

ZAŁOŻENIA FUNKCJONALNO -PRZESTRZENNE

na opracowanie koncepcji architektoniczno - funkcjonalnej budowy terminala GA na terenie Portu Lotniczego Gdynia-Kosakowo

1. OBSZAR OBJĘTY KONKURSEM

Obszar objęty opracowaniem konkursowym jest określony na mapie w skali 1:1000 – Załącznik nr 7 oraz na rysunku fragmentu koncepcji planu zagospodarowania terenu cywilnego portu lotniczego Gdynia – Kosakowo – Załącznik nr 8.

Teren zaznaczony jako obszar podlegający opracowaniu konkursowemu ma powierzchnię 0,578 ha.

Na wskazanym terenie istnieją obecnie elementy zagospodarowania w postaci schronohangarów i nawierzchni utwardzonych. Na terenie objętym opracowaniem konkursowym występuje istniejące zadrzewienie. Istniejących elementów zagospodarowania oraz istniejącego zadrzewienia nie należy uwzględniać w opracowaniu konkursowym. Założeniem konkursowym jest, iż wskazany teren jest wolny od zabudowy, elementów zagospodarowania terenu i zieleni wysokiej.

2. PODSTAWA OPRACOWANIA KONKURSOWEGO

Podstawę opracowania konkursowego stanowią wytyczne Zamawiającego zawarte w regulaminie konkursu oraz przekazane przez niego materiały do projektowania w postaci załączników.

Przy wykonywaniu koncepcji należy stosować zapisy ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane z póź. zmianami, obowiązujące przepisy techniczno – budowlane, Zasady Projektowania Terminali ADRM/ Airport Development Reference Manual IATA wydanie 9 (styczeń 2004 IATA) , Aneks nr 9 ICAO oraz inne przepisy szczegółowe obowiązujące w tym zakresie.

3. UWARUNKOWANIA URBANISTYCZNE

Dla cywilnego portu lotniczego Gdynia – Kosakowo wykonana została koncepcja planu zagospodarowania terenu, wyznaczająca lokalizację budynku terminala GA i pozostałych obiektów kubaturowych lotniska cywilnego. Koncepcja planu zagospodarowania terenu cywilnego portu lotniczego Gdynia – Kosakowo przedstawia także rozwiązanie obsługi komunikacyjnej wraz z parkingami dedykowanymi poszczególnym budynkom. Ustalenia te są wiążące dla Uczestników konkursu. Rysunek fragmentu koncepcji planu zagospodarowania terenu stanowi Załącznik nr 8 do regulaminu konkursu.

Dojazd do terenu cywilnego portu lotniczego Gdynia – Kosakowo odbywać się będzie nową drogą jednojezdniową, dwupasmową drogą od skrzyżowania z ul. Płk Dąbka. Od strony elewacji południowo – zachodniej przewidywanego budynku terminala GA zaprojektowany został podjazd z zatokami postojowymi dla samochodów osobowych (taxi) i autokarów. Od strony elewacji południowo – wschodniej zaprojektowano podjazd i parking dla VIP.

Południowo – zachodnia krawędź drogi samochodowej, należącej do infrastruktury air-side, stanowi nieprzekraczalną linię zabudowy budynku terminala GA od strony płyty lotniska.

Ustala się również linię zabudowy budynku terminala od strony podjazdu i parkingu dla VIP (patrz: Załącznik nr 8). Budynek terminala GA powinien bezpośrednio przylegać do wskazanej linii zabudowy od strony podjazdu i parkingu dla VIP.

Zamawiający przewiduje możliwość modyfikacji istniejącego w planie zagospodarowania terenu rozwiązania projektowego koncepcji układu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie budynku terminala GA (położenie i parametry ronda nr 2, obsługującego podjazd pod terminal, oraz przebieg i parametry połączeń jezdni) w sytuacji, gdy usytuowanie ronda nr 2 kolidować będzie z konkursowym rozwiązaniem projektowym budynku terminala GA.

Dostawy towarów do strefy komercyjnej terminala odbywać się będą z obowiązkową kontrolą bezpieczeństwa poprzez bramę główną prowadzącą na teren zastrzeżony lotniska cywilnego. Brama główna na teren zastrzeżony znajdować się będzie w budynku wielofunkcyjnym, znajdującym się poza terenem opracowania konkursowego.

4. ZAKRES RZECZOWY PRACY KONKURSOWEJ

Przedmiotem opracowania na podstawie wymagań funkcjonalno – przestrzennych określonych w regulaminie konkursu jest:

- a) opracowanie koncepcji funkcjonalno-architektonicznej terminala GA w powiązaniu z przedstawioną przez Zamawiającego koncepcją układu komunikacyjnego i koncepcją infrastruktury air – side lotniska. Koncepcja budynku terminala powinna zostać opracowana wraz z elementami małej architektury i zagospodarowaniem w najbliższym sąsiedztwie budynku w całym obszarze określonym jako objęty opracowaniem konkursowym.

Zamawiający zakłada, iż terminal GA, którego koncepcja jest przedmiotem niniejszego konkursu będzie zlokalizowany w obszarze opracowania konkursowego, wskazanym w załączniku nr 7 i załączniku nr 8.

Zamawiający dopuszcza modyfikację istniejącej koncepcji układu drogowego w zakresie ronda nr 2. Uczestnicy konkursu mogą wprowadzić zmianę uwarunkowaną opracowaną koncepcją budynku terminala, jednak rozwiązanie to nie wpłynie na ocenę Sądu Konkursowego.

W strefie zastrzeżonej dopuszczalne jest zaprojektowanie podjazdu do elewacji północno-zachodniej terminala GA dla wózków transportujących bagaż rejestrowany, jeżeli projekt funkcji wewnątrz terminala będzie zakładał taki sposób obsługi sali odbioru bagażu.

- b) podanie kosztu wskaźnikowego inwestycji (realizacja zaprojektowanego budynku terminala GA wraz z instalacjami wewnętrznymi niezbędnymi do prawidłowego funkcjonowania obiektu) – bez elementów wyposażenia, t.j. taśmociągów bagażowych, urządzeń służących do kontroli bezpieczeństwa, umeblowania strefy pasażerskiej oraz obsługowej, elektronicznych systemów informacji wizualnej, systemów informatycznych do użytku służb portu lotniczego, systemu monitoringu itp.

5. WYMAGANIA FUNKCJONALNO – PRZESTRZENNE

Terminal GA cywilnego portu lotniczego Gdynia - Kosakowo powstanie jednoetapowo. Powinien zapewniać obsługę statków powietrznych General Aviation oraz pasażerów czarterów i tanich linii. Zaleca się, aby część obsługująca loty General Aviation stanowiła wyraźnie wyodrębnioną funkcjonalnie całość, z oddzielnym wejściem zlokalizowanym w rejonie podjazdu i parkingu dla VIP i własnym wyjściem/wyjściami na płytę lotniska oraz zapewniała właściwy standard ich obsługi. Terminal jako obiekt architektury powinien posiadać cechy indywidualne pozwalające w przyszłości na jednoznaczny identyfikację cywilnego portu lotniczego Gdynia – Kosakowo.

Przewiduje się układ funkcjonalny terminala jednopoziomowy (terminologia IATA), tzn. podjazd pod terminal od strony ogólnodostępnej, odloty i przyloty zorganizowane w jednym poziomie. Zamawiający wyklucza inny układ funkcjonalny (wg IATA).

Natomiast dopuszczalne jest rozwiązanie funkcji strefy komercyjnej po odprawie wewnątrz budynku w formie antresoli, dostępnej wyłącznie ze strefy zastrzeżonej terminala – z poczekalni odlotów, dla pasażerów odlatujących, którzy przeszli już odprawę bagażową i kontrolę bezpieczeństwa.

Kontrola bezpieczeństwa dla odlotów będzie dokonywana centralnie po odprawie check-in. Stanowiska check-in powinny zostać zablokowane w jednym rejonie hallu odlotów/przylotów.

Powierzchnia przewidziana na funkcje komercyjne w hallu odlotów/przylotów strefy ogólnodostępnej terminala powinna ograniczać się jedynie do funkcji wymienionych w tabeli bilans powierzchni projektowanych – Załącznik nr 6. Program użytkowy powierzchni przewidzianej na część handlowo – komercyjną po odprawie powinien zostać zaproponowany przez Uczestnika konkursu. Zaopatrzenie funkcji handlowych i komercyjnych, po przejściu obowiązkowej kontroli bezpieczeństwa w bramie głównej strefy zastrzeżonej lotniska, dostarczane będzie do budynku terminala GA poprzez air-side. Obsługa funkcji komercyjnych powinna wchodzić do budynku terminala specjalnym wejściem służbowym, odseparowanym od wejść/wyjść dla pasażerów.

Sugerowane jest także rozważenie takiego powiązania funkcjonalnego części terminala dedykowanej GA z częścią dla pasażerów czarterów i tanich linii, które pozwalałoby podróżnym GA – po przejściu niezbędnej kontroli bezpieczeństwa i wkroczeniu w strefę zastrzeżoną terminalu – na dostęp do strefy komercyjnej dla pasażerów po odprawie.

Należy przewidzieć odpowiednie wiaty lub zadaszenia nad podjazdami dla wózków handlingowych od strony płyty lotniska (odbiór bagażu rejestrowanego z sortowni i dostawa bagażu rejestrowanego przy sali odbioru bagażu).

Schemat blokowy, stanowiący Załącznik nr 9 do regulaminu konkursu, obrazuje niezbędne powiązania funkcjonalne poszczególnych stref i pomieszczeń terminala GA. Uwzględnia on wymagania służb portu lotniczego. Zamawiający oczekuje od Uczestników konkursu zachowania w opracowywanych koncepcjach budynku terminala GA wytycznych wynikających z Załącznika nr 9 i tabeli bilansu powierzchni – Załącznika nr 6. Całkowita powierzchnia użytkowa budynku terminala nie może przekroczyć 3.600 m² .

Nie przewiduje się możliwości podpiwniczenia (również częściowego) budynku.

Maksymalna dopuszczalna wysokość budynku terminala GA : 12 m

Maksymalna dopuszczalna szerokość budynku (licząc od nieprzekraczalnej linii zabudowy na krawędzi drogi samochodowej technicznej) : 55 m

Minimalna dopuszczalna szerokość budynku : 42 m

Uwaga: parametr szerokości rozumiany jest w odniesieniu do wymiaru budynku w kierunku prostopadłym do drogi technicznej.

Wymagana jest konstrukcja modułowa, pozwalająca na wprowadzanie pewnych zmian aranżacji przestrzeni wewnętrznych adekwatnie do bieżących potrzeb eksploatacyjnych. Rozstaw konstrukcji powinien uwzględniać jak najmniejszą liczbę podpór w przestrzeni ogólnodostępnego hallu odlotów/przylotów oraz w przestrzeni poczekalni odlotów. Zaleca się jak największe przeszklenia w elewacji południowo – zachodniej projektowanego terminala GA – w ogólnodostępnym hallu odlotów/przylotów od strony podjazdu , jak również w elewacji północno – wschodniej w części przy poczekalniach odlotów.

Uściślenie danych:

- Zakładana przepustowość terminala – 0,5 mln pasażerów rocznie
- Ilość stanowisk check-in : 4 (w tym jedno przystosowane do odprawy bagażu ponadgabarytowego)
- Możliwość jednoczesnej odprawy 360 pax/h
- Przepustowość sortowni bagażu – 400 szt. bagażu/h
- Sortownia bagażu odlatującego musi zapewniać wielostopniowy system kontroli bezpieczeństwa zgodnie z obowiązującymi przepisami. Bagaż rejestrowany odlatujący podlega pełnej kontroli (100% screening)
- Ilość stanowisk kontroli bezpieczeństwa : część obsługująca loty GA – 1, część obsługująca pasażerów czarterów i tanich linii - 2
- Na terenie terminala działać będzie jeden agent handlingowy
- Należy zapewnić właściwe rozmieszczenie i powierzchnie pomieszczeń dla Straży Granicznej, Urzędu Celnego, Służby Ochrony Lotniska wg Załącznika nr 6 i Załącznika nr 9
- Ciągi pasażerów powinny być oddzielone od ciągów technicznych i zaopatrzeniowych
- Wymagane zastosowanie niezbędnych udogodnień związanych z obsługą osób niepełnosprawnych
- Należy jednoznacznie i w sposób najbardziej funkcjonalny określić i rozdzielić w terminalu strefę ogólnodostępną od strefy zastrzeżonej
- Należy w sposób kompleksowy wskazać rozwiązania w zakresie jednoczesnego przemieszczania się w obrębie terminala pasażerów i bagażu w ruchu Schengen i non-Schengen oraz pasażerów tranzytowych.
- Należy zapewnić w sposób jednoznaczny rozdział pasażerów i bagażu odlatujących z lotniska od pasażerów i bagażu przylatujących
- Układ pomieszczeń, przestrzeni technicznych i ciągów komunikacyjnych należy zaprojektować w sposób umożliwiający zastosowanie skutecznych systemów: monitorowania, komunikatów dźwiękowych, zabezpieczeń przeciwpożarowych itp.

6. WYMAGANIA OPRACOWANIA PRAC KONKURSOWYCH

1. Sposób opracowania pracy konkursowej

Praca konkursowa powinna składać się z części graficznej i części opisowej.

1.1 . Część graficzna

Część graficzna pracy konkursowej obejmuje prezentację graficzną pracy w trzech wersjach:

- a) Zestaw sześciu sztywnych plansz (wydruki naklejone na lekki sztywny podkład) w formacie 100cm x 70cm w układzie poziomym, wg schematu jak poniżej:

- b) Zestaw sześciu plansz (bez usztywnienia) w formacie 100cm x 70 cm w układzie poziomym, wg schematu jak w przypadku plansz usztywnionych
- c) Zestaw sześciu plansz w formacie A3 – wydruk każdej z plansz zmniejszonej do formatu A3, złączone w sposób trwały w folder formatu A3

Część graficzna :

- 1.1.1. Plan sytuacyjny w skali 1 : 1000 (zakres planu sytuacyjnego do zamieszczenia na planszach jak w Załączniku nr 8)
- 1.1.2. Rzuty wszystkich kondygnacji w skali 1 :100 (powierzchnie i nazwy poszczególnych pomieszczeń należy wpisać na rzutach).
- 1.1.3. Charakterystyczne przekroje (minimum dwa) skala 1:100
- 1.1.4. Wszystkie elewacje skala 1 : 100
- 1.1.5. Perspektywy szt. 3 (dwie perspektywy należy wykonać w formie ujęć z kierunków wskazanych przez Zamawiającego w Załączniku nr 2, przy czym budynek powinien być przedstawiony z perspektywy stojącego człowieka. Trzecia perspektywa – w dowolnym ujęciu. Uczestnicy konkursu będą mieli możliwość wykonania odpowiednich zdjęć do perspektyw w trakcie przewidywanej przez Zamawiającego wizji lokalnej obszaru objętego opracowaniem konkursowym.
- 1.1.6. Wizualizacje wnętrza szt. 2 (jedna wizualizacja powinna przedstawiać wnętrze ogólnodostępnego hallu odlotów/przylotów , druga – wnętrze poczekalni odlotów ze strefą komercyjną)
- 1.1.7. Detal elewacji (widok i przekrój) w skali 1:50 (1:20), umożliwiające zrozumienie przyjątego rozwiązania materiałowo – technicznego.

2. Część opisowa

Część opisowa powinna zawierać:

- 2.1. Opis koncepcji budynku terminala GA i zagospodarowania jego najbliższego otoczenia w granicach obszaru objętego opracowaniem konkursowym, a także opis materiałowy i bilans powierzchni w formie tabelarycznej (Załącznik nr 6). Opis powinien uwzględniać elementy koncepcji trudne do pokazania na rysunkach, np. proponowane koncepcyjne rozwiązania systemów instalacji wewnętrznych.
- 2.2. Informacje cenowe: podanie kosztu wskaźnikowego netto inwestycji (realizacja zaprojektowanego budynku terminala GA wraz z instalacjami wewnętrznymi niezbędnymi do prawidłowego funkcjonowania obiektu) z rozbiem na pozycje składowe, określenie zryczałtowanej ceny netto za opracowanie dokumentacji w zakresie wynikającym z postanowień umowy zawieranej z autorem najlepszej pracy konkursowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego.

Tekst opisu do koncepcji należy złożyć w formie oprawionego zeszytu A4 (zaleca się nie więcej niż 6 stron), z ponumerowanymi stronami oraz dołączoną tabelą bilansu powierzchni projektowych obejmującą nazwy i metraże pomieszczeń z projektu konkursowego Uczestnika konkursu. Należy sporządzić zestawienie powierzchni z uwzględnieniem: powierzchni całkowitej terminala, powierzchni użytkowej terminala, powierzchni zabudowy terminala.

3. Część cyfrowa

W celu umożliwienia wykorzystania prac, zgodnie z Regulaminem konkursu, jego uczestnicy zobowiązani są do przekazania Zamawiającemu zawartości opracowania w postaci zapisu elektronicznego cyfrowego na CD/DVD w formatach:

- a) rysunki w formacie DWG,
- b) teksty w formacie DOC,
- c) zestawienia powierzchni i kosztów w formacie XLS,
- d) plansze projektu w formacie PDF, pomniejszone do wymiarów A3,

- e) plansze projektu formacie PPS (projekcja "Power Point"),
- f) wizualizacje w formacie JPG lub TIF w rozdzielczości 300 dpi.