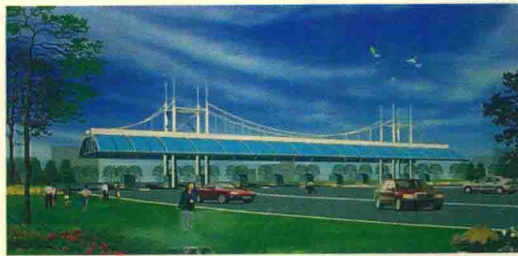


JIANGSU
GAOSU GONGLU JIANZHU

江苏

高速公路建筑

江苏省高速公路建设指挥部 编



人民交通出版社

中国公路建设
江苏高速公路建设成就展
2004.10.15 - 2004.11.15

江苏

高速公路建设成就展



中国公路建设成就展

江苏 高速公路建筑

JIANGSU

GAOSU GONGLU JIANZHU

江苏省高速公路建设指挥部 编



人民

社

内 容 提 要

本书主要以江苏省“九五”期间已建成高速公路上的服务区、管理中心、收费站、收费大棚等四大类建筑为基础,收集整理了在设计中的大量建筑实例和设计方案,较为全面地介绍了各式建筑的特点与功能。

图书在版编目 (C I P) 数据

江苏高速公路建筑 / 江苏省高速公路建设指挥部编.
北京: 人民交通出版社, 2001.11
ISBN 7-114-04109-8

I. 江... II. 江... III. 高速公路—路侧建筑物—
江苏省—图集 IV. U417-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 076623 号

江苏高速公路建筑

江苏高速公路建设指挥部 编

正文设计:涂 浩 责任校对:张 莹 责任印制:张 凯

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街10号 010 64216602)

各地新华书店经销

中国电影出版社印刷厂印刷

开本:850×1168 $\frac{1}{16}$ 印张:10.25 字数:323千

2001年12月 第1版

2001年12月 第1版 第1次印刷

印数:0001~2000册 定价:85.00元

ISBN 7-114-04109-8

U·03004

江苏高速公路建筑

主 编	陈小桐
副 主 编	谢家全 汪宽平 陈红雨
参编人员	江苏省高速公路建设指挥部：郭永琛 韩常洪 贡锁白 李海峰 詹志敏 张 铮 江苏省交通规划设计院：杨树毅 南京交通勘察设计院：陆永安 河海大学设计院：倪 军 东南大学工程设计院：盛春陵 无锡市建筑设计研究院：汤学东 东南大学建筑设计研究院：王文卿 无锡市石田建筑设计院：张金良

序

光阴荏苒,岁月如梭,人类迈入了崭新的21世纪。在刚刚过去的20世纪里,与人们生活息息相关的我省交通事业取得了巨大发展,不仅缩短了时空距离,方便了出行,而且还极大地促进了社会文明。江苏的高速公路建设在改革发展的政策指引下,取得了前所未有的辉煌成果,不仅使我省高速公路通车里程突破了1000km,而且在工程质量、交通功能、运营环境等方面也取得了长足的进步。在这里尤其值得一提的是高速公路上形式新颖、风格各异、环境协调、功能齐全的建筑,她们犹如一颗颗璀璨的明珠镶嵌在高速公路上。

随着高速公路建设的迅猛发展,作为高速公路重要组成部分的房屋建筑工程显得越来越重要,不仅是高速公路现代化运营管理所必需,也是为高速公路驾乘人员提供优质服务所必需,也更具体体现了高速公路设计与建设以人为本、与环境景观协调发展的原则。多年来,江苏省高速公路建设指挥部与各设计单位对高速公路房屋建筑设计,从总体布局、建筑功能、建筑风格以及建筑环境等方面做了大量研究和探索,取得了明显的社会效益和经济效益。采用上跨主线建筑形式的锡澄高速公路堰桥服务区和淮江高速公路高邮服务区,不仅在外观和使用功能上别具一格,还节约了土地资源,具有很大的经济价值。淮江高速公路淮安服务区,采用了与周恩来总理纪念馆相呼应的建筑风格,与当地的自然人文景观融为一体。

本书主要是以我省“九五”期间已建成高速公路上的服务区、管理中心、收费站、收费大棚等四大类建筑为基础,收集整理了在设计中的大量建筑实例和设计方案,较为全面系统地介绍了各式建筑的特点和功能,旨在为高速公路建筑更好地发展、更趋科学合理做一点有益的探讨。

新的世纪已经到来,我省高速公路建设任务更加艰巨,我们将迎着新世纪的曙光,抢抓机遇,加快发展,奋力开创江苏高速公路建设新局面!



2000年3月

前 言

现代交通的发展,促使本世纪30年代诞生了交通工程学。70年以来,从交通管理到交通规划,交通工程学的研究重心已逐步向交通的安全和舒适方面转移。因此,环境的整体协调和道路交通服务设施的完善配套日益受到重视;特别是随着高速公路交通的发展,不少发达国家已经对公路交通建筑的设计、建造都有专门研究,并形成相关规范,建筑设计日臻成熟。

从80年代以来,我国高速公路的建设有了较快的发展,公路管理中的收费系统、监控系统、通信系统也在逐步完善。进一步提高高速公路房建设施的配套建设是目前的重要内容。但是,因为国内高速公路的发展史较短,单体建筑规模不大,高速公路的配套建筑设施的设计尚未受到人们太多的关注,缺乏系统理论研究,也尚未形成较为成熟的设计规范。在设计中,管理建筑一般参照办公建筑进行设计;而服务区建筑则以公共场馆建筑设计规范作为参考依据,在没有充分考虑到公路交通的特点时,往往造成使用上的一些不如人意之处。

根据江苏省交通建设规划的要求,到2010年,江苏建成通车的高速公路总里程将达到3500多公里,到目前为止,已建成的通车里程仅为1088km。也就是说,在未来10年内,江苏还将面临着2400多公里高速公路的建设任务,如果按平均大约每15km设置一个房建点,那么在今后10年中将建设管理中心、收费站、养护工区、服务区(包括停车区)等各类建筑约160多个,无论从高速公路房屋建筑的总体规模上看,还是从高速公路房建功能特殊要求上看,对高速公路房建工程进行总结与研究是十分必要的,是值得广大建设者和设计人员关注和重视的。

因此,在目前高速公路迅速发展情况下,收集和整理出版高速公路房屋建筑的代表作品,对促进高速公路房屋建筑的设计及规范研究、以及帮助建设部门加强对以后的公路配套建筑的设计管理都有现实和迫切的意义。作为高速公路建设管理部门,江苏省高速公路建设指挥部通过10年的努力和实践已经完成了相当一部分的工程,积累了一定的经验。本书收集的50多个高速公路建筑设计作品,基本上是“九五”期间江苏高速公路建设指挥部已经实施的工程,以及一些优秀的方案设计。这些作品基本上代表了当前江苏高速公路房屋建筑的水平。从作品的来源来看,主要由江苏省交通规划设计院、南京交通勘察设计院、河海大学设计院、东南大学工程设计院、无锡市建筑设计研究院、东南大学建筑设计研究院、无锡市石田建筑设计院等设计单位完成。鉴于这是国内第一本高速公路建筑的作品专集,我们对作品进行了认真地筛选,在保证质量的同时,尽量使收集的设计作品具有广泛的代表性。

这些丰富多彩的作品向我们展示了“九五”以来江苏省高速公路沿线房屋建筑激动人心的发展和变化,并勾勒出当前江苏省高速公路房屋建筑的群体形象。它们对社会的关注,对环境的责任及对文化的思考和理解,无不反映了作者的不懈追求和对国际化建筑潮流的认同。

为保持全书的格调,编者决定以刊登设计方案为主,同时,由于篇幅的限制对一些也具有一定水准的作品不得不暂时割爱。

高速公路房屋建筑是我们生活环境中又一个领域,希望这本书的出版能起到抛砖引玉的作用。如能促进更多建筑师参与高速公路房屋建筑设计,带来更多、更好的建筑作品展现在高速公路两旁,为现代化的高科技高速公路交通增添一道亮丽的风景线,那么我们将感到欣慰。





目 录

CONTENT

序		Preface	
前言		Foreword	
服务区、停车区	1	Service Area, Parking Area	1
高邮服务区	7	Gaoyou Service Area	7
汜水停车区	10	Fanshui Parking Area	10
汜水停车区(参选方案)	13	Fanshui Parking Area	13
淮安服务区	14	Huaian Service Area	14
淮阴服务区	18	Huaiyin Service Area	18
高流服务区	21	Gaoliu Service Area	21
高流服务区(参选方案)	23	Gaoliu Service Area	23
沭阳停车区	25	Shuyang Parking Area	25
沭阳停车区(参选方案)	27	Shuyang Parking Area	27
沭阳停车区(参选方案)	29	Shuyang Parking Area	29
堰桥服务区	31	Yanqiao Service Area	31
堰桥服务区(参选方案)	33	Yanqiao Service Area	33
堰桥服务区(参选方案)	34	Yanqiao Service Area	34
双沟停车区	35	Shuanggou Parking Area	35
东海服务区	37	Donghai Service Area	37
老圩停车区	39	Laowei Parking Area	39
刘陈停车区	42	Liuchen Parking Area	42
小周庄服务区	45	Xiaozhouzhuang Service Area	45
王庄停车区	47	Wangzhuang Parking Area	47
连云港服务区	49	Lianyungang Service Area	49
管理中心、收费站、养护工区	51	Management Center,Toll Station, Maintenance Zone	51
沂淮江管理总中心	58	Yihuaijiang Management Center	58
沂淮江管理总中心(参选方案)	60	Yihuaijiang Management Center	60
淮阴管理分中心、淮阴南收费站	62	Huaiyin Management Center、Tou Station	62
新沂管理分中心	64	Xinyi Management Center	64
新沂管理分中心(参选方案)	66	Xinyi Management Center	66
宿迁管理分中心、沭阳南收费站、 沭阳养护工区	68	Suqian Management Center、Toll Station、 Maintenance zone	68
扬州管理分中心	72	Yangzhou Management Center	72

无锡管理分中心	74	Wuxi Management Center	74
姜堰管理分中心	76	Jiangyan Management Center	76
靖江管理分中心、收费站、养护工区	78	Jingjiang Management Center	78
连云港管理分中心	81	Lianyungang Management Center	81
连云港管理分中心(参选方案一)	83	Lianyungang Management Center	83
连云港管理分中心(参选方案二)	85	Lianyungang Management Center	85
淮阴北收费站	87	North of Huaiying Toll Station	87
淮安收费站	89	Huaian Toll Station	89
宝应收费站	91	Baoying Toll Station	91
宝应北收费站	93	North of Baoying Toll Station	93
高邮收费站	95	Gaoyou Toll Station	95
高邮南收费站	97	South of Gaoyou Toll Station	97
璜塘收费站	99	Huangtang Toll Station	99
界首收费站	101	Jieshou Toll Station	101
胡集收费站	103	Huji Toll Station	103
沐阳北收费站	105	North of Shuyang Toll Station	105
王兴收费站	107	Wangxing Toll Station	107
邵伯收费站	109	Shaobo Toll Station	109
江都收费站	111	Jiangdu Toll Station	111
靖江收费站	113	Jingjiang Toll Station	113
江阴南收费站	115	South of Jiangyin Toll Station	115
江阴北收费站	116	North of Jiangyin Toll Station	116
连徐管理中心、潘塘互通收费站	118	Lianxu Management Center Pantang Toll Station	118
连徐管理中心、潘塘互通收费站 (参选方案)	120	Lianxu Management Center Pantang Toll Station	120
连徐管理中心、潘塘互通收费站 (参选方案)	123	Lianxu Management Center Pantang Toll Station	123
梅花收费站	126	Meihua Toll Station	126
东海互通收费站	128	Donghai Toll Station	128
徐州三堡互通收费站	130	Xuzhou Sanbao Toll Station	130
机场路收费站	132	Jichanglu Toll Station	132
连徐路省界主线收费站	134	Lianxu Border of Province Toll Station	134
新沂东收费站	136	East of Xinyi Toll Station	136
收费大棚	139	Toll Exterior	139

服务区、停车区

Service Area, Parking Area



服务区和停车区规划设计

服务区和停车区是高速公路沿线的休息服务设施,是为高速公路使用者提供休息、餐饮、加油、修理等服务的场所。服务区和停车区应该与高速公路主体工程同步建设、同步投入运营,这样能更好的发挥高速公路的整体效益和服务水平。服务区和停车区的规划设计,应当结合高速公路路网的整体规划,综合考虑设置间距、布局以及单体建筑的设计等。停车区比服务区规模小,设施也比较简单,下文中服务区的规划与设计也适用于停车区。

休息服务设施的设置间距

在高速公路的规划设计中,首先应根据预测的交通量、交通流的性质,合理地确定服务区和停车区的总体设置间距、规模;其次,设计中应考虑人的生理和心理需求,特别是缓解驾驶员的疲劳、紧张的生理多方面要求;再次,应综合考虑靠近沿线的城市的位置与大小,以及对沿线环境的影响等因素。参考国外的经验,并结合国内实际使用情况,我们认为服务设施的设置间距为30~50km较为合适,停车区与服务区的设置比例可按照实际交通流量、地区差异等因素综合考虑后相应调整。

表1是国外采用的间距。

高速公路服务设施间距 表 1

国名	设施种类	间距(km)	备注
美国	停车区	16~24	交通量大的区段
		32~48	交通量小的区段
英国	服务区	16~17	
联邦德国	停车区	5~10	
	服务区	50	
法国	停车区 A	8~10	供给短时间停车
	停车区 B	25~30	备有厕所、长凳等
	加油设施	40~50	
	服务区	100	
荷兰	加油设施	20~30	
匈牙利	停车区	20~30	
第八届国际道路会议提案	停车区	5	
	服务区	50	

资料来源:摘自第七届、第八届国际道路会议常务委员会(PIARC)的各国论文和美国各洲公路工作者协会(AASHC),关于国有洲际公路和国防公路系统在安全休息区方面的规定。

休息服务设施的选址

休息服务设施的位置选择是高速公路规划中需要综合考虑的重要问题。主要从以下几点加以考虑。

一、从交通技术方面来说,服务区应与主线线形相适应,避免设置在主线小半径曲线段或陡坡地段,以免遮挡休息设施的视线和妨碍车辆出入的顺畅。应注意要避让重要的道路设施,如隧道、桥梁以及

互通式立交等。这样一方面有利于设置预告标志,另一方面有利于变宽车道路段的设置以及交通流的组织。所以一般而言,服务区距隧道口或桥梁等设施的间距最少也应大于一公里,距互通式立交应大于两公里。

二、给水水源及电力供给条件会影响服务区的选址。此外,在服务区选址时也应考虑服务区排放的雨水、污水的排出系统,这在道路系统规划时就应予以充分考虑。

三、服务区大致的设置位置一经确定,应分析服务区所在区域的基础条件、自然环境、人文景观等因素,从以人为本、营造优美环境的理念出发,最终确定其修建位置。

服务区的规划选址除考虑间距外,要尽量选择风景秀丽、山水迷人的地方。但是景观优美的地方,不少地形都比较复杂,工程建设有一定困难。所以,应当根据建设费用投资和使用两方面综合起来分析确定。

四、从交通发展的角度出发,在确定服务区的用地面积与范围以及位置时,要考虑公路今后可能的拓宽和设施的扩建,因此必须要选择留有扩建余地的地点,以便能相应发展。

五、服务区用地较大,要尽量避开河塘、沟渠、电力通讯等设施,以及避开地质条件较差和地形起伏较大的地区。在地形陡峭的地区,为设置服务区,往往土石方工程费用、构造物等费用较高。

休息服务设施的规模

休息服务设施的规模大小,与设置间距、道路交通量、交通流的性质有关。应根据交通量的预测,以确定其规模大小。一般根据日交通量结合车辆停留率、高峰率、停用时间等决定服务区各功能场所的规模。我们综合考虑到近年来的统计数据和管理使用经验、交通部有关指导性标准、以及对将来交通发展的预测,认为每个服务区建筑面积规模为 $4000\text{m}^2\sim 4500\text{m}^2$,停车区为 $2600\text{m}^2\sim 3000\text{m}^2$ 左右较为适宜。服务区与停车区的占地面积应以节约土地资源、合理利用为原则,并将近期使用和远期发展相结合。

服务区的总体布局形式

服务区的总体布局形式与服务区的选址和征地有密切关系。服务区用地与主线的关系、用地的形状和地形起伏也都会对服务区的布局造成不同程度的影响,有时甚至是决定性的。服务区的基本布局型式根据设施的布置大致可分为以下三种:

一、服务设施与停车场分开布置在主线两侧的为分离式,我国高速公路大部分服务区采用这种形式。分离式服务区功能明确、停车便捷,有利对收费道路的管理。但服务设施对称设置,占地面积大,建设成本和管理费用会相应增加。

二、服务设施与停车场集中布置在主线一侧的为集中式。集中式服务区占地较小,服务设施集中设置可降低管理成本。但是有一侧方向车辆进出服务区要通过互通立交,使用不如分离式方便。或当主线的某一侧有特别吸引服务区使用者的优美景观,或由于地形的限制,观者的视线集中在特定方向时,也会采用这种形式,如沪宁高速公路上的阳澄湖服务区。

三、还有一种上空型(跨线桥型)服务区,利用了主线上方的空间,可在一定程度上减少用地,适用于设在城市郊区或陡坡地形等处,特别适用于主线挖方的地段。如我国的第一个跨线桥型服务区—锡澄高速公路的无锡堰桥服务区和京沪高速公路的高邮服务区。跨线桥型服务区服务设施集中布置,减少了管理成本,停车场分离设置,上下行车辆进出服务区都很便捷。驾乘人员在服务设施中可以俯瞰高速公路主线,视线与景观较好。服务区横跨于主线之上,不仅给过往人员以强烈刺激,也丰富了高速公路景观。

服务区的规划布局设计

服务区的布局应以满足、方便驾乘人员的使用需要和合理组织车流人流为原则。服务区是为过往旅客提供服务、休息和为车提供修理、加油的场所,必须把为车服务的设施与为人服务的设施相对独立布

置,避免相互干扰,使人们的休息更为安全,并形成一种幽静的休息氛围。特别是在出入匝道附近必须避免人流与车流的交叉,防止意外交通事故。要有明确的整体功能分区,流线清晰,各使用者能够清楚的辨明所需要的服务设施,并能尽量直接到达,减少需要联系部分之间的距离,避免拖沓、冗长的步行距离给人们的休息带来不便。

一、停车场布置。

在规模较大的服务区,最好将小型车与大型车的停车场分开设置,并使大型车停车场相对靠近公共厕所,而小型车停车场则相应靠近餐厅和休息厅。此外,为使从主线上进入服务区的车辆获得良好的通视条件,最好将小型车停车场靠前布置,避免大型车遮挡驾驶员视线。对于规模较小的服务区,如果将大型车与小型车停车场严格地区分开时,往往会妨碍停车的机动灵活性,这时采用大小型车兼用的方法是有利的。停车场中,要设置残疾人专用停车位,设置的位置要靠近残疾人专用厕所,并有专用通道相连。

二、加油站和修理所。

根据加油站在服务区内的位置,可分为入口型、出口型和中间型。

1. 出口型,先停车,在休息之后再继续进行加油、修理。优先考虑人,使驾驶员有充分的时间考虑车辆是否需要修理,可以在设施出口处再检查一次。对此型布局要考虑从停车场向前就能看到加油站,或用贯穿车道妥善地诱往加油站,以方便不使用休息厅、餐厅、厕所等部分的车辆能直接前往加油站。

2. 入口型,在休息之前检查车辆、加油。从交通管理方面,车辆在高速公路上行驶时,最重要的是加油和对车辆的检修,布置在入口处,很容易看见,可根据需要进行加油与修理,这对营业来说也能起到广告的作用。但是在使用加油站的车辆较多时,在服务区入口车辆排队,会妨碍匝道上车辆的行驶。

3. 中间型,布置在整个服务区的中间,在使用的顺序上没有明确的规定,比较灵活。若处理不好易对驾乘人员的休息形成一定干扰,一般不采用这种方式。

当加油站和修理所并排相邻地布置时,要使加油和同时待修的车辆的行驶路线也较简便。对于室外的加油设备、室外修理场、洗车场、服务车的停候场的规划布置,必须按这些设备的性能、使用频率、使用车辆的行驶路线、消防法规等要求进行设计。

三、服务区内部空间布局。

服务区内的餐厅、休息厅、商店、公共厕所等,形成服务区的功能主体部分。各服务功能要明确,联系要紧密,其设置位置要充分考虑人流、车流的方向和人们的使用习惯等,尽量缩短使用者的步行距离。服务区的餐厅和休息厅是驾乘人员停留休息的主要场所,在布置这两部分时,还要注意其景观设置,使使用者能够有良好的视觉景观。公厕是服务区使用频率较高的部分,宜设置在服务区的入口方向,但与餐厅应有适当的间距。

四、室外环境规划。

服务区建筑的室外园林绿地、休息广场的规划设计也是服务区总体布局很重要的组成部分。要分别考虑其位置、地形、形式、既有树木等场地条件及周围环境、景观等,尽量做到:在包围休息设施外围设置带状绿地,以保护环境;在主线与服务区之间用绿树作分隔带,隔离主线上的噪声,使服务区内环境更加安静;在停车场和主要建筑物之间,设人行通道、广场,供人流集散。此外,还应在靠近主要建筑物处设置休息园地,通过步行道、室外小品、绿地、花草的组织,提供一个室外休息、散步、活动和观景的场所。休息绿地及室外休息广场要有良好的景观,与餐厅和休息厅一样,是人们活动的最重要的环境所在,是让用户能够舒适地休息和变换气氛的场所,在总体布局时要让餐厅和园林有良好的景观,不能让某一部分遮挡视线或相互影响。应考虑服务区的远期发展,可将发展用地规划为园林绿地。

服务区和停车区的建筑造型设计

服务区作为高速公路重要的服务建筑,不仅要满足服务功能要求,而且应该通过其建筑形象,创造良好景观,给行驶在高速公路上的司机和旅客予以感官上的刺激,起到兴奋神经系统的作用,打破行进中的单调乏味,缓解生理疲劳。因此,服务区建筑要设计得活泼、生动,增强吸引力。建筑师在设计服务区

建筑、处理建筑外形的时候,必须要从建筑的色彩、比例、尺度等方面,考虑使用者的感官需求,考虑服务区建筑的特定功能、特定环境,同时调整建筑各组成部分之间的关系,使服务区建筑具有较强的吸引力,并营造出轻松、活泼、安逸的环境氛围。

色彩是建筑与周围环境区别最清楚的一个属性。服务区建筑,一般多采用比较鲜明的色彩。一般建筑所不多采用的暖色系的色彩则是设计师经常采用的颜色,或是大面积的采用,或是局部构架的突出处理,还可以通过色彩的对比,达到增加建筑吸引力的略微夸张效果,但同时一定要注意相互的协调。

服务区建筑规模一般不大,为了创造一个生动、活泼的建筑形象,建筑平面及立面形式大多采用比较自由的方式,而避免单一的方形、矩形等严谨的形体,往往通过各组成部分的穿插组合,丰富室内外空间环境,丰富建筑外观。服务区的场地一般都略低于高速公路主线,主线上行驶的司机和旅客是出于一种略带俯视的角度来欣赏服务区建筑及其总体环境的,因此,服务区建筑的屋顶也就显得尤其重要。在我省的服务区中,建筑设计有许多结合了水乡传统民居的特色。我们不难看到,通过坡屋顶的变换、转折等,丰富了高速公路沿线的人文景观,打破了旅途行进中的单调乏味。也有些服务区建筑运用最新的建筑技术,外形具有流畅的线性美感,与高速公路的现代科技内涵相协调。

建筑的尺度感是设计中需要重点把握的一个问题,要根据建筑的功能及人的需要采用不同的尺度。服务区建筑的尺度有两个方面:一方面,服务区是司机和旅客在旅途中的休息场所,应主要采用适合于人的较小的尺度,创造出亲切的、舒适的休息环境。另一方面,服务区也是高速公路沿线的重要景观,对于高速行进中的人们来说,有一个由远及近的观赏过程,是中长距离的观赏,因此,服务区在整体气势上应连成一体,从整体上攫取人们的注意力。

高速公路连接四面八方,在未来十年内我国将建成五纵七横的高速公路网络,这就意味着更多的人会坐车旅行通过高速公路穿越全国东西南北。服务区建筑,遍布高速公路沿线,是网络上的若干节点。对于不同地区的建筑,应具有不同地区的特色。在具有公路特色的同时,建筑的地方性和民族性也不容忽视。高速公路是现代高科技的产物,服务建筑如何兼顾反映时代特色的同时,也反映地方性和民族性,是一个应当积极探讨的课题。

高邮服务区

GAOYOU SERVICE AREA

东南大学工程设计院

Engineering Design & Research Institute Of Southeast University

设计:1999年 Design 1999

建筑面积:4967平方米

4967 square meter

跨越式服务区在国内高速公路建筑中是一种崭新的形式,该建筑的流畅弧线与公路的线性形成鲜明对比,使主线上跨越式服务区建筑成为公路的一大景观,给南来北往的车辆耳目一新的感觉。金属屋盖、屋顶金属构架、玻璃采光顶及通长半隐框幕墙有机组合和相映成辉。居于服务区,厅中小憩,俯视来往车辆自有一番悠闲自得的感觉。

Overpass Service Area is a brand new style of architecture in expressway. The smooth arcs of the building contrast strongly with the line of the road, so that the building over the road becomes a scene on the road that is quite fresh to travelers. The metal roof, metal framework and glasses of the roof, and the long half-hidden curtain wall are combined smartly. It is a pleasure to get into the zone, sitting in the hall, and looking down at the wagons passing by.

餐厅

Dining Hall



餐厅景观

A Conner Of Dining Hall



鸟瞰图

Aerial View

