

對外四通八達對內轉乘方便的杭州西站



杭州西站外景。



杭州西站候車大廳內景。

歷時卅三個月的建設，合杭高鐵路杭段日前正式通車，在這條連接太湖和西湖的高鐵線上，杭州西站成為關注的焦點。

站城融合的綜合交通樞紐

九月廿二日九時五十二分，G九五二八次列車從杭州西站向湖州方向緩緩駛出，標誌著杭州亞運會重要交通保障工程合杭高鐵路杭段建成通車。

杭州西站的總建築面積約五十一萬平方米，浙江交通集團湖杭鐵路建設指揮部副指揮長夏海賓介紹，其中站房建築面積約十萬平方米，月臺規模為十一月臺廿線。

在路網規劃圖上看，從杭州西站出發，向北連接寧杭、商合杭高鐵路，可前往江蘇、安徽、河南等地；往西、南與杭黃、杭溫、杭衢高鐵路連接，可到福建、江西等地；往東與在建的滬蘇湖鐵路、擬建的滬乍杭鐵路連接，打通滬杭新通道。

「杭州西站集四條地鐵線、綜合開發、城市配套等多個工程於一體，加入了站城融合一體化設計。」夏海賓說，車站率先嘗試利用月臺雨棚用地，在上面加蓋樓房，由此實現城市空間的綜合開發、集約利用。中鐵建工集團杭州西站工程建設指揮部黨工委書記林航說，杭州西站在候車室設置了一塊面積約三百平方米的觀景平臺，站在候車層向外望去，吳山、寡山相映成趣。

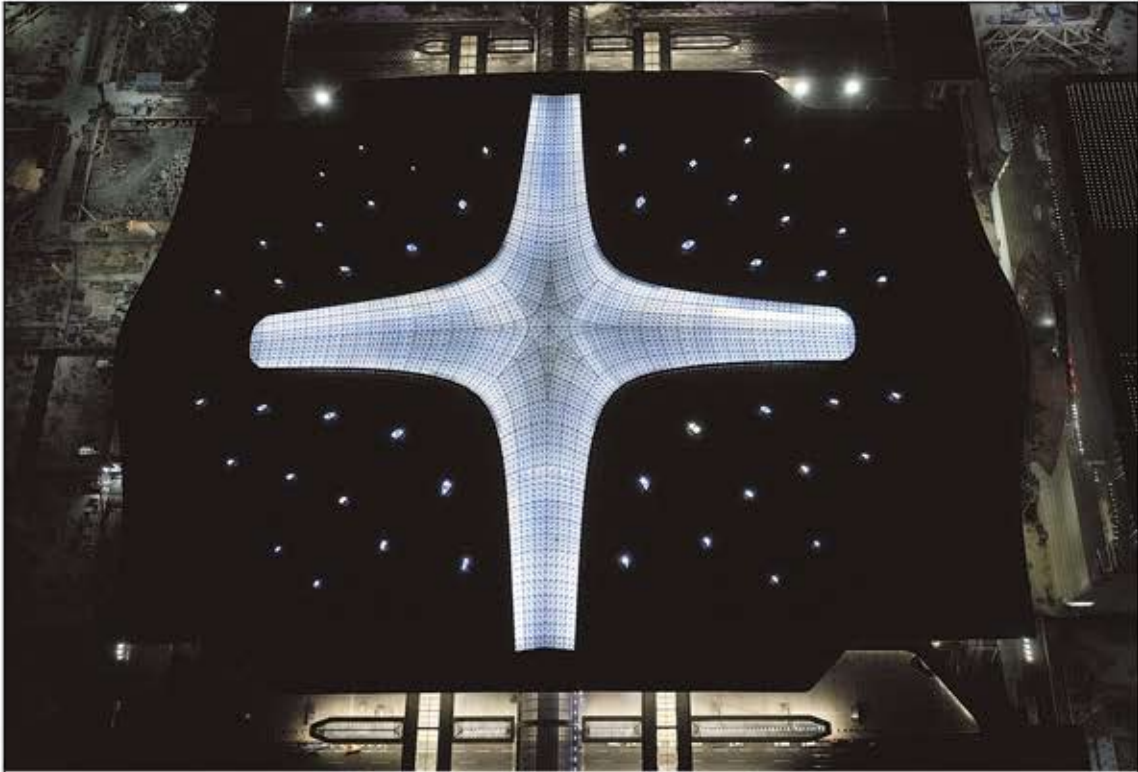
一千三百噸低碳節能典範

從空中俯瞰杭州西站，白色屋頂與光伏板的組合極具視覺衝擊，夜晚降臨燈光亮起，藍色色調更增添了建築的獨特魅力。

「杭州西站光伏發電專案充分利用站房建築的屋頂資源，鋪設七五四〇塊四〇〇W單晶矽光伏組件，鋪設面積達一點五萬平方米，預計該光伏電站年均發電量可達二百卅一萬度，每年可節約標準煤八百卅餘噸。」夏海賓說。

隨著車站正式啟用，杭州西站光伏電站也正式並網發電投入運營，產生的電能將主要供車站站房內空調、顯示幕、燈光、商業廣告、電梯等設施設備使用。

候車大廳內，天花板具有良好的採光，同時室溫也讓人感到舒適。「這得益於車站屋頂採用了約五點六萬平方米的輻射製冷膜。」林航



杭州西站的屋頂夜景。

通層直達候車大廳。據測算，旅客從地鐵到候車層最快只需三分鐘。夏海賓介紹，杭州西站的一大亮點在於「站場拉開」設計，把鐵軌分成兩組，中間拉開一個空場，在能讓陽光照到地下地鐵站廳的同時，也實現了「中央進站、兩端候車」，這意味著旅客不用再橫跨整個候車層前往檢票，易迷路、進站遠等問題得以緩解。

站房中心的「垂直的十字交通軸」實現了高鐵路、地鐵、長途大巴、公交等出行方式的快捷換乘，大幅減少了旅客進出站的步行距離，提高了樞紐交通的效率。

杭州西站黨支部書記韓晨丹說，杭州西站將城市元素融入各處細節。從刻有柳浪聞鶯、斷橋殘雪、南屏晚鐘的仿銅制地板，到含有西湖元素的荷葉落地燈，及繪有本地山水的仿屏風玻璃……無不體現著杭州韻味的古樸典雅。

說，「這種新型材料能夠反射部分太陽光，既不影響採光，又能阻擋來自陽光的热量，從而達到減少室內製冷能耗的效果。」

將杭州城市元素融入西站

杭州西站站房中，八部長約五十米的扶梯，最大提升高度超過廿四米，讓旅客從地鐵、公交等公共交通

(魏一駿)