

中西合璧方案出台 武汉新火车站百年不落伍（图）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

https://www.100test.com/kao_ti2020/614/2021_2022__E4_B8_AD_E8_A5_BF_E5_90_88_E7_c57_614437.htm 记者18日从铁路大中型客站设计建设工作研讨会获悉，由铁道第四勘察设计院与法国AREP公司共同设计的“武汉新火车站概念设计方案优化”出台。方案优化最大亮点是，旅客进入新火车站大厅可以俯瞰所有列车。车站内设2个普通站台，作为普通换乘线，8个站台行驶客运专线列车，车站最高顶50米，全国首创等候式和通过式相结合的流线模式，站台与候车厅分为上下层，旅客可以俯瞰列车进出，下电梯即达站台上火车。按铁道部要求，该火车站在未来50年100年不落伍，不仅服务功能齐全，还将形成客运专线、普速铁路与城市公交、地铁的无缝链接。新武汉站选址青山区杨春湖东侧，毗邻三环线，左侧依武青四干道，右侧邻沙湖大道、中北路，地下6米处接通拟定武汉轨道交通4号、5号线；周围设置长途汽车、公共汽车、出租车、车辆停车场、旅馆等客运服务设施。中西合璧设计独特 国内首创候车模式 武汉新火车站百年不落伍 记者获悉，“武汉新火车站概念设计方案优化”是铁道第四勘察设计院与法国AREP公司共同设计，可谓“中西合璧”，借鉴国外火车站经验，设计方案也有些独特“洋味”。建成后，与武昌站、汉口站并存，争取在2009年投入使用。快捷旅客进入候车厅 我国现有火车站进站模式均为等候式，先候车后上车。国外火车站则是通过式，类似于武汉轻轨式候车样式，即到即走。武汉新火车站首创等候式和通过式相结合的流线模式，运用“视觉引导”设计，旅客可在中央大厅选择性进入

候车室候车，或直接从绿色通道进站。舒适旅客高架候车不走回头路 据介绍，设计方经过考察，放弃“线侧式”候车方式，因为这类候车方式造成旅客从候车厅到站台行走距离过远。于是进行采取“高架候车，上进下出”。候车大厅是一个大跨度流线型金属屋盖，采光充足，四边是环型商业广厅，市民在中庭可以居高临下看清站台列车发车情况。另外，武汉站利用高架轨道下12米空间，设计一个出站夹层，夹层下设置各类车辆停车场，出站旅客通过天桥和各种垂直交通工具，乘坐电梯或者步行下楼梯，到达各公交站台、停车场，完全实现人车分流。人流是单向向下流动，不走回头路。

方便不出火车站可乘地铁 据介绍，新火车站将实现铁路干线、地下铁路、公路等紧密衔接，实现“无缝”换乘或短距离换乘。也就是说，乘客下火车后，不用走出火车站就可以转乘地铁。作为配套建设，地铁4号线一期（武昌火车站经洪山广场、中北路一直到武汉火车站）、地铁5号线将提前延伸到武汉火车站。仅在火车站地下6米接地铁，寓意造型体现湖北味 车站整体造型凸现两大含义，中部崛起和九省通衢。50米高的车站是建筑中部突出的大厅屋顶，预示着武汉是湖北、也是中部省份崛起的关键地点。外观是九片重檐屋顶，同心排列，又预示九省通衢，同时突出武汉作为我国铁路四大客运中心贯通全国、辐射周边的重要交通地位。建设注重综合经济效益，考虑设施预留和使用的灵活。1

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