

# 这里是进出东站的正确打开方式

本报记者 余雯雯 蓝震文 龚子皓/制图

很多人感觉杭州东站很大很绕,其实也有一定的客观原因——因为东站的很大。

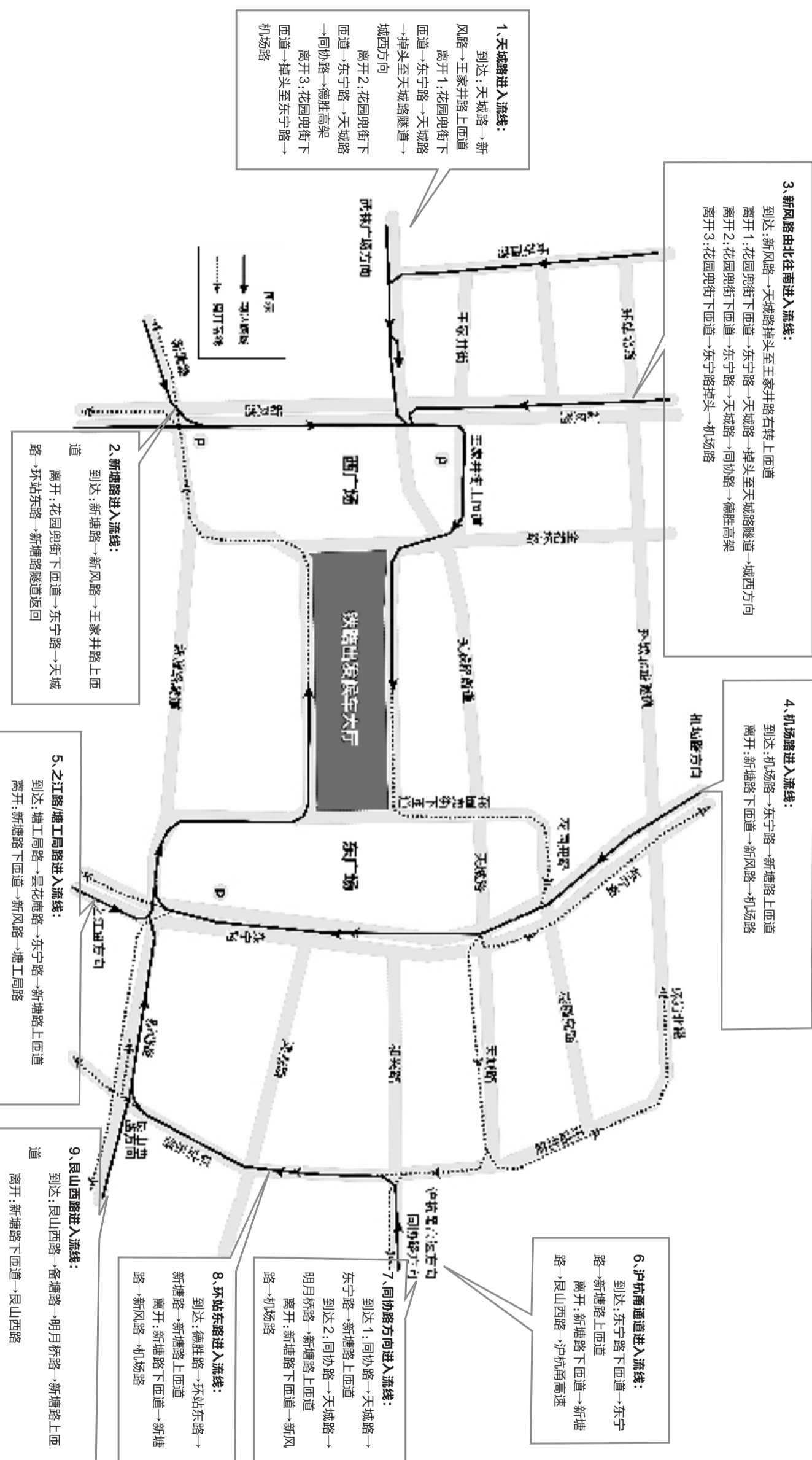
来看看几组数据:建筑面积达120万平方米,光是东西广场之间跨度就有1公里多。站房总建筑面积相当于城市的近7倍,拥有15个站台30条到发线。它大致是东西朝向设计,所在地块的南北走向道路几乎都被铁路阻断——想开车从东广场到西广场,只能经过环站南路、环站北路、天城路和新塘路四个下穿隧道,或者从二层高架平台走上。

因此,面对这么庞大的枢纽,杭州东站枢纽管委会表示,在后期的管理这块也费了不少心思,比如开通8辆免费

爱心接驳车,每天不间断在到达层巡回接驳。不过,管理东站确实并没有想象中那么容易,需要和铁路、公交、交警等各个部门协商作战。

考虑到很多市民对开车进出东站还有不少困惑,杭州东站枢纽管委会第一时间整理发布了目前最全的进入东站的线路,共9条,总是去东站迷路的你请赶紧收藏好这张图。

关于火车东站的出行,如果你有好的建议和想法,请拨打线报热线96068,我们会收集一些建设性的建议给杭州东站枢纽管委会及相关部门作为参考。



## 专家建议

### 让车流快速快出 不要再绕大圈

昨天,钱报记者采访了一位曾经参与火车东站规划设计的交通业内人士。他指出,目前杭州火车东站的出行,实行的是“东进西出、西进东出”交通组织方案,它走的是一个大循环,优点是组织有序、可承受路面交通量大,缺点是绕得远,绕路容易让不熟悉的司机迷失方向,“这个方案实际上是一种终极交通组织方案,一般都会在春运等高峰时段使用,平时时段,车流进出就会很累。”

“从专业角度来看,大型交通枢纽,最理想的效果就是让从没有来过车站的车辆和人流都能快速快出。换句话说,就是得让车辆从原路返回,让他从哪里来回到哪里去,这才是符合交通出行来去平衡原理的。”这位业内人士建议,东站交通可以考虑更多优化方案,比如“东进东出”、“上进下出”等交通组织方案都可以再研究。

浙江工业大学教授吴伟强建议,先就现状做一份交通分析,然后再按照这个内容找专业机构重新梳理,如何以交通和乘客需求为先来设计功能性的交通组织方案和道路标示系统。吴教授说,这些都是很系统性完整性的工作,包括铁路、轨道、公交、停车等都需要整合进来,各个部门都要协同作战,靠各个部门在分管的一部分区域修修补补“打补丁”不是一个好办法。