

Przypadek 3 Budowa drogowego przejścia granicznego Dołhobyczów - Uhrynów

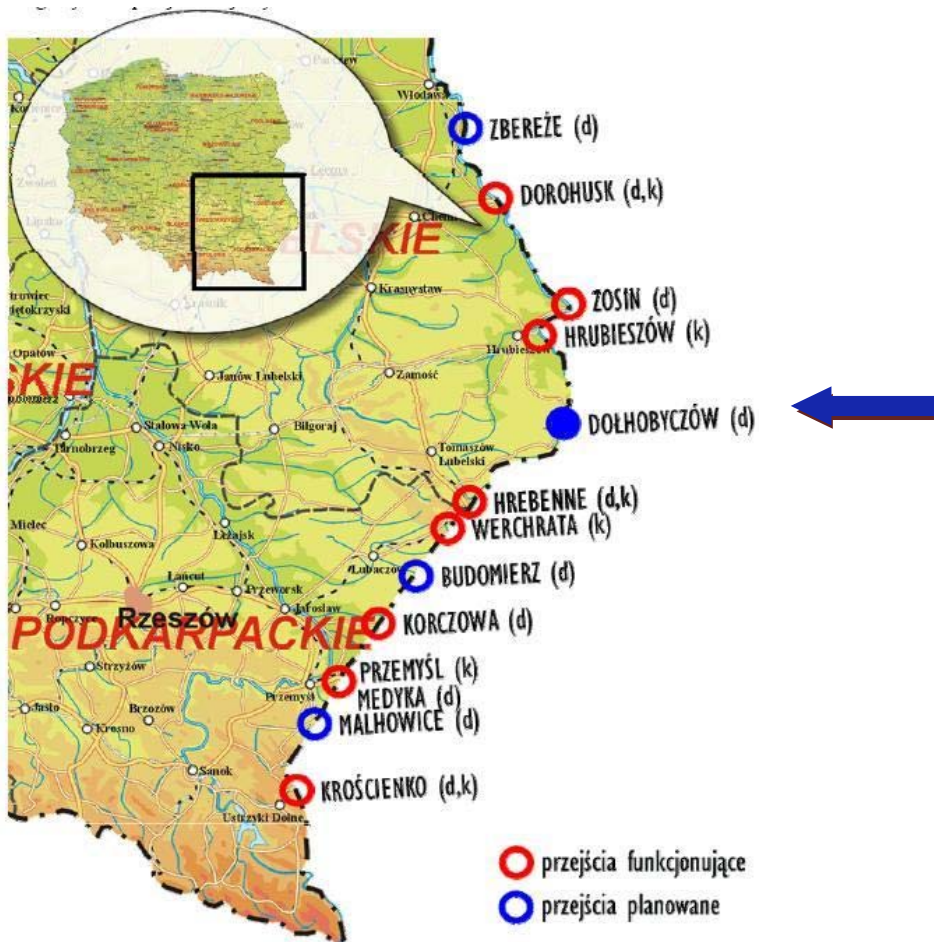
| | |
|---|-----------|
| OPIS INWESTYCJI | 1 |
| Stan obecny | 2 |
| Stan docelowy | 3 |
| <i>Rodzaj, skala, lokalizacja przedsięwzięcia</i> | 3 |
| <i>Dotychczasowy sposób wykorzystania i pokrycia szatą roślinną</i> | 8 |
| <i>Media, gospodarka wodno-ściekowa oraz odpadowa</i> | 9 |
| <i>Charakterystyka obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia</i> | 9 |
| ODDZIAŁYWANIA | 12 |
| Faza budowy | 12 |
| Faza eksploatacji | 12 |
| SKUTKI | 15 |
| Faza budowy | 15 |
| <i>Powierzchnia ziemi i gleby</i> | 15 |
| <i>Wody powierzchniowe i podziemne</i> | 15 |
| <i>Powietrze i klimat akustyczny</i> | 15 |
| <i>Krajobraz</i> | 15 |
| <i>Przyroda ożywiona</i> | 15 |
| <i>Gospodarka odpadami</i> | 16 |
| <i>Ludzie</i> | 16 |
| <i>Obszary prawnie chronione, w tym obszary Natura 2000</i> | 16 |
| <i>Dobra Kultury</i> | 16 |
| Faza eksploatacji | 15 |
| <i>Powierzchnia ziemi i gleby:</i> | 16 |
| <i>Wody powierzchniowe i podziemne</i> | 16 |
| <i>Klimat akustyczny</i> | 16 |
| <i>Powietrze</i> | 16 |
| <i>Przyroda ożywiona</i> | 17 |
| <i>Krajobraz</i> | 17 |
| <i>Gospodarka odpadami</i> | 17 |
| <i>Ludzie</i> | 17 |
| <i>Obszary prawnie chronione, w tym obszary Natura 2000</i> | 17 |
| METODY OGRANICZANIA / ZAPOBIEGANIA NEGATYWNYM ODDZIAŁYWANIOM NA ŚRODOWISKO | 18 |
| <i>Powietrze</i> | 18 |
| <i>Gospodarka odpadami</i> | 18 |
| <i>Środowisko gruntowo-wodne</i> | 18 |
| <i>Krajobraz</i> | 18 |
| <i>Fauna, flora i obszary chronione</i> | 18 |
| <i>Ludzie</i> | 18 |

Opracowano na podstawie materiałów opracowanych i/lub udostępnionych przez Lubelski Zarząd Przejść Granicznych w Chełmie

Opis inwestycji

Stan obecny

Nowobudowane drogowe przejście graniczne Dołhobyczów – Uhrynow zlokalizowane będzie na terenie województwa lubelskiego, w powiecie hrubieszowskim, w gminie Dołhobyczów.



Rysunek 1 Lokalizacja przejścia granicznego

źródło: Programu rozwoju polsko-ukraińskiej granicy państwowej w latach 2009-2013

Rozpatrywana inwestycja, realizowana w ramach działań związanych z usprawnieniem funkcjonowania granicy polsko – ukraińskiej, obejmuje budowę drogowego przejścia granicznego Dołhobyczów – Uhrynow. Stanowić ma ono odciążenie dla już istniejących 3 drogowych przejść granicznych w województwie lubelskim (Dorohusk – Jagodzin, Zosin – Ustulug, Hrebenne – Rawa Ruska). Inwestycja obejmuje budowę całej infrastruktury administracyjnej związanej z powstaniem nowego przejścia granicznego między Polską a Ukrainą.

Porozumienie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy w sprawie utworzenia drogowego przejścia granicznego Dołhobyczów – Uhrynow dla międzynarodowego ruchu osobowego i samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 ton weszło w życie 24 sierpnia 2005 roku (opublikowane w Monitorze Polskim Nr 44 z 30.06.2006 r., poz. 468).

DPG Dołhobyczów – Uhrynow ma znaleźć się w ciągu w ciągu drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków – granica państwa. Dojazd do przejścia granicznego stanowi odcinek drogi klasy „Z” o nawierzchni bitumicznej, o szerokości nawierzchni około 6,0 m z pobocznymi gruntowymi 2 × 1,0 m. Stan nawierzchni jest zły, w związku z czym droga wymaga remontu.

Dla zadania: Budowa infrastruktury przejścia granicznego. Etap I – część osobowa, została przeprowadzona wymagana procedura OOS oraz przygotowany „Raport o oddziaływaniu na środowisko planowanego do budowy drogowego Przejścia Granicznego w Dołhobyczowie, wykonany przez Biuro Projektowe ARCONEL sp. z o.o. w Lublinie”.

Stan docelowy

Rodzaj, skala, lokalizacja przedsięwzięcia

Projektowane przejście drogowe Dołhobyczów – Uhrynów wypełni istniejącą lukę w infrastrukturze granicznej na tym odcinku granicy polsko – ukraińskiej, ułatwiając jej przekraczanie przez podróżnych i pojazdy, a zarazem odciążając sąsiednie przejścia, zwłaszcza w Zosinie, gdzie natężenie ruchu granicznego dwukrotnie przewyższa już parametry przepustowości tego przejścia. Nowe przejście graniczne będzie również miało niebagatelne znaczenie w perspektywie zwiększonego przepływu osób i pojazdów przez granicę polsko – ukraińską w czasie finałów mistrzostw piłkarskich Euro 2012.

Za wyborem tej lokalizacji inwestycji, obok potrzeby równomiernego rozmieszczenia przejść granicznych na całej granicy polsko – ukraińskiej, przemawiały względy komunikacyjne, a w szczególności możliwość usytuowania infrastruktury przejścia w ciągu drogi kategorii wojewódzkiej: Chełm – Hrubieszów – Witków – Dołhobyczów – granica państwa) i łatwość powiązania tej drogi z istniejącą siecią drogową w przygranicznym obszarze Ukrainy, zapewniającą połączenia z główną trasą komunikacyjną Lwów - Kijów. Ponadto, planowana lokalizacja przejścia zapewnia dobry dostęp do mediów (energia elektryczna, linia telefoniczna, wodociąg i kanalizacja).

Wielkość terenu przyszłego przejścia granicznego wynika przede wszystkim z tego, że cała jego infrastruktura (zarówno dla potrzeb polskich, jak i ukraińskich służb), ma być zbudowana – zgodnie z zawartym porozumieniem międzyrządowym – na polskim terytorium, co wymaga podwojenia ilości i powierzchni obiektów kubaturowych oraz powierzchni placów manewrowych, parkingów i in.

Uwzględniając położenie geograficzne przyszłego przejścia i przewidywane wielkości ruchu (w tym małego ruchu granicznego) z Ukrainą założono, że powinno być ono infrastrukturalnie przygotowane do obsługi ok. 5 000 pojazdów (w tym 1 000 ciężarowych do 3,5 t) i ok. 10 000 osób przekraczających granicę w ciągu doby (łącznie w obu kierunkach). W celu uzyskania założonej zdolności przepustowej zaplanowano łącznie 18 pasów ruchu (po 9 na wjazd i wyjazd, w tym po 2 dla małych samochodów ciężarowych), z możliwością dobudowy (w przyszłości), po północnej i południowej stronie, dodatkowych pasów dla pojazdów ciężarowych o dopuszczalnej do 7,5 t. Poszczególne obiekty kubaturowe i liniowe przejścia będą na nim rozmieszczone symetrycznie (po obu stronach drogi) oraz w sposób zapewniający trwały i bardzo czytelny rozdział ruchu wjazdowego i wyjazdowego, co spełnia wymogi w zakresie konstrukcji drogowych przejść granicznych na zewnętrznej granicy Unii Europejskiej, wynikające z dorobku prawnego Schengen (*inne szczegóły będą zawarte w następnym części informacji*). W związku z realizacją inwestycji ma powstać nowe, międzynarodowe przejście drogowe dla ruchu osobowego samochodów osobowych, autokarów i samochodów ciężarowych do 7,5 t.

| | |
|--------------------------|---|
| Rodzaj przejścia: | drogowe |
| Typ przejścia: | międzynarodowe |
| Ruch: | osobowy busy/autokary towarowy do 3,5 t masy całkowitej pojazdu (planowane rozszerzenie zakresu ruchu do 7,5 t) |
| Rodzaje odpraw: | paszportowa celna |

Przewiduje się, iż docelowo przejście będzie budowane w trzech etapach:

- I etap – część przeznaczona dla ruchu osobowego (i autobusowego),
- II etap – część przeznaczona do obsługi ruchu towarowego do 3,5 tony masy całkowitej pojazdu,
- III etap (opcjonalnie) – część przeznaczona do obsługi ruchu towarowego do 7,5 tony masy całkowitej pojazdu (2-3 pasów w każdą stronę).

Teren pod planowane Drogowe Przejście Graniczne stanowi grunt użytkowany dotychczas rolniczo. Powierzchnia terenu, którym dysponuje Inwestor, tj. Lubelski Zarząd Przejść Granicznych wynosi 174 454 m² w tym:

- | | |
|---|------------------------|
| – powierzchnia zabudowy obiektów | 12 511 m ² |
| – powierzchnia jezdni, parkingów, chodników | 101 789 m ² |
| – powierzchnia terenów zielonych | 60 154 m ² |

Inne powierzchnie:

- | | |
|----------------------------------|--------------------------|
| – powierzchnia zabudowy wiat | 39 208,70 m ² |
| – powierzchnia użytkowa budynków | 12 678,73 m ² |

W ramach inwestycji planowana jest budowa infrastruktury części osobowej przejścia granicznego (etap I) oraz wyposażenie przejścia w niezbędne urządzenia i sprzęt do kontroli ruchu granicznego oraz bieżącego utrzymania przejścia.

Przy projektowaniu infrastruktury przyjęto następującą przepustowość przejścia:

- 4000 sztuk samochodów osobowych na dobę w obu kierunkach,
- 1000 sztuk samochodów ciężarowych do 3,5 t dmc na dobę w obu kierunkach,
- 30 sztuk autobusów na dobę w obu kierunkach.

Według prognoz służb ukraińskich, docelowy ruch na projektowanym przejściu wynosić ma:

- 1300 sztuk samochodów osobowych /na dobę w obu kierunkach,
- 200 sztuk samochodów ciężarowych do 3,5 T dmc /na dobę w obu kierunkach.

Infrastruktura przejścia granicznego będzie także dostosowana do obsługi osób niepełnosprawnych ruchowo.

Wśród planowanych obiektów kubaturowych, „Koncepcja programowo – przestrzenna budowy Drogowego Przejścia Granicznego w Dolhobyczowie” zakłada lokalizację:

- budynku głównego (dla funkcjonariuszy polskich i ukraińskich służb) – położonego centralnie, oddzielającego ruch wjazdowy od wyjazdowego, zintegrowanego z zadaszeniami nad pasami odpraw w sposób gwarantującego: ochronę przed opadami atmosferycznymi, dostęp światła słonecznego do pomieszczeń w budynku poprzez zadaszenia, obserwację pasów odpraw z okien obu kondygnacji budynku;
- 5 pawilonów kontroli paszportowo – celnej przeznaczonych dla służb polskich;
- 5 pawilonów kontroli paszportowo – celnej przeznaczonych dla służb ukraińskich;
- 2 budynków odpraw pasażerów autobusów (1 dla odpraw na kierunku wjazdowym do Polski oraz 1 dla odpraw na kierunku wyjazdowym z Polski);

- 2 budynków kontroli szczegółowej z rampą (1 dla odpraw na kierunku wjazdowym do Polski oraz 1 dla odpraw na kierunku wyjazdowym z Polski);
- 2 budynków odpraw ruchu ciężarowego do 3,5 t dmc (1 dla odpraw na kierunku wjazdowym do Polski oraz 1 dla odpraw na kierunku wyjazdowym z Polski);
- 4 pawilonów dla funkcjonariuszy celnych kierujących ruchem (2 na kierunku wjazdowym do Polski oraz 2 na kierunku wyjazdowym z Polski);
- 2 pawilony Straży Granicznej (1 na wjeździe na teren przejścia od strony Ukrainy oraz 1 na wjeździe na teren przejścia od strony Polski);
- 2 budynki psów służbowych (1 dla służb polskich oraz 1 dla służb ukraińskich);
- toalety dla podróżnych zlokalizowane na kierunku wjazdowym i wyjazdowym;
- budynek odpraw ruchu pieszego;
- 2 budynki usługowe (1 posadowiony na kierunku wjazdowym do Polski oraz 1 budynek usługowy posadowiony na kierunku wyjazdowym z Polski);

Ponadto, projekt przewiduje wybudowanie wiat nad większością obszaru przeznaczanego do przeprowadzania kontroli::

Wiaty centralnej okalającej budynek główny,

- wiat nad pasami odpraw samochodów osobowych i autobusów w obu kierunkach,
- wiat nad zespołem obiektów kontroli szczegółowej w obu kierunkach,
- wiaty nad pasami odpraw samochodów ciężarowych do 3,5 t w obu kierunkach, etc.

W odniesieniu do infrastruktury ochrony środowiska/ sanitarnej, przewidziano miejsca gromadzenia odpadów stałych:

- obudowane i zadaszone place na pojemniki na odpady stałe,
- obudowane bez zadaszenia place na pojemniki na odpady stałe,
- 2 zbiorniki wód opadowych – końcowy element sieci kanalizacyjnej deszczowej przed zrzutem oczyszczonych wód opadowych do zewnętrznego odbiornika (rów melioracyjny),
- niecka do odkażania kół – zlokalizowana na pasie zabiegów sanitarnych z zakorkowanym odpływem do kanalizacji chemicznej,
- miejsce na polową stację do odkażania pojazdów – polowa stacja do odkażania pojazdów rozwijana w sytuacjach zagrożenia wymagających odkażania i/lub dezynfekcji pojazdów wpuszczanych do Polski,
- punkt zrzutu fekalii z autobusów – element kanalizacji sanitarnej z możliwością odkażania ścieków.

Zbiór wody deszczowej z terenu DPG przewidziano do zbiorników usytuowanych w części północno – wschodniej i dalej po oczyszczeniu, do rowu melioracyjnego. Na przejściu przewidziano również obiekty takie jak śmietniki i miejsce zrzutu ścieków z autobusów.

Do elementów stacjonarnych wyposażenia należeć będą m.in.:

- waga platformowa (statyczna) o nośności minimum 10 ton zlokalizowana na obu kierunkach,

- stacyjny skaner X-ray do skanowania rentgenowskiego wszystkich pojazdów zlokalizowany w strefie kontroli szczegółowej na obu kierunkach (wraz z murami ochronnymi,
- bramki radiometryczne.



Rysunek 2. Skaner stacyjny do rentgenowskiego skanowania pojazdów.

Źródło: materiały własne Proeko CDM Sp. z o.o.

Na omawianym przejściu docelowo przewidziane jest zbudowanie następujących pasów ruchu:

- 2 pasy odpraw dla samochodów uprzywilejowanych (po 1 w obu kierunkach) – przyjęto szerokość pasa 5,0 m pozwalająca na zatrzymanie pojazdów i wymijanie zatrzymanych pojazdów,
- 8 pasów odpraw dla samochodów osobowych:
 - 2 pasy odpraw dla samochodów osobowych EU, EEA, CH na kierunku wjazdowym do Polski – przyjęto szerokość pasa 3,5m,
 - 2 pasy odpraw dla samochodów osobowych EU, EEA, CH na kierunku wyjazdowym z Polski – przyjęto szerokość pasa 3,5m,
 - 2 pasy odpraw dla samochodów osobowych all passports na kierunku wjazdowym do Polski – przyjęto szerokość pasa 3,5m,
 - 2 pasy odpraw dla samochodów osobowych all passports na kierunku wyjazdowym z Polski – przyjęta szerokość pasa 3,5m.
- 4 pasy odpraw dla autobusów,

- 4 pasy odpraw samochodów ciężarowych do 3,5 T dmc

W projekcie zagospodarowania DPG przyjęto zasadę symetrii układu budynków, pasów odpraw, w stosunku do osi poziomej o kierunku wschód – zachód położonej centralnie. Po stronie północnej jest strefa wjazdowa z Ukrainy, po stronie południowej wyjazdowa z Polski.

Na osi poziomej usytuowano budynek główny rozdzielający oba ruchy wjazdowy i wyjazdowy, dostępny wyłącznie dla służb obu krajów i podzielony dla nich funkcjonalnie w układzie pionowym. Przy budynku znajdują się garaże, pomieszczenia techniczne, niezbędne dla funkcjonowania całości przejścia. Nad budynkiem zaprojektowano wiatę zadaszeniową.

Z obu stron budynku, na północ i południe, znajdować się będą budynki i pasy odpraw w następującej kolejności i z utrzymaniem zasady zwierciadła:

strona północna – wjazd do Polski:

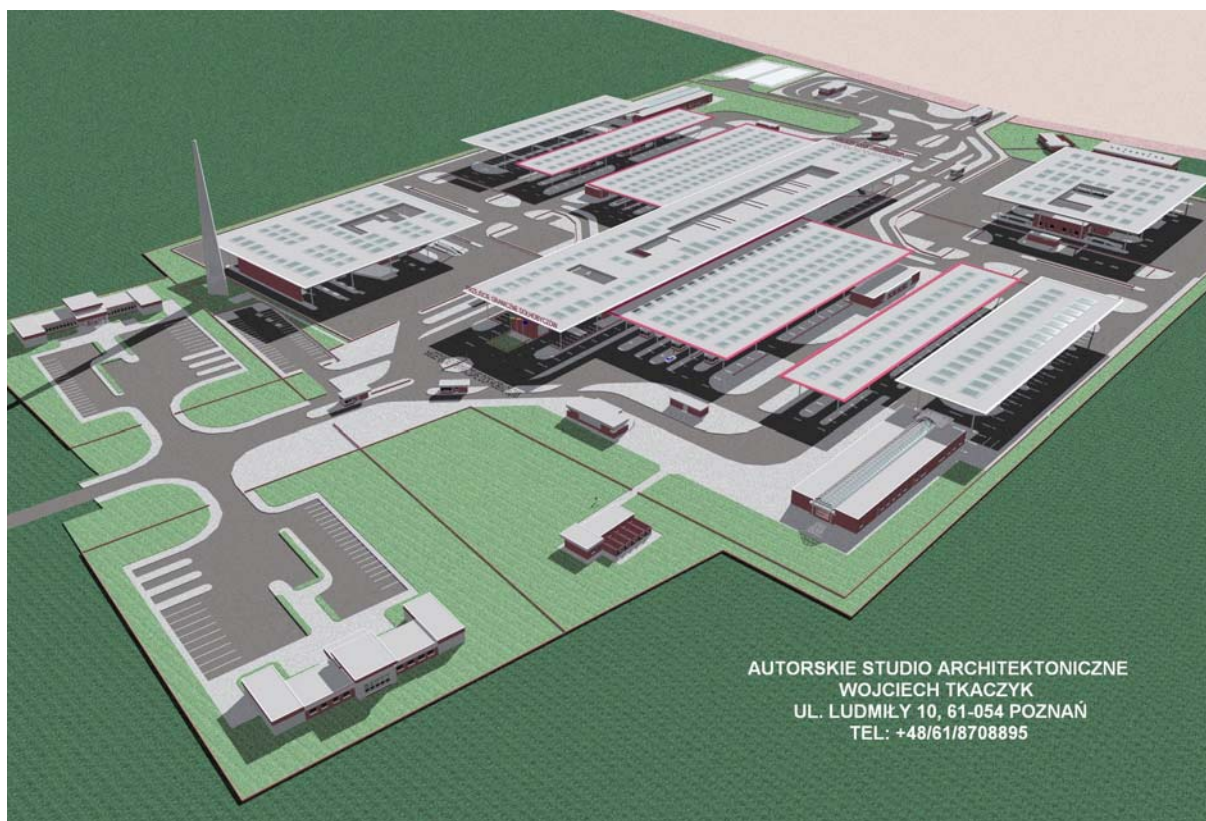
- 5 pasów, w tym 1 pas dla ruchu uprzywilejowanego (CD, CC), na wysepkach rozdzielających 4 zespoły pawilonów odpraw dla samochodów osobowych SG i UC Ukrainy oraz SG i UC Polski .
- 2 pasy odpraw dla autobusów i 2 zespoły pawilonów odpraw dla autobusów SG i UC Ukrainy oraz SG i UC Polski.
- szeroka wysepka z budynkiem odpraw pasażerów autobusów
- pas manewrowy będący pod kontrolą dla ruchu cofania a także z dojazdem do wysepki dla TAX FREE.
- 2 pasy odpraw dla samochodów ciężarowych do 3,5 T dmc – całość zadaszona wiatą,
- budynek odpraw ruchu ciężarowego do 3,5 T dmc i na jego szerokości oraz po obu jego stronach parkingi dla samochodów ciężarowych,
- na szerokości pasów i budynków odpraw w/w po stronie zachodniej zlokalizowano budynek kontroli szczegółowej z rampą, wagą i rentgenem (całość będąca pod wiatą), za nimi w kierunku północnym dwa parkingi samochodów zajętych, a oczekujących na zakończenie kontroli celnej, zajętych i oczekujących na decyzję, natomiast w stronę zachodnią parking samochodów zajętych,
- za budynkiem kontroli szczegółowej na działce wysuniętej na zachód zlokalizowano budynek psów służbowych,
- przed pasami odpraw, od strony wschodniej, zlokalizowano budynek toalet dla podróżnych.

Strona południowa – wyjazd z Polski – jest w zasadzie odbiciem zwierciadlanym strony północnej dla osi poziomej (budynek główny) i osi pionowej (dla układu pawilonów odpraw, budynków odpraw, kontroli szczegółowej, parkingów).

Na wjeździe do Polski zaprojektowano 4 pasy oddzielone wysepką od dwóch wjazdowych na Ukrainę, na której usytuowany został pawilon służb granicznych polski i ukraiński. Na wyjeździe z Polski zaprojektowano 2 pasy wjazdowe i jeden wjazdowy, rozdzielone wysepką na której usytuowano pawilon służb granicznych.

Na najbardziej na zachód wysuniętych działkach znajdują się dwa budynki usługowe dla podróżnych, z wjazdami z drogi wojewódzkiej przed DPG, z parkingami dla wszystkich rodzajów pojazdów. Parking dla pracowników strony polskiej znajdzie się po stronie zachodniej, na osobnej i zamkniętej działce, a dla pracowników strony ukraińskiej przy budynku głównym.

Poniższy rysunek obrazuje orientacyjne rozplanowanie obiektów przewidzianych do realizacji w ramach budowy przejścia granicznego Dołhobyczów – Uhrynów.



Rysunek 3 Plan rozmieszczenia obiektów w obrębie przejścia granicznego w Dołhobyczowie

źródło: Autorskie Studio Architektoniczne Wojciech Tkaczyk, Poznań

Całość odpraw prowadzonych wspólnie przez służby polskie i ukraińskie odbywać się ma po naszej stronie granicy. Na terenie DPG w Dołhobyczowie zatrudnionych zostanie 401 pracowników, w tym 207 osób zatrudnionych w służbach budżetowych i 194 osoby w usługach komercyjnych.

Zaplanowana do realizacji inwestycja zakłada odciążenie istniejących już przejść granicznych w województwie, co spowoduje zwiększenie przepustowości przejść istniejących oraz skrócenie czasu odprawy pasażerów. Przedsięwzięcie realizowane będzie z wykorzystaniem dotychczasowego doświadczenia i najwyższego dostępnego poziomu standardów obsługi, jak i jego wyposażenia.

Budowa zaplanowanego przedsięwzięcia jest kwalifikowana do grupy przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko i może wymagać sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko – w przypadku przedmiotowego przedsięwzięcia otrzymano już pozwolenie na budowę.

Dotychczasowy sposób wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

Projektowane przejście graniczne ma być zlokalizowane na działkach położonych w obrębie geodezyjnym Dołhobyczów (po obu stronach drogi wojewódzkiej nr 844), pozostających wcześniej w zasobach Agencji Nieruchomości Rolnych. W „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Gminy Dołhobyczów” obszar ten jest oznaczony symbolem UKS – tereny drogowych przejść granicznych (terminale programowe). Uzyskano zgodę Ministra Rolnictwa i Rozwoju Wsi na zmianę przeznaczenia terenów. Do zrealizowania inwestycji w zakresie objętym bieżącym projektem budowlanym i wykonawczym (po 9 pasów ruchu w obu kierunkach) trwale wyłączono z produkcji rolniczej 16, 5443 ha (dwie działki).

Przedsięwzięcie planowane jest na obszarach rolnych (pola uprawne). Teren jest płaski, o niejednorodnym nachyleniu 1-2% w kierunku północno – wschodnim. Przez teren planowanej inwestycji, do linii granicy poniżej poziomu otaczających pól (w oskarpowaniach o zmiennej wysokości nieprzekraczającej 1,5m) przechodzi pas w/w drogi. W otoczenie drogi rosną drzewa: jesion, klon, wierzba, etc. Wzdłuż drogi wykonane są rowy.



Rysunek 4 Obecne zagospodarowanie terenu pod planowaną inwestycję

źródło: materiały własne Proeko CDM Sp. z o.o.

Obecny sposób wykorzystania oraz pokrycia szatą roślinną terenu obrazuje poniższy rysunek.

Najbliższa zabudowa mieszkalna znajduje się w odległości ok. 1 km od zachodnich granic planowanego przejścia.

Docelowo obszar inwestycji stanowić będą powierzchnie utwardzone poprzecinane pasami zieleni zorganizowanej.

Media, gospodarka wodno-ściekowa oraz odpadowa

DPG zostanie uzbrojone w pełną infrastrukturę techniczną, w szczególności:

- własne źródło energii elektrycznej – własna stacja transformatorowa z rozdzielniami średniego i niskiego napięcia,
- własne źródło awaryjnego zaopatrzenia w energię elektryczną – agregat prądotwórczy zasilany olejem napędowym,
- własne źródło energii cieplnej dla celów centralnego ogrzewania, wentylacji i przygotowania ciepłej wody użytkowej – własna kotłownia opalana olejem opałowym lub gazem,

- zasilanie w wodę z sieci gminnej,
- odprowadzanie ścieków sanitarnych do gminnej oczyszczalni ścieków (rurociąg tłoczny),
- zbiorniki retencyjne wód opadowych z separatorami – odprowadzenie po podczyszczeniu do wymaganego stopnia czystości do istniejącego rowu na północ od terenu przejścia,
- przyłącza teletechniczne wg warunków poszczególnych użytkowników.

Budynki zlokalizowane na terenie Drogowego Przejścia Granicznego będą wyposażone w następujące instalacje:

- centralnego ogrzewania zasilanego z własnej kotłowni olejowej lub gazowej (w pawilonach typu wartowniczego ogrzewanie elektryczne),
- mechaniczną wentylacją i klimatyzację,
- instalacje wody zimnej, ciepłej wody użytkowej i cyrkulacji lub podgrzewacze przepływowe wody użytkowej,
- instalację wody technologicznej w pomieszczeniach laboratoryjnych i kontroli szczegółowej,
- instalację kanalizacji sanitarnej, deszczowej i technologicznej,
- instalacje elektryczne oświetlenia ogólnego, miejscowego, awaryjnego, gniazd wtyczkowych i zasilania odbiorników branżowych, połączeń wyrównawczych,
- instalację awaryjnego zasilania sieci komputerowych (UPS) – zasilanie w energię elektryczną z własnej trafostacji z możliwością awaryjnego zasilania za pomocą agregatu prądotwórczego,
- instalacje piorunochronne,
- instalacje teletechniczne: strukturalną, sygnalizacji pożaru, kontroli dostępu, sygnalizacji napadu i włamania, łączności specjalnej, monitoringu,
- instalacje sprężonego powietrza w budynku kontroli specjalnej.

Charakterystyka obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody, znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

W obrębie planowanego przejścia zidentyfikowano jeden z obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody [Dz.U. 2004 Nr 92, poz. 880 z późn. zm.] – Dołhobyczowski Obszar Chronionego Krajobrazu. Teren inwestycji zlokalizowany jest na jego południowo-wschodniej granicy. Całkowita powierzchnia OChK wynosi 7307,5 ha i ustanowiony został w celu ochrony cennych krajobrazowo ekosystemów leśnych, wodnych oraz pól uprawnych i łąk. Pobliskie lasy i doliny rzeczne stanowią miejsce występowania wielu gatunków roślin i zwierząt (w tym ptaków) objętych ochroną.

Nie zidentyfikowano w otoczeniu inwestycji, w promieniu 5 km, występowania obszarów chronionych w ramach sieci Natura 2000.



Rysunek 5 Lokalizacja przejścia granicznego Dołhobyczów – Uhrynów na tle obszarów prawnie chronionych

źródło: opracowanie własne

Ze względu na przedmiot ochrony dla którego powołany został zidentyfikowany OChK oraz z uwagi na oddalenie innych obszarów chronionych od planowanej inwestycji, budowa przejścia nie stanowi zagrożenia dla tych obszarów chronionych

W bliskim sąsiedztwie przejścia nie zidentyfikowano pomników przyrody, ani obiektów zabytkowych. Najbliższe zabytki architektoniczne występują w odległości ok. 4 km.

Oddziaływania

Wśród inwestycji realizowanych w ramach *Programu rozwoju polsko – ukraińskiej granicy państwowej (...)* najistotniejsze i zarazem największe oddziaływania na środowisko powodowane będą przez inwestycje, które realizowane będą „od podstaw”. Skutki realizacji takich inwestycji wiązać się z trwałymi przekształceniami powierzchni ziemi oraz krajobrazu.

Oddziaływania na środowisko koncentrować się będą przede wszystkim wzdłuż dróg dojazdowych prowadzących do przejścia oraz w najbliższym otoczeniu inwestycji. Oddziaływania związane będą z 3 fazami realizacji inwestycji: fazą budowy, eksploatacji jak i hipotetycznej likwidacji.

Największe uciążliwości dla środowiska występują w fazie budowy. Najpowszechniej odczuwalne uciążliwości hałasowe nie powinny występować w odległości większej niż kilkaset metrów. Istotne oddziaływania na środowisko gruntowo-wodne będą związane z przekształceniami powierzchni ziemi poprzez niwelacje, nasypy, wykopy czy utwardzanie terenu. Oddziaływania na środowisko, które wystąpią w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako ograniczone w czasie, nieciągłe, skoncentrowane głównie w miejscu realizacji inwestycji.

Pogorszenie istniejących warunków przyrodniczych, tła zanieczyszczeń oraz warunków bytowania organizmów żywych, wystąpią wyłącznie na terenach włączanych bezpośrednio w granice DPG (obszar użytków rolnych, przydrożnych zadrzewień). Docelowa eksploatacja obiektów kubaturowych, dróg dojazdowych oraz infrastruktury związanej z prowadzonymi na przejściu odprawami będzie miała istotny wpływ przede wszystkim na zmianę zagospodarowania terenu oraz trwałe wyłączenie z użytkowania rolniczego terenów pod inwestycję oraz pojawienie się dodatkowych zanieczyszczeń związanych z eksploatacją przejścia.

Likwidacja obiektów oraz ewentualne prace remontowe, czy konserwacyjne, ze względu na swój charakter generują oddziaływania analogiczne do oddziaływań w fazie budowy, jednak o mniejszej skali. Przy czym szczególnie silna presja występuje na tym etapie w przypadku wytwarzanych odpadów.

Z przeprowadzonych analiz wynika, że w czasie realizacji przedsięwzięcia oddziaływania transgraniczne mogą być związane z uciążliwością hałasową podczas budowy przejścia i emisji zanieczyszczeń związanych z pracą sprzętu budowlanego oraz pośrednio na etapie eksploatacji ze wzrostem emisji zanieczyszczeń komunikacyjnych poprzez natężenie ruchu wzdłuż dróg dojazdowych do przejścia po realizacji inwestycji.

Należy również wskazać na możliwość wystąpienia pośrednich skutków przyrodniczo-przestrzennych, jako długofalowych konsekwencji utworzenia nowego przejścia granicznego na terenie dotychczas rolniczo wykorzystywanym. Trzeba się bowiem liczyć z przyszłym zwiększeniem intensywności zabudowy mieszkalno-usługowej wzdłuż tras ciągów komunikacyjnych prowadzących do przejścia.

Faza budowy

Zaplanowane na przejściu prace budowlane zidentyfikowane zostały jako najbardziej uciążliwe dla środowiska.

Z przeprowadzonych analiz wynika możliwość wystąpienia w fazie budowy oddziaływań związanych m.in. z:

- emisją hałasu podczas prowadzenia prac budowlanych z wykorzystaniem maszyn budowlanych;
- emisją substancji zanieczyszczających do powietrza (typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory) ze sprzętu mechanicznego;
- pyleniem podczas wykopów oraz przemieszczania mas ziemnych;

- wibracjami powstałymi w wyniku zagęszczania gruntu przeznaczonego pod drogi dojazdowe, obiekty kubaturowe.

Najpowszechniej odczuwalne uciążliwości hałasowe nie powinny występować w odległości większej niż kilkaset metrów od terenu realizacji inwestycji.

Poza ryzykiem pogorszenia klimatu akustycznego w otoczeniu placu budowy zidentyfikować można również oddziaływania na powierzchnie terenu związane z zagęszczaniem i przemieszczaniem gruntu. Nie można wykluczyć również wpływu na środowisko gruntowo-wodne, na skutek rozszczelnienia czy wycieku paliwa z maszyn budowlanych w sytuacjach awaryjnych. Ryzyko to może być jednak ograniczone do minimum poprzez odpowiedni nadzór nad pracami konstrukcyjnymi i stosowania w nich sprawnych technicznie maszyn i środków transportu (co pozwoli ograniczyć ewentualne wycieki ropopochodnych do gruntu, emisje hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza), kontrole szczelności urządzeń i zbiorników na paliwa (ograniczenie ilości sytuacji awaryjnych pozwoli zapobiec przedostawaniu się substancji ropopochodnych do środowiska gruntowo-wodnego).

Oddziaływania na środowisko, które wystąpią w fazie realizacji przedsięwzięcia można scharakteryzować jako krótkotrwale, nieciągłe, lokalne, skoncentrowane przede wszystkim w bezpośrednim otoczeniu inwestycji.

W związku z lokalizacją prac budowlanych i remontowych w bezpośrednim sąsiedztwie granicy polsko-ukraińskiej, w czasie realizacji przedsięwzięcia istnieje ryzyko wystąpienia okresowych uciążliwości o charakterze oddziaływań transgranicznych. Uciążliwości te mogą występować w określonych warunkach meteorologicznych, a ich siła będzie uzależniona przede wszystkim od kierunku i siły wiatru niosącego ze sobą pyły z terenu budowy. Przy dominujących w Polsce wiatrach zachodnich ryzyko to wydaje się być całkiem realne. Na skalę uciążliwości akustycznej oraz potęgowanie tego zjawiska będą miały dodatkowo wpływ wilgotność oraz temperatura powietrza.

Faza eksploatacji

Faza eksploatacji inwestycji w porównaniu z opisana powyżej fazą budowy wiąże się z innymi typami środowiskowych oddziaływań bezpośrednich.

Uciążliwości akustyczne ograniczone będą głównie do linii przebiegu dróg dojazdowych do przejścia (drogi wojewódzkiej nr 844 Chełm – Hrubieszów – Witków – granica państwa) oraz do najbliższego, bezpośredniego sąsiedztwa obiektów kontroli granicznej. Charakter oddziaływań związany jest z uciążliwością akustyczną pojazdów oczekujących na kontrolę oraz przemieszczających się po drogach dojazdowych do przejścia (hałas, emisje spalin).

Przeprowadzone analizy lokalnych uwarunkowań środowisko-przyrodniczych wskazują na ryzyko wystąpienia na etapie eksploatacji oddziaływań, związanych z:

- zajęciem przestrzeni oraz zmianą dotychczasowej formy użytkowania gruntów (grunty orne),
- emisją hałasu przede wszystkim wzdłuż dróg dojazdowych do pawilonów odpraw oraz np. w bezpośrednim sąsiedztwie kotłowni;
- emisją substancji zanieczyszczających do powietrza (typowych zanieczyszczeń komunikacyjnych: dwutlenek siarki, tlenki azotu, tlenek węgla, węglowodory).

Obsługa obiektu, jakim jest przejście graniczne nie powoduje z reguły znaczących emisji zanieczyszczeń do powietrza, czy ponadnormatywnych poziomów hałasu, poza szczególnymi przypadkami długotrwałego oczekiwania pojazdów na odprawę.

W sytuacji normalnej pracy przejścia, ilość wytwarzanych odpadów oraz ścieków są ściśle uzależnione od natężenia ruchu oraz liczby pracowników obsługujących dane przejście. Istotne jest w odniesieniu do tych zagadnień zastosowanie rozwiązań, urządzeń i procedur zapewniających właściwą gospodarkę wodno-ściekową oraz zgodne z wymogami prawa postępowanie z odpadami. Proponowane do realizacji rozwiązania techniczne obiektów ochrony środowiska powinny redukować do minimum ryzyko przenikania zanieczyszczonych ropopochodnymi wód opadowych do gruntu (separator), czy nieoczyszczonych ścieków sanitarnych do wód i gruntu (odprowadzanie do gminnej oczyszczalni ścieków). Obiekty te również same nie powinny generować znaczących oddziaływań na środowisko i uciążliwości.

Prognozowane skutki pośrednie projektowanej inwestycji na środowisko naturalne wynikać mogą z prognozowanego w obrębie przejścia zwiększonego ruchu pojazdów. W obrębie dróg dojazdowych i terenu przejścia występować mogą efekty płoszenia zwierząt. Do bezpośrednich skutków budowy przejścia należeć będzie zmniejszenie areалу siedlisk przyrodniczych/ powierzchni biologicznie czynnych, w tym przypadku zagospodarowanych rolniczo. Z drugiej strony, realizacja inwestycji odciąży istniejące przejścia graniczne i przyczyni się do skrócenia czasu odprawy, co w konsekwencji zmniejszy ogólną presję na środowisko związaną z emisją substancji zanieczyszczających do powietrza generowanych podczas długotrwałego oczekiwania samochodów na odprawę.

Skutki

Faza budowy

Oddziaływania towarzyszące budowie mają swoje skutki w postaci czasowych uciążliwości, wpływając okresowo na wzrost zanieczyszczenia powietrza czy poziomu hałasu skutkując dyskomfortem osób przebywających w najbliższym sąsiedztwie placu budowy. Poniżej wymieniono najistotniejsze, z punktu widzenia ochrony środowiska, potencjalne skutki towarzyszące pracom budowlanym w układzie poszczególnych komponentów przestrzeni przyrodniczej.

Powierzchnia ziemi i gleby

Skutkami przekształceń będą

- deniwelacje gruntów;
- trwałe przekształcenia powierzchni terenu (poprzez usunięcie naturalnej szaty roślinnej oraz naruszenie naturalnej struktury gleby) w obrębie obszaru pod inwestycje;
- nasypy powierzchni i niwelacje gruntu pod inwestycje;
- trwałe przekształcenia powierzchni terenu (poprzez usunięcie naturalnej szaty roślinnej oraz naruszenie naturalnej struktury gleby);
- gromadzenie mas ziemnych na powierzchni.

Wody powierzchniowe i podziemne

- ryzyko wzrostu oddziaływania na wody poprzez wprowadzenie do cieków powierzchniowych wód pochodzących z odwodnienia wykopów pod infrastrukturę drogową, obiekty kubaturowe, w ilości uzależnionej od napotkanych warunków hydrologicznych oraz okresu wykonywania prac budowlanych.

Powietrze i klimat akustyczny

- okresowe pogorszenie tła zanieczyszczeń oraz klimatu akustycznego spowodowane pracą maszyn budowlanych; lokalne, okresowe uciążliwości na terenie przejścia.

Krajobraz

- ograniczone do czasu prowadzenia robót budowlanych zmiany w krajobrazie powodowane pracą maszyn budowlanych;
- zajęcie przestrzeni pod okresowe przechowywanie oraz pracę maszyn i urządzeń budowlanych oraz drogi tymczasowe przeznaczone do ruchu ciężkiego sprzętu.

Przyroda ożywiona

- usunięcie naturalnej szaty roślinnej (drzew, krzewów) oraz naruszenie naturalnej struktury gleby w obrębie obszaru zarezerwowanego pod inwestycje;
- wypłoszenie gatunków fauny bytujących w obrębie planowanej inwestycji.

Gospodarka odpadami

- odpady powstałe na skutek prowadzenia budowy nie powinny stanowić istotnego zagrożenia, pod warunkiem, że będą one oddawane do odzysku lub unieszkodliwienia przez wykonawcę inwestycji. Pozostałości ziemi mogą być wykorzystane do wyrównania i zagospodarowania terenu przejścia.

Ludzie

- oddziaływania towarzyszące budowie mogą powodować dyskomfort osób przebywających w dłuższym okresie czasu w sąsiedztwie budowy, przede wszystkim, osób zamieszkujących sąsiedztwo budowy spowodowane okresowo wytyczonymi objazdami, utrudnieniami w ruchu, wzrostem ruchu ciężkich pojazdów, emisją spalin, wibracjami etc.).

Obszary prawnie chronione, w tym obszary Natura 2000

- obszary objęte ochroną w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000 położone są poza obszarem przewidzianym pod budowę i prowadzone prace nie będą wpływać na ich funkcjonowanie.

Dobra Kultury

- prace prowadzone na placu budowy nie będą zagrożeniem dla dóbr materialnych.

Faza eksploatacji

Budowa infrastruktury przejścia oraz dostosowanie drogi dojazdowej będzie inwestycją ingerującą w dużej mierze w obecny porządek przestrzenny obszaru (trwale zmienione zostanie przeznaczenie gruntu pod terenem inwestycji). Hałas skoncentruje się wzdłuż linii komunikacyjnych oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów przejścia. Powstałe przejście graniczne oddalone będzie od najbliższych zabudowań mieszkalnych o ok. 1 km i nie powinno generować ciągłego narażenia mieszkańców na czynniki presji takie jak np. hałas. Skutkiem będzie zatem tylko relatywnie krótkookresowe narażenie na nieprzyjazny klimat akustyczny osób przebywających na terenie powstałego obiektu.

Powierzchnia ziemi i gleby:

- trwałe zajęcie przestrzeni;
- większy udział utwardzonych terenów zabudowanych, wpływających na intensyfikację spływu powierzchniowego.

Wody powierzchniowe i podziemne

- zwiększenie obciążenia pobliskiego rowu melioracyjnego zwiększonym dopływem podczyszczonych wód pochodzenia opadowego z przejścia.

Klimat akustyczny

- lokalne pogorszenie klimatu akustycznego wzdłuż ciągów komunikacyjnych, na skutek wzrostu natężenia ruchu oraz w bezpośrednim sąsiedztwie obiektów gospodarki wodno-ściekowej oraz kotłowni;

Powietrze

- lokalne pogorszenie tła zanieczyszczeń w okolicach parkingów, dróg dojazdowych przy intensywnym ruchu i dużej koncentracji pojazdów oczekujących na odprawę;

- zapotrzebowanie na energię i ciepło wymuszające tym samym wzrost presji na powietrze poprzez generowane emisje.

Przyroda ożywiona

- trwałe zajęcie przestrzeni utrudni sukcesję roślinną, zniszczona zostanie powierzchnia biologicznie czynna o niskich walorach przyrodniczych – pola uprawne, odgródzenie części terenów może stanowić ewentualne utrudnienie dotychczasowych migracji zwierząt w mikroskali.

Krajobraz

- trwała zmiana przeznaczenia terenu wpłynie na zmiany krajobrazu, dotychczasowy krajobraz rolniczy (obszary gruntów ornych) zmieni się w zurbanizowany, tereny rolne zostaną usunięte utwardzone i zabudowane obiektami kubaturowymi.

Gospodarka odpadami

- normalna obsługa przejścia, będzie generowała skutki środowiskowe w postaci odpadów kierowanych do składowania na składowiskach.

Ludzie

- bezpośrednim skutkiem rozbudowy infrastruktury przejścia będzie zwiększenie jego przepustowości, modernizacja infrastruktury zwiększy komfort i poziom prowadzonych odpraw, skrócony zostanie czas oczekiwania na kontrole.

Obszary prawnie chronione, w tym obszary Natura 2000

- nie przewiduje się negatywnego wpływu realizacji inwestycji na obszary objęte ochroną, również w ramach Europejskiej Sieci Ekologicznej Natura 2000.

Metody ograniczania / zapobiegania negatywnym oddziaływaniom na środowisko

Realizacja inwestycji w zakresie oddziaływań bezpośrednich niesie ze sobą głównie czasowe uciążliwości związane z etapem budowy. W celu ograniczenia i zapobiegania negatywnym oddziaływaniom mogącym zaistnieć podczas realizacji inwestycji powinny zostać spełnione poniższe warunki:

Powietrze

- stosowanie gotowych mieszanek przygotowywane w wytwórniach dla ograniczenia pylenia podczas przygotowywania spoiwa w miejscu budowy;
- transport materiałów sypkich wywrotkami wyposażonymi w opończe ograniczające pylenie;
- wyłączanie silników podczas postoju bądź załadunku w celu ograniczenia emisji spalin z maszyn budowlanych i samochodów ciężarowych.

Gospodarka odpadami

- gromadzenie w odpowiednich, specjalnie wydzielonych miejscach ziemi z wykopów;
- selektywne składowanie odpadów budowlanych;
- sukcesywny wywóz ziemi z wykopów samochodami ze szczelnymi skrzyniami, lub wykorzystywanie do niwelacji terenu.

Środowisko gruntowo-wodne

- kontrola stanu zagęszczenia ziemi podczas zasypywania wykopów, w celu uniknięcia późniejszego osiadania gruntu;
- w sytuacjach awaryjnych (np. wyciek paliwa), podjęcie niezwłoczne działań mających na celu usunięcie zanieczyszczonego gruntu i zabezpieczenie przed przenikaniem zanieczyszczeń do wód podziemnych.

Krajobraz

- po zakończeniu robót usunięcie dróg tymczasowych, odtworzenie zniszczonych terenów, które zostaną uszkodzone wskutek prowadzenia robót budowlanych oraz uporządkowanie terenu.

Fauna, flora i obszary chronione

- odpowiednie zabezpieczenie drzew i krzewów (odeskowanie pnia, ogrodzenia ochronne) przed uszkodzeniami mechanicznymi.

Ludzie

- w celu ograniczenia negatywnego wpływu spowodowanego emisją hałasu czy zanieczyszczeń, stosowanie sprzętu w dobrym stanie technicznym oraz ograniczanie jednoczesnej pracy kilku maszyn, oraz wyłączanie podczas postoju i załadunku.

Zapobieganie uciążliwościom towarzyszącym codziennej obsłudze przejścia granicznego wiąże się przede wszystkim z regulacją, zabezpieczaniem właściwej gospodarki wodno-ściekowej oraz sprawną organizacją ruchu na przejściu zależną od przepustowości przejścia i sprawnej kontroli granicznej. Ograniczeniu negatywnych oddziaływań na środowisko powinny posłużyć planowane do realizacji obiekty ochrony środowiska zabezpieczające przede wszystkim środowisko wodne.