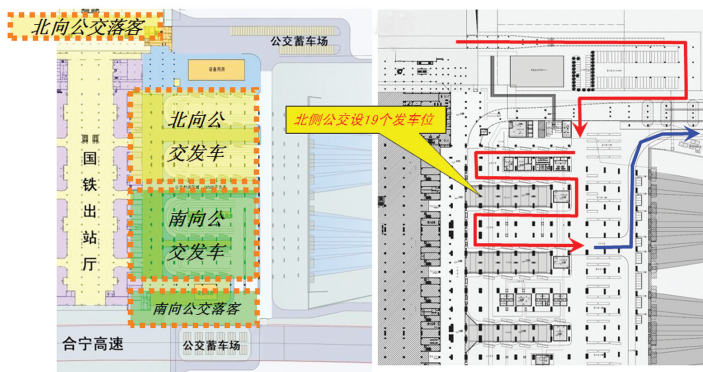


解决“人车冲突”，合肥南站大胆尝试和创新 智能化管理 人车全分流

乘客在火车站换乘公交或出租等交通工具时，往往需要穿越多条车道，即所谓的“人车冲突”。目前，即使业界评价比较高的一些新建的高铁车站，也未能很好解决公交车“人车冲突”和出租车单通道排队问题。而合肥南站在解决这两个关键问题上进行了大胆尝试和创新。

■ 记者 宁大龙

南站枢纽公交共设27条线（北18、南9），150个驻车泊位，12个落客位，35个发车位，实现完全的人车分流。采用锯齿形发车位，改善车辆进出条件。



配套： 东邻将建合肥最大客运站

据介绍，未来，在合肥南站东邻，将打造合肥综合客运枢纽站最大的客运站，根据《合肥公路运输枢纽总体规划》（2008年）。该客运站在2030年预测年旅客发送量1248万人，日均旅客发送量3.42万人，高峰小时4274人次，在整个合肥公路客运枢纽站场中处于核心地位。

据介绍，规划之初，该长途汽车站的选址位于国铁站房的东北象限预留用地内，同时在东北象限地块内平行设置商业配套建筑，各自用地都受到较大的局限，难以平衡。借鉴国外的一些成功案例，在该长途汽车站的详细规划设计过程中果断结合绿地中央广场的城市商业开发项目，将其融入大的商业底盘之中，作为商业建筑群的一个组成部分进行一体化设计。

智能：信息化的合肥南站

合肥南站采用“人包车”的人车完全分流的交通组织形式，换乘公交乘客根据宽敞的换乘通道内的信息提示和指示标识，选择所要乘坐公交线路的换乘候车区，呈“锯齿状”分布。每条公交线路有固定的发车位，流线呈“U”字型。这样，公交车辆运行和乘客步行空间完全分离，彻底实现了人车分离，保障了交通安全。

据介绍，合肥南站在规划设计之初，即考虑高度信息化的智能管理模式。结合交通规划和方案深入设计，以及对枢纽运行的人流、车流模拟仿真系统，进行整个车站的智能化系统设计与建设。“在南站，我们专门设置一个智能化的信息处理中心，其中有一个宽7米，高4米，甚至比一般房间还要大的

显示屏，整个南站800多个摄像头所监控到的内容，都汇聚到这个显示屏上，工作人员将根据反馈的信息，结合与一线工作人员、媒体间的沟通、协作，对南站进行综合化、信息化的管理。”合肥市规划局相关负责人介绍。

举个简单的例子，以后乘客出行前，通过网站、广播、电视等渠道，可以实时了解车站交通出行信息；路程中，可以通过电台、道路或交通工具上的信息系统等，实时掌握不同路径上的交通状况；到达车站后，可以根据信息提示和导向指引，选择最佳的行进路径。

同样的，对公交车辆和出租车辆的智能化调度，对实现“人包车”和“矩阵发车”同样至关重要。

周边：打造低碳绿色枢纽片区

据介绍，合肥南站位于合肥主城区和滨湖新城之间，现状周边大量未开发用地为枢纽地区可持续发展奠定了基础条件，特别是南部骆岗机场搬迁后，为整个区域发展提供了新的契机。

合肥南站片区总体规划和核心区城市设计已分多个阶段展开，目前最终用地开发方案基本确定。“根据规划，南二环以南、大连路以北、庐州大道以西，徽州大道以东将成为未来合肥南站的核心区域，而针对这一区域的规划，未来，我们将做到以商业、办公为主，辅以大量‘绿道’穿插其中，市民在当中的交通方式将以公交和步行为主，尽量杜绝私家车的频繁进入，打造一片‘低碳’、‘绿色’为特色的高铁南站核心区域。”相关负责人介绍。



瑶海万达广场 YAOHAI WANDA PLAZA

彭佳慧 Zulin Peng 彭佳慧

A portrait of singer Peng Jiahui, looking slightly to the side with a soft expression. She is wearing a blue dress and large, ornate earrings.

A tall, modern skyscraper with a distinctive architectural design, featuring a series of vertical elements and a glass facade. The building is set against a dark, starry background.

坐拥耀眼繁华

星耀合肥 璀璨绽放

彭佳慧邀您11月1日，共赏万达华府样板间开放

约90-120m²中心华宅 全城首发认筹！



万 | 达 | 华 | 府

城市中心之上的繁华首府

