

揭秘合肥高铁南站

合肥高铁南站整体规划昨首次“面世”
整体车站“悬于空中” 打造巨型枢纽站

预计今年年底前，合肥高铁南站正式通车运营。昨日，合肥市规划局首次公布了南站整体设计、相关背景，以及未来乘客进出等方案。

根据规划，南站站房轨道线下全架空方案、公交枢纽采用“人车分离”的全新设计手段、乘客打的不用再挤到一起挨个排队、单向8车道高架落客平台……

随着南站的建成，未来，合肥将演化为沪汉蓉、京福、商合杭、合九等多条高速铁路大动脉交会的巨型枢纽站。

■ 武家林 记者 宁大龙/文 黄洋洋/图



崭新的候车大厅电梯已安装完毕

设计：采取“全架空”方案，站房地下共设计四层

“高铁线路均由20多米高的高架桥托起，下面架空的空间，将被充分开发利用，是一座悬在空中的火车站。”高铁南站总设计师蒯震生说，这种桥建合一的结构全国只有南京南站和武汉站是这样设计的。带来的最大好处是，不会因为火车站而将城市硬生生地分割开，最大程度地实现了零换乘，还能节省土地。

据介绍，铁路轨道线下架空长度达

550米，宽度达380米，线下释放面积将近20万平方米的空间，除安排铁路出站通道及设施外，为布置城市接驳交通（地铁、公交、出租车、社会车停车场等）提供了充足的用地条件。

根据设计，南站站房共有六层，地上一层为进站大厅、站台层和列车通过层，地上二层为高架层候车大厅，地下一层的出站大厅连接着南北广场，地下二、三、四层设为地铁站台层。

特色：徽派元素“融入”高铁南站

蒯震生介绍，高铁南站的设计风格上，还融入了皖南建筑“四水归堂，五岳朝天”的风格，在细节处，将马头墙、石雕等徽派元素在高铁南站的屋顶、柱子头和墙面上体现出来。

在整体外观上，无论是屋顶还是墙壁，合肥南站均大体量地采用玻璃幕墙，即使是傍晚或者阴天，室内都能获得很好的自

然采光，也节约了用电。

天窗上的遮阳帘还能自动调节光线，使室内光线明亮柔和，让人感觉舒适。

此外，幕墙的面积、玻璃的厚度及透光率、天窗的设计等都充分考虑到地域特点，都通过计算机进行人体舒适度和空间气流组织的模拟研究，保证旅客获得最适宜的温度。

交通：“市域任何地方可不经红绿灯到达车站”

据介绍，高铁南站建成后，乘客只要在合肥市任何地点上了快速路，即可不经过一个红绿灯快速到达合肥南站候车厅落客车道（快速）。同样，旅客出站后，乘坐出租车或社会车辆可直接驶入快速路，快速离开合肥南站（快出）。

枢纽采用“南进南出、北进北出、东进东出、西进西出”的流线组织，最大限度地减少车辆和旅客的绕行距离，“可避免车辆拥堵积压在车道平台的现象，高架落客平

台也采用了单向8车道设计，目前国内较大的枢纽站也仅有6车道。”

另外，将南站北广场穿越龙川路的通道由上跨桥改为下穿通道。从现在已实施的效果看，不仅方便居民过街，而且也减少了对合肥南站景观影响。”

目前，徽州大道高架工程、包河大道高架南延及衔接工程、徽州大道—南二环路工程相继建成通车，南站建成通车后快速疏散有了充分保障。



高铁南站正在完成最后的施工

候车：候车大厅将不区分候车室

据介绍，未来高铁南站候车与传统火车站最大的不同在于不再区分候车室，所有的旅客都在一个大厅候车，就像机场的航站楼一样，按照不同的检票口来设置候车区域。

乘客来到候车大厅，无需再按照提示寻找自己车次所在的候车室，而是通过候车大厅设置的多块电子显示屏及检票口门头的序号，知晓自己乘车的站

台，实现自助检票进站。

有市民担心，候车大厅的排队等候区与座位是连在一起的，这样排队进站的旅客会不会感到拥挤？据了解，候车大厅的座位区是分开设置的，会预留出中间的排队区。而且，候车大厅的四角都设置有旅客购物、餐饮等休闲区域，为旅客营造出很好的候车环境。

展望：将实现1个多小时到黄山，3个多小时到福州

“多线交会、质的飞跃，南站的建成并启用将使合肥实现由途经站到枢纽站的质变，从根本上提升合肥在全国高铁网络中枢纽地位。”合肥市规划局相关负责人介绍。

根据规划，合肥南站或将于今年11月初建成通车，合福高铁有望2015年通车，届时，合肥将打通南下的高速铁路通道，将实现1个多小时到黄山、婺源，2个小时到达武夷山，3个多小时到

福州。加上沪汉蓉大动脉、商合杭线和合九线等以及合六城际、合淮蚌城际和合宁城际等城际铁路，合肥成为全国省会城市高铁密度最大的城市之一。

据悉，建成后，南站将通过南环线连接沪汉蓉客运专线，并通过蚌福联络线连接合蚌高铁、商合杭高铁，同时成为合福高铁的起点站。将来大约九成的动车，都将移至南站乘车换乘，其旅客发送量占合肥铁路总旅客发送量的67%以上。

招租

政务区天鹅湖景观写字楼，整层710平方米，豪华装修。

送空中湖景花园500平方米。诚邀公司总部/品牌企业入驻（非诚勿扰）。

绿地蓝海大厦B座 招租电话：18056083568 联系人：胡女士

