

浦东机场卫星厅下周一正式启用

可满足年旅客吞吐量 8000 万人次运行需求

■劳动报记者 胡玉荣

备 受瞩目的全球最大单体卫星厅——浦东机场卫星厅将于下周一正式启用。记者从昨天举行的市政府发布会上获悉,三期扩建主体工程建成启用后,浦东机场可满足年旅客吞吐量 8000 万人次的运行需求。市交通委主任谢峰表示,国家主管部门明确了以浦东、虹桥两场为核心的上海国际航空主枢纽地位,协同南京、杭州、合肥、南通、宁波等机场构成长三角机场群,服务长三角地区一体化发展国家战略。

扩建主体工程有5大亮点

上海机场(集团)有限公司总裁冯昕在发布会上宣布,经过 3 年多的建设,浦东机场三期扩建主体工程已相继通过工程竣工验收、民航行业验收、口岸开放验收,已具备民航机场运行条件,9 月 16 日将正式启用。

据冯昕介绍,浦东机场三期扩建工程于 2015 年 12 月 29 日全面开工,工程主要包括航站区工程、飞行区工程、生产辅助设施工程,以及市政配套工程。其中,62 万平方米的卫星厅以及旅客捷运系统,95 万平方米的港湾停机坪,2 组飞行区下穿通道、满足航空公司中转的行李系统,5300 多个停车位的长时停车库、绿色节能的能源中心是其核心工程。建成后,浦东机场可满足年旅客吞吐量 8000 万人次的运行需求。

记者发现,此次浦东机场三期扩建主体工程亮点颇多。

首先,位于浦东机场 T1、T2 航站楼南侧的全球最大单体远距离卫星厅,由两座相连的 S1 和 S2 组成,呈工字型,提供出发候机、到达及中转服务。西侧的 T1 与 S1 共同运行,年旅客吞吐量保障能力 3680 万人次;东侧的 T2 与 S2 共同运行,年旅客吞吐量保障能力 4320 万人次。卫星厅的基本流程为国内混流、国际分流,采用国际到达层在下、国内混流层居中、国际出发层在上的格局。

其次,往返航站楼与卫星厅捷运系统,是全球机场空侧区域首个采用城市轨道交通钢轮钢轨制式,列车车厢采用目前载客量最大的 A 型车,4 节编组,国内和国际车厢各两节,列车最高时速 80 公里,单向行程最快 2 分 30 秒,行车间隔小于 5 分钟。系统分为东西两线,每条线路都是双线运行模式,适应突发情况下的不间断运行。

第三,卫星厅新增 90 个登机桥位,航班靠桥率将从 50% 提高到 90% 以上,其中环绕中央核心区有 35 座三层可转换登机桥,同一架靠桥飞机在原地即可完成国际、国内航班切换;S1 卫星厅的中央中转大厅集中设置了国际转国内、国际转国际、国内转国际 3 种中转流程,国内转国内可在国内混流层同层中转,将极大缩短航班最短衔接时间,为航空公司推出更多中转产品提供了便利,航空公司在浦东机场的通程航班运行将更为顺畅。与卫星厅配套建设的飞行区下穿通道,实现了飞机滑行与车辆行驶的立体分层通行,提升了航站楼与卫星厅之间的运输效能。

第四,候机体验更加舒适宜人。卫星厅连绵起伏的大屋顶、总长 6 公里的通透玻璃幕墙,为旅客带来空侧无障碍大视野视觉体验的。步入卫星厅,S1 延续了 T1 的蓝色系,S2 延续了 T2 的黄色系,让旅客感受到来自同一屋檐下的服务。候机区域还设置了充电上网专区,且特别配备了无线充电装置。卫星厅中心商业区聚集了营业面积超过 2.8 万平方米的 159 家商户,免税店面积近 1 万平方米。

第五,机场运行更为绿色节能。卫星厅通过使用变频空调箱、取消空调换热器直接供冷、过渡季节自然通风、地面以下直供水等多种节能技术手段运用,预测年节约用电量可达 995 万度。卫星厅厕所及绿化浇水采用围场河雨水回用技术,可以实现年节水 21.6 万吨。卫星厅投运后,可减少地面保障车辆运输频次和行驶距离,预测全年减少航空公司保障车辆柴油消耗量 1623 吨;通过登机桥给飞机供电方式每年可以减少飞机航油消耗量 3.9 万吨,每年减少二氧化碳排放 11.5 万吨。



国际航空主枢纽地位确立

市交通委主任谢峰表示,近年来,上海航空枢纽建设取得明显成效,亚太门户复合航空枢纽地位基本确立。他透露,国家主管部门已经明确了以浦东、虹桥两场为核心的上海国际航空主枢纽的地位,协同南京、杭州、合肥、南通、宁波等机场构成长三角机场群,服务长三角城市群的发展。今后将推进浦东综合交通枢纽规划,与虹桥综合交通枢纽共同形成上海的两大国际级枢纽。

据悉,近年来,上海大力推进浦东机场第五跑道、浦东机场三期扩建、虹桥机场 T1 航站楼改造等工程建设,目前两场拥有 4 座航站楼、1 座全球最大单体卫星厅、5 个货运区、6 条跑道、435 个停机位,客货设计能力达到 1.2 亿人次和 520 万吨,城市航空基础设施供给能力在亚太地区处于领先地位。地面集疏运体系也在持续完善。两场有 1 条磁浮线路、2 条轨道交通线路。加快推进轨道交通二号线东延伸段“四改八”改建,实现八节编组列车贯通运行至浦东机场。机场联络线全面开工,计划 2024 年投入使用,两场衔接时间将缩短至 40 分钟。运输服务方面,两场有 12 条公交线路、16 条省级巴士线路,



便捷衔接市中心。两场的交通中心运用智慧化管理,将旅客全天气平均出租车排队等候时间缩短至 3.35 分钟、高峰时段缩短至 12 分钟。两场开通 5 座长三角区域异地城市航站楼,提升了对长三角区域的服务辐射范围。道路设施方面,嘉闵高架、S26 入城段建成通车,进一步完善了机场周边配套路网。

谢峰透露,当前和今后一段时期,将进一步提高上海航空枢纽能级,巩固提升亚太国际航空枢纽港地位。

推进浦东综合交通枢纽规划,将上海铁路东站与浦东机场组合形成浦东综合交通枢

纽,与虹桥综合交通枢纽共同形成上海的两大国际级枢纽。

完善两场长途客运、轨道交通等配套设施。加快推进机场联络线建设,S32 南进场路立交改造;结合浦东综合交通枢纽规划,加快推进沪通铁路二期、沪苏湖铁路、沪乍杭铁路等项目建设,构建联接上海各区域和长三角地区各城市的快速集疏运体系。

优化航空空域使用结构,提升空中交通管理能力,提高航空设施吞吐能力和运输效率。持续改进航空网络通达性,大力发展国际运输,构建全球性航空运输网络,网络覆盖度达到国际大型枢纽机场水平。

“上海第三机场”选址南通?

市交通委回应称“从来没有”

昨天下午举行的市政府新闻发布会,针对之前甚嚣尘上的“上海第三机场”落户南通之事,市交通委主任谢峰、上海机场(集团)有限公司总裁冯昕给予了明确回应。

谢峰说,市交通委对外发布以及工作流程中从来没有出现过“第三机场”的概念,民航总局也没说过上海要建第三机场。“南通作为上海的近邻,是

长三角一体化的重要组成部分。它要建新机场,这个机场怎么定位,其实国家主管部门已经在研究长三角机场群如何协同发展,民航总局相关部门也在牵头研究。”谢峰说,在民航总局指导下,上海已经研究谋划形成了长三角民航协同发展战略规划上海篇,今后上海航空枢纽如何布局、规划是怎样的、落地在哪里,一旦民航主管

部门批复下来,我们会及时向外界发布。

冯昕也表示,南通新机场在长三角一体化发展战略中已经写入国家纲要。上海机场作为长三角机场群龙头地位的集团,肯定会积极参与到长三角机场群的建设当中。因为这个事属于刚刚颁布和研究阶段,如果下一步有明确说法会及时向媒体公布。

