

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

Zamawiający realizuje obecnie projekty, które mają zapewnić odpowiednie przygotowanie lotniska pod względem operacyjnym, organizacyjnym i kadrowym do dalszego rozwoju w dobie rosnącego w ostatnich latach ruchu pasażerskiego i towarowego. Jednym z projektów realizujących powyższe cele jest budowa terminala pasażerskiego (Terminal Główny) oraz rozbudowa części naziemnej (*landside* i *airside*).

Projekt stanowi część realizacji programu przedstawionego przez GTL w 2024 r., opracowanego w oparciu o nowe prognozy ruchu pasażerskiego dla Lotniska w Katowicach do 2040 r. („Program”).

Program obejmuje rozbudowę wszystkich obszarów działalności lotniska, tj. pasażerskiego, obsługi technicznej samolotów i cargo. Dodatkowo Zamawiający planuje rozwój czwartego, nowego obszaru działalności, którym będzie hub przeładunkowy cargo i paliw oparty na boczniczy kolejowej.

Głównymi celami Programu są:

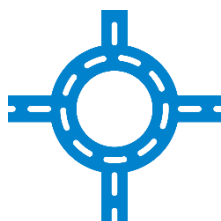
- zwiększenie przepustowości infrastruktury terminala pasażerskiego do 10 milionów pasażerów rocznie do 2032 roku,
- wzmocnienie infrastruktury do obsługi technicznej samolotów,
- poprawa standardu i komfortu terminali pasażerskich,
- rozwój obszaru obsługi frachtu lotniczego,
- integracja transportu publicznego z lotniskiem - autobusowego i kolejowego,
- modernizacja infrastruktury parkingowej i zwiększenie liczby miejsc parkingowych.

Przedmiot zamówienia będzie obejmował usługi przedprojektowe oraz przygotowanie kompletnej Dokumentacji Projektowej, w tym w szczególności:

1. Prace geotechniczne i inwentaryzacyjne – (dla Etapu 1)
2. Raport oddziaływania na środowisko – (dla Etapu 1)
3. Projekt koncepcyjny wraz z wizualizacjami – (dla Etapów 1, 2, 3)
4. Projekt budowlany – (dla Etapu 1)
5. Projekty wykonawcze – (dla Etapu 1)

wraz z uzyskaniem niezbędnych warunków technicznych, uzgodnień i pozwoleń (w tym pozwoleń na budowę oraz rozbiórkę, decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz pozwolenia wodnoprawnego) i nadzorem autorskim na etapie budowy dla Etapu 1.

Zakres Projektu:



Połączenie projektu z drogą wojewódzką nr 913 oraz budowa drogi wewnętrznej i systemu parkingów

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.



Budowa głównego terminalu wraz z lotniczymi rękawami pasażerskimi (LRP)



Przebudowa i rozbudowa strefy *airside*
Budowa płyty postojowej dla samolotów w rejonie terminala głównego oraz przebudowa dróg kołowania DK A, E2, E3



Budowa dworca autobusowego



Przebudowa i rozbudowa obszaru *landside*



Budowa tunelu łączącego główny terminal z przystankiem kolejowym i dworcem autobusowym



Rozbiórka budynków i budowli, a także niezbędna przebudowa infrastruktury technicznej kolidującej z inwestycją

Dodatkowo prace koncepcyjne będą obejmować: parking wielopoziomowy, centrum biurowo-kongresowe oraz rozbudowę terminala pasażerskiego o kolejne etapy (Etap 2 – 12 mln pas./rok, Etap 3 – 15 mln pas./rok).

Zgodnie z założeniami Zamawiającego, realizacja robót budowlanych zostanie podzielona na etapy i będzie przedmiotem odrębnych postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, przy czym dla Etapu 1 przewiduje się w pierwszej kolejności jedno łączne zamówienie dla Fazy 1a i 1b, a w dalszej kolejności odrębne zamówienie dla Fazy 1c.

Ogólny opis założeń:

Opracowana koncepcja rozwoju infrastruktury terminalowej w Katowice Airport zakłada rozbudowę infrastruktury terminali pasażerskich tego lotniska. Zakłada się utworzenie nowego obiektu

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

terminalowego na wschód od istniejącego Terminala B, rekonfigurację Terminala B oraz rozbudowę i późniejszą rekonfigurację Terminala C. W ramach koncepcji zakładane jest również wyburzenie Terminala A oraz innych obiektów znajdujących się obecnie w obrębie terenu przeznaczone pod Terminal Główny.

Prace budowlane zostały podzielone na fazy zakładające etapowanie inwestycji. W ich ramach ustalone zostały nie tylko kolejne etapy tworzenia nowej infrastruktury, ale również różnych obiektów lub ich części. Opracowany projekt architektoniczny powinien zakładać fazowanie inwestycji w zaplanowany sposób przedstawiony według niniejszych założeń Zamawiającego, dzięki czemu przepustowość infrastruktury terminalowej zostanie utrzymana na odpowiednim poziomie.

Zakłada się, że Terminal Główny będzie obiektem, który w Fazie 1A będzie charakteryzować się powierzchnią całkowitą 47 100 m², przy powierzchni zabudowy około 19 300 m². Zewnętrzne wymiary obiektu w tej fazie to 198.5 m dla fasady od strony *landside*, 178 m dla fasady od strony *airside* oraz głębia 100/105 m (100 dla poziomów 0 oraz mezanin 0, dodatkowe 5 metrów nawisu nad *airside* od poziomu 1 oraz wyższych). W swojej końcowej fazie obiekt powinien mieć wymiary 460x100/105 metrów, z powierzchnią zabudowy (włączając zewnętrzne klatki schodowe do gate'ów autobusowych) około 46 300 m², przy powierzchni całkowitej około 115 750 m². Począwszy od pierwszej fazy zakłada się, że obiekt będzie charakteryzować się wysokością ok. 20 metrów. Ogólna charakterystyka obiektu, zawierająca również jego wymiarowanie dla każdej z faz, została przedstawiona w dalszej części niniejszego dokumentu. W swojej docelowej formie budynek Terminala Głównego będzie obiektem skupiającym w sobie funkcje obsługi wszystkich podróży.

Opracowana koncepcja przewiduje integrację Terminala Głównego z Terminalem B. Będzie to pełna integracja od strony *airside* oraz integracja w ograniczonym stopniu po stronie *landside*. W zrekonfigurowanym Terminalu B wykorzystane zostaną poczekalnie i gate'y na poziomie 0 oraz 1, jak również powierzchnie zaplecza biurowego i technicznego. Koncepcja przewiduje, że strefy odprawy biletowo-bagażowej oraz sortowni bagażowej w Terminalu B mogą pozostać w ramach rezerw pod te funkcje, pozwalających działanie terminala w sytuacjach nieprzewidzianych. Alternatywnie możliwe jest również ich przekształcenie do funkcji magazynowych, biurowych lub gate'ów i poczekalni.

W ramach koncepcji zakłada się również wykorzystanie Terminala C, który ma zostać w użytku do Fazy 1C włącznie. Zakłada się, że zostanie on rozbudowany o dodatkową karuzelę odbioru bagażu oraz przekształcony w obiekt w pełni przygotowany do obsługi pasażerów przylatujących spoza strefy Schengen. Począwszy od Fazy 2 zakłada się, że cały ruch przylotowy zostanie przeniesiony do Terminala Głównego, przez co Terminal C będzie można przekształcić do funkcji wspierających lotniska, takich jak biura, powierzchnie techniczne bądź magazynowe.

Połączenie z istniejącą infrastrukturą terminalową:

Projekt architektoniczny ma zakładać połączenie zaprojektowanego obiektu terminalowego z istniejącym już budynkiem Terminala B. Pełne, funkcjonalne połączenie związane z rekonfiguracją Terminala B ma nastąpić w ramach Fazy 1C. Terminal Główny powinien zostać w pełni zintegrowany z Terminalem B od strony *airside*, połączenie od strony *landside* będzie natomiast integracją częściową, umożliwiającą przejście między terminalami wewnątrz budynków. Zakładane jest wykorzystanie poczekalni i gate'ów na poziomie 0 oraz 1 oraz zaplecza biurowego i technicznego Terminala B. Po wybudowaniu zakładanej na Fazę 1C infrastruktury Terminala Głównego zakłada się, że powierzchnie przeznaczone obecnie pod odprawę biletowo-bagażową oraz sortownię bagażu

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

odlatującego w Terminalu B mogą zostać przearanżowane. Zadaniem projektanta ma być określenie sposobu ich wykorzystania.

ETAPOWANIE I FAZOWANIE INWESTYCJI

Przedstawione w dokumencie wartości liczbowe odnoszące się do powierzchni i długości należy traktować jako wartości przybliżone.

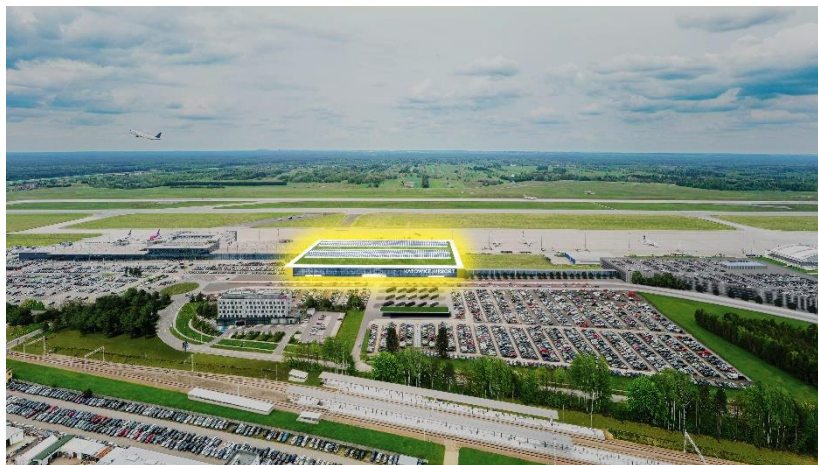
Zgodnie z założeniami Zamawiającego, budowa Terminala Głównego będzie składać się z następujących etapów i faz realizacyjnych:

ETAP I - FAZA 0

1. Wyburzenia w obszarze Terminala Głównego.
2. Utworzenie nowej strażnicy LSRG wraz z serwerownią dla systemu łączności TETRA (poza zakresem Zamówienia).
3. Utworzenie tymczasowego zaplecza dla Agentów Obsługi Naziemnej (poza zakresem Zamówienia).
4. Rozbudowa Terminala C o jedną karuzelę odbioru bagażu oraz stanowiska ABC kontroli dokumentów (poza zakresem Zamówienia).
5. Przeniesienie głównego punktu dystrybucyjnego operatora telekomunikacyjnego Orange do nowej lokalizacji (poza zakresem Zamówienia).
6. Przeniesienie głównego punktu dystrybucyjnego operatora telekomunikacyjnego Netia do nowej lokalizacji (poza zakresem Zamówienia).
7. Przeniesienie do nowej lokalizacji stacji bazowej Plus GSM znajdującej się w Budynku Wielofunkcyjnym (poza zakresem Zamówienia).
8. Przeniesienie do nowej lokalizacji światłowodów T-Mobile znajdujących się w Budynku Wielofunkcyjnym – stara wieża PAŻP (poza zakresem Zamówienia).
9. Przeniesienie do nowej lokalizacji kancelarii niejawniej Zamawiającego (poza zakresem Zamówienia).
10. Przeniesienie do nowej lokalizacji Centrum Monitoringu oraz Sztabu Kryzysowego (poza zakresem Zamówienia).
11. Lokalizacja miejsc instalacji stacji bazowych dla operatorów komórkowych - np. dworzec autobusowy, parking wielopoziomowy jako miejsca, gdzie operatorzy komórkowi będą mogli postawić dodatkowe maszty z antenami GSM.
12. Opracowanie technologii odprawy pasażerów z uwzględnieniem prac budowlanych i przepisów dot. ochrony lotnictwa cywilnego.
13. Redundancja funkcjonowania systemów CCTV, kontroli dostępu, SSWiNiW.

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

ETAP I - FAZA 1A



W ramach Fazy 1A zakłada się utworzenie Terminala Głównego służącego obsłudze ruchu odlatującego Non-Schengen oraz przylatującego Schengen. Zakłada się, że w ramach tej fazy ruch przylotowy Non-Schengen będzie obsługiwany w Terminalu C, natomiast ruch odlotowy Schengen w Terminalach A oraz B.

Bryła Terminala Głównego będzie mieścić w sobie 36 stanowisk odprawy biletowo-bagażowej, 10 stanowisk kontroli bezpieczeństwa, 6 stanowisk kontroli dokumentów na odlotach, 8 gate'ów, z czego 3 z nich będą mieć dostęp do wież boardingowych z możliwością obsługi na stanowiskach kontaktowych oraz 5 karuzel odbioru bagażu. Przewiduje się również utworzenie powierzchni wspierających obsługę pasażerską (komercja, salony VIP/CIP), sortownie bagażowe oraz powierzchnie dodatkowe, jak zaplecze, czy biura.

Obecna infrastruktura terminalowa zostanie przekształcona, aby zapewnić obsługę przewidzianej kategorii ruchu – w Terminalu C dodane zostaną nowe stanowiska kontroli dokumentów oraz zablokowane zostanie wejście od strony *airside* od zachodniej strony terminala, w Terminalu A wyłączone zostaną stanowiska kontroli dokumentów, jak również zmiany zostaną wprowadzone w obrębie sortowni, która zostanie połączona z sortownią w Terminalu Głównym.

Tabela 1 Ogólna charakterystyka Terminala Głównego – Faza 1A

Poziom	Szerokość	Głębina	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Faza 1A				
Poziom 0	<i>Landside</i> : 198.5 m	100 m	19 326 m ²	0.0 m

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Poziom	Szerokość	Głębina	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Poziom mezanin 0	Airside: 178 m		5 110 m ²	4.0 m
Poziom 1		105 m	16 214 m ²	8.0 m
Poziom mezanin 1			6 674 m ²	12.0 m
Powierzchnia całkowita wszystkich poziomów				47 324 m ²

Terminal Główny:

1. Budowa początkowej fazy budynku Terminala Głównego.
2. Przeniesienie serwerowni do Terminala Głównego, wyprowadzenie się/przeniesienie LSRG oraz AON do nowych obiektów przeznaczonych pod te funkcje (poza zakresem zamówienia).
3. Przełączenie serwerowni BW004 znajdującej się w budynku wielofunkcyjnym do nowej lokalizacji. Ze względu na znaczenie serwerowni BW004 konieczne jest uruchomienie nowej serwerowni (wraz z całym sprzętem aktywnym) w nowej lokalizacji, a następnie przełączenie.
4. Przeniesienie pracowników biurowych do biur w Terminalu Głównym.
5. Połączenie sortowni bagażu odlatującego z Terminala A oraz Terminala Głównego za pomocą konstrukcji tymczasowej, nowa organizacja ruchu w obrębie sortowni.
6. Przeniesienie ruchu odlotowego Non-Schengen oraz przylotowego Schengen do Terminala Głównego.
7. Wyłączenie funkcjonowania kontroli dokumentów na odlotach w Terminalu A.
8. Przeniesienie przejścia CMC.
9. Relokacja Placówki Straży Granicznej.
10. Przeniesienie biur podróży, biur przewoźników lotniczych oraz operatorów handlingowych.
11. Zmiana organizacji ruchu przed terminalem A (usunięcie barier hydraulicznych).
12. Relokacja Biura Przepustek.
13. Utworzenie pomieszczenia dla Załóg.
14. Przeniesienie posterunku policji.
15. Przeniesienie punktu ambulatorium z terminala A do Terminala Głównego.
16. Przeniesienie punktu informacji lotniskowej.
17. Relokacja pomieszczeń dla osób niezaakceptowanych.
18. Wykonanie Izolatora Zakaźnego.
19. Przeniesienie do nowej lub tymczasowej lokalizacji METEO oraz Briefing (odprawa załóg).
20. Przeniesienie do nowej lokalizacji DUL – fakturowanie załóg.

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Strefa landside:

1. Budowa parkingu wielopoziomowego (wyłącznie w zakresie koncepcji projektowej).
2. Budowa układu drogowego – skomunikowanie Inwestycji z drogą wojewódzką nr 913 oraz wewnętrzny układ drogowy.
3. Budowa nowych parkingów naziemnych.
4. Budowa dworca autobusowego.
5. Budowa tunelu łączącego przystanek kolejowy „Pyrzowice Lotnisko” z Terminalem Głównym i dworcem autobusowym.
6. Budowa systemu komunikacji drogowej ograniczającej możliwość wtargnięcia pojazdem w budynki terminali.

Strefa airside:

1. Układ komunikacyjny dla służb lotniskowych i agentów obsługi naziemnej zapewniający dostęp od strony PPS do Terminala Głównego.

Tabela 2 Podsumowanie infrastruktury – Faza 1A

Infrastruktura	Terminal A	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Faza 1A					
ODLOTY					
Powierzchnia Check-In [m ²]	839	814	-	2 025	3 678
Liczba stanowisk Check-In	21	28	-	36	85
Powierzchnia kontroli bezpieczeństwa [m ²]	400	1 340	-	2 220	3 960
Liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa	6	9	-	10	25
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	-	-	1 105	1 105

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal A	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	-	-	16	16
Powierzchnia poczekalni SCH [m ²]	1 581	2 240	-	-	3 821
Powierzchnia poczekalni NSCH [m ²]	-	-	-	3 085	3 085
Liczba gate'ów SCH	10	12	-	-	22
Liczba gate'ów NSCH	-	-	-	8	8
Powierzchnia VIP Line [m ²]	-	-	-	-	0
Powierzchnia salonów VIP/CIP [m ²]	-	-	-	1 900	1 900
Powierzchnia sortowni bagażu odlatującego [m ²]	1 040	1 590	-	2 670	5 300
PRZYLOTY					
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	-	861	-	861
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	-	12	-	12

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal A	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Powierzchnia Hali Odbioru Bagażu [m ²]	-	-	2 602	4 320	6 922
Liczba karuzel odbioru bagażu	-	-	4	5	9
Powierzchnia sortowni bagażu przylatującego [m ²]	-	-	2 728	2 160	4 888
WSPIERAJĄCE					
Komercja wspólna – landside [m ²]	262	906	222	376	1 766
Komercja odloty – airside [m ²]	239	1 275	-	2 237	3 751
Komercja przyloty – airside [m ²]	-	-	7	464	471
Powierzchnia biurowa [m ²]	479	1 239	313	4 028	6 059

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

ETAP I - FAZA 1B



Prace w ramach infrastruktury terminalowej będą toczyć się w obrębie Terminala A oraz Terminala Głównego. Zakłada się, że w ramach tej fazy ruch odlotowy Non-Schengen oraz ruch przylotowy Schengen będzie nadal obsługiwany w Terminalu Głównym, Terminal B przejmie obsługę całego ruchu odlatującego Schengen, natomiast Terminal C nadal obsługiwać będzie wyłącznie ruch przylotowy Non-Schengen.

W ramach Fazy 1B rozbudowie ulegnie bryła Terminala Głównego, która rozbudowana o nowy pirs w kierunku zachodnim, zostanie zwiększona o 6 nowych gate'ów i poczekalni, z czego 3 gate'y będą mogły obsługiwać samoloty na stanowiskach kontaktowych.

W istniejącej infrastrukturze obsługiwany będzie ruch odlotowy Schengen i przylotowy Non-Schengen – Terminal B będzie służyć do obsługi całego ruchu odlatującego Schengen, natomiast Terminal C do obsługi całego ruchu przylatującego Non-Schengen.

Tabela 3 Ogólna charakterystyka Terminala Głównego – Faza 1B

Poziom	Szerokość	Głębka	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Faza 1B				
Poziom 0	<i>Landside: 198.5 m Airside: 317 m</i>	100 m	22 783 m ²	0.0 m
Poziom mezanin 0			5 132 m ²	4.0 m
Poziom 1		105 m	20 339 m ²	8.0 m

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Poziom	Szerokość	Głębina	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Poziom mezanin 1			6 674 m ²	12.0 m
Powierzchnia całkowita wszystkich poziomów				54 928 m ²

Terminal Główny:

1. Przeniesienie całego ruchu odlotowego Schengen do terminala B oraz wyłączenie Terminala A dla obsługi ruchu lotniczego.
2. Budowa pirsu Terminala Głównego w kierunku zachodnim, wizualne połączenie z Terminalem B.
3. Przeprowadzenie prac rozbiórkowych Terminala A.

Strefa *landside*:

1. Rozbudowa strefy *landside* w zakresie wynikającym z kolejnego etapu budowy Nowego Terminala Głównego.
2. Budowa systemu komunikacji drogowej ograniczającej możliwość wtargnięcia pojazdem w budynki terminali.

Strefa *airside*:

1. Rozbudowa i przebudowa PPS od północnej strony Terminala Głównego, po wyburzeniu budynku wielofunkcyjnego i Terminala A i nawiązanie linią zabudowy i oznakowania do układu stanowisk postojowych PPS 1 we wschodniej części lotniska
2. Przebudowa DK A, E2 i E3
3. Zmiana oznakowania poziomego i pionowego dla stanowisk postojowych nr 14 i 15 kodu C w celu dostosowania do stanowiska alternatywnego kodu E (B787/A330)

Tabela 4 Podsumowanie infrastruktury – Faza 1B

Infrastruktura	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Faza 1B				
ODLOTY				
Powierzchnia Check-In [m ²]	814	-	2 025	2 839
Liczba stanowisk Check-In	28	-	36	64

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Powierzchnia kontroli bezpieczeństwa [m ²]	1 340	-	2 220	3 560
Liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa	9	-	10	19
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	-	1 105	1 105
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	-	16	16
Powierzchnia poczekalni SCH [m ²]	2 240	-	-	2 240
Powierzchnia poczekalni NSCH [m ²]	-	-	5 110	5 110
Liczba gate'ów SCH	12	-	-	12
Liczba gate'ów NSCH	-	-	14	14
Powierzchnia VIP Line [m ²]	-	-	585	585
Powierzchnia salonów VIP/CIP [m ²]	-	-	1 900	1 900
Powierzchnia sortowni bagażu odlatującego [m ²]	1 590	-	3 375	4 965
PRZYLOTY				
Powierzchnia kontroli	-	861	-	861

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
dokumentów [m ²]				
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	12	-	12
Powierzchnia Hali Odbioru Bagażu [m ²]	-	2 602	4 320	6 922
Liczba karuzel odbioru bagażu	-	4	5	9
Powierzchnia sortowni bagażu przylatującego [m ²]	-	2 728	2 160	4 888
WSPIERAJĄCE				
Komercja wspólna – landside [m ²]	906	222	376	1 504
Komercja odloty – airside [m ²]	1 275	-	2 599	3 874
Komercja przyloty – airside [m ²]	-	7	464	471
Powierzchnia biurowa [m ²]	1 239	313	4 028	5 580

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

ETAP I - FAZA 1 C



Prace w obrębie infrastruktury terminalowej w Fazie 1C obejmować będą Terminal Główny oraz istniejący Terminal B. Zakłada się, że infrastruktura pod koniec Fazy 1C będzie przygotowana pod obsługę ruchu odlatującego Schengen i Non-Schengen w Terminalu Głównym, przylatującego Schengen w Terminalu Głównym oraz przylatującego Non-Schengen w Terminalu C.

Wraz z uzupełnieniem bryły Terminala Głównego utworzonych zostanie w nim 48 nowych stanowisk odprawy biletowo-bagażowej, zwiększeniu ulegnie również sortownia bagażu odlatującego oraz utworzony zostanie pełen *VIP line* przyłączeniu między Terminalem B a Terminalem Głównym. Na poziomie 1 liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa zostanie zwiększona o 6 linii kontroli oraz uruchomiona zostanie kontrola dokumentów na odlotach (złożona z 16 stanowisk). Zwiększeniu ulegną również powierzchnie komercyjne oraz zaplecze terminala.

W obrębie istniejącej infrastruktury przewiduje się przeprowadzenie prac mających na celu rekonfigurację Terminala B, która pozwoli na jego połączenie z Terminalem Głównym. Rekonfiguracji ulegnie poziom 0, z którego usunięta zostanie strefa odprawy biletowo-bagażowej oraz sortownia (opcjonalnie przestrzenie te mogą pozostać i zostać wykorzystywane jedynie w sytuacjach nieprzewidzianych) oraz poziom 1, który pozbawiony zostanie strefy ogólnodostępnej, a dostęp będzie do niego możliwy jedynie od strony Terminala Głównego. Gate'y w Terminalu B pozostaną w konfiguracji bez zmian.

Tabela 5 Ogólna charakterystyka Terminala Głównego – Faza 1C,

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Poziom	Szerokość	Głębina	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Faza 1C				
Poziom 0	317 m	100 m	31 881 m ²	0.0 m
Poziom mezanin 0			5 132 m ²	4.0 m
Poziom 1		105 m	26 952 m ²	8.0 m
Poziom mezanin 1			6 674 m ²	12.0 m
Powierzchnia całkowita wszystkich poziomów				70 639 m ²

Terminal Główny:

1. Uzupelnienie bryły Terminala Głównego – rozbudowa o procesor w kierunku zachodnim
2. Podział strefy odlotów w Terminalu Głównym na strefy Schengen i Non-Schengen
3. Utworzenie tymczasowego połączenia pomiędzy strefą zastrzeżoną Terminala oraz Terminala B
4. Przeniesienie obsługi całego ruchu odlatującego do Terminala Głównego
5. Wyłączenie stref odprawy biletowo-bagażowej, kontroli bezpieczeństwa oraz kontroli dokumentów z odlotów w Terminalu B
6. Przeprowadzenie prac rekonfiguracyjnych w Terminalu B
7. Wyłączenie połączenia tymczasowego Terminala Głównego z Terminalem B

Strefa *landside*:

1. Rozbudowa strefy *landside* w zakresie wynikającym z kolejnego etapu budowy Terminala Głównego
2. Budowa systemu komunikacji drogowej ograniczającej możliwość wtargnięcia pojazdem w budynki terminali

Tabela 6 Podsumowanie infrastruktury – Faza 1C

Infrastruktura	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Faza 1C				
ODLOTY				

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Powierzchnia Check-In [m ²]	-	-	4 530	4 530
Liczba stanowisk Check-In	-	-	84	84
Powierzchnia kontroli bezpieczeństwa [m ²]	-	-	3 150	3 150
Liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa	-	-	16	16
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	-	1 105	1 105
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	-	16	16
Powierzchnia poczekalni SCH [m ²]	3 908	-	1 886	5 794
Powierzchnia poczekalni NSCH [m ²]	-	-	3 223	3 223
Liczba gate'ów SCH	12	-	4	16
Liczba gate'ów NSCH	-	-	10	10
Powierzchnia VIP Line [m ²]	-	-	875	875
Powierzchnia salonów VIP/CIP [m ²]	-	-	1 900	1 900
Powierzchnia sortowni bagażu	-	-	7 550	7 550

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal B	Terminal C	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
odlatującego [m ²]				
PRZYLOTY				
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	861	-	861
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	12	-	12
Powierzchnia Hali Odbioru Bagażu [m ²]	-	2 602	4 320	6 922
Liczba karuzel odbioru bagażu	-	4	5	9
Powierzchnia sortowni bagażu przylatującego [m ²]	-	2 728	2 160	4 888
WSPIERAJĄCE				
Komercja wspólna – landside [m ²]	262	222	3 339	3 823
Komercja odloty – airside [m ²]	1 197	-	4 713	5 910
Komercja przyloty – airside [m ²]	-	7	464	471
Powierzchnia biurowa [m ²]	1 239	313	4 028	5 580

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

ETAP 2 (wyłącznie w zakresie koncepcji projektowej)

Prace w obrębie infrastruktury terminalowej dla Fazy 2 obejmą Terminal Główny oraz Terminal C. Zakłada się, że pod koniec Fazy 2 obsługa całego ruchu pasażerskiego będzie zaczynać się i kończyć w Terminalu Głównym.

Zakładana rozbudowa Terminalu w kierunku wschodnim obejmie rozbudowę hali odbioru bagażu o cztery karuzele odbioru bagażu, wraz z rozbudową sortowni bagażowej. W ramach Fazy 2 na poziomie 0 w Terminalu Głównym pojawi się również strefa kontroli dokumentów dla przylotów, zawierająca łącznie 14 stanowisk (tradycyjnych oraz ABC). Na poziomie 1 zmieni się liczba gate'ów – usunięte zostaną gate'y tymczasowe umieszczone we wschodniej części Terminala Głównego i utworzone zostaną 4 gate'y z poczekalniami od strony północnej (z czego 2 gate'y kontaktowe). Zwiększeniu ulegnie również strefa komercyjna. W ramach Fazy 2 zakłada się również, że na poziomie mezanin powstanie połączenie gate'ów Non-Schengen oraz swing znajdujących się na poziomie 1 ze strefą kontroli dokumentów na przylotach na poziomie 0. Pozwoli to na obsługę pasażerów przylatujących na stanowiska kontaktowe w strefie Non-Schengen bez konieczności wykorzystywania autobusów, przy zachowaniu wszystkich wymogów bezpieczeństwa (uniknięcie mieszania się z innymi potokami pasażerskimi).

W obrębie istniejącej infrastruktury zakłada się, że rekonfiguracji ulegnie Terminal C. Zwiększenie liczby karuzel w Terminalu Głównym pozwoli na zamknięcie Terminala C oraz zmianę sposobu jego wykorzystania. Zakłada się, że może być on wykorzystany jako zaplecze techniczne, magazynowe lub biurowe dla organów operujących na lotnisku. Terminal B nie ulega zmianie.

Tabela 7 Ogólna charakterystyka Terminala Głównego – Faza 2,

Poziom	Szerokość	Głębina	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Faza 2				
Poziom 0	408 m	100 m	40 929 m ²	0.0 m
Poziom mezanin 0			8 980 m ²	4.0 m
Poziom 1		105 m	35 416 m ²	8.0 m
Poziom mezanin 1			10 769 m ²	12.0 m
Powierzchnia całkowita wszystkich poziomów				96 094 m ²

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Terminal Główny:

1. Wyłączenie i rozbiórka klatek schodowych dla tymczasowych gate'ów autobusowych znajdujących się we wschodniej części Terminala Głównego.
2. Rozbudowa Terminala Głównego w kierunku wschodnim (nowe gate'y, stanowiska kontroli dokumentów na przylotach oraz karuzele odbioru bagażu).
3. Przeniesienie obsługi całego ruchu przylatującego do Terminala Głównego.
4. Zamknięcie i rekonfiguracja Terminala C.

Strefa landside:

1. Przebudowa układu drogowego i parkingów w rejonie Terminala B i Terminala C.
2. Budowa parkingu wielopoziomowego w rejonie Terminala C.
3. Budowa systemu komunikacji drogowej ograniczającej możliwość wtargnięcia pojazdem w budynki terminali.

Tabela 8 Podsumowanie infrastruktury – Faza 2

Infrastruktura	Terminal B	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Faza 2			
ODLOTY			
Powierzchnia Check-In [m ²]	-	4 530	4 530
Liczba stanowisk Check-In	-	84	84
Powierzchnia kontroli bezpieczeństwa [m ²]	-	3 150	3 150
Liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa	-	16	16
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	1 105	1 105
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	16	16
Powierzchnia poczekalni SCH [m ²]	3 908	1 886	5 794
Powierzchnia poczekalni NSCH [m ²]	-	3 792	3 792
Liczba gate'ów SCH	12	4	16

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal B	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Liczba gate'ów NSCH	-	12	12
Powierzchnia VIP Line [m ²]	-	875	875
Powierzchnia salonów VIP/CIP [m ²]	-	1 900	1 900
Powierzchnia sortowni bagażu odlatującego [m ²]	-	7 550	7 550
PRZYLOTY			
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	770	770
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	22	22
Powierzchnia Hali Odbioru Bagażu [m ²]	-	7 520	7 520
Liczba karuzel odbioru bagażu	-	9	9
Powierzchnia sortowni bagażu przylatującego [m ²]	-	3 760	3 760
WSPIERAJĄCE			
Komercja wspólna – landside [m ²]	262	3 339	3 601
Komercja odloty – airside [m ²]	1 197	8 379	9 576
Komercja przyloty – airside [m ²]	-	928	928
Powierzchnia biurowa [m ²]	1 239	8 132	9 362

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

ETAP 3 (wyłącznie w zakresie koncepcji projektowej)

W ramach Fazy 3 zakłada się, że rozbudowany zostanie Terminal Główny. Rozbudowa będzie skierowana na wschód i pozwoli na spełnienie zapotrzebowania i obsługę wszystkich rodzajów ruchu w Terminalu Głównym połączonym z Terminalem B.

Zakłada się, że rozbudowa Terminala Głównego obejmie rozbudowę hali odbioru bagażu o dwie kolejne karuzele wraz z rozbudową sortowni bagażu przylotowego. Na poziomie 1 przewiduje się rozbudowę o sześć stanowisk kontroli bezpieczeństwa oraz cztery stanowiska kontroli dokumentów na odlotach, jak również o cztery gate'y oraz poczekalnie (z czego dwa gate'y kontaktowe). Rozbudowie ulegnie również powierzchnia komercyjna.

Nie przewiduje się dalszych prac w obrębie istniejącej infrastruktury, a więc Terminali B oraz C.

Tabela 9 Ogólna charakterystyka Terminala Głównego – Faza 3, wariant inwestorski

Poziom	Szerokość	Głębina	Powierzchnia całkowita	Zakładana wysokość podłogi
Faza 3				
Poziom 0	460 m	100 m	46 259 m ²	0.0 m
Poziom mezanin 0			10 897 m ²	4.0 m
Poziom 1		105 m	40 356 m ²	8.0 m
Poziom mezanin 1			13 109 m ²	12.0 m
Powierzchnia całkowita wszystkich poziomów				110 621 m ²

Terminal Główny:

1. Rozbudowa Terminala Głównego w kierunku wschodnim – dodanie nowych karuzel odbioru bagażu, gate'ów i innych punktów procesowania

Strefa *landside*:

1. Przebudowa parkingów naziemnych w rejonie Terminala B i Terminala C na parkingi wielopoziomowe
2. Budowa obiektów hotelowych i biurowych po zachodniej stronie parkingów wielopoziomowych

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Tabela 10 Podsumowanie infrastruktury – Faza 3

Infrastruktura	Terminal B	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Faza 3			
ODLOTY			
Powierzchnia Check-In [m ²]	-	4 530	4 530
Liczba stanowisk Check-In	-	84	84
Powierzchnia kontroli bezpieczeństwa [m ²]	-	3 990	3 990
Liczba stanowisk kontroli bezpieczeństwa	-	22	22
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	1 105	1 105
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	20	20
Powierzchnia poczekalni SCH [m ²]	3 908	1 886	5 794
Powierzchnia poczekalni NSCH [m ²]	-	4 794	4 794
Liczba gate'ów SCH	12	4	16
Liczba gate'ów NSCH	-	16	16
Powierzchnia VIP Line [m ²]	-	875	875
Powierzchnia salonów VIP/CIP [m ²]	-	1 900	1 900
Powierzchnia sortowni bagażu odlatującego [m ²]	-	7 550	7 550
PRZYLOTY			

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Infrastruktura	Terminal B	Nowy Terminal	ŁĄCZNIE
Powierzchnia kontroli dokumentów [m ²]	-	770	770
Liczba stanowisk kontroli dokumentów	-	22	22
Powierzchnia Hali Odbioru Bagażu [m ²]	-	9 240	9 240
Liczba karuzel odbioru bagażu	-	11	11
Powierzchnia sortowni bagażu przylatującego [m ²]	-	4 620	4 620
WSPIERAJĄCE			
Komercja wspólna – landside [m ²]	262	2 639	2 901
Komercja odloty – airside [m ²]	1 197	9 747	10 944
Komercja przyloty – airside [m ²]	-	1 280	1 280
Powierzchnia biurowa [m ²]	1 239	10 463	11 702

Przepustowość infrastruktury terminalowej:

Obiekt terminalowy należy zaprojektować przy spełnieniu zapotrzebowania, przy czym ważniejsze jest zaprojektowanie go w sposób pozwalający na obsługę ruchu pasażerskiego na poziomie do 15 MPPA (w ostatecznej Fazie 3). Przy projektowaniu należy uwzględnić godziny szczytowe dla pasażerów w odpowiednich strefach, które określają minimalną przepustowość godzinową dla odpowiednich elementów infrastruktury, jak również godziny szczytowe operacji pasażerskich. Dla przepływów pasażerskich należy korzystać z 30-stej godziny szczytowej, natomiast dla operacji pasażerskich ma to być 1-sza godzina szczytowa. Przepustowość, dla jakiej co najmniej należy zaprojektować obiekt dla każdej z faz, przedstawiono w tabelach powyżej.

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Tabela 11 Prognoza godzin szczytowych przepływów pasażerskich (30-sta godzina szczytowa)

Faza	1A	1B	1C	2	3
Ruch roczny (MPPA)	7.2	7.2	7.2	10	15
Przyloty	1 763	1 763	1 763	2 223	2 978
<i>Schengen</i>	<i>1 300</i>	<i>1 300</i>	<i>1 300</i>	<i>1 640</i>	<i>2 197</i>
<i>Non-Schengen</i>	<i>1 460</i>	<i>1 460</i>	<i>1 460</i>	<i>1 842</i>	<i>2 468</i>
Odloty	2 161	2 161	2 161	2 718	3 628
<i>Schengen</i>	<i>1 330</i>	<i>1 330</i>	<i>1 330</i>	<i>1 673</i>	<i>2 233</i>
<i>Non-Schengen</i>	<i>1 434</i>	<i>1 434</i>	<i>1 434</i>	<i>1 804</i>	<i>2 408</i>

Tabela 12 Prognoza godzin szczytowych operacji pasażerskich (1-sza godzina szczytowa)

Faza	1A	1B	1C	2	3
Ruch roczny (MPPA)	7.2	7.2	7.2	10	15
Przyloty	17	17	17	20	26
<i>Schengen</i>	<i>13</i>	<i>13</i>	<i>13</i>	<i>16</i>	<i>20</i>
<i>Non-Schengen</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>11</i>	<i>14</i>
Odloty	16	16	16	19	24
<i>Schengen</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>10</i>	<i>13</i>	<i>16</i>
<i>Non-Schengen</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>9</i>	<i>11</i>	<i>14</i>

Przepływy:

Opracowany projekt architektoniczny musi spełniać wymagania funkcjonalne dotyczące przepływów pasażerów odlatujących i przylatujących ze stref Schengen i Non-Schengen, zarówno w obrębie stanowisk kontaktowych, jak i autobusowych. Ponadto obiekt powinien zapewniać możliwość obsługi pasażerów transferowych oraz VIP, jak również załóg lotniczych i pracowników lotniska. Opracowano również przepływy dostaw ze strefy *landside* i *airside*. Wszystkie przepływy powinny zostać zapewnione przy jednoczesnym spełnieniu zgodności ze wszystkimi wymogami bezpieczeństwa nakładanymi na lotniska przez podmioty prawodawcze.

Pasażerowie odlatujący:

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Pasażerom odlatującym z lotniska należy w pierwszej kolejności zapewnić dostęp do strefy odprawy biletowo-bagażowej na parterze terminala. Następnie wszyscy pasażerowie udają się do strefy kontroli bezpieczeństwa na poziomie 1. Po jej przejściu pasażerowie posiadają możliwość skorzystania ze strefy komercyjnej zlokalizowanej w strefie Schengen, po czym następuje ich podział na dwa odrębne potoki:

- Pasażerowie odlatujący na kierunkach Schengen udają się do odpowiednich gate'ów w Terminalu głównym oraz Terminalu B;
- Pasażerowie Non-Schengen udają się do kontroli dokumentów zlokalizowanej na poziomie 1, po której przejściu mają możliwość skorzystania ze strefy komercyjnej zlokalizowanej w strefie Non-Schengen. Następnie pasażerowie udają się do poczekalni i gate'ów w Terminalu Głównym.

Potoki te są również prawdziwe dla odlatujących załóg lotniczych.

Pasażerowie o podwyższonym standardzie znajdujący się w obydwu strefach powinni mieć również możliwość skorzystania z dwóch odrębnych salonów VIP/CIP, które znaleźć się mają na poziomie mezanin 1, zlokalizowanym nad poziomem 1.

Pasażerowie przylatujący:

Projektowany obiekt musi spełniać wymagania dotyczące obsługi pasażerów przylatujących zarówno z krajów strefy Schengen, jak również Non-Schengen. Wszyscy pasażerowie przylatujący muszą być kierowani przez halę odbioru bagażu oraz strefę kontroli celnej (umieszczoną na granicy strefy zastrzeżonej o ogólnodostępnej). Należy zapewnić oddzielne strefy przylotów autobusowych Schengen oraz Non-Schengen.

Podróżni ze strefy Schengen mają wchodzić do hali odbioru bagażu od strony zachodniej. Podróżni przybywający na stanowiska kontaktowe udawać się będą do niej bezpośrednio przez poczekalnie i gate'y na poziomie 1, skąd kierować się będą na poziom 0, do korytarza, w którym ich potok łączyć się ma z potokiem pasażerów Schengen przylatujących na stanowiska oddalone, przywożonych do terminala autobusami.

Pasażerowie ze strefy Non-Schengen przylatujący na stanowiska kontaktowe mają przechodzić do budynku Terminala Głównego na poziom mezanin 0, przez gate'y umożliwiające odgródenie ich potoku od potoku pasażerów odlatujących. Przechodząc poziomem mezanin 0 podróżni Ci będą kierować się do strefy kontroli dokumentów umieszczonej na poziomie 0, w której ich potok łączyć się będzie z potokiem pasażerów przylatujących spoza strefy Schengen na stanowiska oddalone.

Potoki pasażerów Schengen oraz Non-Schengen mają łączyć się w hali odbioru bagażu, skąd po uprzednim odebraniu bagażu kierować się będą, przez kontrolę celną, do strefy ogólnodostępnej i wyjścia z terminala.

Te same potoki są zakładane dla przylatujących załóg lotniczych.

Pasażerowie transferowi:

Projektowany obiekt musi zapewnić możliwość transferu pasażerów przylatujących z kierunków Schengen bez konieczności opuszczania strefy zastrzeżonej w terminalu. Zapewnić należy więc możliwość transferu zarówno z przylotów autobusowych, jak i kontaktowych ze strefy Schengen, do strefy Schengen oraz Non-Schengen.

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Podróżni w transferach SCH-SCH przylatujący stanowiska kontaktowe przechodzą będą bezpośrednio do strefy odlotów, znajdując się tym samym przy gate'ach dla nich przeznaczonych. Podróżni z przylotów autobusowych kierować się będą natomiast klatką schodową lub windą na poziom 1, na którym znajdują się przeznaczone dla nich gate'y i poczekalnie.

Dla podróżnych w transferach SCH-NSCH pierwsza część potoku jest tożsama z tą opisaną powyżej – pasażerowie wychodzą z wież boardingowych bądź z korytarza dla przylotów autobusowych na poziomie 0, skąd kierują się na poziom 1. Znajdując się na nim kierują się do kontroli dokumentów na odlotach, po której przejściu znajdują się w strefie odlotów do strefy Non-Schengen.

Mając na względzie charakterystykę lotniska, która w dużej mierze skupia się na obsłudze ruchu czarterowego, jak również biorąc pod uwagę bardzo niewielki odsetek pasażerów transferowych, nie zakłada się utworzenia możliwości transferowania pasażerów z lotów Non-Schengen bez konieczności opuszczania strefy zastrzeżonej, ponieważ wymagałoby to utworzenie kolejnych stref kontroli dokumentów oraz bezpieczeństwa przeznaczonych wyłącznie do obsługi tego ruchu.

Pasażerowie VIP/CIP:

Obsługa pasażerów VIP/CIP przewidziana została w koncepcji w dwojaki sposób. Pasażerowie o podwyższonym standardzie obsługi (CIP) przez większą część obsługiwani będą z pozostałymi pasażerami odlatującymi, przy czym skorzystać będą mogli z salonów VIP/CIP znajdujących się na poziomie mezanin 1 Terminala Głównego.

Poza pasażerami o podwyższonym standardzie obsługi przewiduje się również możliwość obsługi pasażerów o najwyższym standardzie (VIP), którzy korzystać mogli będą w pełnoprawnego VIP line utworzonego w zachodniej części Terminala Głównego. Założona lokalizacja pozwala na obsługę tychże pasażerów w różny sposób, rozpoczynając od kontroli bezpieczeństwa znajdującej się bezpośrednio w obrębie VIP line. Po jej przejściu pasażerowie klasy VIP oczekiwać będą na swój lot w tej przestrzeni.

Głównym planowanym sposobem dostania się pasażerów do swojego samolotu przez dedykowany serwis samochodów poruszających się w obrębie strefy airside. Dla pasażerów odlatujących na kierunkach Non-Schengen przewidywane jest uruchomienie pojedynczego, dedykowanego stanowiska kontroli dokumentów, bezpośrednio przed wejściem do gate'u VIP. Takie rozwiązanie pozwoli na wykorzystanie VIP line nie tylko do obsługi pasażerów podróżujących rejsami liniowymi, lecz również do obsługi pasażerów podróżujących dedykowanymi połączeniami oraz prywatnym transportem lotniczym.

Dodatkowo istnieje możliwość utworzenia ciągu komunikacji pionowej prowadzącej z VIP line na poziomie 0 do poczekalni i gate'ów na poziomie 1, w części Schengen. Połączenie ze strefą Non-Schengen musiałoby być realizowane poprzez przejście wraz z pozostałymi podróżnymi przez kontrolę dokumentów na poziomie 1.

Dostawy:

Projektowany obiekt musi zapewniać możliwość dostaw towarów oraz wywóz odpadów zarówno od strony strefy *landside*, jak również *airside*, co pozwoli na wykorzystanie pełni możliwości pozostałej infrastruktury lotniska oraz wspierającej. Zakłada się następujące przepływy dostaw:

- Dostawy od strony *landside* mają być realizowane od wschodniej strony terminala, z poziomu 0, w miejscu odseparowanym od kerbu przeznaczonego dla pasażerów. Należy stworzyć

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

przestrzenie umożliwiające składowanie towarów na poziomie 0 (opcjonalnie również na wyższych poziomach). Towary przed ich rozprowadzeniem mają przechodzić przez kontrolę znajdującą się na poziomie 1, jeśli przeznaczone są do strefy airside terminala.

- Dostawy od strony airside mają być realizowane przy użyciu strefy dostaw w centralnej części północnej fasady Terminala Głównego. Należy przewidzieć strefy do ich składowania, jednak ze względu na ich wwóz przez strefę zastrzeżoną nie jest konieczne zapewnienie powierzchni i sprzętu do ich kontroli.

Dla dostaw z obydwu stref należy zaprojektować windy towarowe pozwalające na rozprowadzanie towarów ze stref magazynowych do poziomu 1 terminala, na którym mieści się również kontrola dostaw.

Pracownicy:

W projektowanym terminalu należy zapewnić kontrolę bezpieczeństwa dla pracowników, która powinna być odseparowana od kontroli przeznaczonej dla podróżnych. Zakłada się zlokalizowanie powierzchni pod nią na poziomie 1, na południe od strefy kontroli dokumentów na odlotach. Aby udać się do niej, pracownicy będą korzystać z klatki schodowej lub jednej z wind umieszczonych na pograniczu strefy ogólnodostępnej i zastrzeżonej.

Szczegółowe wymagania funkcjonalne:

Projektując obiekt nowego terminala należy zastosować się do poniżej wymienionych wymagań dla każdego z elementów, co w połączeniu ze spełnieniem bilansu powierzchniowego oraz liczby procesorów pozwoli na spełnienie wymagań funkcjonalnych stanowiących o poziomie obsługi oraz możliwości obsługi prognozowanego ruchu pasażerskiego.

Ogólne:

W pełnym zakresie projekt architektoniczny musi spełniać następujące wymagania:

- Terminal o dwóch kondygnacjach głównych (oraz 2 lub 3 pomocniczych) z jednym poziomem dostępu do strefy *landside*;
- Roczna przepustowość wszystkich terminali w ostatniej fazie inwestycji ma wynosić 15 MPPA, przy jednoczesnym spełnieniu zapotrzebowania na przepustowość roczną w każdej z faz pośrednich;
- Przepustowość godzinowa musi zostać dostosowana do prognozy godzin szczytowych;
- Możliwość transferu bez ponownego przejścia kontroli bezpieczeństwa, dla pasażerów przylatujących ze strefy Schengen;
- Elastyczny podział infrastruktury na odlotach na strefy Schengen oraz Non-Schengen, poprzez zapewnienie gate'ów elastycznych;
- Maksymalna konsolidacja stref obsługi pasażerskiej;
- Zapewnienie różnych sposobów odprawy biletowo-bagażowej (stanowiska tradycyjne, stanowiska self-service oraz self bag-drop);
- Dostosowanie infrastruktury do lokalnego charakteru ruchu o przeważającej liczbie operacji czarterowych oraz niskokosztowych;
- Wysoki poziom automatyzacji procesów;

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

- Możliwość modułowej rozbudowy;
- Dostosowanie do regularnej obsługi statków powietrznych pełnego kodu C – Airbus A321 NEO, Boeing 737 MAX o liczbie miejsc 190-240;
- Dostosowanie do regularnej obsługi statków powietrznych kodu E – Boeing 787-9 Dreamliner, Airbus A330-300 o liczbie miejsc około 300;
- Zapewnienie stanowisk kontaktowych przy terminalu, z możliwością instalacji pomostów pasażerskich (tzw. Rękawów);
- Umożliwienie boardingu oraz de-boardingu przez pomost, drogą pieszą (walk-in/walkout) lub autobusem;
- Zapewnienie sortowni bagażu z możliwością instalacji najnowszych rozwiązań z zakresu kontroli i obsługi bagażu rejestrowanego;
- Zapewnienie elastyczności stref obsługi w terminalu pod kątem instalacji w przyszłości nowych urządzeń procesowych, o zwiększonej wydajności;
- Zapewnienie adekwatnego zaplecza biurowego, operacyjnego i technicznego;
- Umożliwienie dalszej rozbudowy wykraczającej poza opracowaną koncepcję rozwoju infrastruktury terminalowej.

Odprawa biletowo-bagażowa:

Strefa odprawy biletowo-bagażowej powinna mieć powierzchnię nie mniejszą niż zaplanowana w ramach każdej z faz, przedstawiona w zestawieniu powierzchni (powyżej). W jej obrębie należy zaprojektować odpowiednią liczbę stanowisk, z możliwością utworzenia stanowisk tradycyjnych bądź self bag-drop. Ponadto strefa winna spełniać następujące wymagania:

- Zapewnienie stanowisk self bag-drop, self check-in oraz stanowisk tradycyjnych;
- Długość kolejowania do stanowisk tradycyjnych minimum 12 metrów;
- Dwuetapowa odprawa automatyczna – drukowanie karty pokładowej w stanowisku self check-in a następnie nadanie bagażu przy stanowisku self bag-drop;
- Maksymalnie 18 stanowisk check-in podpiętych do jednego taśmociągu bagażowego.

Kontrola bezpieczeństwa:

Strefa kontroli bezpieczeństwa w zaprojektowanym układzie powinna co najmniej zrównywać się z powierzchnią założoną w ramach niniejszej koncepcji, przedstawioną powyżej. Również liczba zaprojektowanych stanowisk powinna spełniać lub przekraczać zakładaną w ramach koncepcji. Projektując terminal należy również odnieść się do następujących wymagań w zakresie kontroli bezpieczeństwa:

- Utworzenie scentralizowanej strefy kontroli bezpieczeństwa dla końcowego etapu;
- Dostęp do kontroli bezpieczeństwa zapewniony po kontroli dostępu (kart pokładowych);
- Stanowiska kontroli bezpieczeństwa wyposażone w stoły dostosowane do równoległego rozpakowywania się pasażerów, urządzenia do prześwietlania bagażu i bramki WTMD;
- Jedno urządzenie body scanner na dwa stanowiska kontroli bezpieczeństwa;
- Wymiary jednego stanowiska 6x18 m, dodatkowo przestrzeń na kolejowanie, podejście do stanowiska kontroli i pakowanie po kontroli;

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

- Zapewnienie strefy ogólnodostępnej ze stanowiskiem PRM i Family oraz strefy Fast Track (2 stanowiska);
- Zapewnienie zespołu pomieszczeń operacyjnych wspierających kontrolę bezpieczeństwa.

Ponadto w ramach strefy kontroli bezpieczeństwa należy przewidzieć możliwość zastosowania nowoczesnych urządzeń do prześwietlania bagażu, które charakteryzują się znacznie większą długością oraz wagą. Z tego względu już na wczesnych etapach należy zaplanować powierzchnię odpowiednia do utworzenia dłuższych stanowisk, z tego względu łączna długość strefy kontroli bezpieczeństwa nie może być krótsza niż 30 metrów, przy jednoczesnym zapewnieniu ciągów komunikacyjnych po każdej z jej stron.

Kontrola dokumentów:

Strefa kontroli dokumentów na odlotach oraz na przylotach powinna zostać zaprojektowana z uwzględnieniem wymagań co do powierzchni oraz liczby stanowisk tak, jak to przedstawiono powyżej. Poza wymaganiami dotyczącymi powierzchni i liczby stanowisk należy zastosować się do poniższych wymagań:

- Możliwość zastosowania bramek typu ABC;
- Na 5 bramek ABC przypada 1 stanowisko nadzoru przez SG;
- Zapewnienie przejścia dla personelu oraz dostaw;
- Zapewnienie pomieszczeń operacyjnych wspierających kontrolę dokumentów.

Dla kontroli dokumentów na przylotach należy również przewidzieć dodatkową powierzchnię pozwalającą na zwiększenie powierzchni kolejkowania w czasie obsługi największego ruchu.

Gate'y i poczekalnie:

Należy spełnić następujące wymagania związane z gate'ami i poczekalniami:

- Podział na strefy obsługi (Schengen / Non-Schengen / elastyczne) zgodny z koncepcją;
- Wszystkie gate'y powinny umożliwiać boarding do autobusów;
- Należy zapewnić swobodny dostęp do gate'ów od strony poczekalni oraz zapewnić powierzchnię kolejkowania;
- Gate'y oraz łączniki wież powinny zapewniać strefy pre-boardingowe;
- Zapewnić należy odpowiednią liczbę wybranych gate'ów i poczekalni jako elastycznych;
- W ostatecznej fazie inwestycyjnej należy wykorzystać gate'y i poczekalnie w Terminalu B w strefie Schengen;
- Powierzchnia poczekalni dla pojedynczego gate'u dla kodu C nie może być niższa niż 304 m², dla gate'ów przystosowanych pod obsługę samolotów kodu E należy przewidzieć powierzchnię 415 m² (w ramach tej powierzchni utworzyć można jedynie powierzchnie oczekiwania dla pasażerów siedzących oraz stojących, stanowisko odprawy oraz powierzchnie na cyrkulację, w powierzchni tej nie należy projektować innych funkcji).

Hala odbioru bagażu:

W projektowanym obiekcie należy przewidzieć halę odbioru bagażu o powierzchni nie mniejszej niż wskazano powyżej. W hali odbioru należy zaprojektować odpowiednią liczbę karuzel odbioru bagażu,

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

zgodną z liczbą wskazaną we wcześniej wskazanym rozdziale. W obrębie hali odbioru należy przewidzieć również biuro bagażu utraconego, powierzchnię komercyjną oraz pozostałe powierzchnie wspierające. Poza wskazanymi wymaganiami należy również zastosować się do następujących wymagań:

- W ostatecznej fazie należy utworzyć wspólną halę odbioru bagażu dla pasażerów Schengen i Non-Schengen, we wcześniejszych fazach należy założyć podział ruchu zgodny z opracowaną koncepcją;
- Długość taśmy karuzeli bagażowej ma wynosić minimum 60 metrów;
- Karuzele rozstawione co 20 metrów (mierząc pomiędzy środkami);
- Możliwość zaprojektowania karuzeli typu U-shape, o zwiększonej długości;
- Umożliwia się zastosowanie większych karuzeli bagażowych, łączących pojedyncze karuzele;
- Karuzele bagażowe o nachylnym taśmociągu;
- Dwa wrzuty bagażowe w sortowni na każdy taśmociąg.

System bagażowy:

System bagażowy na odlotach oraz na przylotach powinien zostać zaprojektowany zgodnie z przedstawionymi założeniami, pozwalając na obsługę prognozowanego ruchu. Należy utworzyć dwie, oddzielne sortownie dla bagażu odlatującego oraz przylatującego. Ponadto systemy bagażowe powinny spełniać następujące wymagania:

- System przesyłu i sortowania bagażu (na odlotach) musi umożliwiać dostarczenie bagażu z każdego stanowiska odprawy biletowo-bagażowej do każdej zrzutni bagażowych;
- Sortownia bagażu odlatującego ma charakteryzować się głębokością minimum 50 metrów;
- Sortownia bagażu przylatującego ma mieć głębokość nie mniejszą niż 20 metrów;
- Urządzenia kontroli bagażu ECAC standard 3 (lub wyższy);
- Niezależne zrzutnie bagażowe umożliwiające załadunek wózków bez blokowania zrzutni sąsiedniej;
- Możliwość obsługi kontenerów oraz bagażu luźnego;
- Należy przewidzieć powierzchnię składowania bagażu wcześniej odprawionego;
- Należy przewidzieć co najmniej dwa wrzuty na każdą karuzelę odbioru bagażu (w obrębie sortowni bagażu przylatującego);
- Strefa wrzutów bagażowych o długości 12 metrów dla każdej z karuzeli;
- Możliwość prześwietlania bagażu przylotowego w celu kontroli celnej;
- Szerokość dróg serwisowych w sortowni przylotowej powinna wynieść minimum 3 metry;
- Minimalna skrajnia pionowa dróg serwisowych powinna wynosić 3 metry.

Strefa przedterminalowa:

Od strony landside należy zapewnić strefę przedterminalową, w której skład wchodzić będzie przestrzeń dogodną dla pieszych wchodzących i wychodzących z terminala. Na południe od niej należy zapewnić jednopoziomowy kerb. Od strony zachodniej terminala należy zapewnić podjazd VIP, natomiast od strony wschodniej przewidzieć należy rampę dla strefy dostaw.

Dokument ma charakter wstępny, a finalny zakres przedmiotu zamówienia zostanie ustalony w toku dialogu konkurencyjnego.

Powiązanie z airside:

Terminal powinien być powiązany ze strefą *airside* w obrębie dróg serwisowych oraz stanowisk kontaktowych znajdujących się w bezpośrednim sąsiedztwie terminala. Do opracowania projektu architektonicznego należy przyjąć następujące założenia:

- Połączenie ze stanowiskami kontaktowymi za pomocą pomostów pasażerskich (tzw. rękawów), przy części stanowisk pełnego kodu C oraz stanowiskami zależnymi MARS (2xC/1xE);
- Zapewnienie pól odstawczych na sprzęt GSE;
- Zapewnienie miejsca na manewrowanie pojazdu do wypychania samolotu bez zakłócania ruchu na drodze serwisowej;
- Zapewnienie możliwości tankowania statku powietrznego z cysterny lotniskowej bez zakłócania ruchu na sąsiadujących stanowiskach;
- Zapewnienie podjazdy dla strefy przylotów autobusowych Schengen oraz Non-Schengen;
- Zapewnienie podjazdu pod wyjście airside z VIP line;
- Zapewnienie podjazdów pod gate'y autobusowe;
- Zapewnienie podjazdu i rampy do strefy dostaw airside;
- Szerokość pasa drogi serwisowej nie mniejsza niż 4 metry;
- Szerokość pasa drogi serwisowej za ogonem samolotów minimum 3.5 metra;
- Założenie maksymalnej długości autobusu lotniskowego na poziomie 18 metrów;
- Minimalna skrajnia pionowa dróg airside wynosząca 4.8 metra.