

**KONCEPCJA ROZBUDOWY
MORSKIEGO PRZEJŚCIA GRANICZNEGO
we Fromborku,
OPIS TECHNOLOGII**

1. Założenia technologiczne przejścia granicznego

Zaprojektowano drogę wzdłuż całej działki, o szerokości 3,5m oraz chodnik bezpośrednio przy niej o szer. 2,5m. Droga na końcu pirsu zakończona będzie placem do zawracania. Na drodze dopuszcza się wyłącznie ruch samochodów osobowych, busów i dostawczych. Na wysokości projektowanego budynku zaprojektowano ogrodzenie z zamykaną bramą przesuwaną i furtkami na ciągach pieszych, o minimalnej wysokości 1,5m. W trakcie odpraw ruchu międzynarodowego teren pirsu będzie zamykany i wszystkie osoby postronne będą musiały opuścić teren. Pasażerowie wyjeżdżający z kraju najpierw muszą przejść odprawę w projektowanym budynku dopiero mogą wejść na teren pirsu, dalej poruszając się wzdłuż niego dochodzą do miejsca cumowania promów. Promy cumują do nabrzeża na jego końcowym odcinku, tak jak dotychczas. Pasażerowi wjeżdżający do kraju, po zejściu z pokładu promu, zanim opuszczą teren pirsu muszą przejść odprawę w budynku służb celnych.

Dodatkowo dla zwiększenia kontroli i nadzoru nad całym obszarem przejścia granicznego, należy wykonać oświetlenie i zamontować kamery stacjonarne i obrotowe zapewniające pełen monitoring zarówno w dzień jak i w nocy.

2. Założenia technologiczne budynku odpraw

Ze względu na niewielki ruch pasażerski odprawy pasażerów opuszczających Polskę i przybywających do Polski będą przeprowadzane na dwóch ciągach odpraw .

Pasy ruchu do kabin kontrolerskich zostaną oznaczone zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia (WE) nr 562/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r. ustanawiającego wspólnotowy kodeks zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen).

Odprawy opuszczających Polskę

Pasażerowie po wejściu do budynku podchodzą do ciągu trzech zamkniętych dwu stanowiskowych kabin kontrolerskich :

- pierwszej obsługiwanej przez Straż Graniczną z uruchamianymi elektrycznie przez kontrolerów bramkami gdzie odbywa się kontrola dokumentów

- drugiej obsługiwanej przez Służbę Celną gdzie odbywa się kontrola bagażu, przyjmowane są deklaracje bagażu do oclenia

- trzecia kabina z bramkami elektrycznymi obsługiwana przez Straż Graniczną przeznaczona jest do kontroli dokumentów osób przybywających do Polski

Pomiędzy kabinami kontrolerskimi Służby Celnej i Straży Granicznej znajduje się skaner bagażu i rolkowy stół do ręcznej kontroli bagażu.

Pasażerowie po minięciu wszystkich kabin kontrolerskich przechodzą przez ciąg kontroli bezpieczeństwa wyposażony w bramowy detektor metali, oraz bramkę radiometryczną usytuowaną wewnątrz terminala przy drzwiach wyjściowych.

Odprawy przybywających do Polski

Pasażerowie przybywający do Polski przechodzą tym, samym ciągiem kontroli w odwrotnym kierunku.

Na wysokości kabiny kontrolerskiej Służby Celnej, zaprojektowano

przejście do części budynku z:

- pomieszczeniem kontroli osobistej,
- pomieszczeniem zatrzymań,
- pomieszczeniem osób niezaakceptowanych z toaletą dostosowaną dla osoby niepełnosprawnej i aneksem kuchennym,
- pomieszczeniem kierownika straży granicznej które jest wyposażone w lustro weneckie umożliwiające obserwację sytuacji na holu odpraw,

biurem Służby Celnej-kontroli karno-skarbowej z magazynem depozytu i kasą.

Osoby mające przedmioty do oczenia lub podejrzane o przemyt, przemieszczają się do pomieszczenia kontroli osobistej a stamtąd do pomieszczenia zatrzymań lub poczekalni, gdzie po naliczeniu kary ,uiszczają ją w kasie i opuszczają budynek bocznym wyjściem.

Budynek będzie funkcjonował sezonowo głównie w okresie letnim.

Projektant:
mgr inż. arch Marian Ceynowa
upr.bud. nr 53/99/OL