

**ZAŁOŻENIA FUNKCJONALNO - UŻYTKOWE
(PROGRAM FUNKCJONALNO – UŻYTKOWY)
BUDYNKU
PASAŻERSKIEGO DWORCA LOTNICZEGO
W PORCIE LOTNICZYM
SZYMANY .**

Spis treści:

1. Wstęp
2. Podstawowe wytyczne funkcjonalno – technologiczne
3. komunikacja w rejonie dworca
4. Program pomieszczeń
5. Wykaz instalacji i systemów technicznych w dworcu
6. Zapotrzebowanie mediów
7. Zasilenie w media

1. Wstęp

Teren przeznaczony pod budowę pasażerskiego dworca lotniczego znajduje się w sąsiedztwie północnego krańca drogi startowej, po jego wschodniej stronie. Dworzec będzie miał charakter międzynarodowy. Powinien on posiadać wszystkie niezbędne do właściwej obsługi ruchu pasażerskiego funkcje, a także mieć powierzchnię zapewniającą właściwy komfort oczekiwania na lot, odprawy biletowo – bagażowej i sprawnej, szybkiej procedury odprawy i odbioru bagażu, w fazie przylotu na lotnisko.

Budynek dworca winien być tak zaprojektowany, by: w minimalnym stopniu ingerował w zalesiony obszar, swoją konstrukcją nawiązywał do otoczenia i charakterystycznych elementów Regionu oraz dał się w sposób względnie łatwy rozbudować.

Dotyczy to możliwości rozwojowych infrastruktury, a w szczególności parkingów.

Projekt winien być wykonany z uwzględnieniem obowiązujących przepisów, w tym:

- Ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2008 r. Nr 25, poz. 150 z późniejszymi zmianami),
- Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo Budowlane (Dz.U. z 2010 r. Nr 243, poz. 1623 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie (Dz.U. z 2002 r. Nr 75 poz. 690 z późniejszymi zmianami),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury, Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 kwietnia 2012 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego (Dz.U. z 2012 r. poz. 462),
- Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r., w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno – użytkowego (Dz.U. z 2004 r. Nr 202, poz. 2072 z późniejszymi zmianami).
- Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r., „Prawo Lotnicze”(Dz.U. z 2002 r.Nr 130).

2. Podstawowe wytyczne funkcjonalno - technologiczne

2.1. Obsługa rejsów stałych, czarterów i lotnictwa indywidualnego .

2.2. Pełna separacja funkcjonalna podróżnych przylatujących i odlatujących

2.3. Podział odpraw w odlotach i przylotach na dwa kierunki:

- obsługa pasażerów w ramach umowy Schengen (S)
- obsługa pasażerów poza warunkami umowy z Schengen (NS).

2.4. Przyjęcie założenia , że port będzie przyjmował i odprawiał docelowo do 500 tysięcy pasażerów rocznie.

2.5. Dworzec będzie wybudowany dla obsługi ruchu 300 tysięcy pasażerów / rok, potem nastąpi rozbudowa (przy wystąpieniu tendencji zwiększenia się ruchu na lotnisku).

Przepustowość terminala:

- średniodobowe ok. 830 pasażerów
- w dobie szczytowej ok. 1250 pasażerów
- w godzinie szczytowej ok. 310 pasażerów.

2.6. Dotarcie pasażerów do samolotu w odlocie i z samolotu do dworca w przylocie – piechotą po płycie lub autobusem.

2.7. Będzie zapewniona możliwość elastycznego przydziału powierzchni poczekalni odlotowych do zmieniających się proporcji ruchu Schengen i Non Schengen w ciągu doby.

2.8. Zastosowanie układu modularnego powinno zagwarantować możliwość rozbudowy dworca w sposób prosty konstrukcyjnie i organizacyjnie, przy założeniu jego nieprzerwanej pracy.

2.9. Wspólna sala odbioru bagażu dla podróżnych z kierunków S i NS.

2.10. Centralna bagażownia , usytuowana między strefami odlotów i przylotów.

2.11. Ilość stanowisk odpraw paszportowych – 3 w odlotach i 3 w przylotach oraz po 1 dla załóg i general aviation.

2.12. Obsługa handlingowa rejsów stałych i czarterów.

2.13. Briefing i meteo dla załóg w dworcu.

2.14. Centrala kontroli ruchu na płycie.

2.15. Pomieszczenia operacyjne , biurowe i socjalne dla operatora handlingowego, straży granicznej, urzędu celnego, straży ochrony lotniska, służby fitosanitarnej i sanepidowskiej.

2.16. Stanowiska przechowalni bagażu , bagażu utraconego, handlu, gastronomii, rent a car, pomocy medycznej i opieki nad matką z małym dzieckiem , sanitariaty dla pasażerów, pomieszczenie skupienia.

2.17. Pomieszczenia techniczne i centrala kontroli systemów technicznych.

2.18. Komfort powierzchniowy obsługi pasażerów wg. klasyfikacji IATA – „D”.

2.19. Przewiduje się czas wykonania czynności handlingowych tj. odprawy pasażerów i bagażu wraz z załadunkiem do statku powietrznego 25 ÷ 45 minut.

W razie tranzytu wyjście z odprawy przylotowej i przejście przez odprawę odlotową.

2.20. W bezpośrednim sąsiedztwie płyty postojowej samolotów przy dworcu należy zapewnić miejsce na wiatę sprzętu handlingowego – wózki, ciągniki, schody, agregaty 400 Hz, samochody operacyjne typu follow me.

3. Komunikacja w rejonie dworca

W projekcie zagospodarowania terenu przed dworcem należy uwzględnić następujące zasady organizacji ruchu kołowego:

- wydzielenie pasa ruchu bezpośrednio przy chodniku dworca, dla wyładunku i załadunku pasażerów i bagażu z samochodów osobowych, taksówek i autokarów
- wydzielenie pasa ruchu tranzytowego, (np. przejazd na parking bez zatrzymywania się przed dworcem),
- wydzielenie stanowisk postoju autobusów linii regularnych oraz stanowisk postoju taksówek,
- utworzenie parkingów dla samochodów osobowych i autokarów , o wielkości odpowiedniej dla ruchu pojazdów , wynikającego z prognozy przewozów w porcie,
- zapewnienie bezkolizyjności ruchu pojazdów przed dworcem lotniczym,
- końcowy przystanek dla pasażerów doprowadzonej w rejon dworca lokalnej linii kolejowej.

4. Zespoły pomieszczeń związanych z odprawą pasażerów

I. STREFA PRZYLOTÓW

Poczekalnia osób oczekujących

sklepy (podarunki, alkohole, papierosy, kwiaty)

Poczekalnia przylotowa – przed kontrolą paszportową
(kierunki non Schengen)

Poczekalnia przylotowa (kierunki Schengen)

Sala odbioru bagażu z miejscem postoju wózków bagaż.

Pomieszczenie straży granicznej

Izolotka dla chorych wraz z WC

Pokój zatrzymań

Pomieszczenie urzędu celnego

Sanitariaty przy poczekalniach przylotowych

II. STREFA ODLOTÓW

Poczekalnia dla osób odlatujących i odprowadzających

Rejon odprawy bagażowo – biletowej

Stanowisko straży granicznej (przy sortowni bagażu)

Stanowisko urzędu celnego (przy sortowni bagażu)

Sortownia bagażu

Stanowiska kontroli bezpieczeństwa podróżnych i bagażu podręcznego

Poczekalnia dla pasażerów (kierunki Schengen)

Poczekalnia dla pasażerów (kierunki non Schengen)
Poczekalnia dla pasażerów klas 1-wszej i business
Sklep
Bar
Sanitariaty
Pomieszczenie urzędu celnego (przy kontroli bezpiecz.)

III. STREFA VIP

Salon / poczekalnia VIP
Stanowisko odprawy (odlot/przylot)
Sanitariaty

IV STREFA OGÓLNA (związana z obsługą pasażerów)

Kawiarnia
Restauracja
Stanowisko wypożyczania samochodów (2 x 4 m²)
Kiosk z gazetami i kosmetykami
Magazyn bagażu utraconego
Sklep wielobranżowy
Przechowalnia bagażu
Sanitariaty dla pasażerów
Pomieszczenie dla matki z małym dzieckiem
Punkt sanitarny (pierwsza pomoc)
Kasy biletowe
Pomieszczenie SANEPID
Pomieszczenie służby fitosanitarnej
Pomieszczenie skupienia

V. STREFA PERSONELU DWORCA

Gabinet dyrektora portu
Pomieszczenie sekretariatu
Gabinet zastępcy dyrektora portu
Pokój biurowy
Pokój księgowości
Kuchenka
Pomieszczenie briefingu dla załóg
Pomieszczenie meteo
Biuro zatrzymań SOL
Biuro SOL
Szatnia personelu SOL
Pomieszczenie socjalne personelu SOL

Biuro Urzędu Celnego
Szatnia personelu Urzędu Celnego
Pomieszczenie socjalne personelu Urzędu Celnego
Biuro Straży Granicznej
Szatnia personelu Straży Granicznej
Pomieszczenie socjalne personelu Straży Granicznej
Biuro operatora handlingowego
Szatnia personelu operatora handlingowego
Pomieszczenie socjalne personelu operatora handlingowego
Bufet
Szatnia personelu dworca
Pomieszczenie socjalne personelu dworca
Sanitariaty ogólne personelu dworca
Pomieszczenie gospodarcze

VI. ZESPÓŁ POMIESZCZEŃ TECHNICZNYCH

Powierzchnia pomieszczeń powinna wynikać z obliczonego bilansu zapotrzebowania mediów.

Należy zaprojektować następujące pomieszczenia:

- kotłownię wraz z magazynem oleju
- przyłączy wody
- główną rozdzielnię elektryczną
- serwerownię
- wentylatornię - w zależności od przyjętego systemu wentylacji mechanicznej
- pomieszczenie kontroli systemów technicznych dworca
- warsztat i magazyn konserwatorów budynku
- magazyn ogólny.

5. Wykaz instalacji systemów technicznych w dworcu

- 5.1. Instalacja ogrzewania i kotłowni olejowej
- 5.2. Instalacja wod-kan i c.c.w.
- 5.3. Instalacja wentylacji mechanicznej i klimatyzacji
- 5.4. Instalacja odprowadzenia wód opadowych
- 5.5. Instalacja tryskaczowa (wg. wytycznych ppoż.)
- 5.6. Instalacje elektryczne (oświetlenie, gniazda, odgromowa) 230 V i trójfazowa.
- 5.7. System kontroli bezpieczeństwa bagażu głównego
- 5.8. System kontroli bezpieczeństwa bagażu podręcznego i pasażerów
- 5.9. System transportu bagażu rejestrowanego (głównego)
- 5.10. System rezerwacji i rejestracji biletów
- 5.11. System nagłośnienia
- 5.12. System monitoringu TV (24godz./dobę)
- 5.13. System kontroli dostępu

- 5.14. System informacji wizualnej o lotach (FIDS tablica główna i monitory)
- 5.15. System alarmu pożarowego (SAP)
- 5.16. System alarmu p.włamaniowego (SAW)
- 5.17. System Internetu bezprzewodowego dla pasażerów
- 5.18. System teleinformatyczny zintegrowany
- 5.19. Podsystemy teleinformatyczne służb lotniskowych
- 5.20. System kontroli instalacji i systemów (BMS).

6. Zapotrzebowanie mediów

A. Orientacyjne zapotrzebowanie wody

- * dobowe - $q_d = 20,0 \text{ m}^3/\text{dobę}$
- * sekundowe dla celów gospodarczych - $q_{\text{sek}} = 5,0 \text{ dm}^3/\text{s}$
- * sekundowe p.poż. – hydranty wewn. - $q_{\text{sek}} = 10,0 \text{ dm}^3/\text{s}$
- * sekundowe p.poż. - hydranty zewn. - $q_{\text{sek}} = 30,0 \text{ dm}^3/\text{s}$
- * sekundowe p.poż. - tryskacze - $q_{\text{sek}} = 25,0 \text{ dm}^3/\text{s}$

Uwaga: instalacje i sieci ppoż. Zasilane będą ze zbiorników wody ppoż-
rzeczywiste zapotrzebowanie wody na cele ppoż. = ilość wody do
napełniania zbiorników - $q_{\text{sek}} = 10,0 \text{ dm}^3/\text{s}$.

B. Orientacyjny zrzut ścieków sanitarnych

- * dobowy - $Q_{\text{sd}} = 20,0 \text{ m}^3/\text{dobę}$
- * sekundowy - $Q_{\text{Ssek}} = 12,0 \text{ dm}^3/\text{s}$

C. Orientacyjny maksymalny zrzut ścieków deszczowych

- * sekundowy - $Q_{\text{dsek}} = 140 \text{ dm}^3/\text{s}$

D. Orientacyjne zapotrzebowanie ciepła

- * centralne ogrzewanie - $F_{\text{co}} = 450 \text{ kW}$
- * ciepło technologiczne - $F_{\text{ct}} = 750 \text{ kW}$
- * ciepła woda użytkowa (max godzinowe) - $F_{\text{cw max}} = 100 \text{ kW}$
- (śr. godzinowe) - $F_{\text{Pcw śr}} = 50 \text{ kW}$
- Razem - $F = 1250 \text{ kW}$

E. Orientacyjne zapotrzebowanie chłodu

$$F = 600 \text{ kW}$$

F. Orientacyjne zapotrzebowanie na energię elektryczną

- * wentylacja i ogrzewanie - 100 kW
- * chłód - 280 kW
- * wod-kan - 80 kW
- * oświetlenie - 40 kW
- Razem - 500 kW

7. Zasilenie w media

Woda – z ujęcia własnego.

Woda deszczowa odprowadzana do systemu odwodnienia lotniska.

Ścieki sanitarne odprowadzone do oczyszczalni lokalnej (Szymany)

Ogrzewanie i ciepła woda z własnej kotłowni olejowej.

Energia elektryczna z sieci lokalnej.

Łączność teleinformatyczna z systemu lokalnego.