

访首都机场扩建指挥部副总指挥长兼总设计师朱静远女士

PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/63/2021\\_2022\\_\\_E8\\_AE\\_BF\\_E9\\_A6\\_96\\_E9\\_83\\_BD\\_E6\\_c41\\_63545.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/63/2021_2022__E8_AE_BF_E9_A6_96_E9_83_BD_E6_c41_63545.htm)

首都机场扩建工程处在紧锣密鼓的方案优化和图纸设计阶段时，本刊记者采访了首都机场扩建指挥部副总指挥长兼总设计师朱静远女士，此前朱女士是民航机场建设总公司建筑院院长，也是首都机场扩建工程前期工作的项目设计负责人。记者：这次各方专家一共提交了七个新航站楼设计方案，这个寓意为龙形的方案中标的主要原因是什么？朱总：首先，方案中标严格按我国重大建设项目的招标规定进行。2003年初，首都机场集团公司面向世界进行方案征集，经过意向征询和资格预审，选择了八家世界著名、业绩突出的机场设计公司或联合体，其中七家如期递交了新航站区的建筑方案。7月初，21位来自中外的建筑、机场规划设计、运营和管理方面的专家，对这些方案进行了评审，推荐了其中A、B、D三个候选方案。9月又将七个方案对公众展示，进行民意评审。最后指挥部将专家和民众的评价意见上报民航总局、北京市、国务院领导审定，最终确定B方案。航站楼是功能性建筑，经过这次扩建，首都机场要建成为大型航空枢纽机场，因此特别注重流程的合理简捷、功能齐全。与其他方案相比，B方案最大的特点是满足枢纽功能要求，流程简捷，功能合理，方向感强。该方案采用的旅客捷运系统、自动分拣和高速传输行李系统、高度集成和可靠的信息系统，将使旅客在新航站楼中的离港和到港时间大大缩短。同时，树立新的国门形象是本次扩建的重要目标之一，B方案的新航站楼气势恢弘，富于动感，其外形和色

调处理很好地利用了中国传统文化理念，具有首都北京的特色。记者：请您介绍一下该方案的设计者NACO-FOSTER-ARUP联合体。朱总：对于这样一个挑战性很强的大型项目的设计，需要设计者具有丰富的机场规划设计、建筑设计、工艺设备设计的经验。因此，投标者都是各专业设计公司的强强联合。尤其，B方案的设计联合体中，荷兰机场顾问公司（NACO）在机场规划设计方面具有国际领先水平；以世界著名的英国建筑大师FOSTER爵士命名的建筑设计公司是德国新议会大厦、香港汇丰银行大厦、香港新机场等著名建筑的设计者；英国ARUP则是世界上最优秀的结构设计公司。该联合体成员有世界大型机场的设计经验，如香港新国际机场、伦敦希思罗机场和荷兰阿姆斯特丹机场等。记者：1980年和1999年，首都机场曾有过两次大规模扩建，时隔仅四年，又进行第三次大规模扩建，您认为这次为什么选择扩建，而不是直接建第二机场？朱总：机场是一种交通设施，其建设规模是根据业务量的增长来逐步实施的。1999年的首都机场扩建的设计目标年是2005年，满足年旅客吞吐量3500万人次。从目前情况看，当时的预测是相当准的，2002年旅客吞吐量已达2714万人次，现有设施容量已趋饱和。本次以2015目标年6000万人次的规模进行扩建。机场建设期一般为三至四年（不含前期工作），因此现在动手本次扩建是合理的。关于为什么在首都机场扩建的问题，目前世界上建设国际枢纽机场已经形成一种趋势，东北亚、东南亚地区的不少机场正在努力占据枢纽机场的制高点，我国应该尽快建成大型枢纽机场，确保我国民航事业健康、持续发展。首都机场具备建设枢纽机场最好的条件，有通往欧美

快捷良好的地域条件、已有相当的业务量基础、是周边地区仅有的大型机场、而且离城区距离适中，交通便捷，市政设施完善，又具备扩建条件等，因此，选择扩建有利于航线、航班尽量集中，方便旅客中转，强化枢纽功能，更好服务旅客；有利于对原有设施资源的充分利用；有利于机场、航空公司及驻场各单位的运行管理，降低运行成本。

记者：这次扩建与前两次的大规模扩建比较，有哪些特点？朱总：这次扩建的规模比以往更大，项目更多，技术复杂，包括新建航站楼、跑道以及相应配套设施，几乎相当于新建一个机场。扩建后3条远距离平行跑道运行、两个航站区运行、轨道交通和捷运系统的引用等在国内尚无先例，需要解决的技术难点较多。另外，该项目必须满足2008年奥运会的需要，所以从时间上说比以往的工程更加紧迫。

记者：这次扩建与前面的工程将如何衔接？朱总：机场扩建的设施必须与原有设施作为一个整体来运作，新建航站区在原有航站区的东侧。东、西两个航站区有合理的分工，并通过空侧和陆侧的道路充分连接，三条跑道通过滑行道、联络道等系统实现整体运行，制定科学统一的飞行程序和空域管理。公用配套设施也是在充分利用原有设施潜力的基础上进行合理扩建和布局。

记者：新航站区对于航班、旅客流程的合理性是如何考虑的？朱总：首先要结合建设枢纽机场要求对新航站区作合理的功能定位，扩建后的东航站区主要由国航联盟和外航使用，西航站区，即现在的1号、2号航站楼用于其他国内航空公司的航班。旅客对于乘坐哪个航空公司的航班，应该前往哪个航站区，将有明确的分辨。新航站楼（简称T3），分为南北两个分区：T3A和T3B。T3A是主楼，设办票厅、行李提取厅和国

内旅客候机厅，T3B为国际旅客候机厅，通过分区实现了国际、国内旅客的分流。另外T3A出港在三层、到港在二层，T3B出港在二层、到港在三层，这样在实现了出港、到港旅客分流的同时，国际到港旅客在最高层，视野开阔，可看到机场全貌，有利于展现国门形象。另外设计中还充分考虑了简化旅程、减少楼层变化、缩短旅客步行距离和转机时间的措施，楼前的交通中心、旅客捷运系统、行李系统的设计体现了以人为本、方便旅客的设计理念。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)