



(12) 实用新型专利

(10) 授权公告号 CN 201951455 U

(45) 授权公告日 2011.08.31

---

(21) 申请号 201020505854.2

(22) 申请日 2010.08.26

(73) 专利权人 中铁二院工程集团有限责任公司

地址 610031 四川省成都市通锦路3号

(72) 发明人 高丰农 张海波 袁光明 张志勤  
沈海剑 陈列 陈刚 陈末 张力  
杨健 郑才辉 汪强 罗江成  
阳运中 周覃龙 杨宇 张家发  
徐青

(74) 专利代理机构 成都惠迪专利事务所 51215

代理人 王建国

(51) Int. Cl.

B61B 1/00 (2006.01)

---

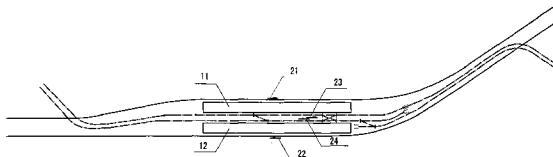
权利要求书 1 页 说明书 2 页 附图 1 页

(54) 实用新型名称

城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站

(57) 摘要

城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站，旨在实现两者间门对门的零距离无缝换乘，极大地方便了旅客换乘，并有利于提高营运效能。它包括站台、第一城际铁路交通线(21)、第二城际铁路交通线(22)、第一城市轨道交通线(23)和第二城市轨道交通线(24)。所述站台是由第一站台(11)、第二站台(12)构成的双岛式站台，第一城市轨道交通线(23)和第二城市轨道交通线(24)设置在第一站台(11)、第二站台(12)之间，第一城际铁路交通线(21)、第二城际铁路交通线(22)分别位于第一站台(11)、第二站台(12)的外侧。



1. 城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站,包括站台、第一城际铁路交通线(21)、第二城际铁路交通线(22)、第一城市轨道交通线(23)和第二城市轨道交通线(24),其特征是:所述站台是由第一站台(11)、第二站台(12)构成的双岛式站台,第一城市轨道交通线(23)和第二城市轨道交通线(24)设置在第一站台(11)、第二站台(12)之间,第一城际铁路交通线(21)、第二城际铁路交通线(22)分别位于第一站台(11)、第二站台(12)的外侧。

## 城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站

### 技术领域

[0001] 本实用新型涉及轨道交通车站，特别涉及一种可实现城际客运专线与城市轨道交通同台换乘的车站。

### 背景技术

[0002] 目前，国内的城际客运专线（国铁）与城市轨道交通的换乘方式主要有：同站站外换乘，在既有火车站站外修建地下、地面或者高架的城市轨道交通车站，利用地下或地面通道实现二者间的换乘；新建火车站与城市轨道交通车站立体共站修建，通过换乘厅和垂直通道实现二者间的换乘。上述换乘方式均未能实现两者间的直接换乘，不能使旅客换乘距离最短，达不到两者间真正意义上的“无缝换乘”。

### 实用新型内容

[0003] 本实用新型所要解决的技术问题是提供一种城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站，可实现两者间门对门的零距离无缝换乘，极大地方便了旅客换乘，并有利于提高营运效能。

[0004] 本实用新型解决其技术问题所采用的技术方案如下：

[0005] 本实用新型的城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站，包括站台、第一城际铁路交通线、第二城际铁路交通线、第一城市轨道交通线和第一城市轨道交通线，其特征是：所述站台是由第一站台和第二站台构成的双岛式站台，第一城市轨道交通线和第一城市轨道交通线设置在第一站台和第二站台之间，第一城际铁路交通线、第二城际铁路交通线分别位于第一站台和第二站台的外侧。

[0006] 本实用新型的有益效果是，实现了城际客运专线与城市轨道交通共站同台换乘，不仅使得两种运输系统达到了真正意义上的“零距离无缝换乘”，旅客的换乘距离和换乘时间达到最短，更为两种运输系统间的进一步的整合、衔接打下了良好基础。

### 附图说明

[0007] 本说明书包括如下一幅附图：

[0008] 图1是本实用新型城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站的平面图；

[0009] 图中示出构件、部位及所对应的标记：第一站台 11、第二站台 12、第一城际铁路交通线 21、第二城际铁路交通线 22、第一城市轨道交通线 23、第二城市轨道交通线 24。

### 具体实施方式

[0010] 下面结合附图和实施例对本实用新型进一步说明。

[0011] 参照图1，本实用新型的城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站，包括站台、第一城际铁路交通线 21、第二城际铁路交通线 22、第一城市轨道交通线 23 和第二城市轨道交通线 24。所述站台是由第一站台 11 和第二站台 12 构成的双岛式站台，第一城市轨道交

通线 23、第二城市轨道交通线 24 设置在该第一站台 11 和第二站台 12 之间，第一城际铁路交通线 21、第二城际铁路交通线 22 分别位于该第一站台 11 和第二站台 12 的外侧。同站客流采取“同台换乘”方式，旅客下车后不需离开站台，即可实现二者门对门的直接换乘，使旅客的换乘距离和换乘时间达到最短。

[0012] 需要指出的是，上面所述只是用图解说明本实用新型城际客运专线与城市轨道交通同台换乘车站在一些原理，由于对相同技术领域的普通技术人员来说是很容易在此基础上进行若干修改和改动的。因此，本说明书并非是要将本实用新型局限在所示和所述的具体结构和适用范围内，故凡是所有可能被利用的相应修改以及等同物，均属于本实用新型所申请的专利范围。

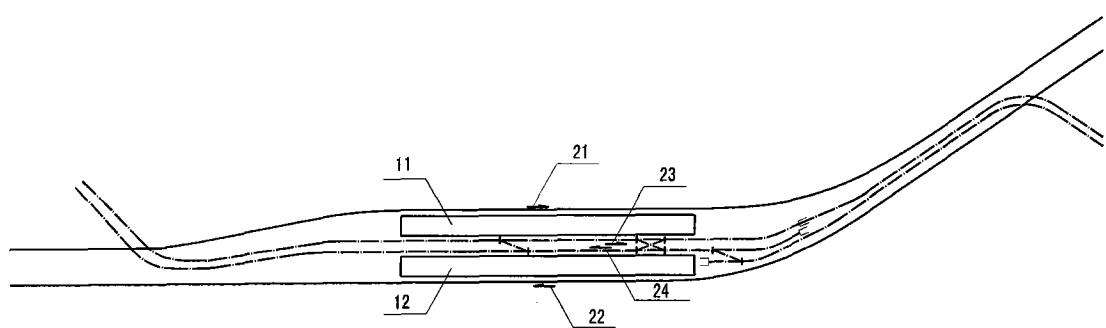


图 1