

The Stations of the TGV Est European

法国高速铁路东线火车站

客户 SNCF (法国国营铁路公司)

建筑师 (DAAB SNCF),AREP

ean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Francois Bonnefille

图/文 AREP

图片 SNCF DAAB - AREP

SNCF DAAB - AREP / Illustration J. Castellanos

SNCF DAAB-AREP / F. Bonnefille

SNCF DAAB-AREP / D. Boy de la Tour





巴黎东站

法国高速铁路东线（TGV Est）于2007年6月10日正式营运，时速高达320公里的东线列车，创造了高速轨道交通的新记录。东线开通之后，将大大缩短从巴黎到法国北部和东部城市的车行时间。新铁路还将连接到北欧和东欧主要国家，可覆盖3700万欧洲人口，使前往东面欧盟国家的乘客也将得益。

东欧线沿途连接了20个车站，其中三个是全新的，包括TGV香槟—亚丁站（Champagne—Ardenne TGV）、墨斯（Meuse TGV）和TGV洛林车站（Lorraine TGV）。而斯特拉斯堡站及巴黎东站为配合新线路的开通，经过改造，焕然一新，在功能布局与运行时间上都更趋合理和方便。新的车站建筑将当地的城市环境、人流交通以及不同交通方式的运行都整合起来，成为多式联运的交通枢纽，同时也成为城市标志性建筑的代表。

有丰厚历史感的中转站：巴黎东和斯特拉斯堡

巴黎东站 Paris—Est

在巴黎，对 Gare del'Est主站进行了“返老还童”式的改造。完美均衡的外立面掩饰了建于不同时期的结构，构件也反映出不同时期的建造施工方法。1864年建造的阿尔萨斯大厅是建筑师Duqueney设计的，铸铁框架，玻璃屋顶。原址曾是世界大战法军的出发地。在上世纪三十年代后期建造了圣马丁大厅，立面与原来相似，但是拱顶是用钢筋混凝土建造的。两个大厅通过一个建在宾馆后部的长长的拱厅相连，宾馆的立面朝向车站前广场。这个拱顶用钢筋混凝土和玻璃建造，下面为原有行李大堂，现已成为重建车站的中心，恢复了它作为“光拱”的历史功能——传送自然光到室内。这样通过这个中心地带将阿尔萨斯大厅和圣马丁大厅联系起来，增加了大约2000平米的额外商业设施，门店大约50个，占地5500平方米。

将历史背景和新建筑结合，置入现代元素，重新修复了建筑立面，重新布置了站前场地，此后只对出租车开放。焕然一新的Gare del'Est主站不仅向人们展示了独领风骚近一个世纪的石砌建筑风采，还继续担当起了超大型交通枢纽的功能。





斯特拉斯堡车站 Strasbourg TGV

客户 Communauté urbaine de Strasbourg
 SNCF - Direction des Gares et de l'Escale
 RFF
 Compagnie des Tramways Strasbourgeois

建筑设计 Agence des gares (DAAB - SNCF), AREP

建筑师 Jean-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud, Francois Bonnefille

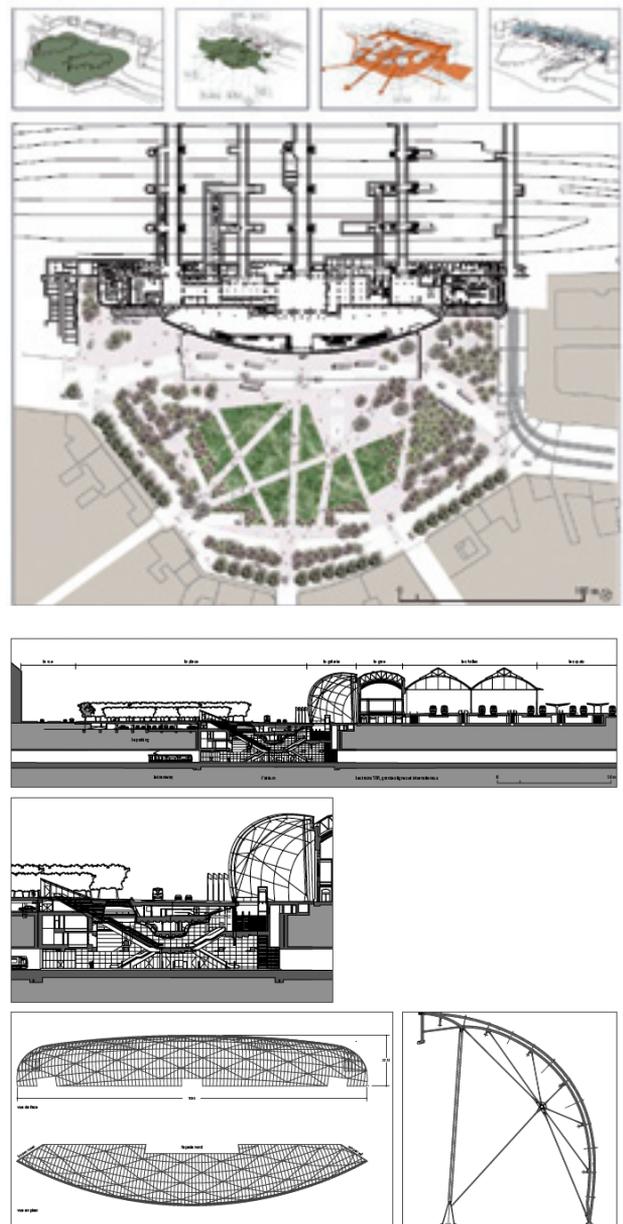
项目负责人 Jacques Vigneron, Francois Lagrange; Denu & Paradon

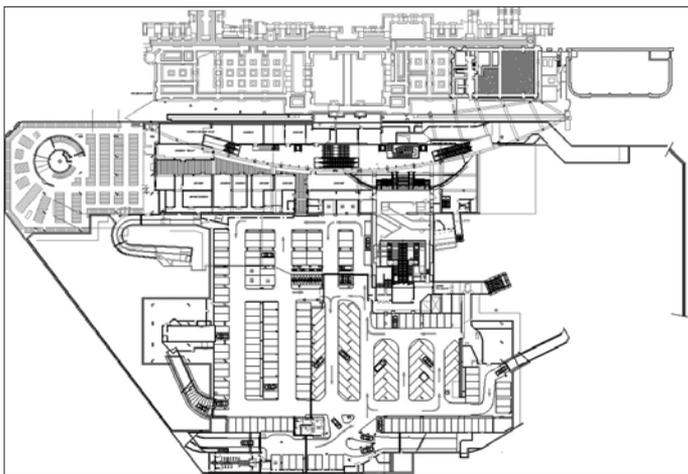
项目协调人 Didier Sinturel

结构 RFR, COTEBA

TGV东线的东端的斯特拉斯堡车站，是1883年由当时的德国铁路管理局修建的，现在则完全投身到TGV东线的服务中。原有的粉红色砂岩大楼非常壮观罕见，但其设施渐渐不能满足TGV日益增长的客流（40000到60000人次/天）的需求。此外，大楼内部的服务设施也需要进一步调整和升级，而且，车站原有的站前广场，慢慢地变成了一大片毫无树木遮掩的交通混杂区，它需要被列入城市再开发计划。

建筑师在车站前面增建了一个巨大的玻璃篷，这样使用面积就增加了一倍。这座130米长的玻璃篷与金属支撑结构，保留的古老的原建筑立面，在凸起的玻璃表面和蜘蛛网状的框架后面，

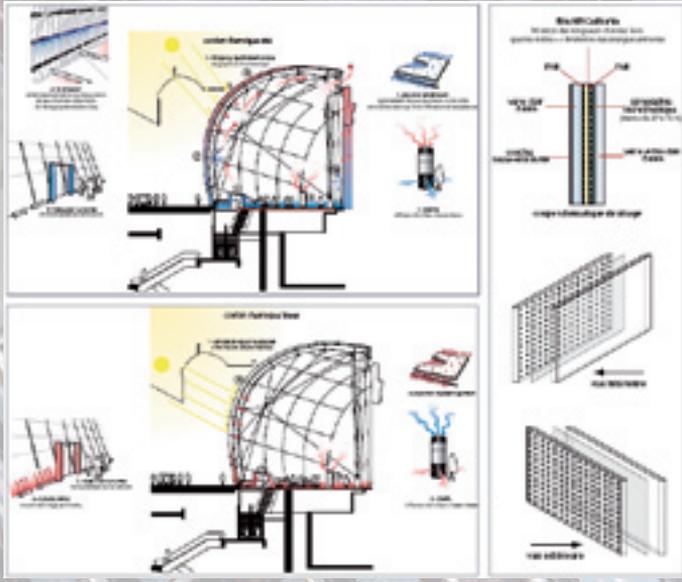


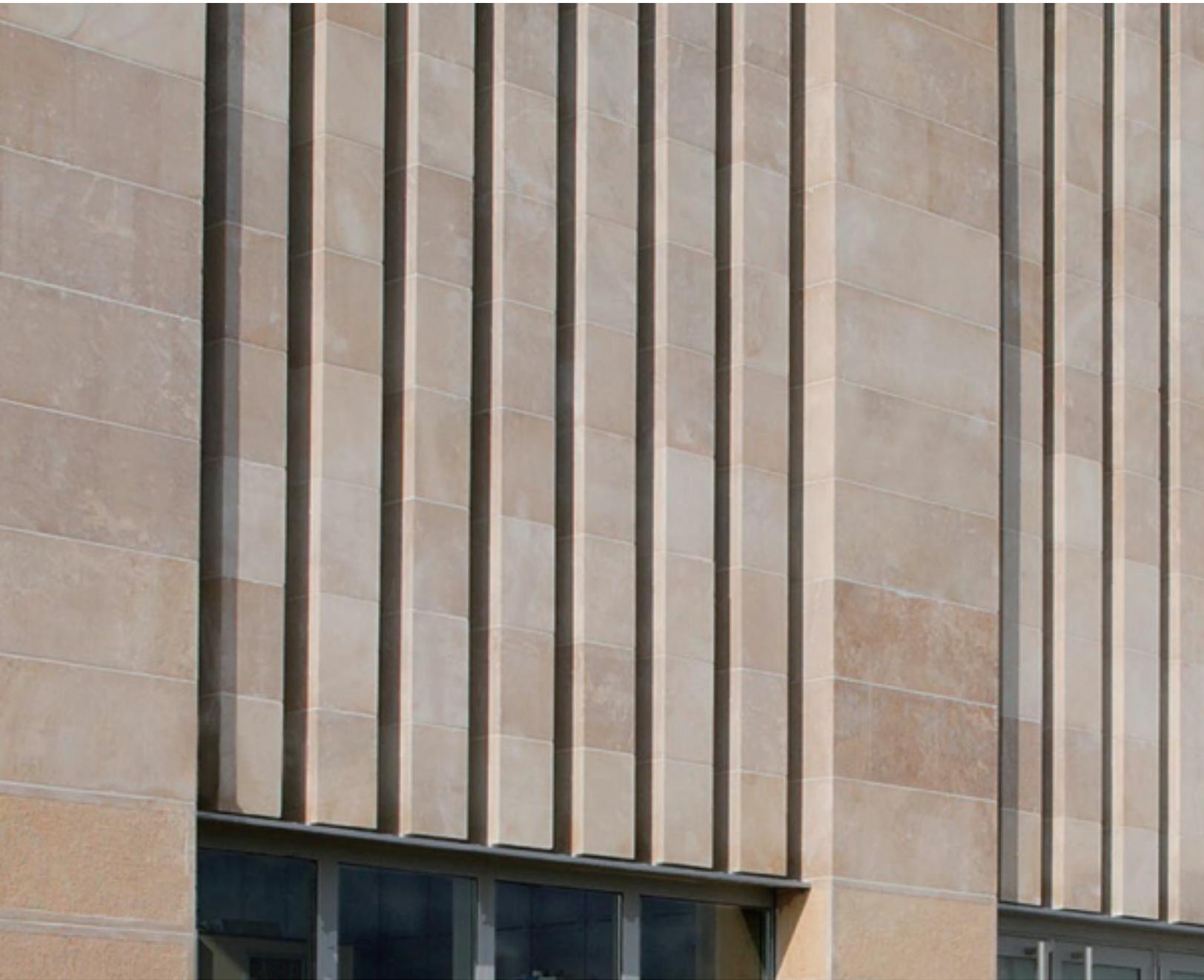


看起来就如同“橱窗展示”。这种复杂的设计既保留了这座铁路建筑的传统风格，又符合泛欧化的审美标准。德国的一家立面建造商赢得该项目后，又将金属结构框架的组件生产分包给一家波兰的制造商。建筑师通过使用低辐射夹层玻璃和一种渐变的丝质帘幕调整室内的温度。这些玻璃板和屏幕板外侧是白色的，内侧是黑色的。优化了屋顶结构以符合该地区的抗震要求，利用了热弯玻璃的弯度和硬度特质。

透明的建筑主体部分形成了交运大厅的外型，并且能够满足多方式联运设施的布局要求。所有的交通在这里衔接，包括城市交通（如公共汽车、轻轨、自行车和行人）通向街道层站台的地下通道，地下缆车以及三个地下层和一个位于车站前庭的地下停车场。在南面有两条出租车通道，而且将来可能会有一条缆车线从这里直接通向前庭的北面。交通流量沿着一个有4万平方米的滨海艺术中心流动，这里作为一个绿化区，恢复了场地原有的气质。通向车站的通道在这块绿地上相交错。只有汽车才能进入车站的前庭。这种多式联运的运输模式适合于城市，玻璃雨篷保证了各通道的连贯性，在这种新型交通枢纽中不可或缺。同时这样也成功地将历史与当代的元素——粉红色砂岩与高科技的玻璃和钢架雨篷——结合起来。所有传统部件都经过资深的当地技工来修复。装饰繁多，颇有帝国气派的展厅，如今已成为贵宾/常客休息室。







三个有代表性的新车站

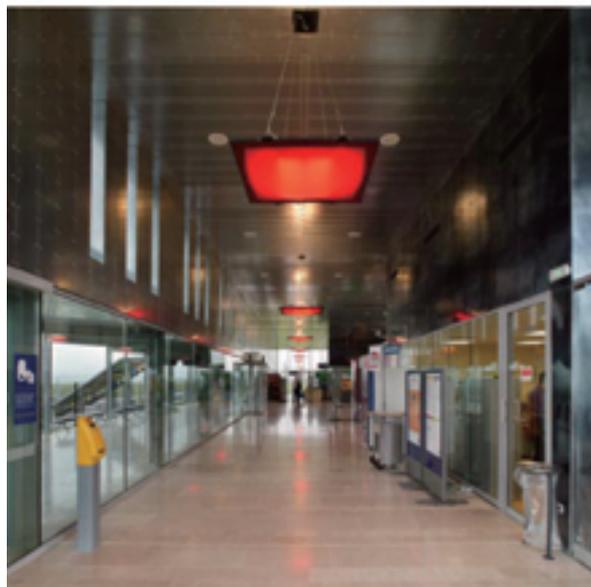
由于高速火车线路还要串起线路以外的一些城镇，因此插入了3个新站点：香槟-阿登站（Champagne-Ardenne TGV）、墨斯（Meuse TGV-Voie）和洛林车站（Lorraine TGV）。车站的建造完全根据功能和发展的需要，来布局各种设施包括通道、站前广场、停车场等设施，客运大楼和天桥梁，以及必要的垂直电梯、楼梯和坡道。

兰斯-Bezannes的香槟-阿登高速铁路车站（兰斯，香槟-阿登省的首府；Bezannes，兰斯周边的一个富人区）和罗文格地区的洛林车站是以相同的模式和理念进行建设与经营的。客运大楼均包括一个50米长、15米宽的大厅，一座横跨铁轨的天桥和与客运大楼平行带坡道的楼梯。这些是通往月台的设施由基建商RFF公司设计。月台和铁轨设在低处，让建在铁路路堤上的车站大楼拥有更广阔的视野和景观。

香槟 – 阿登站 Champagne–Ardenne TGV

香槟 – 阿登站车站位于城郊，与葡萄园相邻。城郊结合部的开发是艰巨的，也是可持续发展工作的重心。目的在于让兰斯170公顷未来的“经济圈”拥有协调的景观环境和城市地标。香槟 – 阿登站有430个停车位，可扩展到560个。

在车站入口两侧的墙上有SNCF（法国国营铁路公司）服务商标。外墙用自承重石材幕墙做成壁柱与窗楣形成的装饰组合。大厅朝南，可以通过大型站篷的下面的玻璃幕墙俯瞰铁轨。室内亚光的香槟色钢材形成装饰效果，服务设施用更深颜色的光面材料包覆。顶部悬挂的红色吊灯微微发光，在石材地面的映衬下，形成一种柔和舒适的氛围。





洛林车站 Lorraine TGV

客 户 SNCF
SNCF-ACOG Metz-Nancy
RFF
IGOA

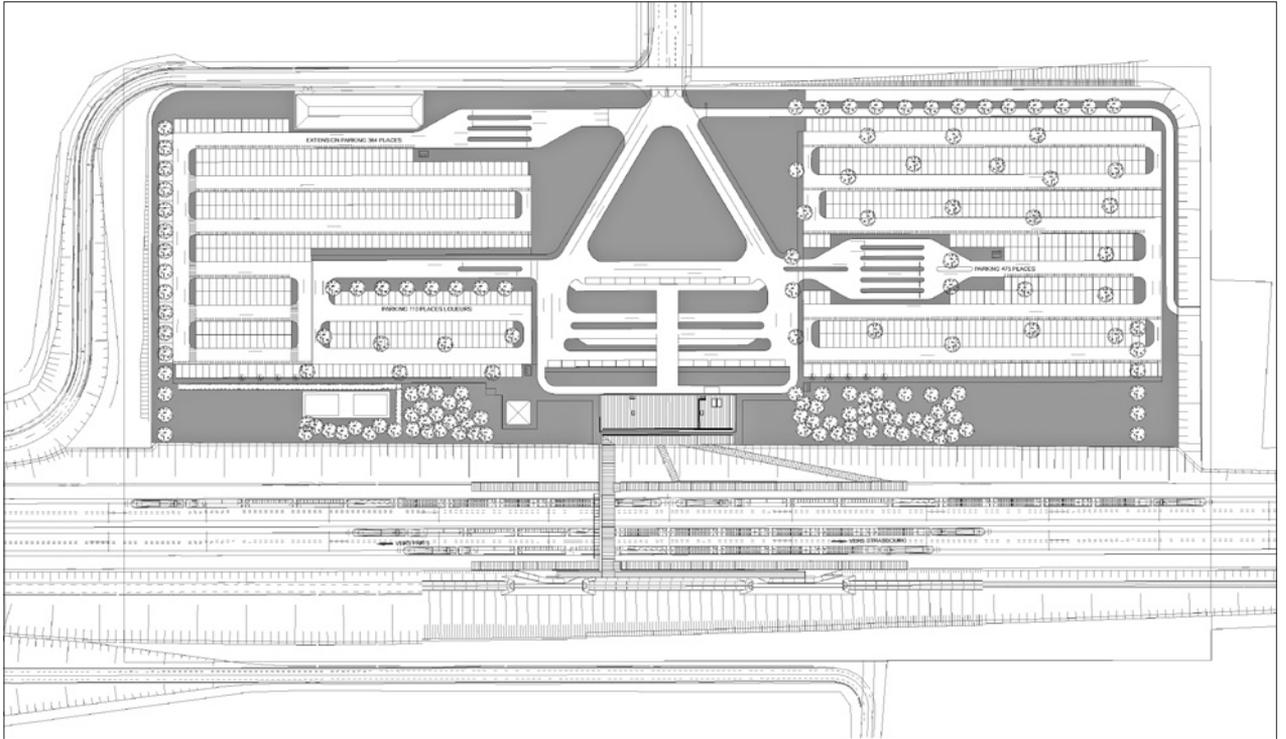
建 筑 师 (DAAB-SNCF) ; AREP
Jeanç-Marie Duthilleul, Etienne Tricaud,
François Bonnefille

项目主管 Pierre-Michel Desgrange

项目主任 Tassin et Dubois, SERUE

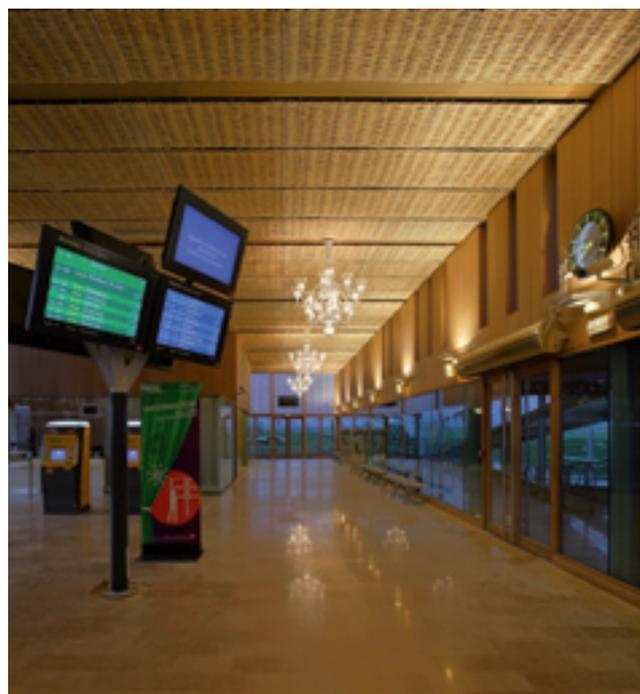
结 构 AREP,COREDIA

位于罗文格地区的洛林车站建造在一处开阔的乡村地带，距Metz 27km和距Nancy 36km在两者之间，靠近当地机场和A31高速公路。大楼为不同的使用要求提供了足够的可用空间。设有560个车位，可扩展到800个。隐藏的金属建筑材料经济又实用。建筑与当地的环境特质和周围的景观协调。由蜂窝状的阳光板（聚碳酸酯材料）制成的外维护墙，让整个建筑都笼罩





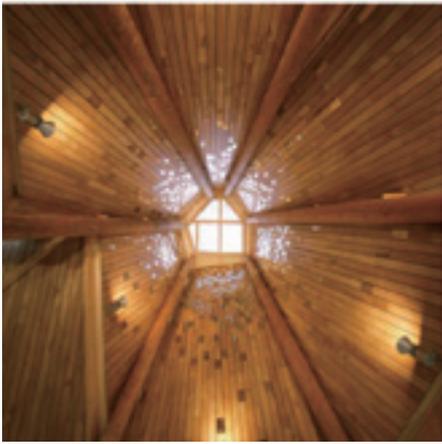
在乳白色氛围中，夜晚被灯光照亮又如银河闪耀。嵌入式的玻璃基座与建筑的上层部分相分离，石材地面上，富有韵律感的橡木支柱支承着整个建筑。室内设计师通过服务设施的相关位置的布局，创造出宽敞大度的室内空间；由天花延至墙面的藤编吊顶和悬挂式织物增强了内部空间的透明感。在铁轨层，一层橡树皮沿着建筑铺开，成为遮挡玻璃立面的保护性雨篷。



墨斯车站 Meuse TGV-Voie

尽管大厅面积只有370平米，而其它两个车站有750平米，Meuse车站本土乡村的轮廓却让人震撼。16米高的尖塔好像教堂的钟塔，褶皱的屋顶长达40米，按照当地政府的意愿，这个车站主要为了展示当地建筑和林木





工业，因此全部用松木结构，屋面用橡木和落叶松木沿坡铺放。尖塔的天井引入自然光线，使得光影随着一天时间和季节变换。室内镶嵌着一系列抛光的不锈钢几何形状的装饰架。立面由几段连续墙构成一个视觉背景，与独特的屋顶相互映衬。月台层采用传统做法，轨道在地面层穿过，设置了一个地下通道直达道路。CHD