samochodów ciężarowych będzie również poruszała się po tej drodze).

Ponadto, infrastruktura powinna być analogiczna do tej, która jest przewidywana na MOP, a projektowane rozwiązania komunikacyjne powinny uwzględniać ruch pojazdów nienormatywnych, zarówno na kierunku wjazdowym, jak i wyjazdowym z RP.

3. Budowa drogi ekspresowej S-12 od Piask do Dorohuska:

Budowa drogi ekspresowej jest powiązana funkcjonalnie z budową parkingu buforowego w Okopach przy drogowym przejściu granicznym w Dorohusku (który w przyszłości będzie stanowił terminal samochodowy).

W ramach uzgodnień dokumentacji projektowej, Straż Graniczna przedstawiła inwestorowi następujące uwagi do dokumentacji:

- ogrodzone drogi celne, po północnej i południowej stronie powinny łączyć się bezpośrednio z zasięgiem terytorialnym drogowej przejścia granicznego w Dorohusku,
- przed przejściem granicznym należy zaprojektować rozwiązania komunikacyjne, zapewniające wyjazd z RP z wykorzystaniem trzech pasów ruchu (poza drogą celną), a wjazd do RP z wykorzystaniem dwóch pasów ruchu (poza drogą celną) na odcinku ok. 300 m i drogi serwisowej,

- elementy projektowanego Terminala Samochodowego w Okopach (ruch towarowy) powinny być zlokalizowane symetrycznie po obu stronach S12 (płyta wjazdowa + płyta wyjazdowa, z możliwością zaprojektowania infrastruktury towarzyszącej).

4. Rozbudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku Hrubieszów – Zosin:

W odniesieniu do projektu rozbudowy drogi krajowej nr 74 na odcinku Hrubieszów-Zosin proponuje się uwzględnienie, na zasadzie priorytetu, budowę dodatkowych dwóch pasów ruchu (postojowych), na długości ok. 1,5 km, tj. od słupka drogowego nr 341/3, do skrajnych rogatek przejścia granicznego. Dodatkowo proponuje się rozważenie możliwości zaprojektowania na wskazanym odcinku drogi (w pobliżu przejścia granicznego) parkingu buforowego. Realizacja wskazanego rozwiązania wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, a także zminimalizuje utrudnienia dla mieszkańców gospodarstw, które są położone przy drodze krajowej nr 74 z powodu powstających kolejek przed ww. przejściem.

5. Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku Tomaszów Lubelski – Hrebennie:

W ramach ww. inwestycji proponuje się uwzględnienie takich rozwiązań technicznych, które pozwolą na rozładowanie kumulacji pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy państwowej. Powyższe można osiągnąć poprzez m.in. zaplanowanie dodatkowych pasów ruchu przed drogowym przejściem granicznym w Hrebennem lub budowę parkingu buforowego.

Z przeprowadzonych ustaleń wynika, że GDDKiA nie zaplanowała żadnego rozwiązania umożliwiającego rozładowanie ewentualnych kolejek pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy, nie występowała również o opinię do Straży Granicznej w tym zakresie.

Ponadto, droga ekspresowa S-17 zaplanowana jest do pierwszego wiaduktu umiejscowionego przed przejściem granicznym, a nie do samej głowicy przejścia. Takie rozwiązanie może spowodować powstanie tzw. wąskiego „gardła” - dojazdu do rogatek przejścia granicznego, co w przyszłości może powodować powstawanie we wskazanym miejscu kolejek pojazdów oczekujących na przekroczenie granicy państwowej, a tym samym utrudniać zapewnienie ładu i porządku publicznego oraz skutkować negatywnym odbiorem przez podróżnych służb i organów odpowiedzialnych za powstałą sytuację.

Z poważaniem

Dyrektor
Zarządu Granicznego KGSG

plk SG Andrzej Popko



KOMENDANT
NADBUŻAŃSKIEGO ODDZIAŁU
STRAŻY GRANICZNEJ
im. 27 Wołyńskiej Dywizji AK

Chelm, dnia 13 maja 2020 r.

NA –WG-SSG-4201.10.2020

Egz. pojedynczy

Pan płk SG Andrzej FIJAŁKOWSKI

ZASTĘPCA DYREKTORA
Zarządu Granicznego
Komendy Głównej Straży Granicznej

Szanowny Panie Dyrektorze,

w odpowiedzi na pismo nr KG-ZG-WSG.071.17.2020 z dnia 12 maja br. przedstawiam poniżej stanowisko Nadbużańskiego Oddziału SG, w sprawie budowy dróg dojazdowych do przejść granicznych oraz parkingów buforowych przed przejściami granicznymi:

1. Budowa autostrady A2 Warszawa-Kukuryki.

Przy realizacji inwestycji należy uwzględnić możliwość powiązania istniejącej infrastruktury dpg Terespol-Brześć z przyszłą autostradą A2 oraz drogami dojazdowymi i zjazdowymi, zapewniającymi płynność i bezkolizyjność ruchu dla osób i środków transportu przekraczających granicę państwową w tym przejściu. Ponadto należy zaprojektować zbudowanie funkcjonalnego wjazdu i zjazdu z autostrady na terminal samochodowy w Koroszczynie w ten sposób, aby nie zmieniać dotychczasowej funkcjonalności dpg Kukuryki-Kozłowicze.

W odniesieniu do wprowadzenia ruchu osobowego w dpg w Kukurykach należy wskazać, że pobliskie dpg w Terespolu w pełni zabezpiecza obsługę ruchu osobowego na tym odcinku granicy państwowej, oraz posiada odpowiednie rezerwy przepustowości, a wprowadzenie ruchu osobowego w dpg w Kukurykach mogłoby spowodować marginalizację dpg w Terespolu, którego rozbudowa została zakończona w 2010 r. i pochłonęła znaczne środki finansowe. Dalsze uzgodnienia dot. projektowania infrastruktury dla ruchu osobowego w dpg Kukuryki-Kozłowiczy, oraz wskazywanie potrzeb w tym zakresie uzależnione będzie od decyzji na szczeblu ministerialnym. W odniesieniu do sytuacji, gdy zapadną wiążące decyzje dot. uruchomienia odprawy ruchu osobowego w dpg Kukuryki-Kozłowiczy, NOSG rekomenduje całkowite rozdzielanie infrastruktury dedykowanej dla odprawy ruchu towarowego i osobowego.

Przy projektowaniu parkingu buforowego przy TS w Koroszczyźnie należy uwzględnić następujące kwestie:

- obiekt zlokalizować bezpośrednio przed terminalem, jedynie dla kierunku wyjazdowym z RP;
- parking odpowiednio skomunikować z terminalem, oraz drogą krajową nr 68 uwzględniając, że część samochodów ciężarowych będzie również się poruszała po tej drodze;
- infrastruktura powinna być analogiczna do tej, która jest przewidywana na MOP;
- projektowane rozwiązania komunikacyjne powinny uwzględniać ruch pojazdów nienormatywnych, zarówno na kierunku wjazdowym, jak i wyjazdowym z RP.

2. Budowa drogi ekspresowej S-12 od Piask do Dorohuska, z wyłączeniem obwodnicy Chelma.

Budowa drogi ekspresowej jest powiązana funkcjonalnie z budową parkingu buforowego w Okopach przy dpg w Dorohusku (który w przyszłości będzie stanowił terminal samochodowy). NOSG prowadzi na bieżąco uzgodnienia z wykonawcą dokumentacji projektowej. W chwili obecnej na etapie uzgodnień dokumentacji projektowej, NOSG przedstawił inwestorowi następujące uwagi do dokumentacji:

- ogrodzone drogi celne, po północnej i południowej stronie powinny łączyć się bezpośrednio z zasięgiem terytorialnym drogowego przejścia granicznego Dorohusk-Jagodzin,
- przed przejściem granicznym należy zaprojektować takie rozwiązania komunikacyjne, aby zapewniony był wyjazd z RP, z wykorzystaniem trzech pasów ruchu (poza drogą celną), a wjazd do RP z wykorzystaniem dwóch pasów ruchu (poza drogą celną) na odcinku ok. 300 m i drogi serwisowej, która powstałaby w wyniku połączenia drogi lokalnej (w *Koncepcji* zakończona przed przejściem granicznym) z planową drogą dojazdową do przewidzianego parkingu służbowego na terenie dpg. W celu realizacji tego zadania, proponuje się poszerzenie głowicy przejścia granicznego w kierunku północnym, włącznie ze zmianą usytuowania istniejącej w tym rejonie infrastruktury i wyeliminowaniem z projektowania powierzchni wyłączonych z ruchu,,
- elementy projektowanego Terminala Samochodowego w Okopach (ruch towarowy) powinny być zlokalizowane symetrycznie po obu stronach S12 (płyta wjazdowa + płyta wyjazdowa, z możliwością zaprojektowania infrastruktury towarzyszącej).

3. Rozbudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku Hrubieszów – Zosin.

NOSG prezentuje stanowisko, aby w projekcie pn. *Rozbudowa drogi krajowej nr 74 na odcinku Hrubieszów-Zosin* uwzględnić na zasadzie priorytetu, budowę dodatkowych dwóch pasów ruchu (postojowych), na długości ok. 1,5 km, tj. od słupka drogowego nr 341/3, do skrajnych rogatek przejścia granicznego. Dodatkowo proponuje się rozważenie możliwości zaprojektowania na wskazanym odcinku drogi (w bliskim sąsiedztwie pg) parkingu buforowego.

Realizacja wskazanego rozwiązania pozwoli na zwiększenie poziomu utrzymania porządku publicznego przed przejściem granicznym, wpłynie pozytywnie na bezpieczeństwo uczestników ruchu drogowego, a także zminimalizuje utrudnienia dla mieszkańców gospodarstw, które są położone przy drodze krajowej nr 74 z powodu powstających kolejek przed ww. przejściem.

4. Budowa drogi ekspresowej S17 na odcinku Tomaszów Mazowiecki - Hrebennie.

W opinii NOSG, w ramach prowadzonej inwestycji zasadnym jest uwzględnienie, takich rozwiązań technicznych, które pozwolą na rozładowanie kumulacji oczekujących na przekroczenie granicy państwowej pojazdów, poprzez m.in. doplanowanie dodatkowych pasów ruchu przed dpg w Hrebennem, jak również budowy parkingu buforowego w bliskim sąsiedztwie tego przejścia granicznego.

Z ustaleń przeprowadzonych z inicjatywy NOSG wynika, że GDDKiA nie zaplanowała żadnego rozwiązania umożliwiającego rozładowanie kolejek oczekujących pojazdów, nie występowała również o opinię do Straży Granicznej w tym zakresie.

Ponadto droga ekspresowa S-17 zaplanowana jest do pierwszego wiaduktu umiejscowionego przed przejściem granicznym, a nie do samej głowicy przejścia. Takie rozwiązanie wpłynie na powstanie wąskiego „gardła”/dojazdu do samego przejścia granicznego, co w przyszłości może powodować powstawanie w tym miejscu kolejek, a tym samym utrudniać zapewnienie porządku publicznego oraz skutkować negatywnym wizerunkiem służb i organów odpowiedzialnych za powstałą sytuację.

Z poważaniem

gen. bryg. SG Jacek SZCZĄCHOR

/podpisano elektronicznie certyfikatem PKI SG/