

A large teal graphic element on the left side of the page, consisting of a triangle at the top and a vertical rectangle below it, with a diagonal cutout on the right side of the rectangle.

Концептуальные проекты нового терминала

Аэропорт Алматы, Казахстан

Май 2022

Эта страница намеренно оставлена пустой для разбиения на страницы.

Mott MacDonald
Mott MacDonald House
8-10 Sydenham Road
Croydon CR0 2EE
United Kingdom

T +44 (0)20 8774 2000
mottmac.com

TAV Airports Holding
Vadi Istanbul Cendere
Street No: 109 2C Blok
34485 Sarıyer / Istanbul
Turkey

Концептуальные проекты нового терминала

Аэропорт Алматы, Казахстан

Май 2022

Данные о согласованиях и редакциях

Редакция	Дата	Подготовил	Проверил	Утвердил	Описание
A	13/05/2022	Компания «TAV Construction»	Л. Бэгшоу	Дж. Страуд	Для обзора кредитором
B	07/06/2022	Компания «TAV Construction»	Дж. Страуд	Дж. Страуд	Для выпуска

Номер документа: 100107121 | 100107121-006 | |

Класс информации: Стандарт

Настоящий документ издается исключительно для стороны, заказавшей его, и с конкретными целями, связанными только с вышеуказанным проектом. Никакая другая сторона не должна полагаться на данный документ, и он не может быть использован для других целей.

Мы не несем никакой ответственности за последствия того, что какая-либо другая сторона будет полагаться на данный документ, или его использование для любых других целей, а также за любые содержащиеся в нем ошибочные данные или упущения, возникшие в результате ошибок или упущений, сделанных другими сторонами.

Настоящий документ содержит конфиденциальную информацию, а также информацию, попадающую в категорию охраняемой законом «интеллектуальной собственности». Соответственно, он не может быть передан на рассмотрение другим сторонам без согласия как с нашей стороны, так и стороны, заказавшей его.

Содержание

1	Введение	1
2	Вариант 1.1: Интеграция здания VIP-терминала в новый пассажирский терминал	3
2.1	Рекомендации по дизайну	3
2.1.1	Схема терминала	3
2.1.2	Пандус для транспортных средств	5
2.2	Другие конструктивные соображения	7
3	Вариант 2.2: Замена здания VIP-терминала	8
3.1	Рекомендации по дизайну	8
3.1.1	Новая схема и дизайн терминала	8
3.1.2	Строительство и замена VIP-терминала	9
3.2	Другие конструктивные соображения	15

Рисунки

Рисунок 2.1: План 1 этажа Варианта 1.1	4
Рисунок 2.2: План 2 этажа Варианта 1.1	4
Рисунок 2.3: Вид со стороны зоны общего доступа аэропорта, отображающий пандус для транспортных средств перед зданием VIP-терминала	5
Рисунок 2.4: Изображение подъездных мостов, ведущих от пандуса для транспортных средств, в разрезе	6
Рисунок 2.5: Инженерный чертеж в поперечном разрезе	6
Рисунок 2.6: Визуализация наружной части верхнего уровня пандуса для транспортных средств и подъездных мостов (1 из 2)	6
Рисунок 2.7: Визуализация наружной части верхнего уровня пандуса для транспортных средств и подъездных мостов (2 из 2)	7
Рисунок 3.1: Визуализация наружной части нового ЗПТ	8
Рисунок 3.2: Расположение нового ЗПТ и замена здания VIP-терминала (обозначено желтой стрелкой)	9
Рисунок 3.3: План этажа с учетом замены здания VIP-терминала	10
Рисунок 3.4: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны зоны общего доступа аэропорта, вид сверху	11

Рисунок 3.5: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны контролируемой зоны аэропорта, вид сверху	11
Рисунок 3.6: Боковые фасады нового расширенного здания VIP-терминала (слева северо-западный фасад, справа юго-восточный фасад)	12
Рисунок 3.7: Боковые сечения нового расширенного здания VIP-терминала (слева северо-западный фасад, справа юго-восточный фасад)	12
Рисунок 3.8: Предлагаемая зона общего доступа аэропорта с учетом замены здания VIP-терминала	13
Рисунок 3.9: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны зоны общего доступа аэропорта	13
Рисунок 3.10: Предлагаемая новая контролируемая зона аэропорта	14
Рисунок 3.11: Чертеж поперечного сечения фасада нового здания VIP-терминала со стороны контролируемой зоны аэропорта	14
Рисунок 3.12: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны контролируемой зоны аэропорта	14

1 Введение

Настоящий документ подготовлен Mott MacDonald Ltd, по утверждению АО «Международный аэропорт Алматы».

TAV Airports Holding приобрела аэропорт Алматы в 2021 году и работает с TAV Construction Ltd и консультантами Mott MacDonald Ltd над планами по расширению терминалов аэропорта.

Аэропорт Алматы является самым загруженным аэропортом в Казахстане, и работы по расширению были определены как необходимые для увеличения пропускной способности терминала аэропорта исходя из прогнозируемого количества пассажиров. После рассмотрения ряда возможных вариантов было отмечено, что наилучшим способом решения этой задачи является строительство нового пассажирского терминала, который будет обслуживать международные рейсы, в то время как существующий пассажирский терминал будет обслуживать внутренние рейсы. Таким образом, это составляет основу предлагаемой конструкции. Этот подход лежит в основе предлагаемого дизайна.

Разработка возможных вариантов также показала, что наиболее подходящее место для строительства нового международного пассажирского терминала находится непосредственно к северу от существующего пассажирского терминала, где сейчас расположено здание VIP-терминала и, следовательно, имеет прямое отношение к нынешнему зданию VIP-терминала. Здание VIP-терминала является объектом культурного наследия, а его фасад со стороны зоны общего доступа частично виден при подъезде к аэропорту со стороны улицы Майлина. Учитывая исторический характер этого здания, были предприняты конкретные шаги с целью определения его историко-культурной ценности, а также мер, направленных на минимизацию потенциальных воздействий на здание VIP-терминала.

В соответствии с этим были разработаны варианты расположения расширенных объектов и сооружений пассажирского терминала, как представлено в Отчете об оценке альтернатив («*Evaluation of Alternatives report*», Мотт Макдональд, 2022, номер документа: 100107121-004). При рассмотрении тех или иных вариантов, предложенных для здания VIP-терминала, учитывалось их возможное воздействие на объекты культурного наследия в аэропорту.

В результате процесса разработки возможных вариантов было предложено два варианта для консультаций с заинтересованными сторонами. Соответственно, для каждого из них были подготовлены концептуальные проекты, представленные в данном документе. Это согласуется с результатами рассмотрения возможных вариантов, как показано в Отчете об оценке альтернатив. На данном этапе рассматриваются два варианта местоположения здания VIP-терминала:

- Вариант 1.1: Сохранение существующего здания VIP-терминала на его нынешнем месте. Строительство нового международного терминала рядом со зданием VIP-терминала с двухуровневым входом; и
- Вариант 2.2: Строительство нового пассажирского терминала на месте здания VIP-терминала. Перенос объектов и сооружений VIP-терминала в новое здание, которое будет находиться в непосредственной близости от улицы Закарпатская и южного перрона. Проекты перемещенных объектов и сооружений будут основаны на нынешнем здании с сохранением многих ключевых элементов наследия и перенесены из старого здания в новое.

В этом документе содержится описание предлагаемых дизайн-проектов, а также концептуальное обоснование принятых проектных решений в качестве дополнительного контекста для включенных в текст рисунков. Данные концептуальные проекты были подготовлены до консультации с заинтересованными сторонами, поэтому после консультации в них могут быть внесены изменения.

Предложенные концептуальные проекты не предполагают использование в качестве детальных проектов; напротив, элементы детального проекта будут разработаны на более позднем этапе процесса, в то время как изложение решений в данном документе намеренно избегает излишней детализации для того, чтобы их можно было рассмотреть на концептуальном уровне до принятия дальнейших решений.

Следующим шагом станет рассмотрение концептуальных решений в консультации с заинтересованными сторонами. После этого будет выбран и доработан окончательный проект, а более детальные решения будут обсуждены на последующих консультациях с заинтересованными сторонами. После заключительной консультации с заинтересованными сторонами проектные решения будут завершены. В рамках консультаций с заинтересованными сторонами будут представлены следующие документы:

- Концептуальные проекты («*Conceptual Design*», данный документ);
- Заявление об объекте культурного наследия («*Heritage Statement*»);
- План мероприятий по сохранению объекта культурного наследия («*Heritage Interpretation Plan*»);
- Требования к сохранению объекта культурного наследия («*Conservation Performance Guidelines*»);
- Значительная оценка материала («*Significant Fabric Assessment*»)
- Оценка альтернатив («*Evaluation of Alternatives*»); и
- Резюме нетехнического характера о воздействии на объект культурного наследия («*Non-Technical Summary of heritage impacts*»).

Вышеупомянутые документы были подготовлены на английском языке в соответствии со стандартами кредиторов проекта ЕБРР и МФК. План мероприятий по сохранению объекта культурного наследия и Резюме нетехнического характера о воздействии на объект культурного наследия будут также переведены на русский и казахский языки. Кроме того, будет предоставлена русскоязычная версия данного документа «Концептуальные проекты (решения)».

В следующих главах представлены проектные решения двух вариантов, при этом в главе 2 представлен «Вариант 1.1», а в главе 3 представлен «Вариант 2.2».

Обращаем ваше внимание, что все рисунки, включенные в данный документ, были предоставлены «TAV Construction» в 2022 году.

2 Вариант 1.1: Интеграция здания VIP-терминала в новый пассажирский терминал

Согласно этому варианту, новый международный терминал будет расположен за зданием VIP-терминала, и эти два здания будут объединены. Вход со стороны зоны общего доступа аэропорта будет двухуровневым и будет вести от пандуса для транспортных средств, построенного перед зданием VIP-терминала с целью обеспечения достаточного пассажиропотока, а также необходимого пространства для высадки и посадки пассажиров.

Для того, чтобы вместить площадь терминала, контролируемую зону аэропорта необходимо будет расширить по направлению на запад, причем в большей степени, чем в случае варианта 2.2, так как по сравнению с этим вариантом размещения VIP-терминала новый терминал (в первом варианте) будет расположен дальше от зоны высадки/посадки пассажиров.

2.1 Рекомендации по дизайну

2.1.1 Схема терминала

Новое здание пассажирского терминала будет иметь площадь около 48 000 кв.м., которая будет разделена между двумя этажами для пассажиров и мезонином. Цокольный этаж, называемый «этажом 1», будет ориентирован на обслуживание прибывающих пассажиров и будет включать контроль прибытия, зону паспортного контроля, получение багажа, таможенную зону, беспошлинные магазины Duty Free и зал прибытия. Этот уровень также будет включать в себя зону для удаленных выходов на посадку, систему обработки багажа, зону VIP и ряд магазинов розничной торговли/продуктов питания и напитков.

На **Рисунок 2.1** показан план цокольного этажа нового здания пассажирского терминала (ЗПТ) и его связь с существующим зданием VIP-терминала в соответствии с общим планом. Как видно из рисунка, здание VIP-терминала будет расположено между новым ЗПТ и зоной посадки пассажиров, поэтому, чтобы попасть на пандус для транспортных средств, пассажиры должны будут проходить через здание VIP-терминала.

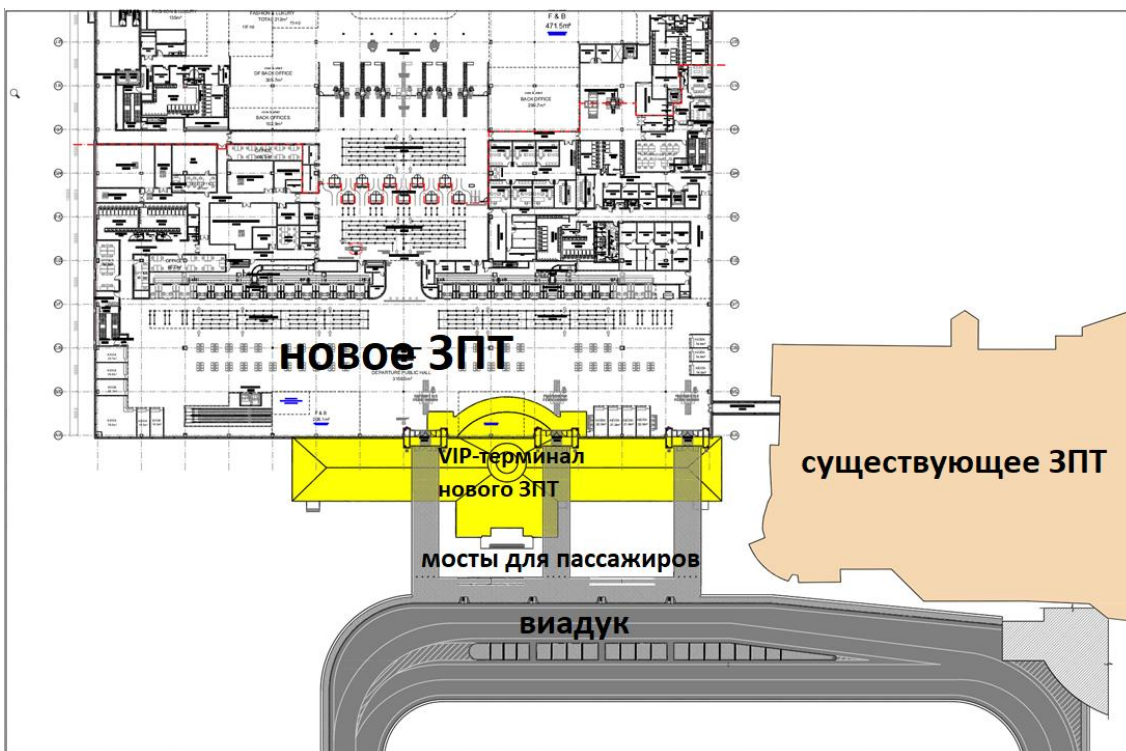
Верхний уровень, используемый пассажирами, называется «этаж 2». Как показано на **Рисунок 2.2**, он представляет собой зону вылета и включает зал вылета, зону регистрации, контроль вылета и зону паспортного контроля, магазины беспошлинной торговли Duty Free, магазины розничной торговли и пункты питания, а также выходы на посадку и к телескопическим трапам.

Как показано на **Рисунок 2.2**, на уровне 2 этажа также будет необходимо пересечь здание VIP-терминала, чтобы получить доступ к новому ЗПТ с верхнего уровня пандуса для высадки пассажиров. Предлагаются три прохода, которые (при)соединят здание VIP-терминала. Более подробная информация об этом представлена в Разделе 2.1.2.

Рисунок 2.1: План 1 этажа Варианта 1.1



Рисунок 2.2: План 2 этажа Варианта 1.1



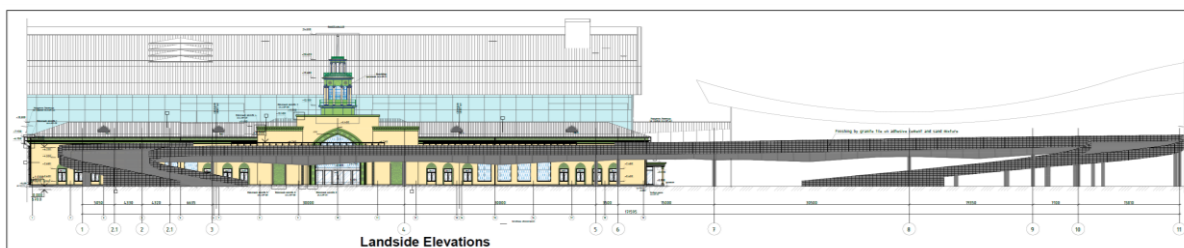
С точки зрения эксплуатации наличие такой двухуровневой конструкции желательно для разделения потока прибывающих и убывающих пассажиров, а также для соответствия стандартам комфорта пассажиров.

В дополнение к двум вышеописанным этажам терминал будет иметь мезонинный этаж, который не отображен на рисунках. Этот этаж будет включать в себя транзитную зону для пересадки пассажиров, а также залы ожидания для пассажиров, которые впоследствии будут оснащены третьими сторонами.

2.1.2 Пандус для транспортных средств

Пандус для транспортных средств, изображенный выше, будет примыкать к существующему пандусу (который обслуживает существующее ЗПТ) как продолжение этой конструкции, создавая таким образом двухуровневую зону для высадки/посадки пассажиров. Это позволит разделить потоки прилетающих и вылетающих пассажиров уже перед входом в терминал, а три пассажирских моста соединят верхний уровень пандуса для транспортных средств и 2-й этаж пассажирского терминала. Учитывая, что доступ на 1-й этаж терминала с нижнего уровня пандуса будет находиться на уровне земли, не будет необходимости в пассажирских мостах, так как доступ будет осуществляться через здание VIP-терминала. Для этого - и чтобы обеспечить достаточный пассажиропоток и аварийные выходы на уровне земли - будет необходимо демонтировать некоторые оконные конструкции, а также создать новые дверные проемы. Высота пандуса для транспортных средств со стороны зоны общего доступа аэропорта показана на **Рисунок 2.3**

Рисунок 2.3: Вид со стороны зоны общего доступа аэропорта, отображающий пандус для транспортных средств перед зданием VIP-терминала



Как показано на **Рисунок 2.4**, верхний уровень пандуса для транспортных средств должен быть примерно на той же высоте, что и потолок верхнего этажа здания VIP-терминала. Выбор такой высоты пандуса обуславливается необходимостью обеспечения высоты, достаточной для проезда более крупных транспортных средств на нижнем уровне пандуса, таких как, например, автобусы.

Таким образом, доступ с верхнего уровня пандуса к новому ЗПТ не может быть обеспечен через внутреннюю часть здания VIP-терминала, поскольку высоты не совпадают. Для обеспечения такого доступа планируется сооружение трех пешеходных мостов. С этой целью потребуются вырезать проемы в крыше здания VIP-терминала, как показано на **Рисунок 2.4**. В результате пассажиры получают доступ на 2-й этаж ЗПТ по пешеходным мостам, ведущим от пандуса для транспортных средств, через проемы, сделанные в крыше VIP-терминала.

Рисунок 2.4: Изображение подъездных мостов, ведущих от пандуса для транспортных средств, в разрезе



На **Рисунок 2.5**, **Рисунок 2.6** и **Рисунок 2.7** показано, как это будет выглядеть, за исключением изображения проемов, вырезанных в крыше здания VIP-терминала для облегчения доступа к пешеходным мостам.

Рисунок 2.5: Инженерный чертеж в поперечном разрезе

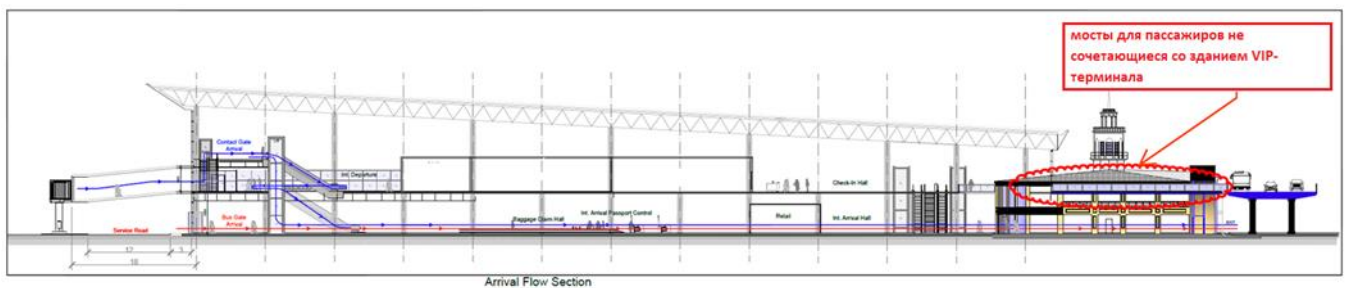


Рисунок 2.6: Визуализация наружной части верхнего уровня пандуса для транспортных средств и подъездных мостов (1 из 2)



Рисунок 2.7: Визуализация наружной части верхнего уровня пандуса для транспортных средств и подъездных мостов (2 из 2)



2.2 Другие конструктивные соображения

Существует риск того, что из-за близости здания VIP-терминала к новому международному терминалу структурные части здания нового терминала могут оказывать отрицательное воздействие на устойчивость и прочность конструкции здания VIP-терминала. На настоящий момент здание VIP-терминал не соответствует действующим в Казахстане сейсмическим нормам. Так как все новое здание аэропорта должно соответствовать требованиям по сейсмостойкости, проведение любых строительных работ в зоне VIP-терминала потребует дополнительного усиления конструкции здания.

Такие работы, по-видимому, изменят внешний вид здания VIP-терминала. Масштаб этих работ не отражен на вышеприведенных рисунках, поскольку детали необходимых преобразований еще не были определены.

3 Вариант 2.2: Перенос объектов и сооружений VIP-терминала

Согласно этому варианту, объекты и сооружения VIP-терминала будут перенесены, а освободившееся место займет новое ЗПТ. При этом основные элементы здания VIP-терминала, относящиеся к культурному наследию будут перенесены в новое здание, которое будет спроектировано в том же стиле, что и нынешнее здание VIP-терминала.

Перенесенные объекты и сооружения VIP-терминала будут расположены вдоль Закарпатской улицы, к югу от нынешнего терминала, и будет функционировать как терминал авиации общего назначения, так и здание для обслуживания президентских и правительственных спецрейсов (например, для встреч приглашенных высокопоставленных лиц и членов правительства).

Контролируемую зону аэропорта нового ЗПТ необходимо будет расширить по направлению на запад, но не в такой степени, как в случае варианта 1.1. Для нового здания расширение данной зоны не потребуется, так как оно будет примыкать к зоне, используемой частными самолетами и авиацией общего назначения.

3.1 Рекомендации по дизайну

3.1.1 Новая схема и дизайн терминала

С точки зрения «внутреннего функционирования» новая планировка ЗПТ будет такой же, как в случае варианта 1.1, но при этом она не будет включать в себя здание VIP-терминала. Так же как и в варианте 1.1 будет использоваться двухуровневая система пандуса для транспортных средств, идущая от существующего пандуса и дополненная тремя пассажирскими мостами, соединяющими верхний уровень пандуса со 2-м этажом ЗПТ (см. **Рисунок 3.1**).

Рисунок 3.1: Визуализация наружной части нового ЗПТ

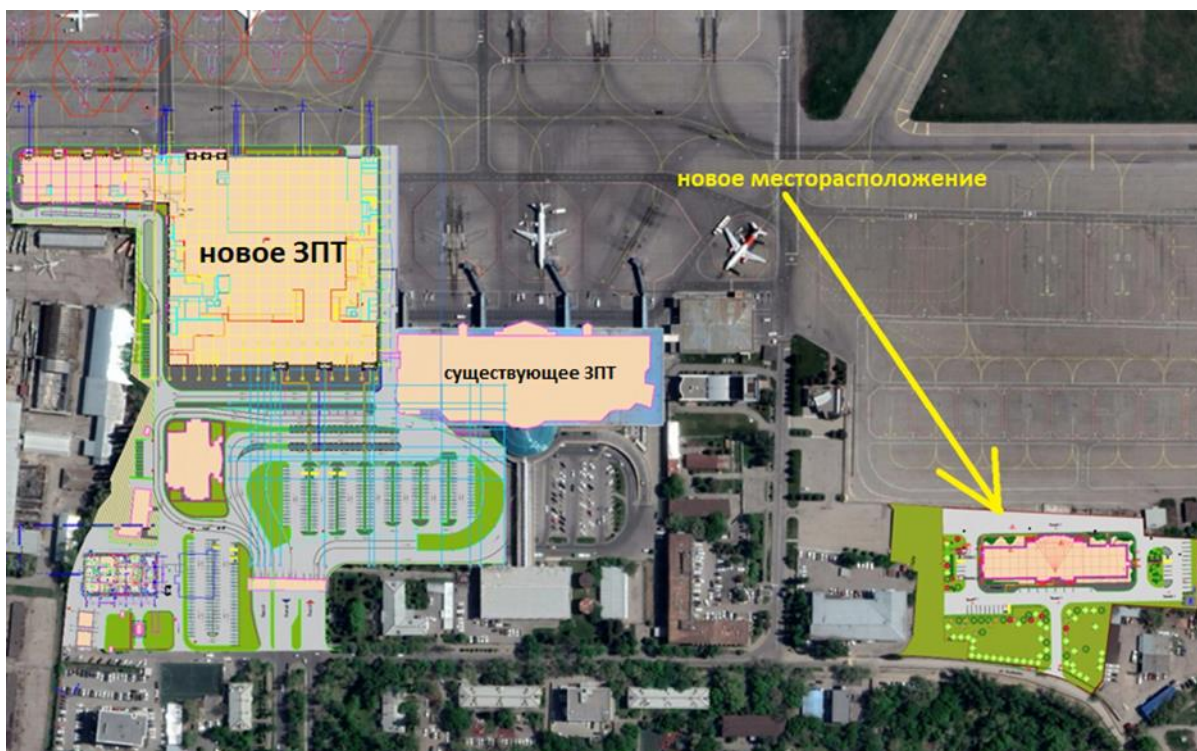


Перед терминалом будет пространство, позволяющее в будущем рассмотреть вопрос о виде, выходящего на улицу Мейлина (хотя это вопрос для дальнейшего рассмотрения).

3.1.2 Строительство и замена VIP-терминала

Чтобы разместить новое ЗПТ в данном месте, нынешнее здание VIP-терминала будет перенесено, однако ключевые элементы здания как объекта культурного наследия будут сохранены. Как показано на **Рисунок 3.2**, новое здание, заменяющее существующий VIP-терминал и включающее в себя перемещенные объекты культурного наследия, будет построено в южной части аэропорта в одной горизонтальной плоскости, чтобы соответствовать существующему архитектурному стилю аэропорта.

Рисунок 3.2: Расположение нового ЗПТ и замена здания VIP-терминала (обозначено желтой стрелкой)



Здание VIP-терминала будет функционировать как терминал авиации общего назначения и как президентский терминал с отдельными входами и выходами для каждой зоны. Президентский терминал будет состоять из президентского зала, помещений для сотрудников Президента, сотрудников службы безопасности и представителей прессы, а также пресс-центра.

Терминал авиации общего назначения будет состоять из вестибюля, зоны досмотра, регистрации и паспортного контроля, а также залов вылета и прилета. На **Рисунок 3.3** изображен ориентировочный план этажа. Следует обратить внимание, что будет использоваться только первый этаж, и, в отличие от существующего здания VIP-терминала, второй этаж не предполагается. Требования к плану этажа нового здания VIP-терминала были согласованы с Правительством Казахстана и соответствуют требованиям службы безопасности.

Рисунок 3.3: План этажа с учетом замены здания VIP-терминала



Как показано на **Рисунок 3.3**, зоны президентского терминала и авиации общего назначения в здании VIP-терминала будут функционировать отдельно и будут иметь отдельные входы и выходы со стороны зоны общего доступа и контролируемой зоны аэропорта, а вход в зону нынешнего терминала будет осуществляться через центральную галерею здания. Для нужд терминала авиации общего назначения будет использоваться новый вход со стороны юго-западного фасада здания, которого нет в существующем здании VIP-терминала.

По согласованию с Правительством Казахстана на президентский терминал будут возложены следующие функции:

- Президентский зал (спальня, столовая, гостиная, туалеты, душевые);
- Помещения для сотрудников президента, сотрудников службы безопасности и представителей прессы; а также
- Пресс-центр.

В рамках терминала авиации общего назначения будут выполняться следующие функции:

- Входная зона;
- Досмотр и паспортный контроль;
- Регистрация;
- Зал вылета; а также
- Зал прилета.

Со стороны контролируемой зоны аэропорта новое здание VIP-терминала будет объединено с южным перроном, который уже используется частной авиацией и авиацией общего назначения. Со стороны зоны общего доступа будет обеспечена возможность въезда автотранспорта с наземного уровня с улицы Закарпатской, включая организацию парковки и благоустройство территории. Это создаст видимый ориентир со стороны Закарпатской улицы.

На **Рисунок 3.4** и **Рисунок 3.5** новое здание VIP-терминала показано в более широком контексте.

Рисунок 3.4: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны зоны общего доступа аэропорта, вид сверху



Рисунок 3.5: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны контролируемой зоны аэропорта, вид сверху



С целью соответствия полезной площади нового здания, площадь первого этажа будет немного больше, чем у нынешнего здания. Это будет достигнуто за счет небольшого расширения здания и таким образом, чтобы никак не повлиять на визуальный облик основных фасадов здания со стороны зоны общего доступа и контролируемой зоны аэропорта. (см. **Рисунок 3.6** и **Рисунок 3.7**)

Рисунок 3.6: Боковые фасады нового расширенного здания VIP-терминала (слева северо-западный фасад, справа юго-восточный фасад)

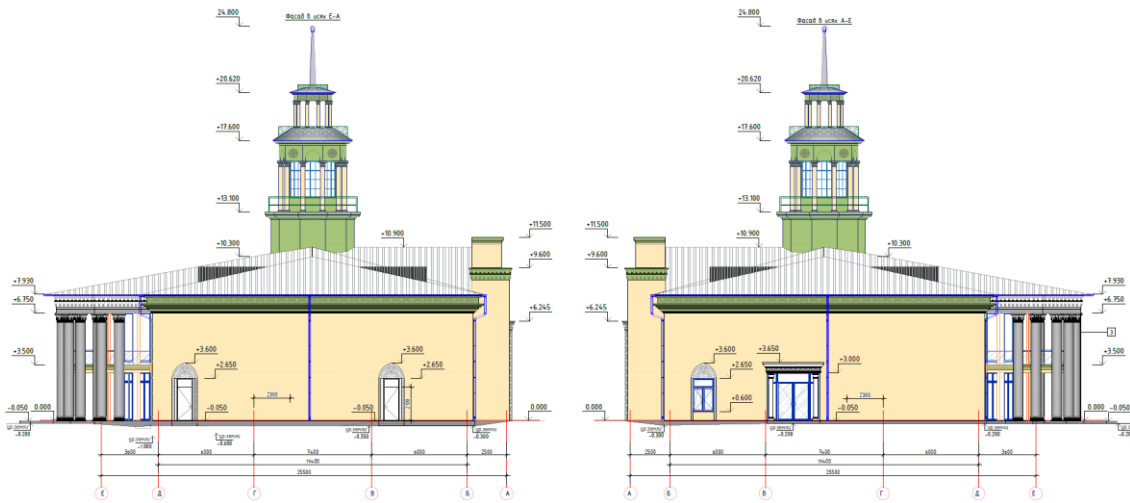
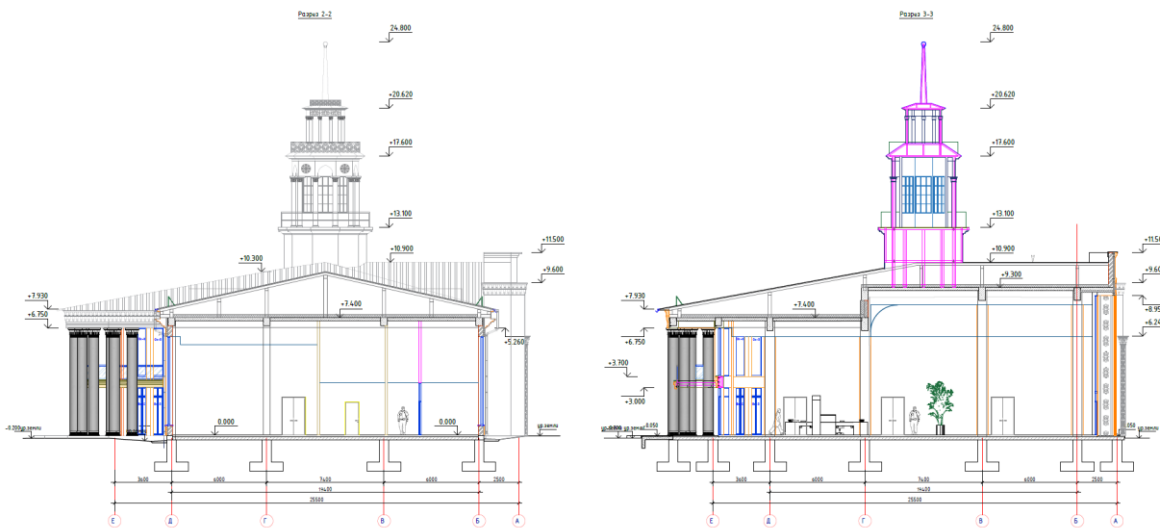


Рисунок 3.7: Боковые сечения нового расширенного здания VIP-терминала (слева северо-западный фасад, справа юго-восточный фасад)



Фасад со стороны зоны общего доступа (**Рисунок 3.8** и **Рисунок 3.9**) спроектирован так, чтобы воспроизвести существующее здание VIP-терминала. Предполагаемые изменения этого фасада по сравнению с существующим зданием включают:

- Демонтаж современной одноэтажной пристройки с северо-западной оконечности существующего здания;
- Дополнительный небольшой оконный проем на нижнем уровне на крайних концах фасада со стороны зоны общего доступа, т. е. как на северо-западном, так и на юго-восточном концах; а также
- Демонтаж современного входа на юго-восточном конце этого фасада.

Рисунок 3.8: Предлагаемая зона общего доступа аэропорта с учетом нового здания VIP-терминала

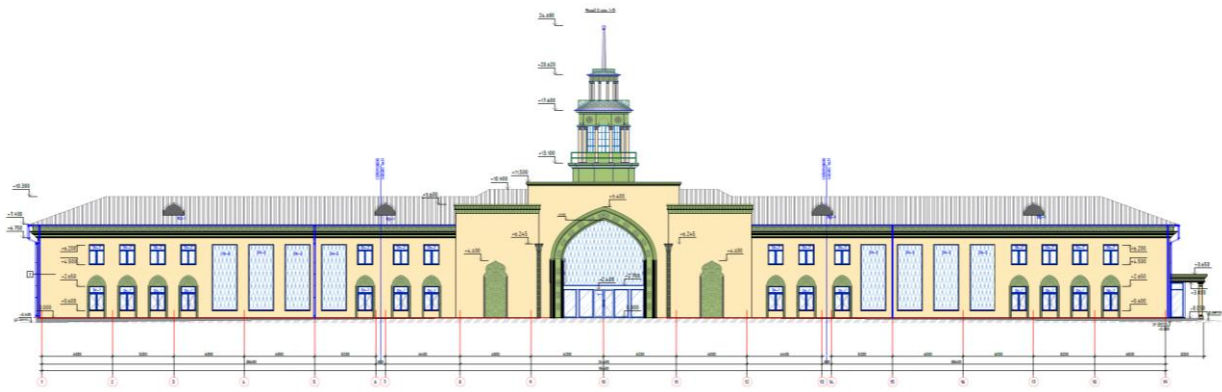


Рисунок 3.9: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны зоны общего доступа аэропорта



Фасад со стороны контролируемой зоны аэропорта (**Рисунок 3.10, Рисунок 3.11 и Рисунок 3.12**) также спроектирован на основе существующего здания VIP-терминала.. Предполагаемые изменения этого фасада по сравнению с существующим зданием включают:

- Воссоздание балкона в оригинальном стиле на верхнем уровне, воссоздание оригинального дизайна здания;
- Дополнительные окна на нижнем уровне, соответствующие стилю окон существующего здания, с целью замены дверных проемов, которые больше не требуются; а также
- Замена прежнего моста, соединяющего здание VIP-терминала с действующим ЗПТ, на окно.

Рисунок 3.10: Предлагаемая новая контролируемая зона аэропорта

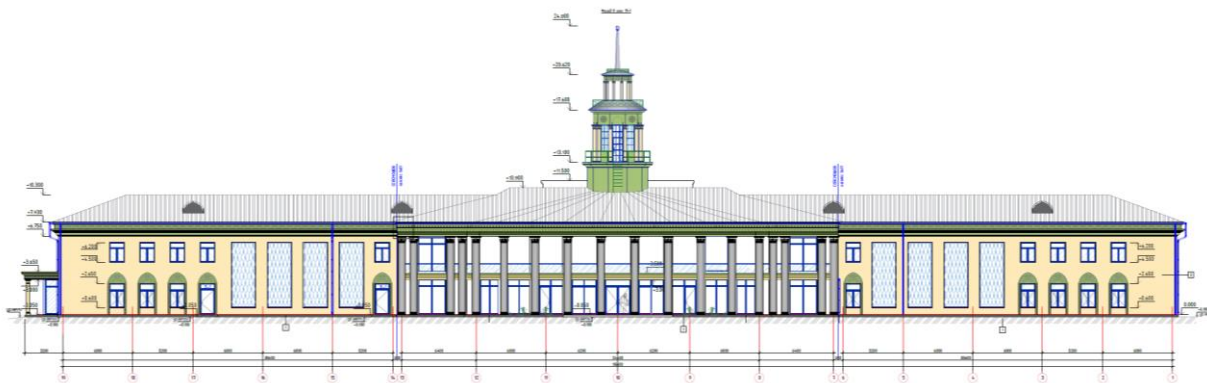


Рисунок 3.11: Чертеж поперечного сечения фасада нового здания VIP-терминала со стороны контролируемой зоны аэропорта

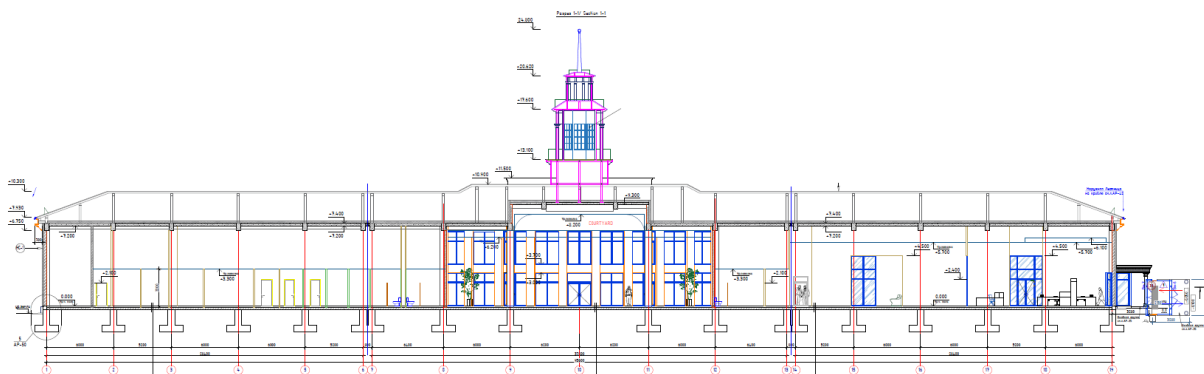


Рисунок 3.12: Визуализация нового здания VIP-терминала со стороны контролируемой зоны аэропорта



Витраж над входом со стороны зоны общего доступа аэропорта считается ключевой исторической ценностью существующего здания как объекта культурного наследия. Предлагается перенести этот элемент в новое здание, для того чтобы сохранить его. В

100107121 | 100107121-006 | | Май 2022

[https://mottmac.sharepoint.com/teams/pj-](https://mottmac.sharepoint.com/teams/pj-e9982/do/Forms/AllItems.aspx?id=2Fpj2Fdo2F1220International%20heritage%20consultant2E%20Signposting%20Document&viewid=5b15ff2e2D43062D6e97f7a13e00&OR=Teams%2DHL&CT=1652431434370¶ms=eyJBcHBOYW1lIjoiVG9VhbXMTGZva3RvcCIsIkFwcFZlcnNpb24iOiIyNy8yMjAzMDcwMTYxMCI9)

e9982/do/Forms/AllItems.aspx?id=2Fpj2Fdo2F1220International%20heritage%20consultant2E%20Signposting%20Document&viewid=5b15ff2e2D43062D6e97f7a13e00&OR=Teams%2DHL&CT=1652431434370¶ms=eyJBcHBOYW1lIjoiVG9VhbXMTGZva3RvcCIsIkFwcFZlcnNpb24iOiIyNy8yMjAzMDcwMTYxMCI9

процессе переноса каждое оконное стекло, а также рама будут демонтированы, а затем восстановлены в новом здании, при этом каждое оконное стекло будет возвращено в исходное положение.

В тех случаях, когда это представляется возможным, будет также рассмотрен перенос других объектов культурного наследия в новое здание с целью их сохранения. В частности, обсуждалось, можно ли переместить башню-бельведер, находящуюся на самом верху существующего здания, но было решено, что это невозможно, так как конструкция, вероятно, обрушится во время перемещения. Вместо этого будет построена новая башня-бельведер; при этом, учитывая близость здания к взлетно-посадочным полосам, игла наверху скорее всего должна быть выдвижной, чтобы соответствовать требованиям авиационной безопасности.

3.2 Другие конструктивные соображения

С самого начала строительство нового здания VIP-терминала будет вестись с учетом норм сейсмостойкости, а также без ущерба для визуального облика здания. Это повысит долговечность здания.

