



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 204567664 U

(45) 授权公告日 2015. 08. 19

(21) 申请号 201520142697. 6

(22) 申请日 2015. 03. 13

(73) 专利权人 北京市市政工程设计研究总院有限公司

地址 100082 北京市海淀区西直门北大街
32 号 3 号楼

(72) 发明人 赵新华 张丽丽 张丛彧 高阳
周牧

(74) 专利代理机构 北京万科园知识产权代理有限公司 11230

代理人 杜澄心 张亚军

(51) Int. Cl.

B61B 1/00(2006. 01)

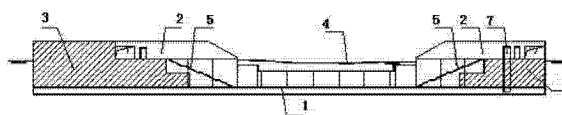
权利要求书1页 说明书2页 附图1页

(54) 实用新型名称

站台开敞式半地下车站

(57) 摘要

本实用新型公开了一种站台开敞式半地下车站,包括位于车站中部的站台(1)、位于站台(1)两侧的站厅(2)和设置于站厅(2)下方且位于站厅(2)和站台(1)之间夹层的设备管理用房(3)三部分;车站中部站台(1)位于地下一层,即设置于地面路口(4)之下,为单层结构;所述设备管理用房(3)为第二层;两侧站厅(2)设置于路口(4)两侧为第三层且与站台(1)在空间上连通;每一侧站厅(2)均通过设置一组楼梯扶梯(5)与站台(1)连接。本实用新型可以解决由于要保证地下站的覆土厚度和高架站的站下净高,车站会远离入地段,导致站台距离较远,线路坡度较大的技术问题。



1. 站台开敞式半地下车站,其特征在于,包括位于车站中部的站台(1)、位于站台(1)两侧的站厅(2)和设置于站厅(2)下方且位于站厅(2)和站台(1)之间夹层的设备管理用房(3)三部分;车站中部站台(1)位于地下一层,即设置于地面路口(4)之下,为单层结构;所述设备管理用房(3)为第二层;两侧站厅(2)设置于路口(4)两侧为第三层且与站台(1)在空间上连通;每一侧站厅(2)均通过设置一组楼扶梯(5)与站台(1)连接。

2. 根据权利要求1所述的站台开敞式半地下车站,其特征在于,在站厅(2)还设置通往站台(1)的电梯(7)。

站台开敞式半地下车站

技术领域

[0001] 本实用新型涉及一种公共交通地铁用车站站台。

背景技术

[0002] 现状地铁线路从地下出地面部分,在入地点前后设置车站受轨道标高和线路埋深的影响,车站在入地点两侧通常为高架站或地下站。地下站应全部设于地下,一般需要下穿临近道路路口,车站埋深较深;高架站需要上跨临近路口,车站较高。此两种情况会导致由于要保证地下站的覆土厚度和高架站的站下净高,车站会远离入地段,导致站位距离较远,线路坡度较大。

发明内容

[0003] 本实用新型的目的是提供一种站台开敞式半地下车站,以解决由于要保证地下站的覆土厚度和高架站的站下净高,车站会远离入地段,导致站位距离较远,线路坡度较大的技术问题。

[0004] 为了实现上述发明目的,本实用新型所采用的技术方案如下:

[0005] 站台开敞式半地下车站,包括位于车站中部的站台(1)、位于站台(1)两侧的站厅(2)和设置于站厅(2)下方且位于站厅(2)和站台(1)之间夹层的设备管理用房(3)三部分;车站中部站台(1)位于地下一层,即设置于地面路口(4)之下,为单层结构;两侧站厅(2)设置于路口(4)两侧为地面之上层且与站台(1)在空间上连通;每一侧站厅(2)均通过设置一组楼扶梯(5)与站台(1)连接。

[0006] 在站厅(2)还设置通往站台(1)的电梯(7)。

[0007] 本实用新型的优点是车站建筑布局结合轨道由地下到地面,埋深较浅,并需要横跨路口的特点设计,在地铁线路从地下出地面部分,在入地点前后设置车站,从而确保站位距离设置合理的施工要求。此种半地下车站形式可以下穿道路,又可以保证较浅埋深,同时站位灵活,可广泛用于轨道交通入地段附近需要设置车站的情况。本半地下车站候车环境舒适、运营管理便利。

附图说明

[0008] 图1是本实用新型的主视剖面结构图。

[0009] 图2是图1的俯视图。

具体实施方式

[0010] 本实用新型的具体结构参见图1、2所示。所述站台开敞式半地下车站,包括位于车站中部的站台(1)、位于站台(1)两侧的站厅(2)和设置于站厅(2)下方且位于站厅(2)和站台(1)之间夹层的设备管理用房(3)三部分。车站中部站台(1)位于地下一层,即设置于地面路口(4)之下,为单层结构;两侧站厅(2)设置于路口(4)两侧为地面之上层且与

站台(1)在空间上连通,使站台(1)可以接受来自上部的阳光,形成厅台合一、空间共享、全部车站阳光充足的效果。两侧站厅(2)具有透明的顶棚。每一侧站厅(2)均通过设置一组楼扶梯(5)与站台(1)连接。在站厅(2)还设置通往站台(1)的垂直电梯(7)。

