



---

INWESTYCJA

**TERMINAL PASAŻERSKI GENERAL AVIATION  
PORTU LOTNICZEGO GDYNIA - KOSAKOWO**

---

FAZA

**PROJEKT WYKONAWCZY**  
OPIS TECHNICZNY

---

TOM

TOM 2  
**ARCHITEKTURA**

---

CZĘŚĆ OPRACOWANIA

CZĘŚĆ 1

**ZAŁOŻENIA PRZESTRZENNE  
STREFY FUNKCJONALNE**

# 1. Założenia przestrzenne i funkcjonalne

Następujące założenia stanowiły podstawę koncepcji architektonicznej Terminala GA:

- Modularność i powtarzalność elementów budynku pozwalająca na szybką realizację dzięki możliwości ich prefabrykacji, w tym: modułów sanitarnych, biurowych, elementów podłogowych i przekrycia budynku.
- Ekonomika rozwiązań; zwarta bryła jednopoziomowego dworca, na prostokątnym rzucie o wymiarach osiowych 44 x 84 m.
- Charakterystyczne, falujące, trójtraktowe przekrycie, optycznie oderwane od ziemi, sprawiające wrażenie pofalowanego przez wiatr.
- Elastyczny układ funkcjonalny, rozwiązania rzutów Terminala, umożliwiające łatwe dostosowanie przestrzeni wewnętrznych Terminala do zmian w natężeniu i strukturze różnych rodzajów ruchu pasażerskiego, w takich jak: ruch zagraniczny, europejski, loty czarterowe i specjalne.
- Atrakcyjna aranżacja przestrzenna wewnątrz Terminala, stworzenie dobrych warunków przebywania pasażerów, między innymi przez: zaprojektowanie przestrzeni o odpowiednich wielkościach pomieszczeń w strefie ogólnodostępnej; zapewnienie kontaktu użytkowników portu z programem handlowym, usługowym, gastronomicznym; doprowadzenie oświetlenia naturalnego i otwarcia widokowego na plac przed dworcem oraz na płytę lotniskową.
- Wprowadzenie w środkowej części budynku na dachu i pod nim jednego traktu przeznaczonego na skoncentrowane w nim urządzenia techniczne i instalacje, co umożliwi prawidłowe, uporządkowane i ekonomiczne ich rozprowadzenie w całym budynku.

Zamierzeniem projektantów jest, przy użyciu ekonomicznych i optymalnych środków, uzyskanie wrażenia nowoczesności i wyraźnej, mocnej struktury dającej efekt lekkości, ale jednocześnie poczucie pewności, stabilności oraz uporządkowania i łatwej orientacji użytkowników wewnątrz budynku.

## Jednopoziomowość

Na jednym poziomie zaprojektowano: plac dworcowy, hall główny dworca z programem towarzyszącym, pomieszczenia przylotów, odlotów, bagażownię, wyjścia i wejścia na płytę lotniska. Mała nadbudówka w części GA będzie dostępna wyłącznie dla pilotów.

## Elastyczność i modularność rzutu

Zastosowanie w głównej części budynku trzech traktów o rozpiętości 3x4m = 12m w hali głównej, 2x8m = 16 m w trakcie środkowym, 2x12 m w części airside umożliwia dużą elastyczność rzutu i wprowadzanie zmian w sposobie wykorzystania parteru w trakcie eksploatacji i ew. etapowania inwestycji.

## Technologia modułowa. Elementy prefabrykowane

Zaproponowano możliwość realizacji dworca z gotowych, prefabrykowanych, powtarzalnych elementów modułowych, transportowanych i montowanych w stanie wykończonym z częścią wyposażenia, w tym:

- modułów zespołów pomieszczeń sanitarnych i biurowych o wymiarach 4x9, 4x8, 3x8 i 2,5x8, 3x6 m;
- modułów pomieszczeń komercyjnych montowanych jako przeszklone lub otwarte "kioski" 2,5x6 m;
- paneli podłogowych o wymiarach modułowych 4x9 m;
- elementów dachowych o wymiarach modułowych 2,5x13,50 i 2,5x17,20 m;
- elementów ścian zewnętrznych (nad pasem okiennym) o wymiarach modułowych do 2,5x7,2 m.

Szerokość modułów (do 4 m) wynika z maksymalnej dopuszczalnej szerokości ładunku dopuszczonego do transportu po polskich drogach z prowadzeniem przez "pilota". Pozostałe moduły 2,4x6 m 2,4x12 m oraz 3x12 m byłyby transportowane jak zwykle kontenery morskie szerokości 2,4 m i długości 6 m i 12 m lub budowlane o szerokości 3 m.

Moduły montowane będą na przygotowanych wcześniej fundamentach i słupkach (uniesione nad przestrzeniami umożliwiającym im podłączenie do prowadzonych w przestrzeni podpodłogowej instalacji z dostępem przez demontowalne panele podłogowe).

## **2. Strefy funkcjonalne**

W projektowanym Terminalu można wyodrębnić następujące strefy funkcjonalne:

### **2.1. Strefa ogólnodostępna**

---

Integruje ona wszystkie inne strefy funkcjonalne budynku. Najważniejszy jej element stanowi hall główny. Przestrzeń hallu dzieli się na związaną z odlotami i z przylotami. W części sąsiadującej z odlotami główne miejsce zajmują odprawy biletowe i bagażowe, ze stanowiskami "check-in", jedno stanowisko do odpraw bagażu niewymiarowego, stanowiska ekspresowe i samoobsługowe kasy biletowe. Druga część hallu głównego związana z przylotami sąsiaduje z pomieszczeniami informacji, przechowalnią bagażu, usługami.

### **2.2. Strefa odprawy biletowo-bagażowej**

---

Zaprojektowano 9 stanowisk odprawy bagażowo-biletowej pasażerów odlatujących (check-in), w tym:

- 6 stanowisk do obsługi pasażerów z bagażem rejestrowanym;
- 1 stanowisko do obsługi pasażerów z bagażem ponadwymiarowym;
- 2 stanowiska do obsługi pasażerów z bagażem podręcznym / informacyjne / biur podróży.

Liczbę stanowisk "check-in" do obsługi bagażu rejestrowanego można ze względów ekonomicznych okresowo zmniejszyć do 4 przy zakładanej mniejszej przepustowości dworca i obsłudze lotów czarterowych z przesunięciami okresów obsługi w czasie.

Dwa stanowiska do obsługi pasażerów z bagażem podręcznym mogą być wtedy wykorzystywane jako dodatkowe stanowiska informacyjne lub komercyjne dla biur podróży do obsługi lotów czarterowych.

### **2.3. Stanowisko odprawy celnej**

---

Uwzględniając wymagania Służby Celnej w strefie odprawy biletowo-bagażowej zaprojektowano stanowisko odprawy celnej. Pasażerowie z bagażem podlegającym ocenie będą obsługiwani w pomieszczeniu usytuowanym przy stanowiskach odprawy biletowo-bagażowej.

W pomieszczeniu Służby Celnej znajdzie się również stanowisko podglądu obrazu z urządzenia prześwietlającego bagaż rejestrowany. System umożliwiać będzie elektroniczne zaznaczenie bagażu do kontroli manualnej.

### **2.4. Strefa kontroli bezpieczeństwa**

---

Przed wejściem do strefy kontroli bezpieczeństwa usytuowane są dwa stanowiska kontroli biletów i kart pokładowych w celu ograniczenia dostępu innych osób do strefy zastrzeżonej.

**Projektowana ilość stanowisk kontroli bezpieczeństwa:**

- 2 stanowiska kontroli bezpieczeństwa w strefie obsługi lotów rejsowych i czarterowych;
- 1 stanowisko kontroli bezpieczeństwa w strefie obsługi pasażerów GA.

w tym:

– kontrola biletów i dokumentów	2 stanowiska
– bramki z wykrywaczem metalu	2+1 stanowisko
– urządzenia rentgenowskie	2+1 stanowisko
– kontrola ręczna bagażu	2 stanowiska
– kontrola osobista	1 pomieszczenie
– pomieszczenie kontroli broni	1 pomieszczenie

Lokalizacja przejścia w bezpośrednim sąsiedztwie strefy GA umożliwi elastyczne wykorzystanie stanowisk kontroli z możliwością zwiększenia stanowisk kontroli do 3, po skierowaniu części oczekujących pasażerów do strefy GA.

W przejściu do strefy odlotów Non-Schengen przewidziano 2 stanowiska kontroli paszportowej.

## **2.4. Strefa komercyjna**

---

Wejście do poczekalni odlotowych prowadzi poprzez strefę handlową. Przewidziano tam sklepy i barek. Taka lokalizacja sklepów, łatwo dostępnych i ciągle widocznych z poczekalni odlotowych jest optymalna komercyjnie. Strefa ta wyposażona jest w niezależny zespół sanitariatów. Część powierzchni sklepów może zostać otwarta na stronę poczekalni non-Schengen, jednak wymaga wtedy wydzielenia odpowiednimi przegrodami na całej wysokości wnętrza.

Lokal komercyjny KO-12 na granicy pomiędzy strefami Schengen i non-Schengen będzie wyposażony w pełną roletę, zamykaną równocześnie ze składaną ścianą wydzielającą poczekalnię odlotów Non-Schengen, co uniemożliwi przejście pasażerów z i do strefy odlotów Schengen.

## **2.5. Strefa odlotów europejskich - Schengen**

---

Dzięki wprowadzonemu układowi konstrukcyjnemu uzyskano dużą elastyczność aranżacji przestrzeni w tej strefie. Umożliwia to połączenie pomiędzy strefami i dostosowanie powierzchni do aktualnych potrzeb, wynikających z różnego natężenia w poszczególnych rodzajach ruchu pasażerskiego.

## **2.6. Strefa odlotów zagranicznych - Non Schengen**

---

Odprawa paszportowa będzie odbywać się przy wejściu do wydzielonej poczekalni odlotów. Przewidziano 2 stanowiska kontroli paszportów obsługiwane przez Straż Graniczną.

W tej strefie zlokalizowano pomieszczenie Urzędu Celnego.

W wydzielonej poczekalni odlotów znajduje się niezależny zespół sanitariatów.

## **2.7. Strefa lotnictwa ogólnego (General Aviation - GA), odpraw pilotów**

---

Strefa obsługująca loty GA została wydzielona w południowej części terminalu, z niezależnym wejściem z podjazdu i parkingu. W tej części zaprojektowano niezależną od pozostałej części dworca strefę kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagaży oraz kontrolę radiometryczną.

Po stronie miejskiej zaprojektowano poczekalnię dla pasażerów GA z barem, pokojem spotkań, salą konferencyjną i sanitariatami.

W wydzielonej części GA po stronie lotniskowej przewidziano: hall ze stanowiskami briefingu, handlingu, salę ze stołem konferencyjnym i 2 stanowiskami dla pilotów, gabinet dyrektora portu, poczekalnię dla pasażerów GA, sanitariaty.

W nadbudówce na piętrze zaprojektowano pomieszczenia wypoczynkowe pilotów i sanitariaty.

Wejście i wyjście z zastrzeżonej strefy lotniska do i z części terminala GA znajdować się będzie w strefie zastrzeżonej lotniska oraz będzie stale kontrolowane przez Służby Ochrony Lotniska. Ze względów bezpieczeństwa pas wzdłuż przeszklonej elewacji oraz tarasu przy pomieszczeniach dla pilotów został

włączony do strefy zastrzeżonej lotniska. Stanowisko Służby Ochrony Lotniska umieszczono przy wejściu do terminala GA, co umożliwi kontrolę wchodzących oraz rejonu przy elewacji i bramie.

## **2.8. Strefa przylotów zagranicznych - Non Schengen**

---

Dla strefy przylotów zagranicznych zaproponowano niezależny hall wejściowy a przy z nim: 2 stanowiska kontroli paszportowej, pomieszczenia Straży Granicznej oraz sanitariaty.

## **2.9. Strefa przylotów europejskich - Schengen**

---

W hali odbioru przewidziano jeden taśmociąg bagażowy karuzelowy w kształcie wydłużonej litery "0". Bagaż ładowany będzie na ten taśmociąg bezpośrednio przy ścianie pomieszczenia bagażowni. Bagaż będzie kontrolowany w urządzeniu prześwietlającym Urzędu Celnego. Bagaż krążący na karuzeli nie będzie wracał do sortowni. Bagaż ponadwymiarowy przekazywany będzie z sortowni do hali odbioru przez drzwi.

Przy wyjściu ze strefy przylotów zagranicznych zlokalizowano pomieszczenia kontroli Urzędu Celnego.

Służby dozoru oraz system otwierania drzwi uniemożliwiają cofnięcie się pasażera po wyjściu z sali odbioru bagażu.

## **2.10. Strefa oczekiwania na pasażerów przylatujących**

---

Część północna hali głównej o powierzchni około 300 m<sup>2</sup> przeznaczona jest dla pasażerów przylatujących i osób oczekujących na nich. W tej części zaprojektowano barek oraz stanowiska komercyjne.

Wielkość tej części hallu głównego jest wystarczająca do obsługi pasażerów.

## **2.11. Strefa bagażowni**

---

Przewidziano bagażownię z bezpośrednim dostępem dla wózków bagażowych od strony płyty lotniska. Zaprojektowano w niej dwa stanowiska wyładunku przy taśmociągach oraz 2-3 stanowiska załadunku. Bagaż dociera do bagażowni ze stanowisk odprawy biletowo-bagażowej taśmociągami w poziomie parteru. Po drodze jest poddawany kontroli w specjalistycznej prześwietlarce 3D.

W strefie bagażowni zaprojektowano pomieszczenia służb handlingowych.

## **2.13. Strefa pomieszczeń technicznych**

---

Pomieszczenia techniczne zlokalizowano w środkowej części budynku.

Poza tym w tej strefie przewidziano: pomieszczenie UPS, serwerownię, centralę telefoniczną, pomieszczenia techniczne-magazynowe. Centrale wentylacyjne, agregaty chłodnicze, węzeł cieplny oraz stacja transformatorowa z rozdzielnią elektryczną zlokalizowane zostały na dachu w części środkowej budynku. Do pomieszczeń technicznych i magazynowych przewidziano dostęp od strony lotniskowej (airside) przez zamknięty korytarz łączący bagażownię z hallem głównym.

## **2.14. Punkty gastronomiczne w Terminalu**

---

W projekcie przewidziano możliwość lokalizacji barów serwujących ciepłe i zimne napoje oraz opakowaną żywność przygotowaną przez służby cateringu poza obszarem dworca. Wymogi sanitarne nakładają obowiązek usytuowania w rejonie barku oddzielnego wc z przedsionkiem i szafą na zmieniającą odzież dla personelu obsługującego, co zostało spełnione.

Projekty punktów gastronomicznych wyposażanych przez agentów będą przedmiotem odrębnych opracowań wymagających uzgodnienia przez autorów projektu architektonicznego i skoordynowania z projektami branżowymi.