

СВОД ПРАВИЛ
ЗДАНИЯ И КОМПЛЕКСЫ АЭРОВОКЗАЛЬНЫЕ

Правила проектирования

Air terminal buildings and complexes. Design rules

ОКС 91.040.10

Дата введения 2020-06-11

Предисловие

Сведения о своде правил

1 ИСПОЛНИТЕЛИ - АО "ЦНИИПромзданий", АО "НИЦ "СТРОИТЕЛЬСТВО"

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 465 "Строительство"

3 ПОДГОТОВЛЕН к утверждению Департаментом градостроительной деятельности и архитектуры Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России)

4 УТВЕРЖДЕН приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 10 декабря 2019 г. N 794/пр и введен в действие с 11 июня 2020 г.

5 ЗАРЕГИСТРИРОВАН Федеральным агентством по техническому регулированию и метрологии (Росстандарт)

6 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего свода правил соответствующее уведомление будет опубликовано в установленном порядке. Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования - на официальном сайте разработчика (Минстрой России) в сети Интернет

ВНЕСЕНЫ: Изменение N 1, утвержденное и введенное в действие приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России) от 28 декабря 2022 г. N 1150/пр с 29.01.2023; Изменение N 2, утвержденное и введенное в действие приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации (Минстрой России) от 28 декабря 2023 г. № 1004/пр с 29.01.2024

Изменения N 1, 2 внесены изготовителем базы данных по тексту М.: ФГБУ "РСТ", 2023

Введение

Настоящий свод правил разработан в соответствии с Федеральным законом от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений". Кроме того, применение настоящего свода правил обеспечивает соблюдение федеральных законов от 23 ноября 2009 г. N 261-ФЗ "Об энергосбережении и о повышении энергетической эффективности и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", от 22 июля 2008 г. N 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности".

Свод правил выполнен АО "ЦНИИПромзданий" (руководитель работы - д-р техн. наук, проф. *В.В.Гранев*, ответственный исполнитель - канд. архитектуры *Н.В.Дубынин*, исполнители - д-р техн. наук, проф. *Т.А.Белаш*, *Ю.Л.Кашулина*, канд. техн. наук *Д.Г.Пронин*), ФГУП ГПИ и НИИ ГА "Аэропроект" (*С.Г.Безбородова*, *М.М.Лакомцева*), ООО "Главный конструктор" (*С.А.Тимонин*), ООО "ИНРАСП ЭКСПЕРТ" (*И.Ю.Сарычев*, *И.С.Шаховцев*).

Изменение N 1 к настоящему своду правил разработано авторским коллективом АО "ЦНИИПромзданий" (канд. архитектуры *Д.К.Лейкина*, канд. архитектуры *Н.В.Дубынин*, *Ю.Л.Кашулина*, *З.А.Ещенко*), ФАУ "Главгосэкспертиза России" (*Л.А.Бондарь* (разделы 4-7, 10, приложения), *С.Г.Безбородова* (разделы 4-13, приложения Б, Г, И, К)).

(Измененная редакция, Изм. N 1).

1 Область применения

1.1 Настоящий свод правил распространяется на проектирование новых, реконструируемых и капитально ремонтируемых зданий аэровокзалов и аэровокзальных комплексов.

1.2 Настоящий свод правил не распространяется на проектирование зданий и сооружений сезонного использования, размещаемых на территории аэровокзальных комплексов.

2 Нормативные ссылки

В настоящем своде правил использованы нормативные ссылки на следующие документы:

ГОСТ 12.2.233-2012 (ISO 5149:1993) Система стандартов безопасности труда. Системы холодильные холодопроизводительностью свыше 3,0 кВт. Требования безопасности

ГОСТ 12.4.026-2015 Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний

ГОСТ 22283-2014 Шум авиационный. Допустимые уровни шума на территории жилой застройки и методы его измерения

ГОСТ 27751-2014 Надежность строительных конструкций и оснований. Основные положения

ГОСТ 30389-2013 Услуги общественного питания. Предприятия общественного питания. Классификация и общие требования

ГОСТ 30494-2011 Здания жилые и общественные. Параметры микроклимата в помещениях

ГОСТ 31565-2012 Кабельные изделия. Требования пожарной безопасности

ГОСТ 33966.1-2020 (EN 115-1:2017) Эскалаторы и пассажирские конвейеры. Часть 1. Требования безопасности к устройству и установке

ГОСТ 34428-2018 Системы эвакуационные фотолюминесцентные. Общие технические условия

ГОСТ Р 51303-2013 Торговля. Термины и определения

ГОСТ Р 51773-2009 Услуги торговли. Классификация предприятий торговли

ГОСТ Р 51885-2002 (ИСО 7001:1990) Знаки информационные для общественных мест

ГОСТ Р 52131-2019 Средства отображения информации знаковые для инвалидов. Технические требования

ГОСТ Р 53246-2008 Информационные технологии. Системы кабельные структурированные. Проектирование основных узлов системы. Общие требования

ГОСТ Р 54964-2012 Оценка соответствия. Экологические требования к объектам недвижимости

ГОСТ Р 55249-2012 Воздушный транспорт. Аэропорты. Технические средства досмотра. Общие технические требования

ГОСТ Р 55250-2012 Воздушный транспорт. Аэропорты. Технические средства контроля доступа и инженерно-технические средства охраны. Общие технические требования

ГОСТ Р 55584-2013 Воздушный транспорт. Обеспечение авиационной безопасности в аэропортах. Термины и определения

ГОСТ Р 56461-2015 Безопасность транспортная. Общие требования

ГОСТ Р 59972-2021 Системы вентиляции и кондиционирования воздуха общественных зданий. Технические требования

СП 1.13130.2020 Системы противопожарной защиты. Эвакуационные пути и выходы

СП 2.13130.2020 Системы противопожарной защиты. Обеспечение огнестойкости объектов защиты

СП 3.13130.2009 Системы противопожарной защиты. Система оповещения и управления эвакуацией людей при пожаре. Требования пожарной безопасности

СП 4.13130.2013 Системы противопожарной защиты. Ограничение распространения пожара на объектах защиты. Требования к объемно-планировочным и конструктивным решениям (с изменениями N 1, N 2, N 3)

СП 6.13130.2021 Системы противопожарной защиты. Электроустановки низковольтные. Требования пожарной безопасности

СП 7.13130.2013 Отопление, вентиляция и кондиционирование. Требования пожарной безопасности (с изменениями N 1, N 2)

СП 8.13130.2020 Системы противопожарной защиты. Наружное противопожарное водоснабжение. Требования пожарной безопасности

СП 10.13130.2020 Системы противопожарной защиты. Внутренний противопожарный водопровод. Нормы и правила проектирования

СП 14.13330.2018 "СНиП II-7-81* Строительство в сейсмических районах" (с изменением N 2, N 3)

СП 20.13330.2016 "СНиП 2.01.07-85* Нагрузки и воздействия" (с изменениями N 1, N 2, N 3, N 4)
СП 25.13330.2020 "СНиП 2.02.04-88 Основания и фундаменты на вечномерзлых грунтах" (с изменением N 1)
СП 28.13330.2017 "СНиП 2.03.11-85 Защита строительных конструкций от коррозии" (с изменениями N 1, N 2, N 3)
СП 29.13330.2011 "СНиП 2.03.13-88 Полы" (с изменениями N 1, N 2)
СП 30.13330.2020 "СНиП 2.04.01-85* Внутренний водопровод и канализация зданий" (с изменениями N 1, N 2)
СП 31.13330.2021 "СНиП 2.04.02-84* Водоснабжение. Наружные сети и сооружения"
СП 42.13330.2016 "СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений" (с изменениями N 1, N 2, N 3, N 4)

СП 44.13330.2011 "СНиП 2.09.04-87* Административные и бытовые здания" (с изменениями N 1, N 2, N 3, N 4)
СП 47.13330.2016 "СНиП 11-02-96 Инженерные изыскания для строительства. Основные положения" (с изменением N 1)
СП 51.13330.2011 "СНиП 23-03-2003 Защита от шума" (с изменениями N 1, N 2, N 3)
СП 52.13330.2016 "СНиП 23-05-95* Естественное и искусственное освещение" (с изменениями N 1, N 2)
СП 59.13330.2020 "СНиП 35-01-2001 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения" (с изменением N 1)
СП 60.13330.2020 "СНиП 41-01-2003 Отопление, вентиляция и кондиционирование воздуха" (с изменением N 1)
СП 73.13330.2016 "СНиП 3.05.01-85 Внутренние санитарно-технические системы зданий" (с изменением N 1)
СП 82.13330.2016 "СНиП III-10-75 Благоустройство территорий" (с изменениями N 1, N 2)
СП 104.13330.2016 "СНиП 2.06.15-85 Инженерная защита территории от затопления и подтопления" (с изменением N 1)
СП 113.13330.2016 "СНиП 21-02-99* Стоянки автомобилей" (с изменением N 1)
СП 116.13330.2012 "СНиП 22-02-2003 Инженерная защита территорий, зданий и сооружений от опасных геологических процессов. Основные положения" (с изменением N 1)
СП 118.13330.2022 "СНиП 31-06-2009 Общественные здания и сооружения" (с изменением N 1)
СП 124.13330.2012 "СНиП 41-02-2003 Тепловые сети" (с изменениями N 1, N 2, N 3)
СП 131.13330.2020 "СНиП 23-01-99* Строительная климатология" (с изменением N 1)
СП 132.13330.2011 Обеспечение антитеррористической защищенности зданий и сооружений.

Общие требования проектирования
СП 135.13130.2012 Вертодромы. Требования пожарной безопасности
СП 136.13330.2012 Здания и сооружения. Общие положения проектирования с учетом доступности для маломобильных групп населения (с изменением N 1)
СП 138.13330.2012 Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным группам населения. Правила проектирования (с изменением N 1)
СП 140.13330.2012 Городская среда. Правила проектирования для маломобильных групп населения (с изменением N 1)
СП 154.13130.2013 Встроенные подземные автостоянки. Требования пожарной безопасности
СП 160.1325800.2014 Здания и комплексы многофункциональные. Правила проектирования (с изменениями N 1, N 2)
СП 256.1325800.2016 Электроустановки жилых и общественных зданий. Правила проектирования и монтажа (с изменениями N 1, N 2, N 3, N 4, N 5)
СП 257.1325800.2020 Здания гостиниц. Правила проектирования
СП 258.1311500.2016 Объекты религиозного назначения. Требования пожарной безопасности
СП 367.1325800.2017 Здания жилые и общественные. Правила проектирования естественного и смещенного освещения (с изменением N 1)
СП 385.1325800.2018 Защита зданий и сооружений от прогрессирующего обрушения. Правила проектирования. Основные положения (с изменениями N 1, N 2)
СП 395.1325800.2018 Транспортно-пересадочные узлы. Правила проектирования
СП 396.1325800.2018 Улицы и дороги населенных пунктов. Правила градостроительного проектирования (с изменениями N 1, N 2)
СП 456.1311500.2020 Многофункциональные здания. Требования пожарной безопасности
СП 485.1311500.2020 Системы противопожарной защиты. Установки пожаротушения автоматические. Нормы и правила проектирования
СанПиН 1.2.3685-21 Гигиенические нормативы и требования к обеспечению безопасности и (или) безвредности для человека факторов среды обитания
СанПиН 2.1.3684-21 Санитарно-эпидемиологические требования к содержанию территорий

городских и сельских поселений, к водным объектам, питьевой воде и питьевому водоснабжению, атмосферному воздуху, почвам, жилым помещениям, эксплуатации производственных, общественных помещений, организации и проведению санитарно-противоэпидемических (профилактических) мероприятий

СанПиН 2.3/2.4.3590-20 Санитарно-эпидемиологические требования к организации общественного питания населения

Примечание - При пользовании настоящим сводом правил целесообразно проверить действие ссылочных документов в информационной системе общего пользования - на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю "Национальные стандарты", который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя "Национальные стандарты" за текущий год. Если заменен ссылочный документ, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого документа с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого документа с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего свода правил в ссылочный документ, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный документ отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку. Сведения о действии сводов правил целесообразно проверить в Федеральном информационном фонде стандартов.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

3 Термины, определения и сокращения

3.1 Термины и определения

В настоящем своде правил использованы термины по ГОСТ Р 55584, СП 59.13330, СП 118.13330, а также следующие термины с соответствующими определениями:

3.1.1 **аванперрон**: Участок перрона аэродрома, примыкающий к зданию аэровокзала, предназначенный для перемещения пассажиров и персонала, движения багажного и специального транспорта для обслуживания ВС или территории аэропорта, а также размещения остановки перронных автобусов.

3.1.2 **перронный автобус**: Автобус, доставляющий пассажиров от аэровокзала к воздушному судну и обратно.

3.1.3 **аэровокзал**: Общественное здание (группа зданий), предназначенное для комплексного предполетного и послеполетного обслуживания пассажиров воздушного транспорта, провожающих и встречающих, размещения служебного персонала.

3.1.4 **аэровокзальный комплекс**: Комплекс зданий и сооружений, в который входят: здание аэровокзала, привокзальная площадь и аванперрон.

3.1.5 **контролируемая зона**: Часть зоны безопасности, контролируемая и/или охраняемая с помощью технических средств, проход в которую ограничен в соответствии с мероприятиями по обеспечению транспортной безопасности и осуществляется через контрольно-пропускной пункт.

3.1.6

пассажирский конвейер: Подъемно-транспортная машина с электромеханическим приводом для перемещения пассажиров, в которой непрерывная несущая поверхность пластин или ленты остается параллельной направлению ее движения.

[ГОСТ 33966.1-2020, пункт 3.1.2]

3.1.7 **деловая авиация**: Гражданская авиация, предназначенная для нерегулярных индивидуальных и корпоративных полетов.

3.1.8 **авиация специального применения**: Авиация, осуществляющая различные виды авиаработ, предусмотренных [1, статья 114, пункт 1]: аэрофотосъемка, авиационно-химические

работы в сельском и лесном хозяйстве; ледовая и рыборазведка, авиаобследование и охрана лесов от пожаров, санитарная, полярная авиация и другие виды специальных авиаработ.

3.1.9

вертодром: Участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов.

[СП 135.13130.2012, пункт 3.2]

3.1.10 **посадочная галерея:** Стационарное сооружение, соединяющее здание аэровокзала с оборудованием для посадки в ВС (телескопическим трапом).

3.1.11 **зал ожидания:** Помещение (зона) основного функционального назначения для ожидания и пребывания пассажиров.

3.1.12 **залы специального обслуживания:** Отдельно размещаемые в аэровокзалах помещения повышенной комфортности для привилегированных пассажиров и пассажиров бизнес-класса.

3.1.13 **служебно-пассажирское здание; СПЗ:** Здание, предназначенное для комплексного предполетного и послеполетного обслуживания пассажиров воздушного транспорта, провожающих и встречающих и размещения предусмотренных по заданию на проектирование служб и предприятий аэропорта.

3.1.14 **зона пассажирского обслуживания:** Пространство (часть здания аэровокзала), в котором осуществляется ожидание или прохождение пассажирами основных функциональных процессов по предполетному, послеполетному и дополнительному обслуживанию.

3.1.15 **зона безопасности:** Зона привокзальной площади, примыкающая к аэровокзалу и другим объектам аэропорта, свободная от зданий и сооружений.

3.1.16

зона транспортной безопасности; зона ТБ: Объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземная, подземная, воздушная, надводная), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных.

[2, статья 1, пункт 1.1]

3.1.17 **привокзальная площадь:** Прилегающая к земельному участку размещения аэровокзала территория, включающая подъезды и подходы к зданию аэровокзала и автомобильную стоянку.

3.1.18 **сектор аэровокзала:** Часть аэровокзала, предназначенная для обслуживания одной или нескольких категорий пассажиров.

3.1.19 **вертолетная станция:** Служебно-пассажирское здание (помещения) для вертодромов.

3.2 Сокращения

В настоящем своде правил применены следующие сокращения:

АКХБ - автоматические камеры хранения багажа;

ВС - воздушное судно;

ГКО - государственные контрольные органы;

ЗОЛД - зал официальных лиц и делегаций;

ИАС - инженерно-авиационная служба;

КМиР - комната матери и ребенка;

КПП - контрольно-пропускной пункт;

МГН - маломобильные группы населения;

ОТИ - объект транспортной инфраструктуры;

ТБ - транспортная безопасность;

ТКО - твердые коммунальные отходы.

Раздел 3 (Измененная редакция, Изм. N 1).

4 Общие положения

4.1 Основные расчетные параметры зданий аэровокзалов, принимаемые по заданию на проектирование на основании прогноза перевозок аэропорта:

- перспективный годовой объем перевозок;
- тип и средняя паспортная загрузка ВС;
- соотношение групп вылетающих и прилетевших пассажиров;
- заданный уровень качества обслуживания авиапассажирских перевозок в аэропорту.

По этим параметрам определяют пропускную способность аэровокзала - основную функциональную характеристику аэровокзального комплекса.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

4.2 Соотношение групп вылетающих и прилетевших пассажиров в пропускной способности зданий аэровокзалов следует определять:

- по аэропортам с аналогичными условиями эксплуатации - для нового строительства, но не менее 60% принятой номенклатурной пропускной способности аэровокзала на вылет и не менее 60% - на прилет;

- на основе анализа расписания движения ВС конкретного аэропорта - при реконструкции или расширении, за пять предшествующих лет: по числу вылетающих и прилетающих ВС, протяженности воздушных линий, характеристике потока пассажиров и прочим определяющим факторам (сезонное использование, санаторно-курортная, туристическая, лечебная, религиозная специфика).

Примечание - Состав, площади помещений и количество оборудования по приложениям В, Е, Ж, И для каждой группы (вылетающих и прилетевших) пассажиров приняты из расчета 60% общего числа пассажиров.

В случае, если процентное отношение численности групп пассажиров вылетающих к прилетевшим отличается от отношения 40% к 60%, расчеты площадей помещений (зон) основного функционального назначения и состава оборудования, предназначенного для предполетного и послеполетного обслуживания пассажиров, следует выполнять с учетом повышающих коэффициентов: 1,15 для отношения 70% к 30% и 1,25 для отношения 75% к 25%; при процентном отношении 100% к 0% (0 % к 100%) расчеты площадей помещений следует выполнять для пропускной способности по 5.4.

Число транзитных и трансферных пассажиров для конкретного аэропорта принимают в соответствии с объемом пассажирских перевозок за характерный пиковый период.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

4.3 Элементы аэровокзального комплекса (здание аэровокзала, привокзальная площадь и аванперрон) должны иметь равные, соответствующие друг другу, пропускные способности, определяемые по СП 42.13330, СП 395.1325800, СП 396.1325800, [19], а также быть функционально и планировочно связаны между собой.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

5 Классификация зданий аэровокзалов*

* Измененная редакция, Изм. N 1.

5.1 В зависимости от вида воздушных перевозок аэропорта различают аэровокзалы (секторы аэровокзалов):

- международных воздушных линий, при которых пункт отправления и пункт назначения расположены на территориях двух государств или на территории одного государства, если предусмотрен пункт (пункты) посадки на территории другого государства;

- внутренних воздушных линий (в том числе местных воздушных линий по [11]), при которых пункт отправления, пункт назначения и все пункты посадок расположены на территории Российской Федерации.

При проектировании зданий аэровокзалов допускается сочетать различные виды перевозок, выделяя секторы международных и внутренних воздушных линий.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

5.2 В зависимости от пропускной способности, определяемой количеством пассажиров всех категорий, обслуживаемых в течение часа, аэровокзалы подразделяются на группы:

- пассажирские здания - до 90 пасс/ч включительно;

- малые - 100, 200, 400 пасс/ч включительно;
- средние - 600, 800, 1000 пасс/ч включительно;
- большие - 1200, 1500, 1800, 2000 пасс/ч включительно;
- крупные - >2000 пасс/ч.

Примечание - К пассажирским зданиям относятся также:

- пассажирские здания для гидроаэропортов;
- вертолетные станции для вертодромов; могут быть наземными (расположенными на поверхности земли или на покрытии здания) и надводными (расположенными на какой-либо конструкции над поверхностью воды, плавсредствах (баржах, понтонах) или на свайном основании);
- пассажирские здания деловой авиации;
- пассажирские здания авиации специального применения.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

5.3 На основе расчетной пропускной способности (приложение А) назначается проектная (номенклатурная) часовая пропускная способность проектируемого аэровокзала с округлением до ближайшего значения номенклатуры, установленной в 5.2.

Проектная (номенклатурная) пропускная способность может быть меньше расчетной пропускной способности на 10%; при большем отклонении следует выбирать ближайший ббльший номенклатурный показатель проектной (номенклатурной) пропускной способности.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

5.4 Для аэровокзалов аэропортов, в которых среднесуточное количество взлетно-посадочных операций ВС не более 6 и не более 1800 в год, пропускную способность следует определять исходя из суммарной вместимости ВС, обслуживаемых в течение часа на вылет и прилет.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

5.5 Проектирование пассажирских зданий с пропускной способностью менее 90 пасс/ч следует осуществлять в соответствии с заданием на проектирование и учетом приложения Б.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

5.6 Проектирование крупных аэровокзальных комплексов следует осуществлять по заданию на проектирование, учитывающему особенности эксплуатации данного аэропорта, и минимальным требованиям настоящего свода правил.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

6 Требования к земельным участкам размещения аэровокзальных комплексов и зданий аэровокзалов

6.1 Планировочная организация земельных участков аэровокзальных комплексов должна соответствовать СП 42.13330, СП 82.13330, положениям 9.2 и документам территориального планирования поселений согласно [3].

На участках размещения аэровокзальных комплексов следует предусматривать мероприятия по обеспечению их доступности для МГН в соответствии с СП 59.13330, 136.13330, СП 138.13330 и СП 140.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.2 Необходимо обеспечить:

- единство функционально-планировочного решения зданий аэровокзалов, привокзальных площадей и пассажирских перронов;
- учет размещения общественного и индивидуального транспорта, пешеходных путей, мест остановки и стоянок автомобилей для пассажиров, посетителей и персонала, а также элементов благоустройства, объектов функционального и иного назначения.

При проектировании необходимо учитывать краткосрочную перспективу развития аэропорта на

5 лет, среднесрочную - на 10 лет и долгосрочную - на 20 лет.

6.3 На привокзальной площади должны быть выделены функциональные зоны:

- передвижения пешеходов;
- движения транспорта;
- стоянки автомобилей.

Дополнительно по заданию на проектирование на привокзальной площади предусматривают следующие зоны:

- остановочных пунктов общественного транспорта (наземных, подземных, надземных) для посадки-высадки пассажиров;
- кратковременной остановки личного автотранспорта;
- автостанции;
- стоянки и (или) зоны посадки-высадки из такси;
- подъезда к ЗОЛД, президентскому салону;
- подъезда к помещениям полиции и ГКО;
- подъезда доставки продуктов и товаров;
- места вызова и ожидания оказания ситуационной помощи людьми с инвалидностью;
- специальные места на открытом воздухе для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции;
- места для выгула собак-проводников.

Функциональные зоны привокзальной площади должны отвечать требованиям доступности МГН, изложенным в СП 140.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.4 Зона посадки/высадки пассажиров общественного и индивидуального транспорта должна быть рассчитана на количество парковочных мест, определяемое заданием на проектирование, с учетом СП 42.13330.2016 (приложение Ж) или согласно региональным нормативам градостроительного проектирования.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.5 На территории аэровокзального комплекса следует предусматривать стоянки автомобилей пассажиров, посетителей и обслуживающего персонала.

Количество парковочных мест на стоянках автомобилей следует предусматривать по заданию на проектирование, но не менее указанного в СП 42.13330.

Наличие стоянки длительного хранения автомобилей пассажиров следует предусматривать по заданию на проектирование.

При проектировании стоянок автомобилей следует соблюдать СП 42.13330, СП 59.13330, СП 113.13330, СП 136.13330 и СП 154.13130.

При размещении парковочных мест на стоянках автомобилей следует предусматривать места для хранения (стоянки) электромобилей, оборудованные зарядными устройствами, в соответствии с требованиями СП 113.13330. Расчетную потребность парковочных мест, оборудованных зарядными устройствами, следует устанавливать в соответствии с заданием на проектирование, но не менее установленных СП 118.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1, 2).

6.6 На привокзальных площадях следует создавать зоны безопасности шириной согласно [20].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.7 Общую ширину тротуаров следует принимать по СП 42.13330. При этом ширину тротуара вдоль здания аэровокзала со стороны привокзальной площади следует принимать с учетом конфигурации здания, элементов благоустройства, размещения багажных тележек, возможности параллельного движения пассажиров с багажом в двух направлениях и МГН, зоны посадки/высадки пассажиров с учетом объездов опор навесов, конструкций наружного освещения.

Минимальную ширину тротуаров малых аэровокзалов и пассажирских зданий допускается принимать 2,5 м.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.8 Схему перемещения пассажиров от здания аэровокзала до ВС и в обратном направлении следует организовывать одним из следующих способов:

- пешком (для пассажирских зданий);
- перронными автобусами или, в зависимости от конфигурации и размеров здания аэровокзала, через тоннели или крытые переходы, эстакады с пассажирскими конвейерами (траволаторами) и т.п. (для больших и крупных аэровокзалов);
- посредством контактных стоянок через телескопический трап (далее - телетрап);
- использованием комбинированных схем с различными сочетаниями приведенных выше способов.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.9 В зависимости от принятого расположения и планировочного решения здания аэровокзала, размеров и конфигурации аванперрона пути следования пассажиров по покрытию перрона допускается устраивать:

- открытыми - по тротуарам или проездам;
- закрытыми (полностью или частично) - по крытым переходам или галереям.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.9а На аванперроне следует предусматривать проезды специального и пассажирского транспорта, зону посадки и высадки пассажиров из перронного транспорта, площадку перронной механизации, зону аккумуляторной зарядной станции и других инфраструктурных объектов, обеспечивающих обслуживание ВС на перроне.

Пропускную способность аванперрона определяют по [19].

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

6.9б Габаритные размеры зоны посадки/высадки пассажиров (остановочной площадки) на аванперроне, длину участка отгона, остановочный карман следует принимать по СП 396.1325800.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

6.10 Ширину магистральных проходов в залах следует принимать не менее:

- 1,5 м - для малых аэровокзалов;
- 2,0 м - для средних аэровокзалов;
- 3,0 м - для больших и крупных аэровокзалов.

Ширину стационарной посадочной галереи, телетрапа или прохода к телетрапу следует принимать с учетом А.4, но не менее ширины подвижной части телетрапа.

Конструкцию неподвижной опоры телетрапа следует проектировать с учетом максимально допустимого уклона пола телетрапа 1:10 и отметок поверхности аванперрона в зоне установки телетрапа.

Высота от уровня перрона до низа конструкций посадочной галереи должна быть не менее 4,5 м.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.11 Схема планировочной организации земельного участка аэровокзального комплекса должна обеспечивать беспрепятственный и безопасный доступ пассажиров со стороны перрона к зоне посадки/высадки в перронный транспорт, исключая пересечение с путями движения транспорта любых других видов (багажных тележек, аэродромного транспорта и др.), кроме транспорта экстренных служб.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.12 В летние месяцы в климатических районах строительства III и IV (по СП 131.13330), а

также в курортных зонах организацию зон ожидания вылета допускается предусматривать на территории контролируемой зоны аэропорта и вне здания аэровокзала с обеспечением защиты от атмосферных осадков, ветра и солнца (с использованием навесов, ветрозащитных стенок, солнцезащитных устройств).

6.13 Объединение аэровокзала или пассажирского здания со служебными и техническими зданиями в СПЗ предусматривают по заданию на проектирование с учетом особенностей климата и участка расположения аэропорта.

Аэровокзалы или пассажирские здания аэропортов с годовым объемом перевозок менее 200 тыс. пассажиров следует проектировать в составе СПЗ. Отдельное пассажирское здание в таких аэропортах допускается проектировать по заданию на проектирование.

Положения по проектированию аэровокзалов и пассажирских зданий распространяются на проектирование помещений СПЗ.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.14 В служебно-пассажирском здании допускается объединять аэровокзал/пассажирское здание с тяготеющими к нему по генеральному плану зданиями/помещениями служб и предприятий аэропорта: командно-диспетчерского пункта, управления аэропорта, гостиницы для летного состава, профилактория, служебной столовой, цеха бортового питания, автостанции, склада грузовых перевозок, помещений отделения перевозки почты, технических бригад, хранения материально-технического имущества.

Размещение в СПЗ помещений ИАС допускается, если расстояние на генеральном плане от здания технических бригад до перрона превышает 300 м.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.15 При объединении здания аэровокзала с объектами общественного назначения неавиационных услуг (стоянкой автомобилей, гостиницей, торгово-развлекательным или бизнес-центром и др.) следует соблюдать требования СП 113.13330, СП 160.1325800, СП 257.1325800.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.16 К зданию аэровокзала должно вплотную примыкать ограждение границы зоны ТБ аэропорта соответственно положениям [2], [12], [13], [14], [20], [21].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.17 Размещение обменного фонда контейнеров и зон временного хранения багажа отложенных (задержанных) рейсов допускается размещать в иных зданиях и крытых сооружениях с температурным режимом не менее 5°.

Зону хранения порожних контейнеров следует располагать на территории аэровокзального комплекса на расстоянии от здания аэровокзала, определяемом в соответствии с СП 4.13130.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

6.18 Специальные места на открытом воздухе для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции, предусматриваемые по заданию на проектирование по [22], должны соответствовать СанПиН 2.1.3684, СанПиН 1.2.3685.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

6.19 Различные виды зданий/помещений северной строительно-климатической зоны (подрайоны IA, IB, IG согласно СП 131.13330), а также районов с годовым снегопереносом более 400 м³ на 1 м фронта при блокировке могут объединяться переходами, крытыми дворами и другими элементами. При их устройстве должен быть обеспечен свободный перенос снега.

В районах со снеговым покровом более 50 см или с количеством переносимого снега более 200 м³ на 1 м фронта снегопереноса в год должно быть предусмотрено сквозное проветривание территории.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

6.20 При размещении вертодрома на крыше здания помещения вертолетной станции располагают на этаже, находящемся непосредственно под крышей.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

6.21 Для аэропортов с нерегулярным пассажиропотоком с учетом вахтовых и экспедиционных перевозок для размещения диспетчерских служб, кратковременного пребывания пассажиров (вахт), хранения имущества и других целей по заданию на проектирование допускается применять мобильные здания.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7 Требования к объемно-планировочным решениям зданий и помещений аэровокзалов

7.1 Общие требования к объемно-планировочным решениям

7.1.1 Помещения (зоны) обслуживания пассажиров аэровокзалов по функциональному назначению подразделяют на виды:

- основного функционального назначения;
- дополнительного обслуживания пассажиров;
- служебные;
- вспомогательные;
- технические.

7.1.2 Перечни и необходимость наличия помещений (зон), предназначенных для вылетающих, прилетевших, трансферных и транзитных пассажиров в зданиях аэровокзалов различных групп, приведены в приложении Б (таблицы Б.1, Б.2, Б.3, Б.4).

Функциональную организацию помещений (зон) аэровокзальных комплексов следует выполнять с учетом особенностей функциональной организации основных потоков пассажиров, приведенных в Б.1.

По заданию на проектирование при отношении прилетающих к вылетающим 100% к 0% и для малых аэровокзалов внутренних воздушных линий допускается поочередное использование основных операционных помещений (зон) на вылет и прилет с учетом расписания движения ВС.

Минимальное значение площади здания аэровокзала принимают по расчету в зависимости от номенклатурной пропускной способности аэровокзала по приложению В.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.1.3 Основные зоны обработки багажа подразделяют на виды:

- а) для вылетающих пассажиров:
 - зона оформления багажа (на линии регистрации пассажиров, самостоятельной регистрации багажа, оформления багажа пассажиров, зарегистрировавшихся удаленно);
 - зона автоматизированного досмотра багажа с возможностью последующего углубленного досмотра операторами;
 - зона обработки и комплектации багажа на рейс в багажные тележки и контейнеры багажа вылетающих и прилетевших пассажиров, располагаемая в отдельном помещении и оснащенная необходимым оборудованием;
 - свободная зона длиной не менее 3,5 м перед пунктом сдачи негабаритного багажа, позволяющая обрабатывать негабаритный багаж;
- б) для прилетевших пассажиров:
 - зона раскомпоновки багажа с установкой транспортеров для выгрузки багажа с длиной фронта разгрузки конвейера в зависимости от количества разгружаемых багажных тележек (контейнеров) автопоезда;
 - зал выдачи багажа пассажирам с установкой транспортеров выдачи багажа, длина которых

зависит от типа ВС;

в) зона хранения порожних контейнеров (обменный фонд контейнеров);

г) зона хранения багажа задержанных рейсов.

По заданию на проектирование может быть предусмотрен участок по обработке багажа трансферных пассажиров.

В багажных помещениях допускается предусматривать организацию одновременной обработки багажа прилетевших и вылетающих пассажиров.

При проектировании зоны обработки багажа следует учитывать:

- параметры системы обработки багажа, досмотрового оборудования;
- схему маневрирования багажных поездов (7.2.16);
- организацию путей движения персонала;
- требования [23].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.1.3а Для пассажирских зданий наличие линии автоматизированного досмотра багажа, багажных транспортеров в зоне вылета/прилета и зоны хранения багажа задержанных рейсов предусматривается по заданию на проектирование в зависимости от типа ВС в соответствии с [20].

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.1.4 При проектировании зданий аэровокзалов следует обеспечивать его доступность для МГН в соответствии с СП 59.13330, СП 118.13330, СП 136.13330 и СП 138.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.1.5 Входы и выходы в здание аэровокзала необходимо оборудовать конструкциями для защиты от атмосферных осадков и устройствами для поддержания внутреннего температурного режима зданий.

В зоне подъезда транспорта высота от проезжей части до низа конструкций навеса должна быть не менее 4,5 м с учетом уровня светильников и других элементов.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.1.6 Требования к пунктам досмотра пассажиров и иных лиц, их ручной клади и багажа при входах в здания аэровокзалов приведены в [4], [14], [20].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.1.7 Входы и выходы в складские и производственные помещения предприятий общественного питания и торговли должны быть изолированы от входов и выходов, предназначенных для пассажиров, посетителей и персонала аэровокзалов, не связанного с работой предприятий общественного питания и торговли.

7.1.8 В подвальных и подземных этажах зданий аэровокзалов допускается размещать АКХБ, санитарно-гигиенические помещения для пассажиров и персонала, другие технические и вспомогательные помещения, приведенные в приложении Д СП 118.13330.2012, с учетом требований пожарной безопасности.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.1.9 В здании аэровокзала допускается размещать блок предполетной подготовки экипажей, наличие, состав и площади помещений которого принимают по заданию на проектирование.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.1.10 Встроенные помещения автостанций следует размещать рядом со входом в пассажирский зал со стороны привокзальной площади.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.1.11 Для снижения уровня шума до нормируемого СП 51.13330 и СанПиН 1.2.3685 в

помещениях, требующих повышенного антишумового комфорта (медпункт, профилакторий, комната отдыха со спальными местами в блоке помещений для обслуживания пассажиров с детьми, помещения длительного ожидания пассажиров, администрация аэропорта и т.д.), следует использовать объемно-планировочные решения (ориентация помещений в сторону, противоположную источнику шума) и конструктивные решения (эффективную звукоизоляцию ограждающих конструкций, шумозащитные экраны, предохраняющие проемы в ограждающих конструкциях со светопрозрачным заполнением от прямого воздействия шума).

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.1.12 При проектировании аэровокзалов в северной строительной-климатической зоне (подрайоны IA, IB, IG согласно СП 131.13330):

- следует предусматривать вход и выход с наветренной стороны здания аэровокзала через двойные тамбуры;
- отметка уровня пола входа в аэровокзал должна быть выше отметки уровня тротуара или отмостки перед входом не менее чем на 0,15 м.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.2 Требования к помещениям основного функционального назначения*

* Измененная редакция, Изм. N 1.

7.2.1 Помещения основного функционального назначения зданий аэровокзалов предназначены для обслуживания пассажиров и обработки багажа.

Для обслуживания пассажиров должны быть предусмотрены следующие помещения (зоны):

- зона общего пользования;
- операционные помещения (зоны) регистрации;
- зоны приема, выдачи и хранения багажа;
- кассовые и распределительные залы (зоны);
- залы ожидания (длительного ожидания);
- помещения (зоны) специального контроля.

Расположение помещений (зон) основного функционального назначения следует предусматривать в соответствии с Г.1.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Таблица 7.1 (Исключена, Изм. N 1).

7.2.2 Площади помещений основного функционального назначения принимают по расчету согласно В.1.2.

При расчете площадей зон зданий аэровокзалов следует учитывать:

- число посетителей для каждой группы пассажиров (вылетающих и прилетевших) по [19];
- число трансферных пассажиров, пересеживающихся с ВС одного рейса на ВС другого рейса, не более 2%, 6% и 15% для малых, средних и больших аэровокзалов соответственно. При большем числе трансферных пассажиров площади контролируемой зоны, комнаты матери и ребенка, предприятий общественного питания и других помещений (зон) для пассажиров могут быть увеличены в соответствии с таблицей 7.1а.

Таблица 7.1а

Коэффициент увеличения площадей помещений (зон)	Увеличение числа трансферных пассажиров, %, по группам аэровокзалов		
	малых	средних	больших

1,1	3	9	23
1,2	4	12	30
1,3	5	15	38
1,4	6	18	45
1,5	7	21	53
Примечание - При расчете числа трансферных пассажиров в процентах от пропускной способности аэровокзала выполняются округления в большую сторону до значений в настоящей таблице.			

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.3 В зоне общего пользования на пути движения пассажиров, провожающих и встречающих, следует предусматривать зону размещения табло информации о вылете, прилете ВС и о задержанных рейсах. Перед табло информации следует предусматривать площадь, свободную от скопления пассажиров, длиной, соответствующей длине табло, и глубиной не менее 2 м.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.4 Зоны ожидания, распределения и операционные должны иметь непосредственную связь с другими помещениями (зонами) основного функционального назначения и дополнительного обслуживания и быть доступными для МГН по принципу универсального дизайна согласно СП 59.13330.

В залах ожидания следует предусматривать зону размещения кресел для МГН, обозначенную знаками доступности по ГОСТ Р 52131 и оборудованную в соответствии с СП 59.13330, СП 138.13330; необходимость и площадь отдельного помещения для отдыха МГН определяется заданием на проектирование.

В малых аэровокзалах и пассажирских зданиях помещения для отдыха МГН могут располагаться (при отсутствии гостиницы) в предусмотренных по заданию на проектирование помещениях (зонах) длительного ожидания пассажиров.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.5 В зданиях аэровокзалов на основных пассажирских потоках от места регистрации до наиболее удаленного выхода на посадку протяженностью более 300 м по заданию на проектирование предусматривают пассажирские конвейеры по ГОСТ 33966.1.

Для пассажирских зданий допускается расположение стойки регистрации у посадочных выходов на ВС.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.6 Для доплаты за сверхнормативный багаж должны быть предусмотрены платежные устройства: кассовая стойка и/или терминал, расположенные вблизи стоек регистрации, а также другое оборудование.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.7 Помещение ручного досмотра багажа в присутствии пассажира следует предусматривать взаимосвязанным или сообщающимся с зоной автоматизированного досмотра багажа.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.8 Зал ожидания вылета допускается разделять на части, размещаемые на разных уровнях.

7.2.9 В международных аэропортах по заданию на проектирование для обслуживания прилетевших и вылетающих пассажиров внутри границ Таможенного союза выделяют специальную зону для выполнения процедур в соответствии с [31].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.10 Зону ожидания посадки в ВС (контролируемую зону), предназначенную для пребывания пассажиров, прошедших досмотр, следует проектировать в виде общего зала, из которого имеются удобные выходы в посадочные сооружения и (или) к перронным автобусам. При залах ожидания посадки необходимо размещать предприятия торговли и общественного питания, уборные (в том числе для МГН), детские игровые зоны и другие сервисы в соответствии с приложением Б.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.11 Для транзитных пассажиров должен быть выделен отдельный зал (зал транзита), оборудованный системами информации и дополнительными формами обслуживания.

Допускается предусматривать изолированную зону транзитных пассажиров путем устройства раздвижных перегородок с проемами без нарушения основного процесса обслуживания.

В случае, если организация отдельного зала невозможна, для транзитных пассажиров следует предусматривать зону досмотра при входе в общий зал ожидания посадки в зоне вылета контролируемой зоны.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.12 При наличии в аэровокзале секторов международных и внутренних воздушных линий их зоны технологического обслуживания и ожидания вылета должны быть изолированы друг от друга.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.13 В контролируемой зоне следует предусматривать места для сидения в количестве не менее 70% расчетного числа пассажиров контролируемой зоны, включая места предприятий общественного питания.

Перед зонами проверки посадочных талонов перед выходом на посадку в ВС должны быть предусмотрены участки для очереди пассажиров ("факел" очереди), исходя из типа ВС, в который осуществляется посадка, учитывая площадь пассажира без багажа 1,0 м².

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.14 Помещения КПП следует выделять непрозрачными ограждающими конструкциями, исключающими несанкционированный доступ физических лиц и материальных объектов в зону контроля. Входные и выходные двери КПП не должны совмещаться; открывание следует предусматривать наружу или раздвижное.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.15 (Исключен, Изм. N 1).

7.2.16 При определении размеров помещений и (или) зон обработки, сортировки и выдачи багажа, а также функционально взаимосвязанных с ними помещений следует:

- исключать возможные опасные воздействия технологических процессов в части перемещения людей, материальных объектов и транспортных средств при организации схем движения автопоездов в зоне обработки багажа, соблюдая при этом минимальные габариты проездов, проходов для персонала, радиусы поворота/разворота транспортных средств, минимальные расстояний от подвижных и неподвижных средств механизации и стен, колонн и других элементов здания (размеры, отметки высот, уклоны на подъем и спуск, длина фронта транспортера выдачи багажа, длина фронта разгрузки/погрузки конвейерного оборудования для сортировки и обработки багажа);

- предусматривать мероприятия по защите углов опор, ворот и проемов от ударов маневрирующих транспортных средств;

- соблюдать требования к минимальным габаритным размерам, приведенным в приложении Д;

- обеспечивать минимальную высоту зоны проезда автопоезда с контейнерными тележками - 2,5 м в свету до низа выступающих конструкций.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.17 При необходимости размещения в здании аэровокзала пунктов технологического обслуживания пассажиров Евразийского экономического сообщества (ЕврАзЭС) следует руководствоваться требованиями [31].

При необходимости размещения в здании аэровокзала пункта пропуска через границу

Российской Федерации следует руководствоваться требованиями [15], [24].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.18 Помещения санитарно-карантинного пункта аэровокзала международных воздушных линий допускается располагать в здании аэровокзала или в одном из зданий на служебно-технической территории аэропорта.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.2.19 В случае перевозки пассажирами оружия и патронов ручной кладью либо багажом по заданию на проектирование в зоне транспортной безопасности предусматривают помещения технологического обслуживания оружия (для приемки, выдачи, проверки и оформления) по [21], [25].

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.3 Требования к помещениям дополнительного обслуживания пассажиров

7.3.1 Необходимость наличия помещений (зон) дополнительного обслуживания в аэровокзале в зависимости от его группы (5.2) принимается по приложению Б.

Площадь сервисных предприятий (концессий) определяют заданием на проектирование.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.2 Расположение и взаимосвязи помещений (зон) дополнительного обслуживания пассажиров в зданиях аэровокзалов следует предусматривать в соответствии с таблицей Г.2.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.3 При наличии в аэропорту нескольких отдельно стоящих зданий аэровокзалов (терминалов) медицинский пункт аэровокзала следует проектировать в полном объеме в одном из терминалов. Медицинский пункт в остальных терминалах допускается предусматривать по заданию на проектирование, соблюдая требования к минимальной площади кабинета врача - 12 м².

В медпунктах ширину дверей, предназначенных для пассажиров, следует принимать не менее 1,2 м; ширину коридоров, по которым транспортируются больные, и проходов в приемной - не менее 2 м.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.4 Медицинский пункт аэровокзала может быть сблокирован с кабинетом предполетного и предрейсового осмотра, предусматривая туалет (площадью не менее 1,6 м²) и помещение забора биологических сред с моечной реактивов (площадью не менее 6 м²). Туалет и помещение для забора биологических сред с моечной реактивов допускается совмещать при соблюдении общей площади помещения не менее 6 м².

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.5 Требования к составу и площади помещений медицинского пункта аэровокзала приведены в приложении Е.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.6 При наличии в аэропорту нескольких отдельно стоящих зданий аэровокзалов (терминалов) блок помещений полиции аэровокзала следует проектировать в полном объеме в одном из терминалов. Помещения полиции в остальных терминалах допускается предусматривать по заданию на проектирование, соблюдая требования к площадям [26].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.7 Помещения КМиР должны включать:

- комнату для сна детей до 7 лет;

- санузел для детей, в котором предусматривают размещение пеленального столика, душевого поддона для детей, детские унитаз и умывальник;
- приемную;
- помещение персонала;
- игровую;
- зону для кормления с холодильником и оборудованием для разогрева пищи.

Состав дополнительных помещений КМИР, принимаемый по заданию на проектирование, может включать следующие зоны:

- комнату для сна детей старше 7 лет;
- кладовую или место для встроенного шкафа для белья;
- вспомогательное помещение или место для встроенного шкафа для обработки и хранения уборочного инвентаря;
- санузел для персонала КМИР.

В аэровокзалах с номенклатурной пропускной способностью до 400 пасс/ч включительно допускается:

- размещать приемную в виде изолированной зоны в игровой;
- объединять в одном помещении спальные места для разновозрастных детей;
- предусматривать для кормления грудных детей изолированную зону в спальне для детей младшего дошкольного возраста или в игровой.

Общую площадь КМИР следует определять по приложению Ж.

Площади отдельных помещений КМИР определяют заданием на проектирование.

В залах ожидания вылета следует предусматривать пеленальную или семейный санузел по 7.5.3.

Наличие детских игровых зон в залах ожидания вылета до или после предполетного контроля определяется заданием на проектирование.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.8 К помещениям для обслуживания привилегированных пассажиров, необходимость которых предусматривают заданием на проектирование, относятся:

- президентский салон;
- ЗОЛД;
- залы повышенной комфортности;
- залы для пассажиров первого класса и бизнес-класса;
- залы авиакомпаний и другие коммерческие залы.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.9 Необходимость устройства президентского салона, требования, к нему и перечень помещений определяются Управлением делами Президента Российской Федерации совместно с ФСО России в отдельном задании на проектирование.

Необходимость наличия ЗОЛД определяется [10], состав его помещений предусматривается в [16].

Залы повышенной комфортности, залы для пассажиров первого класса и бизнес-класса, залы авиакомпаний предусматривают по заданию на проектирование; они могут включать зону технологического обслуживания, зал ожидания, рабочие зоны, комнаты переговоров, уборные (санузлы, душевую), буфет и/или фуршетные зоны, киоски, детские игровые зоны, зоны отдыха и др.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.10 Предприятия общественного питания и торговли следует предусматривать в залах ожидания до и после предполетного контроля пассажиров с учетом обслуживания пассажиров всех категорий, посетителей, персонала, работающего в аэровокзале и на перроне с учетом 7.4.3а.

Место размещения предприятия или группы предприятий общественного питания допускается проектировать как зону без конкретной технологии, предусматривая зону посадочных мест и производственную зону. В производственной зоне должны быть предусмотрены санитарно-бытовые помещения для персонала по СП 44.13330 и определены точки подключения инженерных систем по заданию на проектирование.

Тип предприятий общественного питания в аэровокзалах принимают по заданию на проектирование с учетом ГОСТ 30389, СанПиН 2.3/2.4.3590. Вместимость предприятий общественного питания аэровокзалов, состав и площади помещений следует определять по заданию на проектирование.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.11 Предприятия торговли следует располагать с учетом схемы перемещения пассажиров, не сокращая при этом ширину основных путей движения пассажиров и посетителей.

Для отходов, образующиеся в процессе продажи, складированных в специальную тару, должны быть предусмотрены кладовые сухих отходов.

Общие требования к торговым предприятиям следует принимать по СП 118.13330, ГОСТ Р 51303 и ГОСТ Р 51773.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.12 Места загрузки предприятий торговли и общественного питания должны располагаться на удалении от остановочных пунктов общественного и индивидуального транспорта.

Допускается места загрузки предусматривать через основные пассажирские зоны, при условии перерыва в обслуживании пассажиров и соответствия оснащению и санитарно-гигиеническим нормам.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.13 При размещении предприятий торговли и общественного питания на втором уровне и выше следует предусматривать устройство в загрузочной грузопассажирских лифтов или подъемников отдельных от вертикального транспорта для пассажиров и посетителей аэровокзала.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.3.14 При размещении АКХБ, работающих по принципу самообслуживания, с использованием стандартных индивидуальных ячеек, следует предусматривать не менее 5% ячеек доступными для МГН со свободной зоной под ячейкой для фронтального подъезда на кресле-коляске.

Размещение АКХБ следует предусматривать по [20].

Площадь помещения АКХБ определяется расчетом с учетом возможности размещения разноразмерных ячеек хранения в количестве, определяемом процентным отношением к номенклатурной пропускной способности аэровокзала:

- не менее 12% - для аэровокзалов с пропускной способностью до 800 пасс/ч включительно;
- не менее 15% - для аэровокзалов с пропускной способностью 1000 пасс/ч и более.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.4 Требования к служебным помещениям

7.4.1 К служебным помещениям здания аэровокзала следует относить помещения администрации и служб аэровокзала, транспортной полиции, ГКО, диспетчерской службы, группы регистрации, встречи и посадки пассажиров, группы досмотра, группы эксплуатации здания, информационного центра, службы перронных бригад (по заданию на проектирование).

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.4.2 При проектировании служебных и бытовых помещений персонала аэровокзала следует соблюдать положения СП 44.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.4.3 Площадь служебных помещений административного и служебно-технического персонала аэровокзала следует принимать по заданию на проектирование, с учетом планируемого штатного расписания персонала аэровокзала, для наибольшей по численности дневной смены в соответствии с СП 118.13330.

При отсутствии данных численность персонала наибольшей смены принимается по отношению к общей численности часового пассажиропотока и составляет в пассажирских зданиях и малых аэровокзалах 60%, в средних и больших - 40%.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.4.3а Служебную столовую следует проектировать по СП 44.13330.

Наличие в здании аэровокзала служебной столовой и количество ее посадочных мест следует определять по таблице 7.3а.

Таблица 7.3а

Номенклатурная пропускная способность аэровокзала/ пассажирского здания, (пасс/ч)	≤ 90	100	200	400	600	800	1000	1200	1500	1800	2000
Количество посадочных мест служебной столовой	-	-	-	ТЗ	ТЗ	50*	50	50	100	100	100

* До 50% посадочных мест допускается учитывать в составе предприятий общественного питания для пассажиров и посетителей аэровокзала.

Примечание - В настоящей таблице применены следующие условные обозначения:

"ТЗ" - наличие по заданию на проектирование;

"-" - наличие не требуется.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.4.4 Помещения, предназначенные для предоставления территориальным органам МВД России, ФСБ России и других ГКО, следует предусматривать по заданию на проектирование в соответствии [9], [26], [27], а также обеспечивать отдельными выходами на уровень подъезда для специального автомобильного транспорта.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.4.5 В малых аэровокзалах бытовые помещения администрации, персонала различных служб аэровокзала и пищеблока следует размещать совместно в одной зоне здания аэровокзала.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.4.6 В малых аэровокзалах при отсутствии гостиницы в аэропорту следует предусматривать комнаты отдыха для экипажей.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.4.7 Зоны длительного отдыха пассажиров, а также помещения для отдыха персонала размещают изолированно от основных потоков пассажиров.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.4.8 Для малых аэровокзалов удаленных и труднодоступных территорий [17] площадь складских помещений служебных столовых (при наличии) следует принимать с коэффициентом 1,2.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.4.9 Для ожидания и отдыха кинологического расчета следует предусматривать помещение площадью не менее 14 м² и с местом для размещения мойки и инвентаря.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

7.5 Требования к вспомогательным помещениям

7.5.1 К вспомогательным помещениям зданий аэровокзалов следует относить

санитарно-гигиенические и бытовые помещения для пассажиров и персонала, помещения для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции, складские помещения, помещения для хранения инвентаря и оборудования, помещения для сбора мусора.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.2 В здании аэровокзала уборные должны предусматриваться отдельными (мужские и женские).

Количество санитарно-технического оборудования уборных для пассажиров и посетителей в зонах аэровокзалов следует принимать в соответствии с таблицей И.1.

Уборные необходимо располагать в каждой зоне основного функционального назначения.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.3 В зоне расположения уборных следует предусматривать семейный санузел (помещение с пеленальным столиком, детским унитазом и местом для детской коляски и багажа).

Все санитарные приборы должны быть напольными или подвесными в антивандальном исполнении. В уборных следует предусматривать места для ручной клади; габариты и оборудование универсальных кабин (с учетом доступности МГН) - согласно СП 59.13330.

В малых аэровокзалах/пассажирских зданиях допускается предусматривать универсальный санузел, оборудованный с учетом доступности для МГН и требований для семейного санузла.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.4 Комнату для личной гигиены женщин в одном из блоков женских уборных в залах общего пользования вылета и прилета следует предусматривать в больших и крупных аэровокзалах; в малых и средних аэровокзалах - по заданию на проектирование.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.5 В больших и крупных аэровокзалах кроме уборных в залах общего пользования вылета и прилета следует предусматривать индивидуальные изолированные душевые кабины; в пассажирских зданиях, малых и средних аэровокзалах - по заданию на проектирование. Количество душевых кабин принимают по заданию на проектирование, габаритные размеры душевых кабин - в соответствии с СП 44.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.6 Изолированные помещения для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции предусматривают заданием на проектирование и оборудуют по [22].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.7 Бытовые помещения для персонала предусматривают в соответствии с требованиями СП 44.13330 на основании штатного расписания.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

7.5.8 Бытовые помещения для работников аэровокзала следует проектировать обособленно от основных пассажирских помещений.

Объединение персонала по группам, для которых в здании аэровокзала предусмотрены бытовые помещения, следует принимать в соответствии с таблицей 2 СП 44.13330.2011.

Количество санитарно-технического оборудования, число отделений в шкафах или крючков вешалок для персонала следует принимать по расчету в соответствии со штатным расписанием с учетом требований СП 44.13330.

Численность персонала принимают с учетом 7.4.3.

7.5.9 (Исключен, Изм. N 1).

7.5.10 Помещения для хранения уборочных машин, оборудования и инвентаря должны предусматриваться отдельно для каждой зоны, размещаться на каждом этаже и должны быть оборудованы поливочными кранами со смесителями холодной и горячей воды, а также трапами для слива воды.

7.6 Требования к техническим помещениям

К техническим помещениям зданий аэровокзалов относятся пункты централизованного управления системами инженерного оборудования, насосные и бойлерные, вентиляционные камеры, помещения для кондиционеров, энергоблоков и др.

Состав и площади технических помещений следует принимать по заданию на проектирование в соответствии с потребностями в инженерном оборудовании для здания аэровокзала.

Технические помещения следует размещать в технологическом секторе зоны ТБ (10.2).

(Измененная редакция, Изм. N 1).

8 Требования к конструктивным решениям зданий аэровокзалов

8.1 Сохранение прочности и устойчивости несущих конструкций зданий аэровокзалов следует обеспечивать в соответствии с СП 118.13330.2022 (раздел 6).

При проектировании зданий аэровокзалов на территории распространения многолетнемерзлых грунтов следует учитывать требования СП 25.13330, [32].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

8.2 Нормативные значения нагрузок для расчета конструкций зданий аэровокзалов следует принимать по СП 20.13330 с учетом нагрузок от оборудования, устанавливаемых по заданию на проектирование.

8.3 При расчете конструкций должны быть рассмотрены аварийные ситуации, возникающие в связи со взрывом, столкновением, пожаром, которые могут привести к отказу или ослаблению какого-либо элемента конструкции и служить причиной прогрессирующего обрушения в соответствии с ГОСТ 27751, СП 385.1325800.

8.4 При использовании подземного пространства под зданием аэровокзала и на участке его размещения следует учитывать СП 47.13330, СП 104.13330, СП 116.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

8.5 Покрытие полов, облицовку стен и колонн в операционных залах, зонах ожидания и движения основных потоков пассажиров, а также ступени главных лестниц следует предусматривать из естественного камня твердых пород или из других высокопрочных материалов согласно СП 29.13330.

8.6 В помещениях для хранения и перемещения багажа или грузов, а также в вестибюле аэровокзала, зале ожидания и других помещениях, где ожидается движение пассажиров с багажом, следует предусматривать защиту колонн, выступов стен и проемов дверей или ворот от повреждения средствами транспорта и механизации.

8.7 В зданиях аэровокзалов, расположенных в южных районах (климатических районах строительства III и IV согласно СП 131.13330), необходимо предусматривать солнцезащиту помещений и сквозное проветривание основных пассажирских помещений.

8.8 В зданиях аэровокзалов, расположенных в климатических подрайонах IA, IB, IG согласно СП 131.13330, необходимо предусматривать защиту помещений (зон) основного функционального назначения и служебных помещений от преобладающих ветров путем устройства экрана, портала, за счет конфигурации и (или) ориентации входных тамбуров и т.п.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

8.9 Конструкции и детали должны быть выполнены из материалов, обладающих стойкостью к возможным воздействиям влаги, низких температур, агрессивной среды, биологических и других неблагоприятных факторов или защищены от их влияния в соответствии с требованиями, изложенными в СП 28.13330.

8.10 Для обслуживания и очистки остекления фасадов и световых фонарей должны быть предусмотрены устройство стационарного оборудования или направляющие для его временной установки.

9 Обеспечение пожарной безопасности

9.1 Общие требования

9.1.1 По вопросам обеспечения пожарной безопасности аэровокзалы следует относить к общественным зданиям по обслуживанию населения класса функциональной пожарной опасности Ф3.3 согласно [5].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.1.2 Требования по обеспечению пожарной безопасности здания аэровокзалов следует предусматривать по СП 1.13130, СП 2.13130, СП 3.13130, СП 4.13130, СП 485.1311500, СП 7.13130, СП 8.13130, СП 10.13130, СП 118.13330, СП 154.13130.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.1.3 Здание аэровокзала имеет одно функциональное назначение, но при этом может включать помещения различных классов функциональной пожарной опасности для обслуживания пассажиров. Согласно СП 456.1311500 здание аэровокзала, состоящее из пожарных отсеков, имеющих самостоятельные пути эвакуации, многофункциональным не является, при условии, что каждый из этих отсеков имеет определенный класс функциональной пожарной опасности.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

9.2 Требования к земельным участкам

9.2.1 Противопожарные расстояния от здания аэровокзала до соседних зданий и сооружений, требования к подъездам и проездам для пожарных подразделений следует предусматривать в соответствии с СП 4.13130.2013 (раздел 8).

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.2.2 Источники пожарного водоснабжения (пожарные гидранты, резервуары с водой и т.п.) следует располагать на расстоянии не более 200 м от основных входов в здание. При невозможности размещения пожарных гидрантов на нормативном расстоянии со стороны взлетно-посадочной полосы допускается предусматривать пополнение пожарных автоцистерн привозными средствами при разработке оперативного плана пожаротушения.

9.2.3 Проезды вокруг здания аэровокзала должны предусматривать обеспечение экстренного доступа аварийно-спасательных и противопожарных транспортных средств к различным зонам. Если тушение пожара предусмотрено с использованием специальных пожарных автомобилей, то при проектировании дорожного покрытия проездов должны быть учтены их технические характеристики.

9.2.4 При организации планировки прилегающей к зданию аэровокзала территории следует учитывать возможность рассредоточения людей при эвакуации на прилегающей территории из расчета не менее $1,2 \text{ м}^2$ на человека (вычисляется по единовременной вместимости с учетом ожидаемых интервалов движения средств общественного транспорта) и не менее $2,25 \text{ м}^2$ для МГН в креслах-колясках (в количестве не менее 2% числа единовременной вместимости).

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.3 Требования к конструктивным решениям

9.3.1 Степень огнестойкости и класс конструктивной пожарной опасности зданий аэровокзалов следует предусматривать по СП 2.13130 с учетом площади пожарного отсека. При этом следует учитывать требования к высоте (этажности) размещения залов по СП 118.13330.

9.3.2 При устройстве единого пассажирского зала с многосветным пространством с устройством светопрозрачных фасадов допускается не предусматривать пожарные пояса для одного помещения с разными уровнями, кроме мест примыкания к наружным ограждающим конструкциям помещений.

9.3.3 Для обеспечения нормативных пределов огнестойкости следует применять конструктивную огнезащиту, включая напыляемые штукатурные составы.

9.3.4 В вестибюльных группах и залах регистрации и ожидания пассажиров допускается огнезащита тонкослойными огнезащитными покрытиями (красками) согласно пункту 5.4.3 СП 2.13130.2012, кроме несущих конструкций здания, участвующих в его общей устойчивости и геометрической неизменяемости здания при пожаре.

9.3.5 При проектировании зданий аэровокзалов на площадках сейсмичностью 7, 8 и 9 баллов следует учитывать требования СП 14.13330 к огнезащите.

9.4 Требования к объемно-планировочным решениям

9.4.1 Требования к путям эвакуации следует предусматривать в соответствии с СП 1.13130 и СП 118.13330. Условия безопасной эвакуации должны подтверждаться расчетом пожарного риска.

В здании аэровокзала на путях эвакуации следует применять фотолюминесцентные эвакуационные системы согласно требованиям ГОСТ 34428 и ГОСТ 12.4.026.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.4.2 Размещение помещений предприятий торговли, общественного питания, АКХБ, бытовых услуг, технических и других помещений, предназначенных для обслуживания пассажиров и обеспечения работы аэровокзала, следует предусматривать в соответствии с нормативными требованиями для данных помещений в соответствии с классом функциональной пожарной опасности.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.4.3 Встроенные и пристроенные гостиницы и стоянки автомобилей должны быть выделены в пожарные отсеки и иметь самостоятельные пути эвакуации. При устройстве комнат длительного ожидания и комнаты матери и ребенка допускается их устраивать без выделения в пожарный отсек, при этом следует предусматривать для них эвакуационный выход наружу или в общий вестибюль, имеющий выход наружу.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.4.4 Помещения религиозного назначения в зданиях аэровокзалов следует проектировать по заданию на проектирование и СП 258.1311500.

9.4.5 Подземные этажи, при проектировании в них допустимых для размещения помещений категорий В1 и В2, должны отделяться от надземных перекрытием с пределом огнестойкости не менее REI 150. Размещение помещений категорий А и Б по взрывопожарной опасности в зданиях аэровокзалов не допускается.

9.4.6 Зоны обработки багажа в зданиях аэровокзалов следует отделять от иных помещений ограждающими конструкциями с пределом огнестойкости не менее EI 45 с заполнением проемов с пределом огнестойкости EI 30. Защиту технологических проемов в перекрытиях указанных помещений допускается осуществлять с помощью противопожарной преграды в виде автоматических дренчерных завес с интенсивностью орошения не менее $1 \text{ дм}^3 / (\text{м} \cdot \text{с})$ и времени работы 1 ч, проектируемых в соответствии с требованиями СП 485.1311500.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.4.7 Многосветные залы должны отделяться от остальной части здания ограждающими конструкциями с пределом огнестойкости не менее EI 45. Ширина путей эвакуации по галереям должна быть не менее ширины путей эвакуации по коридорам (с учетом 9.4.1).

9.4.8 Для зарядки электрифицированных средств индивидуальной мобильности, в том числе кресел-колясок, по заданию на проектирование предусматривают отдельное помещение, которое должно быть оборудовано общеобменной вентиляцией, вытяжной противодымной вентиляцией при пожаре, пожарной сигнализацией и модульной установкой пожаротушения.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

9.4.9 Требования пожарной безопасности вертолетных станций приведены в СП 135.13130.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

9.5 Требования к инженерным системам

9.5.1 Требования к наружному пожаротушению следует принимать по СП 8.13130, к внутреннему пожаротушению - по СП 10.13130.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.5.2 Внутренний противопожарный водопровод для зоны разгрузки и сортировки багажа следует предусматривать из расчета не менее двух струй с расходом каждой не менее 5 л/с, а для общественной части здания - не менее двух струй с расходом каждой не менее 2,5 л/с, но не менее требуемого по СП 10.13130.

9.5.3 Систему оповещения и управления эвакуацией при пожаре следует предусматривать по СП 3.13130 не ниже 3-го типа для одноэтажных зданий аэровокзалов и не ниже 4-го типа - для многоэтажных.

Сигнальные знаки должны соответствовать ГОСТ 34428 и ГОСТ 12.4.026.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.5.4 Электроснабжение систем противопожарной защиты, включая эвакуационное освещение, должно осуществляться по первой категории надежности электроснабжения в соответствии с [33] и СП 6.13130. Если для здания аэровокзала предусмотрена особая группа первой категории по надежности электрооборудования, системы противопожарной защиты также должны быть запитаны по особой группе.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

9.5.4а Электроснабжение аварийного освещения следует выполнять от централизованных источников бесперебойного питания.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

9.5.5 Системы электромагнитных замков должны разблокировать двери на путях эвакуации при пожаре.

10 Комплексное обеспечение безопасности зданий аэровокзалов*

* Измененная редакция, Изм. N 1.

10.1 Комплексное обеспечение безопасности защищенности здания аэровокзала должно быть предусмотрено организационными, инженерно-техническими и специальными мероприятиями для создания безопасных условий функционирования, предотвращения несанкционированных действий, нейтрализации проектных угроз террористического и криминального характера, способных привести к чрезвычайным ситуациям, а также для минимизации последствий в соответствии с ГОСТ Р 56461, ГОСТ Р 55584, СП 132.13330, [2], [18], [20], [21], [23], [28].

Требования к техническим средствам обеспечения транспортной безопасности в зданиях аэровокзалов приведены в ГОСТ Р 55249, ГОСТ Р 55250, а также в [2], [18], [20], [21].

Для управления ТС ОТБ в здании аэровокзала следует предусматривать отдельное помещение либо зону в центральной диспетчерской аэропорта в соответствии с [2], [12] и [13].

Для определения минимально необходимых требований к проектным решениям, позволяющим обеспечивать антитеррористическую защищенность аэровокзала, следует устанавливать класс ущерба от возможных террористических угроз в соответствии СП 132.13330.

В комплексную систему безопасности средних, больших и крупных аэровокзалов следует включать структурированную систему мониторинга и управления инженерными системами здания и систему мониторинга конструкций здания с размещением управления системами в центральной диспетчерской аэропорта или в другом помещении по согласованию с аэропортом.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.2 При проектировании аэровокзала следует в соответствии с [14] и по согласованию с заказчиком и субъектом ОТИ определять предполагаемые границы зон ТБ, обозначив секторы зоны ТБ по [13]:

- сектор свободного доступа (ССД);
- технологический сектор (ТС);
- перевозочный сектор (ПС);
- критический элемент.

Соблюдение требований ТБ следует предусматривать на границах зон ТБ ОТИ по [13]: в секторе свободного доступа, в технологическом секторе, в перевозочном секторе и на границах секторов в соответствии с [12], [13], [20], [21], [28].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.3 Планировочные решения, позволяющие обеспечивать безопасность в аэровокзальном комплексе от актов незаконного вмешательства, должны предусматривать:

- оптимальные площади для выполнения вышеуказанных требований при проведении функциональных процедур;
- зоны контроля и досмотра с техническим оснащением контрольно-пропускных пунктов и постов на границах зоны ТБ и ее секторов согласно [2], [12], [13], [14];

Примечание - В малых аэровокзалах/пассажирах зданиях допускается совмещать помещение КПП для предполетного досмотра пассажиров и КПП досмотра персонала аэровокзала, а также товаров, продуктов и иных материальных объектов для обеспечения пассажиров при условии, что эти досмотры не совпадают по времени.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.4 Предполетный контроль безопасности пассажиров допускается проводить как до регистрации на рейс, так и после регистрации на рейс в соответствии с требованиями [1], [21].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.5 Размещение и организация КПП и постов досмотра должны обеспечивать применение технических средств досмотра в соответствии с [1], [12], [13], [20], [21].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.6 Требования к организации пунктов досмотра в здании аэровокзала приведены в [28].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.7 (Исключен, Изм. N 1).

10.8 При проектировании зданий аэровокзалов необходимо предусматривать оборудование кабельных сетей с высокой пропускной способностью каналов связи для подключения камер видеонаблюдения и других устройств связи, автоматизации и ТС ОТБ.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

10.9 При проектировании аэровокзала следует предусматривать мероприятия по выполнению требований транспортной и авиационной безопасности в период строительства в соответствии с [14].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11 Требования к инженерному оборудованию зданий аэровокзалов

11.1 Требования к системам теплоснабжения, вентиляции, водоснабжения и водоотведения

11.1.1 Теплоснабжение зданий аэровокзалов следует устраивать от системы централизованного теплоснабжения в соответствии с СП 124.13330 либо от автономных источников теплоты (отдельно стоящие, встроенные, пристроенные, крышные автономные источники теплоты). Требования к присоединению к тепловым сетям систем отопления, вентиляции, горячего водоснабжения зданий аэровокзалов приведены в [34].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.1а В помещениях серверных, кроссовых, диспетчерских и т.п. следует предусматривать кондиционирование для обеспечения бесперебойной работы находящегося в них оборудования со 100%-ным резервированием, параметрами температуры и влажности по техническому заданию.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

11.1.2 Проектирование и монтаж систем внутреннего теплоснабжения, отопления, общеобменной и противодымной вентиляции, кондиционирования воздуха в помещениях зданий аэровокзалов должны осуществляться в соответствии с требованиями СП 7.13130, СП 60.13330, СП 73.13330, СП 118.13330.

11.1.3 В зданиях аэровокзалов следует предусматривать хозяйственно-питьевое, противопожарное и горячее водоснабжение, канализацию и водостоки в соответствии с СП 6.13130, СП 8.13130, СП 10.13130, СП 30.13330, СП 31.13330, СП 118.13330, СП 485.1311500, [35].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.4 При проектировании аэровокзалов в северной строительной-климатической зоне (подрайоны IA, IB, IG согласно СП 131.13330) следует руководствоваться положениями подраздела 15.4 СП 30.13330.2020.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.5 Инженерные коммуникации (водопровод, канализация, вентиляция, отопление, электропроводка, радио, связь и др.), расположенные в основных пассажирских помещениях и залах, должны проектироваться с обеспечением доступа к ним из подвесных потолков, коммуникационных шахт и подобных устройств.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.6 Величину удельной энтальпии и влагосодержания наружного воздуха в теплый период года (параметры Б) следует принимать по таблице П.1 СП 60.13330.2020 (для населенных пунктов, не указанных в таблице, - по максимальным параметрам соответствующего климатического района по рисунку А.5 СП 131.13330.2020).

Остальные расчетные параметры наружного климата для проектирования инженерных систем следует принимать по СП 131.13330.

Расходы воздуха, параметры внутреннего воздуха для систем отопления, вентиляции и кондиционирования воздуха принимаются в соответствии с СП 60.13330, ГОСТ Р 59972 и ГОСТ 30494, а также по технологическим требованиям. Количество наружного воздуха, соответствующее санитарной норме на одного пассажира, принимается не менее 30 м³/ч в соответствии с СП 118.13330.

Для пассажирских залов с круглосуточным, круглогодичным режимами работы следует принимать:

- не менее двух установок или систем вентиляции, обеспечивающих расход воздуха не менее

санитарной нормы на одного человека при выходе из строя одной из установок или систем;
- иные мероприятия, обеспечивающие параметры микроклимата.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.7 При проектировании зданий аэровокзалов следует применять системы автоматизации и диспетчеризации на базе алгоритмов безопасного управления и регулирования инженерных систем по заданию на проектирование.

11.1.8 Кондиционирование воздуха следует принимать для обеспечения параметров микроклимата и чистоты воздуха, требуемых для функционального процесса по заданию на проектирование.

11.1.9 Проектирование систем холодоснабжения должно осуществляться в соответствии с ГОСТ 12.2.233.

11.1.10 Систему холодоснабжения следует проектировать в соответствии с СП 60.13330.

Систему холодоснабжения допускается устраивать от центрального холодильного центра, а также с использованием зональных систем.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.11 Системы приточно-вытяжной механической вентиляции и кондиционирования для пассажирских залов следует проектировать с утилизацией теплоты/холода вытяжного воздуха для больших и крупных аэровокзалов; для пассажирских зданий, малых и средних аэровокзалов указанный параметр определяется заданием на проектирование.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.12 Зонирование систем вентиляции и кондиционирования воздуха следует выполнять согласно заданию на проектирование.

11.1.13 В помещениях с переменным количеством пассажиров допускается применять системы вентиляции с регулированием расходов воздуха по датчикам углекислого газа и температуры в зависимости от реального заполнения помещения людьми.

11.1.14 Допускается устройство дежурной системы водяного отопления на поддержание дежурной температуры помещения в нерабочем режиме, в комбинации с системой воздушного отопления для обеспечения нормируемой температуры помещения в рабочем режиме.

11.1.15 Для открытой установки холодильных машин, градирен и наружных блоков систем кондиционирования необходимо предусматривать обособленное место (площадку) с возможностью обслуживания расположенного на ней оборудования. Ограждение площадки следует предусматривать при невозможности исключить доступ посторонних лиц.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.16 (Исключен, Изм. N 1).

11.1.17 При проектировании хозяйственно-питьевого водопровода и горячего водоснабжения зданий аэровокзалов нормы расхода воды для обслуживающего персонала, рабочих, душевых, предприятий общественного питания следует принимать по таблице 11.1.

Таблица 11.1

Водопотребители	Единица измерения	Расчетные расходы воды, л		Расход воды прибором, л/с (л/ч)	
		среднесуточные	в час наибольшего водопотребления	общий (холодной и горячей)	холодной или горячей

		общий $q_{u,m}^{tot}$	общий $q_{u,m}^h$	общий $q_{u,m}^{tot}$	горячей $q_{hr,u}^h$	$q_0^{tot} (q_{0,hr}^{tot})$	q_0^c, q_0^h $q_{0,hr}^c,$ $q_{0,hr}^h$
Пассажиры/ посетители малых и средних аэровокзалов	1 чел./сут	10	4	0,9	0,26	0,14 (60)	0,1 (40)
Пассажиры/ посетители малых и средних аэровокзалов	1 чел./сут	12	4,5	4	1,7	0,14 (80)	0,1 (60)

Примечания

1 Норму водопотребления для предприятий общественного питания и душевых следует учитывать дополнительно.

2 Расход воды на механизированную уборку помещений для пассажиров следует учитывать из расчета двух уборок в сутки, по расходу воды конкретной модели уборочной машины на расчетную площадь уборки или из нормы расхода воды на одну уборку 2 л/м², в том числе горячей - 1,2 л/м².

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.1.18 По заданию на проектирование в пассажирских залах предусматривают устройство фонтанчиков с питьевой водой.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

11.1.19 Количество и тип подъемно-транспортного оборудования следует рассчитывать по СП 1.13130, СП 59.13330, СП 118.13330 с учетом вместимости зоны их расположения.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

11.2 Требования к электрическим и слаботочным системам

11.2.1 (Исключен, Изм. N 1).

11.2.2 Проектирование электроустановок зданий аэровокзалов следует выполнять в соответствии с СП 256.1325800, [33].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.3 Проектирование искусственного освещения зданий аэровокзалов следует осуществлять с учетом требований СП 52.13330, СП 367.1325800, СанПиН 1.2.3685.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.4 Аварийное освещение следует устраивать для продолжения работы при отключении рабочего освещения в помещениях, указанных в задании на проектирование. Уровень освещенности должен соответствовать требованиям СанПиН 1.2.3685, СП 52.13330.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.5 При выборе кабельных изделий следует учитывать требования пожарной безопасности в соответствии с ГОСТ 31565.

11.2.6 Проектирование электрооборудования систем противопожарной защиты следует выполнять с учетом требований СП 6.13130.

11.2.7 Электроустановки различных функциональных зон (торговли, предприятий питания и т.д.) необходимо проектировать в соответствии с нормативными требованиями для данных помещений.

11.2.8 Управление освещением помещений зданий аэровокзалов, предназначенных для пассажиров, должно быть централизованным.

Управление аварийным освещением следует выполнять средствами диспетчера системы управления и диспетчеризации инженерного оборудования.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.9 Наружное освещение здания аэровокзала, привокзальной площади и аванперрона должно иметь дистанционное управление и местное управление, доступное только обслуживающему персоналу.

Выбранный тип архитектурного освещения должен включать: надписи, обозначающие название аэропорта и (или) аэровокзала, а также по заданию на проектирование - подсветку здания, элементов благоустройства привокзальной площади и других элементов окружающей среды в зависимости от общего архитектурного решения.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.10 При необходимости установки информационных знаков в помещениях и на участке размещения зданий аэровокзалов они должны соответствовать ГОСТ 12.4.026 и ГОСТ 34428.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.11 (Исключен, Изм. N 1).

11.2.12 Требования к установке заградительных огней на зданиях аэровокзалов приведены в [30], [23].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.13 Виды и средства связи и сигнализации принимают по заданию на проектирование с учетом приложения И. При реконструкции аэровокзала необходимо учитывать совместимость проектируемых систем связи и сигнализации с существующими системами.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.14 В проектируемых зданиях аэровокзалов должны быть предусмотрены структурированные кабельные сети, объединяющие автоматизированные рабочие места, а также иные системы и оборудование, предусмотренные техническим заданием. Проектирование сетей выполняют в соответствии с требованиями ГОСТ Р 53246.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.15 Следует предусматривать связь административных помещений диспетчерской группы аэровокзала с диспетчерским центром/башней.

11.2.16 Коммутационные шкафы и другое оборудование должны размещаться в отдельных помещениях или нишах с ограничением доступа.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.17 Прокладку кабельных линий, не участвующих в поддержании работоспособности систем противопожарной защиты в условиях пожара, следует выполнять в соответствии с ГОСТ 31565, при этом тип кабеленесущих элементов должен соответствовать требованиям, предъявляемым к кабельной продукции.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

11.2.18 Системы информации, связи и сигнализации в зданиях аэровокзалов следует проектировать с учетом приложения И.

11.2.19 По заданию на проектирование в зонах вылета и прилета общего пользования и в зале ожидания вылета после регистрации предусматривают устройство панелей для зарядки пассажирами мобильных устройств (телефоны, ноутбуки).

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

12 Обеспечение санитарно-эпидемиологических требований

12.1 При проектировании зданий аэровокзалов следует обеспечивать санитарно-эпидемиологические требования [6], [35], [36], [37].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

12.2 Требования к обеспечению санитарно-эпидемиологических норм для общественных помещений следует принимать в соответствии с СП 118.13330. Санитарно-эпидемиологические требования к предприятиям розничной торговли приведены в [38], общественного питания - в СанПиН 2.3/2.4.3590.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

12.3 Гигиенические нормативы к условиям пребывания в помещениях аэровокзалов следует обеспечивать соблюдением предельно допустимых уровней физических факторов на рабочих местах, приведенных в разделе V СанПиН 1.2.3685-21. Требования к соблюдению параметров микроклимата в помещениях изложены в ГОСТ 30494.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

12.4 Отделка помещений (за исключением технических помещений) зданий аэровокзалов должна быть устойчивой к дезинфекции и доступной для проведения влажной уборки.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

12.5 Применяемые отделочные материалы, арматура, фурнитура и регулирующие устройства должны исключать возможность травматизма.

12.6 Защита от внутренних источников шума (инженерное оборудование, встраиваемые автономные источники теплоснабжения, системы кондиционирования и т.п.) должна обеспечивать нормативные уровни шума в соответствии с положениями СП 51.13330 и СанПиН 1.2.3685. Измерение шума выполняют по ГОСТ 22283.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

12.7 Рекомендуемое время реверберации в помещениях зданий аэровокзалов следует устанавливать в зависимости от объемов помещения и определять их при 50%-ном заполнении.

12.8 Естественное освещение пассажирских помещений зданий аэровокзалов и производственных помещений с постоянным пребыванием людей следует предусматривать согласно СП 52.13330, СанПиН 1.2.3685.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

12.9 Уровень шума в зданиях вокзалов, в местах размещения инженерного оборудования не должен превышать требуемых параметров по отношению к смежным помещениям и окружающей застройке в соответствии с СП 51.13330.

13 Экологические требования

13.1 При проектировании зданий аэровокзалов необходимо предусматривать меры, направленные на сокращение потребления энергетических ресурсов, рациональное использование энергетических ресурсов и водопользование, снижение вредных воздействий на окружающую среду в

процессе строительства и эксплуатации здания, включая прилегающую территорию, с учетом положений [7].

Также следует выполнять экологические требования к объектам недвижимости по ГОСТ Р 54964.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

13.2 При концентрации жиросодержащих веществ более 100 мг/л сточные воды предприятий общественного питания на выпусках из зданий аэровокзалов должны подвергаться очистке с помощью установок, при проектировании которых расходы очищаемых сточных вод следует принимать на основании данных, установленных исходя из конкретных условий и режима работы аэровокзального комплекса.

13.3 Мусороудаление в зданиях аэровокзалов следует предусматривать в соответствии с СП 118.13330.

Для сбора и хранения ТКО в зданиях аэровокзалов и на территории аэровокзального комплекса следует предусматривать мусоросборники открытого или закрытого типа.

Отходы, содержащие компоненты пищевых продуктов, следует собирать и хранить в мусоросборниках закрытого типа.

Следует предусмотреть отдельный сбор ТКО согласно [8] с соблюдением требований СанПиН 2.1.3684.

Примечание - Вывоз ТКО следует осуществлять в места и в сроки, установленные санитарными правилами.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

13.4 Следует предусмотреть мероприятия по защите помещений здания аэровокзала и территории аэровокзального комплекса от электромагнитных полей и излучений, в т.ч. создаваемых радиотехническими средствами аэропорта, обеспечив их уровень в соответствии с требованиями СанПиН 1.2.3685.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

13.5 В малых аэровокзалах тип сооружений для очистки и обезвреживания хозяйственно-фекальных, производственных и поверхностных вод принимают в зависимости от вида загрязнения и необходимой степени очистки с учетом таблицы 13.1.

Таблица 13.1

Тип очистных сооружений	Производительность очистных сооружений, м ³ /сут
Компактные установки промышленного изготовления, нефтеловушки, отстойники, биологические пруды	50-200
Поле фильтрации, коммунальные или сельскохозяйственные поля орошения	5-30 (на 1 га площади фильтрации или орошения)
Септики, нефтеловушки, отстойники	5-35
Фильтрующие траншеи	До 15

Очистные сооружения должны быть оснащены устройствами для измерения расходов сточных вод, поступающих на очистные сооружения.

(Введен дополнительно, Изм. N 1).

Определение пропускной способности объектов аэропортов

А.1 Определение годового объема пассажирских перевозок в аэропорту

В качестве исходных данных используют сведения о годовых объемах перевозок за ретроспективные 5-10 лет, подтверждаемые оператором аэропорта.

Расчет годового объема пассажирских перевозок выполняется по методу выравненных статистических рядов, учитывающему тенденции изменения перевозок за прошлый период и общие тенденции развития воздушного транспорта на перспективу, по формуле

$$W_{\text{пп}}^A = \frac{\sum (W_{\text{п}}^{\Gamma A} - \overline{W_{\text{п}}^{\Gamma A}})(W_{\text{п}}^A - \overline{W_{\text{п}}^A})}{\sum (W_{\text{п}}^{\Gamma A} - \overline{W_{\text{п}}^{\Gamma A}})^2} (W_{\text{пп}}^{\Gamma A} - \overline{W_{\text{п}}^{\Gamma A}}) + \overline{W_{\text{п}}^A}, \quad (\text{A.1})$$

где $W_{\text{пп}}^A$; $W_{\text{пп}}^{\Gamma A}$ - перспективный объем пассажирских отправок соответственно по аэропорту (А) и гражданской авиации в целом (ГА), тыс. пасс;

$W_{\text{п}}^A$; $W_{\text{п}}^{\Gamma A}$ - фактические объемы пассажирских отправок соответственно по аэропорту и гражданской авиации в целом, тыс. пасс;

$\overline{W_{\text{п}}^A}$; $\overline{W_{\text{п}}^{\Gamma A}}$ - среднегодовые значения этих показателей за ряд прошлых лет соответственно по аэропорту и гражданской авиации в целом, тыс. пасс.

Примечание - Расчет перспективных потребных объемов пассажирских перевозок выполняется с учетом утвержденных индексов роста пассажирских перевозок транспортной стратегии Российской Федерации.

А.2 Определение пропускной способности аэровокзала

А.2.1 Исходные данные для расчета пропускной способности объектов аэропортов формируются на базе показателей технических возможностей объектов аэропорта, обеспечивающих обслуживание убывающих (прибывающих) пассажиров, грузов, ВС.

А.2.2 Для определения показателей технических возможностей объектов аэропорта отчетные данные обрабатываются с помощью методов математической статистики.

А.2.3 При отсутствии данных о фактических полных суточных и часовых объемах воздушных перевозок пассажиров, интенсивности движения ВС данные показатели определяются расчетным способом как среднесуточные.

А.2.4 Значение среднесуточного объема пассажирских воздушных перевозок в аэропорту определяется по формуле

$$П_{\text{с}}^{\text{ср}} = \frac{П_{\text{г}}}{365}, \quad (\text{A.2})$$

где $П_{\text{с}}^{\text{ср}}$ - среднесуточный объем пассажирских воздушных перевозок, чел.;

$П_{\text{г}}$ - годовой объем пассажирских воздушных перевозок, пасс.

А.2.5 Значение среднесуточного объема грузовых воздушных перевозок в аэропорту определяется по формуле

$$\Gamma_{\text{с}}^{\text{ср}} = \frac{\Gamma_{\text{г}}}{365}, \quad (\text{A.3})$$

где $\Gamma_{\text{с}}^{\text{ср}}$ - среднесуточный объем грузовых воздушных перевозок, т;

$\Gamma_{\text{г}}$ - годовой объем грузовых воздушных перевозок, тыс. т.

А.2.6 Значение среднесуточной интенсивности движения ВС в аэропорту определяется по формуле

$$И_{\text{с}}^{\text{ср}} = \sum_{i=1}^n \frac{П_{\text{г}} \delta_i 100}{b_i \Delta_i 365} + \sum_{i=1}^n \frac{\Gamma_{\text{г}} \delta_i 100}{3_i \Delta_i 365}, \quad (\text{A.4})$$

где $И_{\text{с}}^{\text{ср}}$ - среднесуточная интенсивность движения ВС в аэропорту (взлеты и посадки);

δ_i - доля перевозок по типам ВС в общем объеме перевозок аэропорта;

b_i - количество пассажирских кресел ВС i -го типа;

Z_i - предельная коммерческая нагрузка ВС i -го типа, т;

Δ_i - процент загрузки ВС i -го типа;

n - количество типов ВС.

А.2.7 Максимальная суточная интенсивность движения ВС, взлетов и посадок ($I_c^{\text{макс}}$) определяется по формуле

$$I_c^{\text{макс}} = I_c^{\text{ср}} k_c, \quad (\text{A.5})$$

где k_c - коэффициент суточной неравномерности движения ВС, отражающий неравномерность движения ВС по суткам.

А.2.8 Значение коэффициента суточной неравномерности движения ВС в аэропорту определяется по формуле

$$k_c = 2\gamma(1 + \beta_p \nu), \quad (\text{A.6})$$

где γ - удельный вес движения ВС в летний сезон;

β_p - нормированное отклонение интенсивности движения ВС от среднесуточного значения принимается $\beta_p = 3$;

ν - коэффициент вариации движения ВС в летний сезон.

А.2.9 Удельный вес интенсивности движения ВС в летний сезон определяется по формуле

$$\gamma = \sum_{i=1}^n \frac{I_{\Delta}^i}{I_{\Gamma}^i}, \quad (\text{A.7})$$

где I_{Δ}^i - суммарная интенсивность движения ВС i -го типа за летний сезон (взлеты и посадки);

I_{Γ}^i - суммарная годовая интенсивность движения ВС i -го типа (взлеты и посадки).

Примечание - Значение удельного веса интенсивности движения воздушных судов в летний период, при отсутствии данных можно принимать 0,55 для холодной климатической зоны расположения аэропорта, 0,6 - для умеренной и теплой, 0,63 - для курортной.

А.2.10 Коэффициент вариации интенсивности движения ВС, учитывающий колебания интенсивности движения ВС в летний сезон, определяется по формуле

$$\nu = \frac{\delta}{I_{c(\Delta)}^{\text{ср}}}, \quad (\text{A.8})$$

где δ - среднее квадратическое отклонение, показывающее отклонение суточной интенсивности движения ВС от своего среднего значения;

$I_{c(\Delta)}^{\text{ср}}$ - среднесуточная интенсивность движения ВС за летний сезон (взлеты и посадки).

Примечание - Летний сезон - полугодие, действие которого начинается в последнее воскресенье марта и оканчивается в субботу перед последним воскресеньем октября и составляет в среднем 214 дней.

А.2.11 Среднесуточная интенсивность движения ВС в летний сезон определяется по формуле, указанной в А.2.6, но вместо общего годового объема перевозок принимается часть, выполняемая в летний сезон.

Для нахождения численных значений среднесуточной интенсивности движения ВС, среднего квадратического отклонения, коэффициента вариации используются методы математической статистики.

А.2.12 Значение среднечасовой интенсивности движения ВС в период, в течение которого часовая интенсивность движения ВС в аэропорту остается примерно постоянной, определяется по формуле

$$I_{\text{ч}}^{\text{ср}} = \frac{I_c^{\text{макс}}}{T_c}, \quad (\text{A.9})$$

где $I_{\text{ч}}^{\text{ср}}$ - среднечасовая интенсивность движения ВС в стационарный период (взлеты и посадки);

T_c - продолжительность стационарного периода (количество часов за сутки, в течение которых часовая интенсивность движения воздушных судов в аэропорту остается примерно постоянной), ч.

А.2.13 Максимальная часовая интенсивность движения ВС определяется по формуле

$$I_{\text{ч}}^{\text{макс}} = I_{\text{ч}}^{\text{ср}} k_{\text{ч}}, \quad (\text{A.10})$$

где $I_{\text{ч}}^{\text{макс}}$ - максимальная часовая интенсивность движения ВС (взлеты и посадки);

$k_{\text{ч}}$ - коэффициент часовой неравномерности движения, отражающий неравномерность движения по часам в течение суток.

А.2.14 Коэффициент часовой неравномерности движения определяется по формуле

$$k_{\text{ч}} = k_{\text{ч}}^{\text{ср}} \frac{24}{T_{\text{с}}}, \quad (\text{A.11})$$

где $k_{\text{ч}}^{\text{ср}}$ - коэффициент часовой неравномерности в стационарный период, определяемый по формуле

$$k_{\text{ч}}^{\text{ср}} = 1 + \beta_S \frac{\sqrt{I_{\text{ч}}^{\text{ср}}}}{I_{\text{ч}}^{\text{ср}}}, \quad (\text{A.12})$$

где β_S - квантиль стандартного нормального распределения, отвечающий заданной вероятности S .

А.2.15 Максимальные суточные и максимальные часовые объемы перевозок пассажиров и грузов определяются аналогично по формулам (А.9)-(А.12).

Потребная расчетная пропускная способность на основе максимального часового объема перевозок принимается по ближайшей номенклатурной пропускной способности, указанной в 5.2, в соответствии с математическим округлением чисел.

А.3 Определение пропускной способности грузового комплекса (сектора грузового комплекса)

А.3.1 Пространство грузового комплекса (сектора грузового комплекса) состоит из двух основных частей: площади, непосредственно используемые для хранения груза, и площади, не используемые для хранения груза. Соотношение этих площадей в пропорции составляет не менее чем 2:1, если иное не предусмотрено заданием на проектирование. Расчет складских площадей осуществляется по формуле

$$S_{\text{общ}} = S_1 + S_2, \quad (\text{A.13})$$

где S_1 - площади, непосредственно используемые для хранения груза, м²;

S_2 - прочие площади (административно-бытовые, площади зон приемки и комплектации), м².

При этом $S_2 = 0,5S_1$ (принимается на стадии макропроектирования и общей оценки мощностей проектируемого грузового терминала).

А.3.2 Общий коэффициент использования площади склада $k_{\text{эф}}$ является показателем эффективности использования складской площади и определяется по формуле

$$k_{\text{эф}} = \frac{S_1}{S_{\text{общ}}}, \quad (\text{A.14})$$

где $k_{\text{эф}}$ - общий коэффициент использования площади склада в зависимости от типа складского помещения, его планировки, используемого оборудования и других факторов может иметь значение от 0,25 до 0,6.

А.3.3 Потребная площадь, используемая для хранения грузов, определяется с учетом количества и схем размещения грузовых единиц хранения (стеллажей, поддонов и прочих) в результате расчета единовременной вместимости складской зоны грузового комплекса.

А.3.3.1 Единовременная вместимость E , т, складской зоны грузового комплекса (далее - склад) определяется по формуле

$$E = \Gamma_{\text{сут}} t, \quad (\text{A.15})$$

где $\Gamma_{\text{сут}}$ - средний грузооборот склада за сутки, т;

t - срок хранения груза, сут.

А.3.3.2 Средний суточный грузооборот проектируемого грузового комплекса $\Gamma_{\text{сут}}$ определяется по формуле

$$\Gamma_{\text{сут}} = \frac{\Gamma_1}{N} k_c, \quad (\text{A.16})$$

где Γ_1 - годовой грузооборот грузового комплекса, т;

N - число рабочих дней в году.

А.3.3.3 Коэффициент суточной неравномерности поступления грузовых потоков k_c определяется по формуле

$$k_c = 1,52 + \frac{6,88}{\Gamma_1}, \quad (A.17)$$

где Γ_1 - годовой грузооборот грузового комплекса, т.

А.3.3.4 Расчетное количество грузовых единиц хранения $A_{гр.р}$ определяется по формуле

$$A_{гр.р} = \frac{E}{k}, \quad (A.18)$$

где E - общий вес груза, который предполагается хранить в данной зоне с использованием заданной грузовой единицы, т;

k - нагрузка на одну грузовую единицу, т.

Примечание - Учитывая невозможность стопроцентного заполнения стеллажного объема из-за ряда ограничений, при расчете количества грузовых единиц учитывается коэффициент заполнения стеллажа, который определяется на основании фактических данных. При отсутствии таких данных коэффициент заполнения стеллажа принимается равным 0,6.

А.3.3.5 Потребное количество грузовых единиц хранения $A_{гр.п}$ определяется по формуле

$$A_{гр.п} = A_{гр.р} k_{зс}, \quad (A.19)$$

где $k_{зс}$ - коэффициент заполнения стеллажа.

А.4 Определение пропускной способности переходов и галерей аэровокзальных комплексов

Пропускную способность переходов и галерей определяют по формуле

$$\Pi_k = \frac{C_{п}}{\Gamma_{п} \cdot P_{п}}, \quad (A.20)$$

где Π_k - пропускная способность коридора, чел./м ширины;

$C_{п}$ - скорость передвижения, м/мин, принимается 75 м/мин и уточняется по местным условиям;

$\Gamma_{п}$ - габаритный размер пассажира по ширине, м, принимается от 0,6 до 0,8 м и уточняется по местным условиям;

$P_{п}$ - расстояние между пассажирами по направлению движения, м, принимается от 1 до 2 м и уточняется по местным условиям.

При определении необходимой ширины переходов и галерей аэровокзальных комплексов следует учитывать зону комфорта, позволяющую не прижиматься к стене плечом, принимаемую от 0,5 до 0,6 м с каждой стороны.

Приложение А (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение Б

Функционально-планировочная организация аэровокзальных комплексов и зданий аэровокзалов

Таблица Б.1 - Помещения (зоны) для осуществления функциональных процессов и организации обслуживания вылетающих пассажиров

Группы помещений (зоны)	Виды помещений и зон по функциональному назначению	Помещения и зоны	Необходимость наличия в аэровокзалах				
			в пассажирских зданиях	малых	средних	больших	крупных
Зона вылета общего пользования	Основного функционального назначения	Досмотр пассажиров при входе в здание аэровокзала	+	+	+	+	+

		(входной контроль)					
		Регистрация пассажиров и оформления багажа	+	+	+	+	+
		Обработка багажа	T3	+	+	+	+
Дополнительного обслуживания пассажиров		Предприятия торговли	T3	+	+	+	+
		Предприятия общественного питания	T3	+	+	+	+
		Медпункт	T3	+	+	+	+
		Представительства авиакомпаний	-	T3	T3	T3	T3
		Билетные кассы	-	+	+	+	+
		Залы повышенной комфортности для обслуживания привилегированных пассажиров международных и внутренних рейсов	-	T3	T3	T3	T3
		Банковское обслуживание и обменные пункты валюты	T3	T3	T3	T3	T3
		Помещения религиозного назначения	T3	T3	T3	T3	T3
		Игровые зоны для пассажиров с детьми	T3	T3	T3	T3	T3
		КМИР	-	+	+	+	+
		Вспомогательные		Уборные, в том числе для МГН	+	+	+
Семейный санузел, комната для личной гигиены женщин; душевые кабины	T3			T3	T3	+	+
Помещения (зоны) специального контроля	Основного функционального назначения	Паспортный контроль	+	+	+	+	+
		Таможенный контроль	+	+	+	+	+
		Предполетный контроль безопасности	+	+	+	+	+
Служебные		ГКО	T3	T3	T3	T3	T3

Зона ожидания вылета	Основного функционального назначения	Зал ожидания вылета	+	+	+	+	+
	Дополнительного обслуживания пассажиров	Помещения для детей, следующих без сопровождения взрослых	-	-	T3	T3	T3
		Предприятия торговли	T3	+	+	+	+
		Предприятия общественного питания	T3	T3	+	+	+
		Залы повышенной комфортности для обслуживания привилегированных пассажиров международных и внутренних рейсов	T3	T3	T3	T3	T3
		Игровые зоны для пассажиров с детьми	-	-	T3	T3	T3
		Помещения (зоны) длительного ожидания	-	-	-	T3	T3
	Вспомогательные	Уборные, в том числе для МГН	+	+	+	+	+
		Семейный санузел	-	-	T3	T3	T3
		Помещения для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции	T3	T3	T3	T3	T3
	Основного функционального назначения	Зона контроля посадки в ВС	+	+	+	+	+

* Для секторов международных воздушных линий.

Примечания

1 В настоящей таблице применены следующие условные обозначения:

"+" - наличие необходимо;

"-" - не требуется;

"T3" - по заданию на проектирование.

2 Наличие помещений (зон) в пассажирских зданиях приведено как рекомендуемое.

Таблица Б.1 (Измененная редакция, Изм. N 1).

Таблица Б.2 - Помещения (зоны) для осуществления функциональных процессов и организации

обслуживания прилетевших пассажиров

Группы помещений (зоны)	Виды помещений и зон по функциональному назначению	Помещения и зоны	Необходимость наличия в аэровокзалах				
			в пассажирских зданиях	малых	средних	больших	крупных
Зона паспортного контроля по прилету	Основного функционального назначения	Паспортный контроль	+	+	+	+	+
	Вспомогательные	Уборные, в том числе для МГН или семейный санузел**	+, **	+, **	+	+	+
	Служебные	Помещения Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ
Зона получения багажа	Основного функционального назначения	Получение багажа	ТЗ	+	+	+	+
	Вспомогательные	Уборные, в том числе для МГН и семейный санузел	+++	+++	+	+	+
Помещения (зоны) специального контроля	Основного функционального назначения	Контроль безопасности по прибытии ("встречный контроль")	+	+	+	+	+
		Зона таможенного контроля	+	+	+	+	+
Зал прилета общего пользования	Основного функционального назначения	Зона ожидания	+	+	+	+	+
	Служебные	Помещения ГКО	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ
	Дополнительного обслуживания пассажиров	Помещения для детей, следующих без сопровождения взрослых	-	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
		Предприятия торговли	ТЗ	+	+	+	+
		Предприятия общественного питания	ТЗ	ТЗ	+	+	+
		Залы повышенной комфортности для обслуживания привилегированных пассажиров международных и внутренних рейсов	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ

Вспомогательные	Уборные, в том числе для МГН	+	+	+	+	+
	Семейный санузел	+**	+**	+	+	+

* Для секторов международных воздушных линий.

** Допускается объединять санузел для МГН и семейный.

Примечание - В настоящей таблице применены следующие условные обозначения:

"+" - наличие необходимо;

"-" - не требуется;

"ТЗ" - по заданию на проектирование.

Таблица Б.2 (Измененная редакция, Изм. N 1).

Таблица Б.3 - Помещения (зоны) для осуществления функциональных процессов и организации обслуживания трансферных пассажиров

Группы помещений (зоны)	Виды помещений и зон по функциональному назначению	Помещения и зоны	Необходимость наличия в аэровокзалах				
			малых	средних	больших	крупных	
Помещения (зоны) специального контроля	Основного функционального назначения	Регистрация на стойке трансфера в контролируемой зоне	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ	
		Контроль безопасности (при необходимости)	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ	
		Паспортный контроль	-	+	+	+	
		Таможенный контроль	-	+	+	+	
Ожидания вылета	Основного функционального назначения	Зал ожидания вылета	-	+	+	+	
		Дополнительного обслуживания пассажиров	Помещения для детей, следующих без сопровождения взрослых	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
			Предприятия торговли	-	+	+	+
			Предприятия общественного питания	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
			Залы повышенной комфортности для обслуживания привилегированных пассажиров международных и внутренних рейсов	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
			Игровые зоны для пассажиров с детьми	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
			Помещения длительного	-	-	ТЗ	ТЗ

		ожидания				
	Вспомогательные	Уборные, в том числе для МГН	-	+	+	+
		Семейный санузел	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
	Основного функционального назначения	Зона контроля посадки в ВС	-	+	+	+

* Для секторов международных воздушных линий с учетом обслуживания пассажиров стран Таможенного союза.

Примечание - В настоящей таблице применены следующие условные обозначения:

"+" - наличие необходимо;

"-" - не требуется;

"ТЗ" - по заданию на проектирование.

Таблица Б.3 (Измененная редакция, Изм. N 1).

Таблица Б.4 - Помещения (зоны) для осуществления функциональных процессов и организации обслуживания транзитных пассажиров

Группы помещений (зоны)	Виды помещений и зон по функциональному назначению	Помещения и зоны	Необходимость наличия в аэровокзалах				
			малых	средних	больших	крупных	
Помещения (зоны) специального контроля	Основного функционального назначения	Контроль безопасности (при необходимости)	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ	
Ожидания вылета	Основного функционального назначения	Зал ожидания вылета	-	+	+	+	
		Дополнительного обслуживания пассажиров	Предприятия торговли	-	+	+	+
	Предприятия общественного питания		-	ТЗ	ТЗ	ТЗ	
	Вспомогательные	Уборные, в том числе для МГН	Помещения для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ
			Семейный санузел	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ
			Основного функционального назначения	Зона контроля посадки в ВС	-	+	+

Примечание - В настоящей таблице применены следующие условные обозначения:

"+" - наличие необходимо;

"-" - не требуется;

"ТЗ" - по заданию на проектирование.

Таблица Б.4 (Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1 Функциональная организация основных потоков аэровокзального комплекса*

* Измененная редакция, Изм. N 1.

Б.1.1 Функциональная организация основных пассажирских потоков аэровокзального комплекса (в аэровокзале, на привокзальной площади, на аванперроне) должна обеспечивать:

- очевидные маршруты движения, при которых в зону обзора пассажира попадает следующая функциональная зона;
- сокращение времени выполнения необходимых процедур и пребывания пассажиров в аэровокзале;
- одинаковую пропускную способность функциональных зон;
- исключение пересечения путей движения основных потоков пассажиров, багажа, средств функционального обслуживания;
- безопасность и защиту пассажиров при перемещении по аэровокзальному комплексу;
- проведение необходимых мероприятий по досмотру пассажиров в целях обеспечения безопасности полетов, охраны жизни и здоровья пассажиров и членов экипажей ВС;
- обеспечение быстрой и безопасной эвакуации пассажиров и обслуживающего персонала в случае возникновения чрезвычайных ситуаций;
- выполнение установленных [24] процедур контроля.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1.2 В зависимости от объемов пассажирских перевозок и расположения уровня перрона относительно аэровокзала следует применять одноуровневые, полуторауровневые и двухуровневые схемы организации перемещения потоков пассажиров и их багажа в аэровокзале.

При одноуровневой схеме обслуживание пассажиров и обработка багажа происходят на одном уровне.

При двухуровневой схеме обслуживание пассажиров и обработка багажа разделены по разным уровням.

При полуторауровневой схеме регистрация пассажиров и обработка багажа со стороны города происходит на одном уровне, а зал ожидания вылета расположен на другом уровне.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1.3 В зданиях и комплексах аэровокзалов следует предусматривать зоны для обработки багажа в зависимости от способа доставки его на борт ВС:

- багаж комплектуется поштучно на электро- или автотележки и загружается в ВС;
- багаж комплектуется в контейнеры, которые доставляются контейнерными поездами или автомобильными средствами и загружаются в ВС;
- багаж методом самообслуживания доставляется пассажирами и размещается в ВС.

Для малых аэропортов состав оборудования обработки багажа уточняется в зависимости от типа и интенсивности ВС.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1.4 Схема организации основных функциональных процессов в аэровокзалах должна учитывать, что трансферные пассажиры, пересаживающиеся в аэропорту с рейса на рейс, могут обслуживаться в аэровокзале сначала как прилетевшие, т.е. с фиксацией прибытия у диспетчера по трансферу (в случае наличия билета с открытой датой или отсутствия билета), а затем оформляются как вылетающие.

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1.5 Правила обслуживания пассажиров в аэровокзальном комплексе приведены в [29].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1.6 Требования к обслуживанию пассажиров международных воздушных линий приведены в [31], [24].

(Измененная редакция, Изм. N 1).

Б.1.7 (Исключен, Изм. N 1).

Таблица Б.5 (Исключена, Изм. N 1).

Приложение В

Определение площадей зданий аэровокзалов

В.1 Определение площадей помещений (зон) здания аэровокзала

В.1.1 Нормируемая площадь помещений здания аэровокзала $S_{\text{норм}}$ включает:

- площадь помещений основного функционального назначения* $S_{\text{офн}}$, определяемую по В.1.2;

* Коэффициент пересчета удельной площади для допустимого уровня сервиса допускается принимать равным 0,85.

- площадь помещений дополнительного обслуживания пассажиров, определяемую в соответствии с разделом 7.3;

- площадь служебных помещений, определяемую в соответствии с разделом 7.4;

- площадь вспомогательных помещений, определяемую в соответствии с разделом 7.5;

- площадь технических помещений, определяемую по 7.6.

В.1.2 $S_{\text{офн}}$ включает площади всех помещений основного функционального назначения в соответствии с 7.2, таблицей Г.1 и учетом минимальных требований к площадям функциональных зон обслуживания пассажиров:

а) площади зон, определяемые с учетом нормируемых минимальных удельных площадей, м²/пасс:

1,8 - для операционной зоны;

1,7 - для зоны ожидания вылетающих и провожающих;

1,8 - для зоны ожидания встречающих;

1,2 - зоны трансферных пассажиров;

1,8 - для зоны ожидания вылета пассажиров, прошедших досмотр (контролируемая зона);

1,0 - для зоны распределения, в том числе: накопителя, посадочной галереи, накопителя прилета в зоне дополнительных режимных ограничений и прочих; площадь зоны распределения принимают с учетом выполнения требований по обеспечению безопасного передвижения физических лиц и материальных объектов;

б) площадь зоны выдачи багажа определяют расчетом с учетом выполнения требований по обеспечению безопасного передвижения физических лиц и материальных объектов, эргономических нормалей и безопасных расстояний от технологического оборудования и внутривокзальной механизации в соответствии с рисунком Д.2;

в) площадь зоны досмотра (КПП) принимают не менее 54 м² на один канал досмотра для пунктов предполетного досмотра, в остальных случаях - не менее 35 м² на один канал досмотра и не менее 26 м² на 1 канал досмотра для размещения рентгентелевизионной установки для досмотра ручной клади и мелкогабаритных материальных объектов;

г) площадь зоны обработки багажа - определяют по нормируемой минимальной удельной

площади по таблице В.1.

Таблица В.1 - Удельная нормируемая площадь помещения обработки багажа в аэровокзалах различной пропускной способности

Номенклатурная пропускная способность, пасс/ч	≤90	100	200	400	600	800	1000	1200	1500	1800	2000
Площадь помещений в аэровокзалах, м ² /пасс	1,1 1	1,1 2	1,9 2,8	2,4 2,8	2,3 2,7	2,3 2,7	2,3 2,6	2,2 2,6	2 2,4	2 2,2	2 2
Примечание - Параметры в числителе приведены для аэровокзалов внутренних воздушных линий, в знаменателе - для аэровокзалов международных воздушных линий.											

В.2 Определение общей площади здания аэровокзала

Общую площадь здания аэровокзала определяют по формуле

$$S_{\text{общ}} = \frac{S_{\text{норм}}}{K_o}, \quad (\text{В.1})$$

где K_o - коэффициент, значение которого принимают:

0,7 - для пропускной способности аэровокзала до 400 пасс/ч;

0,75 - для пропускной способности 600 пасс/ч,

0,8 - для пропускной способности от 800 до 2000 пасс/ч;

$S_{\text{норм}}$ - нормируемая общая площадь помещений аэровокзала (пасс/ч), определяемая по удельной нормируемой общей площади помещений в аэровокзалах (таблица В.2).

Таблица В.2 - Удельная нормируемая общая площадь помещений для аэровокзалов различной номенклатурной пропускной способности

Номенклатурная пропускная способность, пасс./ч	≤90	100	200	400	600	800	1000	1200	1500	1800	2000
Удельная площадь помещений в аэровокзалах, м ² /пасс.	По заданию на проектирование	17,0 26,8	16,3 26,7	15,3 26,1	15,3 25,9	14,9 25,3	14,5 24,6	14,5 24,7	13,8 24,0	13,7 23,5	13,5 23,1
Примечание - Параметры удельной площади в числителе приведены для аэровокзалов внутренних воздушных линий, в знаменателе - для аэровокзалов международных воздушных линий.											

Таблица В.2 (Измененная редакция, Изм. N 2).

Приложение В (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение Г

Перечень помещений (зон) основного функционального назначения и дополнительного обслуживания пассажиров в зданиях аэровокзалов и требования к их расположению

Таблица Г.1 - Перечень помещений (зон) основного функционального назначения в зданиях аэровокзалов и требования к их расположению

Перечень помещений (зон)	Требования к расположению и взаимосвязи помещений (зон)
Зона входного контроля	Непосредственная связь с помещением (зоной) ожидания
Операционные помещения или зоны вылетающих пассажиров	Непосредственная связь с залом (зоной) ожидания; ориентация на привокзальную площадь; непосредственная связь с зоной регистрации и обработки багажа вылетающих пассажиров; связь с остальными помещениями (зонами) основного функционального назначения, в том числе с пунктами досмотра пассажиров и их ручной клади, к которым необходимо обеспечивать удобный доступ и возможность пользования помещениями (зонами) дополнительного обслуживания пассажиров
Операционные помещения или зоны прилетевших пассажиров	Непосредственная связь с помещением (зоной) выдачи багажа и помещениями (зонами) ожидания для прилетевших пассажиров и встречающих
Операционные помещения или зоны транзитных пассажиров	Непосредственная связь с помещениями (зонами) ожидания вылета; связь с остальными помещениями основного технологического назначения
Зоны ожидания	Непосредственная связь с операционными помещениями (зонами) и помещениями (зонами) дополнительного обслуживания пассажиров
Помещения обработки багажа пассажиров с местом хранения багажа отложенных рейсов	Непосредственная связь с операционными помещениями (зонами), другими помещениями основного функционального назначения; ориентация на аванперрон
Помещения хранения багажных контейнеров (обменный фонд)	Связь с помещением обработки багажа пассажиров; ориентация на аванперрон
Контрольно-пропускные пункты	На границах секторов ТБ в соответствии с требованиями по обеспечению ТБ
Контролируемая зона	С выходом на аванперрон или к телетрапам, в другие помещения или зоны этой части здания аэровокзала

Таблица Г.2 - Перечень помещений (зон) дополнительного обслуживания пассажиров в зданиях аэровокзалов и требования к их расположению

Помещения (зоны)	Требования к расположению и взаимосвязи помещений (зон)
Зона размещения табло расписания движения ВС	В пассажирских залах
Зона информации (справочное бюро, стойки информации)	В пассажирских залах
Предприятия общественного питания	Связь с помещениями или зонами ожидания и производственными помещениями пищеблока
Предприятия торговли	В пассажирских зонах, на основных путях движения пассажиров
Комната матери и ребенка	В тихой зоне, во взаимосвязи с пассажирскими залами, с возможностью перемещения на лифте с детской коляской
Помещения для обслуживания детей,	В зоне вылета, рядом с КМиР

следующих без сопровождения взрослых*	
Медицинский пункт	На первом этаже аэровокзала, с доступом в пассажирские залы и на перрон
Помещение для специальной службы сопровождения и помощи инвалидам и МГН, а также зона хранения малогабаритных колясок	По заданию на проектирование
Президентский салон*	Вне основных потоков пассажиров, с отдельным входом/выходом на перрон
Зал официальных лиц и делегаций*	Вне основных потоков пассажиров и багажа с отдельным подъездом и входом из города
Помещения (залы) повышенной комфортности*	Вне основных потоков пассажиров и багажа
Помещения для пассажиров первого и бизнес-классов, залы авиакомпаний*	В зоне ожидания посадки в ВС на основных путях движения пассажиров; с выделенной стойкой регистрации
Помещения для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции*	В зонах, предназначенных для нахождения зарегистрированных на рейс пассажиров после проведения предполетного досмотра и зонах, предназначенных для пассажиров, следующих транзитом
Автоматические камеры хранения багажа	Возможность удобного доступа; связь с зонами прилетевших и вылетающих пассажиров, вне контролируемой зоны, не смежно и не под зонами/помещениями ожидания
Помещение/блок помещений службы розыска багажа	В зоне выдачи багажа или смежно с ней
Пост полиции	С удобным доступом к пассажирским помещениям общей зоны
Помещения военной комендатуры	С удобным доступом из общей зоны; связь с общим операционным залом прилета/вылета
Помещения религиозного назначения*; - помещения банковского обслуживания и обменные пункты валюты; - зона размещения телефонов-автоматов; - киоск/пункт аптеки; - киоск по продаже прессы	В зоне вылета и прилета общего пользования
- заказ такси*; - прокат транспортных средств*; - бронирование гостиниц*; - продажа билетов на городской транспорт и (или) другие виды внешнего транспорта*; - представительства турфирм*	В зоне прилета общего пользования
* Наличие в аэровокзале, состав и площади помещений принимают по заданию на проектирование.	

Приложение Г (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение Д

Минимальные габаритные размеры технологических зон (участков), путей движения транспортных средств и проходов с учетом минимальных отступов от подвижных и неподвижных средств механизации, размещаемых в помещениях и (или) зонах обработки, сортировки и выдачи багажа

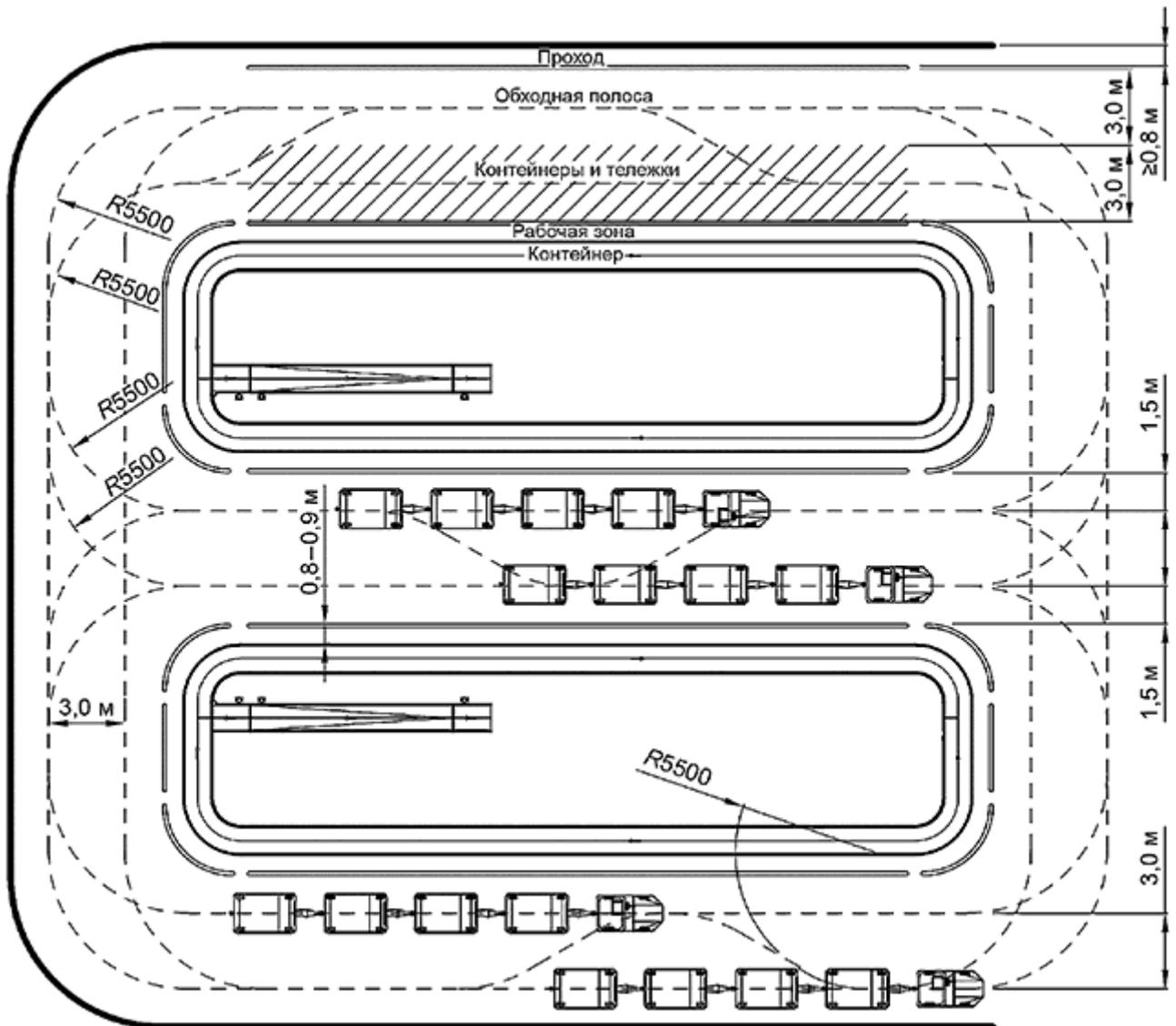
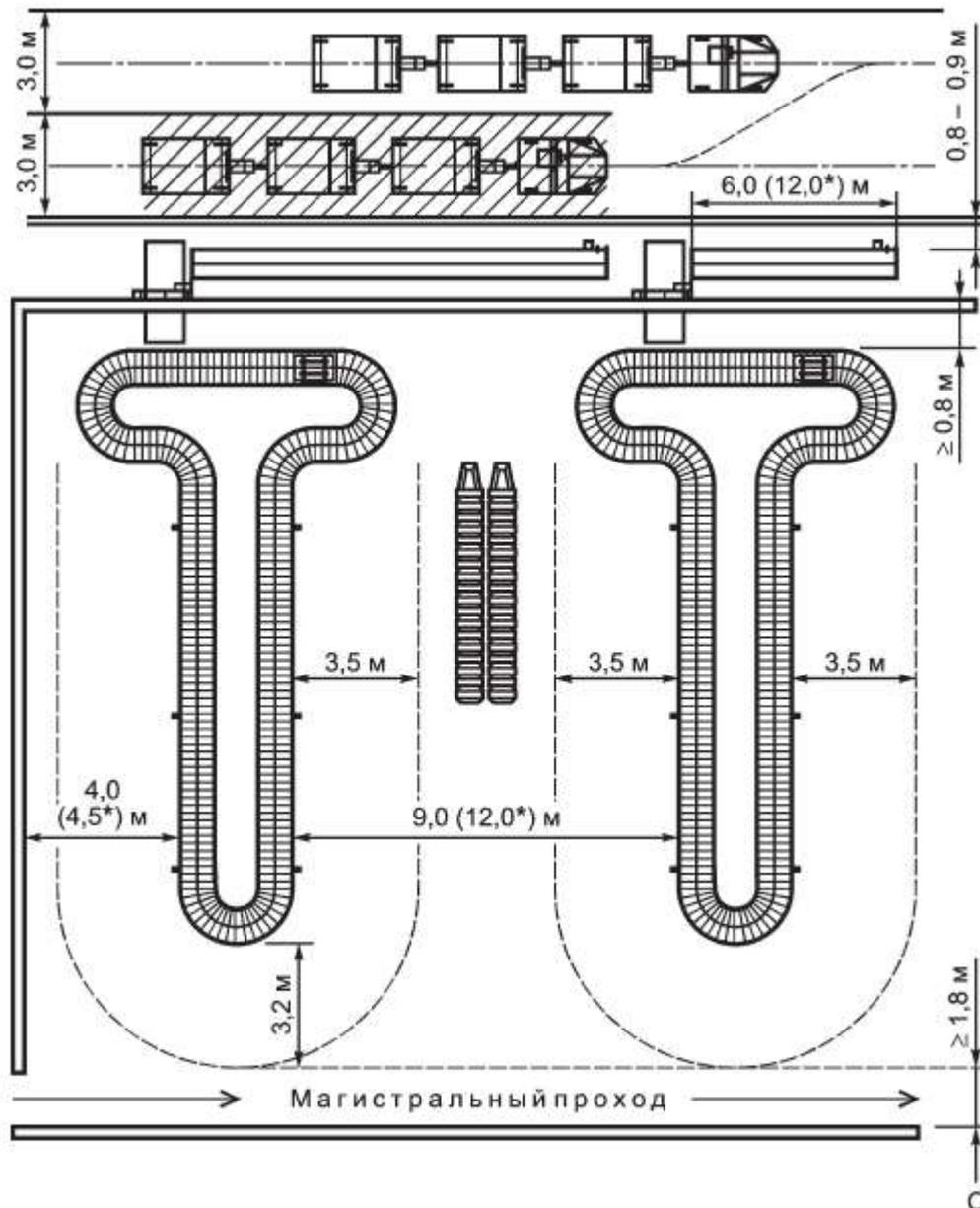


Рисунок Д.1 - Минимальные габаритные размеры зоны обработки и сортировки багажа



* Размеры указаны для транспортеров выдачи багажа широкофюзеляжных ВС.

Примечания

1 Длина фронта выдачи багажа транспортера для самолетов с количеством пассажирских кресел до 100 пасс. должна быть не менее 15,0 м.

2 Длина фронта выдачи багажа транспортера для самолетов с количеством пассажирских кресел до 200 пасс. должна быть не менее 36,0 м.

3 Длина фронта выдачи багажа транспортера для самолетов с количеством пассажирских кресел свыше 200 пасс. должна быть не менее 72,0 м.

Рисунок Д.2* - Минимальные габаритные размеры зоны выдачи багажа

* Измененная редакция, Изм. N 2.

Приложение Д (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение Е

Состав и площади помещений медпункта

Таблица Е.1 - Состав и площади помещений медпункта

Помещения	Площадь, м ² /пасс, в пассажирских зданиях и аэровокзалах с номенклатурной пропускной способностью, пасс/ч										
	≤90	100	200	400	600	800	1000	1200	1500	1800	2000
Приемная	-	-	-	-	-	-	8	8	8	8	8
Кабинет для приема больных	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12	12
Комната временного пребывания больных	ТЗ	ТЗ	6	6	6	6	6	8	8	8	8
Процедурная	ТЗ	ТЗ	10	10	10	10	10	12	12	15	15
Перевязочная	-	-	-	-	-	-	-	8	8	8	8
Санузел для посетителей (в том числе МГН)	6*	6*	6*	6*	6*	6*	6*	6*	6*	6*	6*
Санузел для персонала	3**	3**	3**	3**	3**	3**	3**	3**	3**	3**	3**
Комната хранения укладок для аварийно-спасательных работ, спецодежды и оборудования для проведения противоэпидемических мероприятий	4	4	4	4	4	4	6	6	6	8	8
Помещение для администрации медпункта	-	-	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ	ТЗ	6	6	8	8
Комната для хранения сейфов с наркотиками и сильнодействующими лекарственными средствами	ТЗ	ТЗ	4	4	4	4	4	6	6	8	8
Комната для персонала с набором необходимой мебели	-	-	-	6	6	6	6	8	8	8	8
Санитарная комната для хранения уборочного инвентаря и дезинфицирующих средств	ТЗ	ТЗ	4	4	4	4	4	4	4	4	4

* С оснащением приспособлениями для больных с ограниченными физическими возможностями.

** Допускается объединять с санитарной комнатой для хранения уборочного инвентаря.

Примечания

1 В настоящей таблице применено следующее условное обозначение:
"ТЗ" - по заданию на проектирование.

2 Наличие помещений и площади для пассажирских зданий приведены как рекомендуемые.

Приложение Е (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение Ж

Удельная площадь помещений комнаты матери и ребенка в аэровокзалах
Таблица Ж.1 - Удельная площадь помещений КМиР в аэровокзалах

Расположение блока помещений КМИР	Удельная площадь помещений КМИР в аэровокзалах/пассажи́рских зданиях										
	Номенклатурная пропускная способность, пасс/ч, аэровокзалов/пассажи́рских зданий										
	≤ 90	100	200	400	600	800	1000	1200	1500	1800	2000
В общедоступной зоне	ТЗ	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
В залах ожидания вылета	-	-	-	-	0,06	0,06	0,055	0,055	0,05	0,05	0,05

Примечание - В настоящей таблице применены следующие условные обозначения:
"ТЗ" - наличие по заданию на проектирование;
"-" - наличие не требуется.

Приложение Ж (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение И

Количество санитарно-технического оборудования бытовых помещений для пассажиров и посетителей

Таблица И.1 - Количество санитарно-технического оборудования бытовых помещений для пассажиров и посетителей

Пиковая нагрузка на зону (мужчин или женщин), пасс.	Количество приборов в уборных в каждой рассматриваемой зоне	
	Мужская уборная (писсуары/унитазы)	Женская уборная (унитазы)
1-15	1	1
16-35	2	3
36-55	3	5
56-100	4	6
101-155	5	8
156-205	6	10
206-250	7	11
251-300	8	13
301-350	9	14
351-400	10	16
401-450	12	19
451-500	13	21
501-550	14	22

551-600	15	24
<p>Примечания</p> <p>1 В мужских уборных следует принимать один умывальник на четыре унитаза, а в женских - на два унитаза, но не менее одного на уборную.</p> <p>2 Количество приборов рассчитывается соответственно числу пассажиров каждой функциональной зоны аэровокзала.</p>		

Приложение И (Измененная редакция, Изм. N 1).

Приложение К

Системы информации, связи и сигнализации в аэровокзалах

К.1 Информационные системы комплекса подразделяются на группы:

- информация, организующая движение пассажиров и посетителей;
- информация для обслуживающего персонала.

К.2 Система информации пассажиров и посетителей (таблица К.1) должна включать следующие системы:

- визуальной оперативной информации;
- стационарной информации на базе международных графических символов (пиктограмм) указателей и надписей, соответствующих ГОСТ Р 51885 и ГОСТ Р 52131;
- индивидуальной информации (справочное бюро, стойки информации, мобильная связь);
- радио- и телеоповещения;
- индивидуальной информации (справочное бюро, мобильная связь) с учетом доступности для МГН.

Для незрячих и слабовидящих следует предусматривать оборудование, дублирующее визуальную информацию аудиоинформацией.

Таблица К.1 - Виды автоматизированных информационных систем в аэровокзалах

Наименование	Статус
Система визуального информирования пассажиров	Обязательно
Система связи с оперативной базой данных аэропортов	Обязательно
Система регистрации пассажиров	Обязательно
Самостоятельная регистрация и сдача багажа	Рекомендовано
Система внутривокзальной навигации	Обязательно
Система часофикации	Обязательно
Система общественного телевидения	Обязательно

К.3 Визуальное динамическое оповещение пассажиров должно осуществляться через сеть телемониторов, отображающих информацию о рейсах. Информация о рейсах подается как минимум на двух языках: русском и английском.

Визуальное статическое оповещение пассажиров следует предусматривать посредством размещения на путях движения пассажиров путевказательных знаков.

Иерархия системы графической информации состоит из трех уровней:

- первый уровень - информация, связанная с основными функциями аэропорта, направляющая пассажиропотоки к главным технологическим зонам;
- второй уровень - информация о различных службах аэропорта и предоставляемом сервисе;
- третий уровень - информация о дополнительном обслуживании. Информационные носители, содержащие важную информацию, следует выполнять с подсветкой.

К.4 Информация каждого уровня может быть подвижной и статичной с системой указательных знаков, пиктограмм, табличек с обозначением помещений (зон) и т.п.

Размещение информации каждого уровня определяется локальными приоритетами. Форму указателей и условные изображения на них следует принимать по ГОСТ Р 51885.

К.5 Для обеспечения оперативности в работе обслуживающего персонала аэровокзала в проекте необходимо предусматривать следующие системы:

- телефонной и радиосвязи;
- громкоговорящей связи;
- радиооповещения;
- охранно-тревожной сигнализации в соответствии с ГОСТ Р 55250, [18];
- контроля и управления доступом (СКУД) в соответствии с ГОСТ Р 55250, [18];
- охранного телевидения в соответствии с [12], [13], [18];
- сбора и обработки данных в соответствии с [18];
- пожарной сигнализации;
- пожаротушения;
- пожарной и аварийной сигнализации.

По заданию на проектирование допускается предусматривать системы:

- кабельного телевидения;
- мобильной связи;
- информационно-телекоммуникационной сети "Интернет";
- автономных автоматизированных рабочих мест персонала;
- дополнительных ТС ОТБ в соответствии с [12], [13], [18].

Приложение К (Введено дополнительно, Изм. N 1).

Библиография

- [1] Федеральный закон от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации"
- [2] Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. N 16-ФЗ "О транспортной безопасности"
- [3] Федеральный закон от 29 декабря 2004 г. N 190-ФЗ "Градостроительный кодекс Российской Федерации"
- [4] Федеральный закон от 30 декабря 2009 г. N 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений"
- [5] Федеральный закон от 22 июля 2008 г. N 123-ФЗ "Технический регламент о требованиях пожарной безопасности"
- [6] Федеральный закон от 30 марта 1999 г. N 52-ФЗ "О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения"
- [7] Федеральный закон от 10 января 2002 г. N 7-ФЗ "Об охране окружающей среды"
- [8] Федеральный закон от 24 июня 1998 г. N 89-ФЗ "Об отходах производства и потребления"
- [9] Указ Президента Российской Федерации от 25 марта 2015 г. N 161 "Об утверждении Устава военной полиции Вооруженных Сил Российской Федерации и внесении изменений в некоторые акты Президента Российской Федерации"
- [10] Приказ Управления делами Президента Российской Федерации от 31 марта 2017 г. N 124 "О залах для официальных лиц и делегаций, организуемых в пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации, установленных в пределах аэропортов (аэродромов) г.Владивостока, г.Казани, г.Москвы, Московской области, г.Санкт-Петербурга, г.Симферополя и г.Сочи"
- [11] Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 "Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации"
- [12] Постановление Правительства Российской Федерации от 29 ноября 2021 г. N 2090 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта, не подлежащих категорированию, и признании утратившим силу постановления Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 г. N 1603"
- [13] Постановление Правительства Российской Федерации от 5 октября 2020 г. N 1605 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры воздушного транспорта"
- [14] Постановление Правительства Российской Федерации от 31 декабря 2020 г. N 2418 "Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры по видам транспорта на этапе их проектирования и строительства"
- [15] Постановление Правительства Российской Федерации от 26 июня 2008 г. N 482 "Об

утверждении Правил установления, открытия, функционирования (эксплуатации), реконструкции и закрытия пунктов пропуска через государственную границу Российской Федерации"

[16] Постановление Правительства Российской Федерации от 19 сентября 1996 г. N 1116 "Об утверждении Положения о залах для официальных лиц и делегаций"

[17] Постановление Правительства Российской Федерации от 25 декабря 2013 г. N 1242 "О предоставлении субсидий из федерального бюджета организациям воздушного транспорта на осуществление региональных воздушных перевозок пассажиров на территории Российской Федерации и формирование региональной маршрутной сети"

[18] Постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. N 969 "Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности"

[19] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 24 февраля 2011 г. N 63 "Об утверждении Методики расчета технической возможности аэропортов и Порядка применения Методики расчета технической возможности аэропортов"

[20] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 ноября 2005 г. N 142 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Требования авиационной безопасности к аэропортам"

[21] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июля 2015 г. N 227 "Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности"

[22] Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации, Министерства здравоохранения Российской Федерации от 30 января 2021 г. N 32/пр/33 "О требованиях к выделению и оснащению специальных мест на открытом воздухе для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции, к выделению и оборудованию изолированных помещений для курения табака или потребления никотинсодержащей продукции"

[23] Приказ Министерства труда и социальной защиты Российской Федерации от 18 ноября 2020 г. N 814н "Об утверждении Правил по охране труда при эксплуатации промышленного транспорта"

[24] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 29 января 2010 г. N 21 "Об утверждении Типовой схемы организации пропуска через государственную границу Российской Федерации лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных в воздушных пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации"

[25] Постановление Правительства Российской Федерации от 21 июля 1998 г. N 814 "О мерах по регулированию оборота гражданского и служебного оружия и патронов к нему на территории Российской Федерации"

[26] Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 21 марта 2018 г. N 154/пр "Об утверждении Требований к служебным и подсобным помещениям, предназначенным для предоставления территориальным органам и подразделениям полиции, выполняющим задачи по обеспечению безопасности граждан и охране общественного порядка, противодействию преступности на железнодорожном, водном, воздушном транспорте и метрополитенах"

[27] Приказ Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 19 мая 2017 г. N 796/пр "Об утверждении Требований к служебным и подсобным помещениям, предназначенным для предоставления органам федеральной службы безопасности на объектах транспортной инфраструктуры"

[28] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 25 июля 2007 г. N 104 "Об утверждении Правил проведения предполетного и послеполетного досмотров"

[29] Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 28 июня 2007 г. N 82 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей""

[30] Приказ Федеральной авионавигационной службы от 28 ноября 2007 г. N 119 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Размещение маркировочных знаков и устройств на зданиях, сооружениях, линиях связи, линиях электропередачи, радиотехническом оборудовании и других объектах, устанавливаемых в целях обеспечения безопасности полетов воздушных судов""

[31] Решение Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. N 688 "О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза, Классификации пунктов пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза и форме Паспорта пункта пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза"

[32] СП 52-105-2009 Железобетонные конструкции в холодном климате и на вечномёрзлых грунтах

- [33] ПУЭ Правила устройства электроустановок (7-е изд.)
[34] СП 41-101-95 Проектирование тепловых пунктов
[35] СП 2.1.3678-20 Санитарно-эпидемиологические требования к эксплуатации помещений, зданий, сооружений, оборудования и транспорта, а также условиям деятельности хозяйствующих субъектов, осуществляющих продажу товаров, выполнение работ или оказание услуг
[36] СП 2.5.3650-20 Санитарно-эпидемиологические требования к отдельным видам транспорта и объектам транспортной инфраструктуры
[37] СП 2.2.3670-20 Санитарно-эпидемиологические требования к условиям труда
[38] СП 2.3.6.3668-20 Санитарно-эпидемиологические требования к условиям деятельности торговых объектов и рынков, реализующих пищевую продукцию

Библиография (Измененная редакция, Изм. N 1).

УДК 725.39

ОКС 91.040.10

Ключевые слова: здания аэровокзалов, аэровокзальные комплексы, участки аэровокзальных комплексов, вокзалы, проектирование
