



浦东机场

全球最大单体卫星厅将启用

空侧捷运系统下周一同步投运

焦点

本报记者 金志刚
实习生 邵颖

9月16日,全球最大的单体卫星厅、全球首个采用城市轨道交通钢轮钢轨制式的机场空侧捷运系统,将在浦东机场正式启用,进一步提升上海航空枢纽的服务能力和水平。这是昨天下午从市政府新闻发布会上传出的好消息。

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多个车位的长时停车库、绿色节能的能源中心是核心工程。

经过3年多建设,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,具备民航机场运行条件,将于9月16日正式启用,而当天正值浦东机场通航20周年。三期扩建主体工程启用后,浦东机场可满足年旅客吞吐量8000万人次的运行需求。

下周一正式启用后,与旅客关系最密切或最能直接感知的是卫星厅和捷运系统。需要向广大旅客作出特别提示的是,浦东机场卫星厅只是浦东机场现有T1、T2航站楼的延伸,届时部分航班的登机、航班中转和航班到达将在卫星厅进行。

对出发旅客来说,仍然在T1或T2航站楼办理值机、通过联检后,根据楼内标识指引前往相应登机口乘机。请旅客务必看清登机牌,因为登机牌上的字母决定了您是否需前往卫星厅登机。所持登机牌上带有字母“G”或“H”的旅客,需在安检后搭乘捷运前往卫星厅登机。

抵达卫星厅的旅客,要乘坐捷运前往T1或T2航站楼到达大厅过联检、提行李。中转旅客可根据现场标识指引,前往最近的中转柜台办理相应手续。浦东机场将会同各运营保障单位,通过楼内导视、志愿者服务等各种途径,做好旅客出行提示,帮助旅客尽快熟悉卫星厅流程。

浦东机场三期扩建主体工程抢先看

“匠心打造”哪些亮点?

浦东机场三期扩建主体工程历时3年多,建设过程中始终坚守安全底线,在浦东机场年7000万人次高位运行的情况下,不停航施工;会同60多家参建单位、5000多名建设者匠心打造,如期完工。工程建成后,将持续提升浦东机场运行服务品质,更好地为航空公司高效枢纽运作提供服务,让旅客便捷出行。

卫星厅示意图

S2中央大厅

行程最快2分30秒,行车间隔小于5分钟。

登机桥位

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3层可转换登机桥,同一架靠桥飞机可原地完成国际、国内航班切换。

候机区域

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,这种视觉体验要归功于3.5万吨的钢结构,它也被授予行业内最高荣誉“中国建筑工程钢结构金奖”。

步入卫星厅,S1延续了T1的蓝色系,S2延续了T2的黄色系。除了常规座椅外,不同区域设置了网吧座椅、三角围合座椅、沙发座椅等功能性座椅。候机区域还设置了充电上网专区,特别配备了无线充电装置。

商业区

中心商业区聚集营业面积超过2.8万平方米的159家商户,免税店面积近1万平方米,餐饮实行同城同质同价,有85%以上的餐饮购物品牌与现有航站楼有所不同。

绿色节能

对标世界级枢纽机场绿色航站楼设计,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,预测年节约用电量可达995万千瓦时。厕所及绿化浇水采用围场雨水回用技术,可实现年节水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。

本报记者 金志刚 实习生 邵颖

机场联络线全面开工 计划2024年投用

两场衔接时间将缩至40分钟

记者从昨天下午举行的市政府新闻发布会上获悉,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。相关地面集疏运体系也持续完善,其中机场联络线已全面开工,计划2024年投入使用,两场衔接时间将缩短至40分钟。

航空枢纽基础设施建设加快。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。

航空枢纽网络能级不断增强。2018年,两场共有107家航空公司开通至全球48个国家300个航点的航班,航空客运吞吐量达到1.18亿人次,连续3年位列全球城市第4位。航空货运吞吐量达到418万吨,连续11年位列全球城市第3位。

地面集疏运体系持续完善。轨道交通方面,两场有1条磁浮线路、2条轨道交通线路。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。交通中心运用智慧化管理,将旅客全天平均出租车排队等候时间缩至3.35分钟,高峰时段缩至12分钟。开通5座长三角区域异地城市航站楼;道路设施方面,嘉闵高架、S26入城段建成通车,进一步完善机场周边配套路网。

下一步,上海将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;完善两场配套设施;加快推进机场联络线建设,S32南进场路立交改造;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;推动长三角地区机场群联动发展。

本报记者 金志刚 实习生 邵颖

捷运车厢