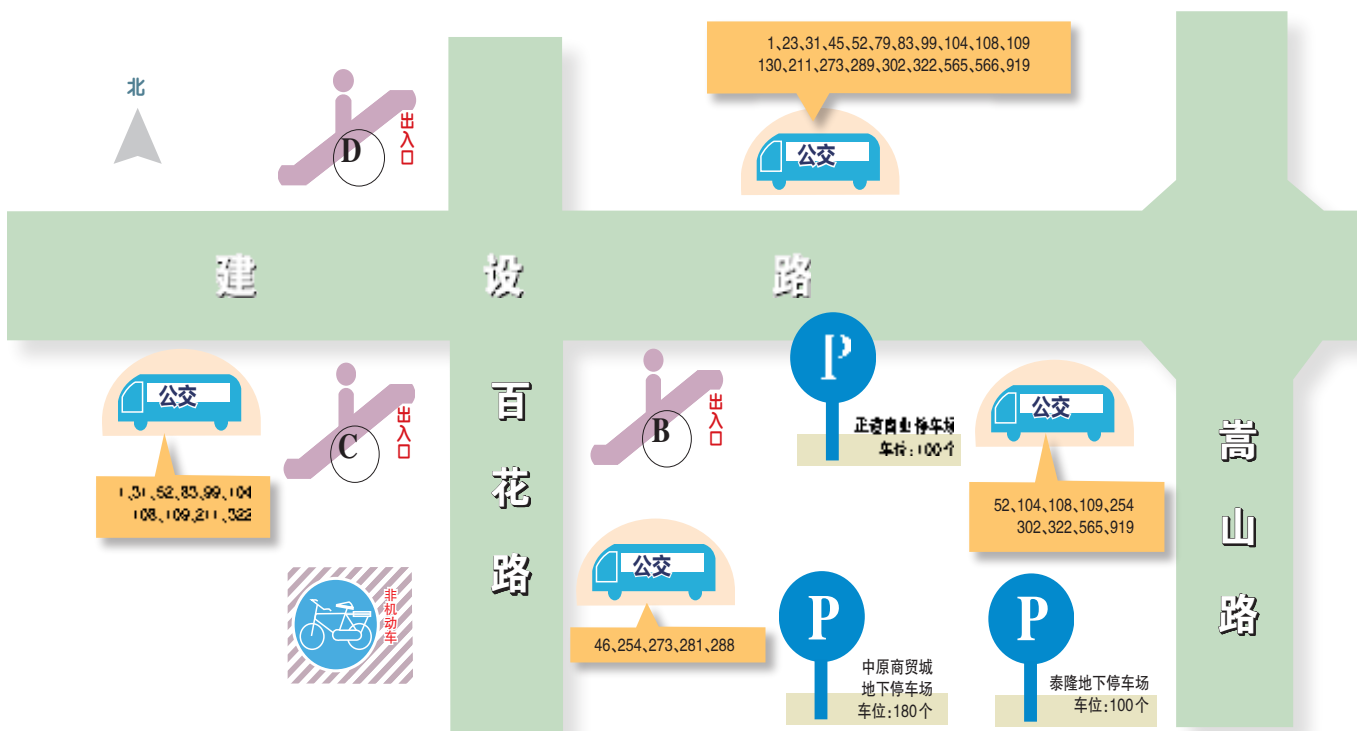




地铁换乘全攻略—— 本站碧沙岗，下一站医学院 周边停车不用发愁

7个公共停车场遍布出入口



5台自助售票机安装到位

地铁1号线碧沙岗站位于建设路百花路口,碧沙岗商圈的西侧,车站采用地下两层站,共设3个出入口,分别位于建设路南北两侧。

碧沙岗站B号出入口位于百花路与建设路交叉口东南角,郑州艺术宫北侧;C号出入口距离B号出入口30米左右,在市房管局二手房交易大厅门前;D号出入口位于建设路与百花路交叉口西北角,建设路鑫苑国际广场门前,并设无障碍电梯1部。

郑州轨道公司运营分公司碧沙岗站站长李森说,碧沙岗站的站厅、站台装修、装饰工程基本结束,均处于工程扫尾阶段。3个出入口中,位于建设路北的D号出入口已经成型,位于路南的B、C号出入口正在紧张施工。

在站内服务设施方面,截至昨日,碧沙岗站负一层站厅客服中心BOM机、闸机已全部装配到位。站厅东西两端共设置5台自助式售票机,目前工作人员正在进行机器系测试和票务联调工作。

碧沙岗站周边停车方便

据公交公司工作人员介绍,为方便市民换乘方便,实现地面与地下交通的快速换乘,地铁1号线正式运营后,现在使用的公交港湾将迁移至建设路与百花路交叉口西南和东北侧,2处非机动车停车场也将移走。

据悉,碧沙岗站出入口与建设路、百花路、嵩山路、工人路等东西南北方向19条公交线路接轨。

此外碧沙岗商圈周边停车方便,车位在100个以上的大型地下停车场有4个,另外还有3个车位在40个左右的地面停车场。

郑州晚报记者 吴淑娟

地铁出入口可否当过街通道用?

■ 有问必答

市民王先生:从郑州地铁出入口位置分布图可以看到,出入口大多位于中心城区主干道两侧,请问这些出入口可否“一口两用”,既是地铁出入口,又可成为地下人行通道呢?

昨日,郑州晚报记者在碧沙岗地铁站旁边看到,由于建设路百花路口处机动车道设置了隔离护栏,从百花路向北前往郑棉五厂家属区的行人需要绕行近200米,到建设路嵩山路口通过,还有不少人图省事,翻护栏过马路。

市城乡规划局一位工作人员解释,五厂生活区人流量大,如果市民图便捷,从机动车道中间穿行,既不安全,也影响交通。根据目前的交通现状,平时会采取各种缓堵措施,隔离措施也是其中的一种,目的是尽量减少行人在路面过街。

对于王先生“地铁出入口可否一口两用”的提问,这位工作人员给予了肯定的回答,“在做地铁规划时就已明确,凡具备条件的路口,地铁通道要兼具行人过街地下通道的功能”。

也就是说,26日地铁开通后,从百花路前往五厂的市民,可以走百花路口的地下通道过马路,不用绕道了。

郑州晚报记者 吴淑娟

过居民楼时“无法察觉” “安静”地铁咋打造的? 钢弹簧、隔震垫、自动涂油器

■ 揭秘地铁

说起地铁,大家想到的也许是带着轰隆隆的声音呼啸而过,带来方便快捷的同时,还会产生很大的噪音。

对于已经试跑两个多月的郑州地铁1号线,即使是地铁线路从地下穿过的区域,也可以说“无法察觉”。

这一切,郑州地铁是如何做到的呢?今日本报为您进行郑州地铁超级防震设备揭秘。 郑州晚报记者 徐智慧 辛晓青

穿越居民楼时采取最先进减震技术

市轨道交通运输公司总工程师夏景辉说,在地铁1号线轨道系统的建设中,尽量减少对居民的干扰是工作中的重点,在地下充分采用了各种减震降噪措施。

“在轨道不可避免地穿越居民楼的时候,我们都要采取减震降噪措施。采取的第一

种减震措施就是钢弹簧,这也是最高等级的减震措施。在地铁穿越居民楼、医院、学校时采用这种高等级的特殊减震措施。”夏景辉说。

专家把这种技术称为“重量级的降噪减震技术”,是目前国际上最先进的技术,造价在每千米1000多万元。

它的工作原理是列车在经过铺设钢弹簧的道床上时,利用弹簧的阻尼或者延迟把列车的震动吸收,钢弹簧降噪最高可以把噪音降低30分贝,从而降低噪音。乘客在乘坐地铁时,经过采取这种减震措施的地段时,就会感觉到突然静了下来。

每天自动涂油降低噪音

在地铁穿越文物或者离小区稍微远一点的地段时,就会采取第二种减震措施,叫橡胶隔震垫。

橡胶隔震垫,在铁轨下面铺设橡胶隔震垫,把震动噪声通过隔震垫的吸收,避免噪声通过隧道传递到地面去,减震效果为15~25分贝。

离小区更远的地段,在环评上列为敏感点,采取中等减震措施。在轨道上装置减震扣件,这种扣件与普通扣件不一样,下面有小的橡胶垫,扣件也能达到减震效果,确保对居民的干扰降到最低。地铁试跑了两个多月后,还没有接到相关的投诉,减震效果还不错。

由于钢轨和钢轮之间的摩擦为硬摩擦,每天地铁经过曲线时,会产生刺耳的响声。为了减少对钢轨的磨损,郑州地铁1号线还在钢轨上设置自动涂油器,特别是在全线40多处曲线上,地铁经过曲线时钢轨自动涂油,响声会自动减小。