

定了,郑州新客站就这样建

分站场、东口、西口三个区,市内9条道路都可到达
高速铁路、郑汴城际铁路、城市地铁、长途公路客运、市内公交同时换乘

6家设计单位的方案轮番“上阵”,接受专家们的评审。昨日下午,在郑州综合交通枢纽核心区综合交通规划和城市设计方案最后评审会上,中南建筑设计院和华中理工大学的设计方案被“敲定”。

郑州是全国铁路和高速公路的交通枢纽中心,为了使全国各地旅客在这里进出便捷通畅,筹建一个大型的综合交通枢纽已迫在眉睫。新客站到底是什么样呢?车站周围又是如何设置的?本报记者将为你一一揭开面纱。

晚报记者 王菁 马燕 实习生 李冠恒 李静/文
晚报记者 马健/图

交通枢纽核心区分三大区域

站场区、东口地区、西口地区

站场区:合理规划站内人流路线、公共交通、出租及社会车辆、城市轨道交通、长途客运、邮政信息等各种交通设施和相关的配套设施。

东口地区:用地面积为91.52公顷,为外向的、面向区域的交通枢纽型商业中心,以大型批发购物中心与地铁的联合开发作为核心项目,配合以商务办公、旅馆服务业、居住功能以及绿地、广场等城市开发空间。

西口地区:用地面积为9.85公顷,定位为一个主要面向郑州城区的内向型中高档商务商业中心。该区规划以商务办公、旅馆服务业、居住为主要功能。

五大交通方式在这里交会

高速铁路、郑汴城际铁路、城市地铁、长途公路客运、市内公交

本次规划中提出的设计构思中,郑州市综合客运交通枢纽包括了高速铁路、郑汴城际铁路、城市地铁、长途公路客运、市内公交等多种交通方式,是换乘的交会处。拟建的新郑州铁路客运站选址于郑州市东部正在开发建设的郑东新区内,位于京珠高速公路西侧、金水东路与商都路之间,距原郑州站约11千米,车站北段咽喉区有七里河通过。

本次设计范围总面积为219.07公顷,其中道路广场用地占51.44公顷;其余用地以公共设施用地和绿地为主,各占37.87公顷和19.53公顷;居住用地与市政设施用地作为适量补充,各占13.38公顷和2.53公顷。

轨道交通两条线路在这里交叉

1号线东西向,4号线南北向

郑州城市轨道交通网络由5条线路组成,目前均处于规划阶段,其中1号线东西向,4号线南北向通过新郑州站,呈十字形交会于枢纽下方,同时预留未来新增线路轨道站房。

市区9条道路通往新客站

107辅道、商鼎路、七里河南路、郑汴路、金水路、东风路、康宁街、中兴路和心怡路、圃田北路

107辅道:原为城市快速环路,现改为国道辅道,贯穿东、西、南、北并分别与外省市联络的道路,与新郑州站站场东侧有部分重叠,将向东作适当的改移。

商鼎路:原名中央大道,紧靠站区南侧,是郑东新区东西贯通的主干道之一。

七里河南路:原为紧贴站区北侧沿七里河南岸的一条城市支路,为平衡站区南北两侧的车流提升为城市主干道,并向东与原圃田北路贯通,合称七里河南路,成为与商鼎路南北对应的站区交通路。

郑汴路:位于商鼎路南侧,是郑东新区东西贯通的主干道之一,是东、西、南、北与开封联系的一条重要道路。

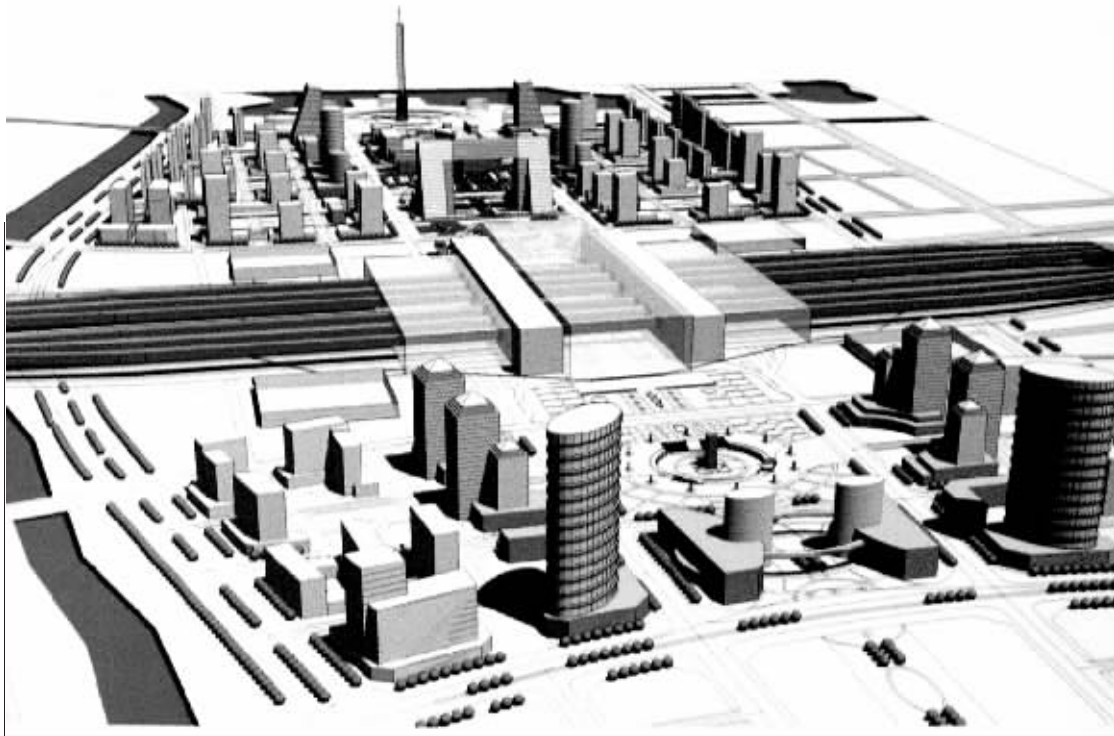
金水路:位于七里河南路北侧,是郑州市区重要道路金水路向东的延伸段,也是东、西、南、北贯通的主干道之一。

东风路:南北贯通连接金水东路、商鼎路和郑汴路。

康宁街:原为郑汴路与商鼎路之间的城市支路,提升为主干道便于舒缓郑汴路与商鼎路的车流压力。

中兴路和心怡路:与站区西广场联系密切,通过改移作为站区西侧的交通疏解道路。

圃田北路:紧靠107辅道东侧,与站区东广场联系密切,通过改移作为站区东侧的交通疏解道路。



郑州新客站效果图

郑州新客站究竟啥模样,记者带你先睹为快

看停车:多种车辆各有各的位,互不干扰

郑州新客站车流密集,那么我们从市区进出新客站环城的交通工具如何停靠就位呢?

公交车:公交车停车场位于线下空间,紧临东广场,直接与规划路相通,由站区内部干道出入。

出租车:出租车停车场位于线下空间,分南北两侧位置。出租车由新规划路和圃田北路进入站区内部主干道,再由高架匝道在高铁候车大厅停靠下车,之后可选择下行离开或进入出租车等候区。

社会车:社会车的流线组织方式与出租车近似,停车场位于线下空间,在南侧位置。

长途车:长途车停车场设于西广场,紧临七里河南路,有较为独立的进出站流线。

贵宾车:设有直接进出站台的专用高架道。

看站台:16座站台保进出旅客井然有序

根据方案,设计长达355米的车站台跨度决定了乘客进车站是由南北两侧进、线下出站换乘的流线关系。

新的站房设计和候机楼比较相似,站房采用部分高架候车、部分线下候车形式。地上部分主要分为高架候车层、站台层和线下层(广场地面层),地下层为地铁轨道交通。

高架候车层:设有南北小车高架落客平台。两侧进站大厅采用机场化的空间模式,旅客进入大厅后经过各候车厅相应的安检手续进入候车厅,或检票后由绿色通道直接进入站台层。

站台层:设16座站台,其中1至8号站台为北京至广州场站台,10至16号站台为徐州至兰州场站台,9号站台为共用站台。站台东西侧为贵宾候车室及车站办公及设备用房。

线下层:主要作为车站枢纽的换乘大厅。南北两侧设置旅客出站通道和出租车、社会车停车场;中部设置中转旅客候车大厅,方便中转旅客及来自轨道交通的旅客就近候车。共设6个地铁轨道交通出入口。线下层可成为东西广场的步行联系通道,旅客自西广场到东广场不受车辆干扰。

1、4号线轨道交通地铁站:轨道交通1、4号线地铁共用一个站厅层,4号线站台层与车场轨道平行布置,1号线站台层与车场轨道垂直布置。

看候车厅:可开启玻璃幕墙采光充分

车站高架候车大厅呈长方形。长边为主要进站大厅,面朝南北向,采用可开启的玻璃幕墙结合金属百叶作为立面维护结构,采光充分;进站高架环道停靠区由倾斜的半透明光雨棚覆盖,可遮阳、遮雨。屋顶以厚重的金属面和太阳能板为主,结合造型采取侧窗采光,独特的采光通风设计有利于节能。面向广场的立面正中采用点状玻璃幕墙结合点阵电子发光屏幕系统的设计,光洁的主立面上可投影出绚丽的电子影像及车站信息指示。

看车站造型:鼎和双连壶的创意都用上了

专家们认为,车站是一个城市的门户,体现一个城市的风貌和形象。浑厚大气的主立面塑造是设计的重点,城市之门的立面造型中包含有青铜器——鼎的形象,同时又具有双连壶一样的和谐的构图。建筑倾斜的边角透露出一种强大的力度,整体上形成运动的速度感,体现当代交通建筑的特征。本方案在立面构图上打破了高架站房主体部分与高架桥分离的常规模式,建筑主体与高架桥有机结合,浑然一体,直接从广场拔地而起,产生气势恢弘的外观。

设想一下,2030年乘车是个啥情景

日发旅客8万多人次,仅北京方向的高速列车就有31对

2020年,新郑州站年旅客发送量达到2080万人次(2030年为3180万人次),日均旅客发送量为56986人次(2030年为87123人次),高峰小时旅客发送量为5130人次(2030年为7400人次)。

2020年,每天可搭乘的高速始发终到客车很多:向南方向的武汉每天有18对、朝北方向的北京每天有23对、向东方向的徐州每天都有18对。而在2030年,这次车次将再次“升级”,武汉每天增加至30对,北京每日31对,徐州每日38对。同时,2030年,西安方向高速始发终到客车也将开通至少每日10对。

2020年,每天途经新郑州站的客车也很多:北京武汉方向有61对,北京西安方向的28对,北京徐州方向的6对,徐州西安方向的31对。2030年,北京武汉方向每天增加至96对,北京西安方向每天增加至47对,徐州西安方向的每天52对。