



T2 航站楼

银鸥展翅



T1 航站楼

蓝天与黄土相连 景致和服务共美

◀ 建设中的 S1 卫星厅模型

本版摄影 徐洪峰 陈梦泽

本报记者 金志刚

在这里,飞机起降穿梭,人们聚散依依。当上海机场站在 1 亿人次的新起点上,浦东机场依然在不断“发展壮大”,正开启上海航空枢纽建设的新篇章。

如果您对浦东机场去年 6600 万人次的旅客吞吐量没有概念,那么“换算”一下:每天坐飞机的人加上接送他们的亲朋好友,大约是 20 万人,为他们服务的人大约也是 20 万人—40 万人。在一座“航空城”里,规模已不输国内绝大多数的县城。如何让这座“航空城”更具美感、更有人文气质、更富人性化服务,成为上海“机场人”努力的方向。

蓝黄两色蕴含 “天、地、人”深意

如果从空中俯瞰,整个浦东机场布置在南北进场路两侧:1 号航站楼(T1)在西,2 号航站楼(T2)在东,建设中的卫星厅则在两个航站楼的南面,形成“东西相对独立,南北构成一体”的格局。

乘车进入浦东机场,远远就能看到两座航站楼气势恢宏的身姿,1 号航站楼像一只振翅欲飞的海鸥,2 号航站楼则展示了海鸥展翅翱翔的雄姿,两座航站楼动静结合、刚柔并济,呈现出和谐共生的美感和现代气息。

遥想浦东机场一期工程投用前,上海只有虹桥机场的一座航站楼(仅 8 万平方米)、一条跑道,年设计旅客吞吐量只有 980 万人次,但最多一年虹桥机场保障了 2374 万人次旅客,当时排队值机的队伍排到了现在虹桥 T1 的停车场——现实需要一座新机场。

1990 年 4 月,党中央、国务院作出“开发浦东、开放浦东”的战略决策,浦东也呼唤一座新机场。加之上个世纪 90 年代,世界一些主要城市都在建设国际枢纽航空港上角逐,虹桥机场受地理位置限制很难大规模扩建,在浦东建设一座世界级航空枢纽机场,也成为当务之急。

1999 年 9 月 16 日,浦东机场一期工程竣工通航,上海成为国内首个“一市两场”的城市,1 号航站楼“海鸥”的振翅欲飞,正好契合浦东新区开发、开放的良好势头;2008 年 3 月 26 日,浦东机场 2 号航站楼和第 3 跑道投入运营,“海鸥”已展翅翱翔,又与浦东新区的发展步伐一致,且很好地完成了 2008 年北京奥运会和 2010 年上海世博会的航空保障任务。

走进浦东机场两座航站楼,会发现 T1 的顶是蓝色的, T2 的顶是黄色的,这里面还有一番讲究。“上海是一座海纳百川的城市,吸引着东南西北各方来客”——当时设计师在纸上写下了东南西北 4 个英文单词——“这 4 个英文单词的首字母刚好是 NEWS, 这个词包含‘新’‘快’的意思,上海就是一个快速、高效的金融大都会,机场正是大都会的门面,迎接‘东、南、西、北’八方宾客,什么东西才能体现上海城市的广阔和融合呢?那就是天、地、人!”于是, T1 的顶是蓝色的天空, T2 的顶是黄色的土地,加上卫星厅屋顶的融合曲线,浦东机场完美诠释了“天、地、人”的机场行业特征。

而建设中的卫星厅与两座航站楼一脉相承。卫星厅由两座相连的卫星厅(S1 和 S2)组成,形成工字型的整体构型, S1 与 T1 共同运行,主色调为蓝色, S2 与 T2 共

同运行,主色调为黄色,形成“南北一体,东西分置”的总体格局。

卫星厅“全球最大” 却非常便捷

到 2020 年,上海两大机场的设计旅客吞吐量目标是 1.2 亿人次,其中虹桥 4000 万人次已无法增加,浦东要增加到 8000 万人次,靠的就是建设中的卫星厅。

“卫星总比行星小”在浦东机场已不适用,已初具雏形的卫星厅总建筑面积 62.2 万平方米,为目前世界上最大单体卫星厅,其规模比 T2(48.55 万平方米)还大近 14 万平方米。

有的旅客根据自己在其他机场的体验,认为“卫星厅又要坐捷运,又要走路,肯定比原来麻烦了”,事实并非如此。据上海机场建设指挥部设计管理部部长林晨介绍,全球共有 42 个机场有捷运系统,有的采用胶轮制式,有的则是线缆制式,但浦东机场在国际上首次采用以钢轮钢轨为代表的地铁车辆作为捷运系统,“用的是最大的 A 型地铁车辆,其他机场捷运上每平方米可能要站 6 到 7 个人,浦东机场只站 3 个人,舒适度大大提高;捷运单程运行时间为 2.5 分钟,也就是说,你下到站台,即便刚好一列捷运开走,也只要等 2.5 分钟,再坐 2.5 分钟的捷运,就能从航站楼到达卫星厅。”

浦东机场卫星厅在设计招标时,“只招建筑‘外壳’,内部流程全部由机场方、航空公司合力设计,流程上更贴合航空公司、旅客的需求。”这在全民航是第一家。以步行距离为例,虹桥机场 T2 已非常人性化,过了安检到最远的登机口步行距离是 300 米,而浦

上海“一市两场”,目前拥有 2 个机场、4 座航站楼、6 条跑道;接下来,浦东机场第五跑道预计今年内投用;浦东机场卫星厅正在紧锣密鼓施工,预计近期钢结构封顶、2019 年下半年投用。而去年两大机场旅客量过亿,上海成为全球第 5 个旅客量过亿的城市,其中浦东机场去年全年旅客吞吐量 6600 万人次。在建设卓越的全球城市相匹配的品质领先的世界级航空枢纽过程中,浦东机场正“重新出发”。

东机场卫星厅的最远步行距离仅有 258 米,这其中还有 3 段各 60 米的自动步道。

卫星厅其他的“好处”也多多。现在两座航站楼只有 70 个近机位(占现有客机总机位的 49%),很多旅客要坐摆渡车去远机位登机,而摆渡车在地面行驶,因要不断地给飞机让道,非常浪费时间;卫星厅一下子可增加近机位 125 个,使得整个浦东机场近机位占比提高到 73%,对旅客来说,可不是省时、省力了?

卫星厅还将设置近 5 万平方米的商业面积,比现在 T1、T2 加起来的 4.2 万平方米还要多,未来更多的免税店、更全的免税品、更丰富的餐饮,将摆在旅客面前,可不是买买更顺心?

“最美景致”中 享受“最美服务”

机场从来都是与“行色匆匆”联系在一起的,但越来越多的旅客发现,在浦东机场,可以放慢步伐,因为在这里,你也许听到了一个深藏在内心的音符,也许看到了一幅令你惊艳的油画,或者被“乡愁小栈”里属于故乡的那些符号景致拖住了脚步。

雅致经典的明式书桌椅、简而不繁的博古架、风雅不俗的文玩雅士,一个清雅的古代文人书房,不是出现在苏州古典园林里,而是在浦东机场“三纵三横”交通中心的五洲中路上,这就是 8 月中旬开始展出的“乡愁小栈”。而像这样的“乡愁小栈”,在浦东机场共有三处,国内各地的景致轮番上阵,让“故乡的人”心中一颤,令“陌生的人”眼前一亮。

浦东机场在打造“人文机场”

上做的远非这一项。“天天演”让机场飘荡音乐;陶瓷、绘画、雕塑等 30 多位颇具影响力的艺术家的精品力作,就静静地机场某处等着与你邂逅;国内首家机场博物馆,展品常换常新;国内首座拥有固定场地的机场艺术馆、机场航海馆,寓沁园、欧罗巴花园、汉文化主题园等室内主题园……浦东机场作为全国重要的对外枢纽、上海的城市窗口,正承担文化交流与传播的重要使命。

作为机场,有了“最美的景致”,当然也少不了“最美的服务”。浦东机场已全面参与权威的国际机场协会(ACI)旅客满意度测评,从 2010 年开始连续七年在 ACI 评测中保持全球前十。这与浦东机场自我加压关系密切,从 2016 年开始每年推出 10 大服务新举措,让服务越来越精细化。

浦东机场总经理袁顺周举了两个小例子。旅客对于机场“野蛮对待行李”意见很大,浦东机场在国内机场中首家建立了“行李大使”队伍,行李上转盘时扶一下、整整齐齐码在转盘上、下一个航班行李来了就把上一个航班的行李搬到旁边,做的事情很简单,得到的好评却如潮。再一个,之前旅客对出租车排队时间长、半路抛客等也颇有微词,今年 3 月起,浦东机场全面接手出租车站点管理工作,利用 GPS、大数据等科技手段规范服务,现在半路抛客的行为得到有效遏制,高峰期旅客排队上出租车的的时间,也由原来的 40 分钟压缩到 20 分钟之内。

此外,浦东机场正打造“智慧机场”“舌尖上的浦东机场”等项目,力求让旅客在浦东机场的各个环节,都能享受到人性化的最佳服务。