



The new section of the Guangzhou-Shenzhen-Hong Kong high-speed rail service, which is 142km in length, connects with the National High Speed Rail network all the way to Beijing, the total length of which is more than 25,000km. Located centrally in Hong Kong, within the city's existing urban realm, the 430,000m² facility with fifteen tracks will be the largest below-ground station terminus in the world. Within the station itself, there was one underlying goal of the scheme. Acting as the 'gateway' to Hong Kong, it was considered vital to connect the station with the surrounding urban context and make the traveler aware of their arrival or departure, announcing: 'You are in Hong Kong.' The site's prominence immediately adjacent to the future West Kowloon Cultural District and next to Victoria Harbour required a design that was completely motivated by civic demand. To achieve this, the design compacted all of the supporting spaces more efficiently to allow for a very large void down into the departure hall below. The outside

ground plane bends down towards the hall, and the roof structure above gestures towards the harbour. The result is a 45m high volume which focuses all attention through the south façade towards views of the Hong Kong Central skyline and Victoria Peak beyond.

The organization of the design was inspired by the idea of forces converging on Hong Kong – likened to the converging tracks coming into the station. The project maximizes civic gestures both internally and externally. What is highly unusual here is that the station will have an immigration domain for both Hong Kong and China in the same facility, as opposed to the way immigration works in a typical international airport, which is solely the domain of the host country.

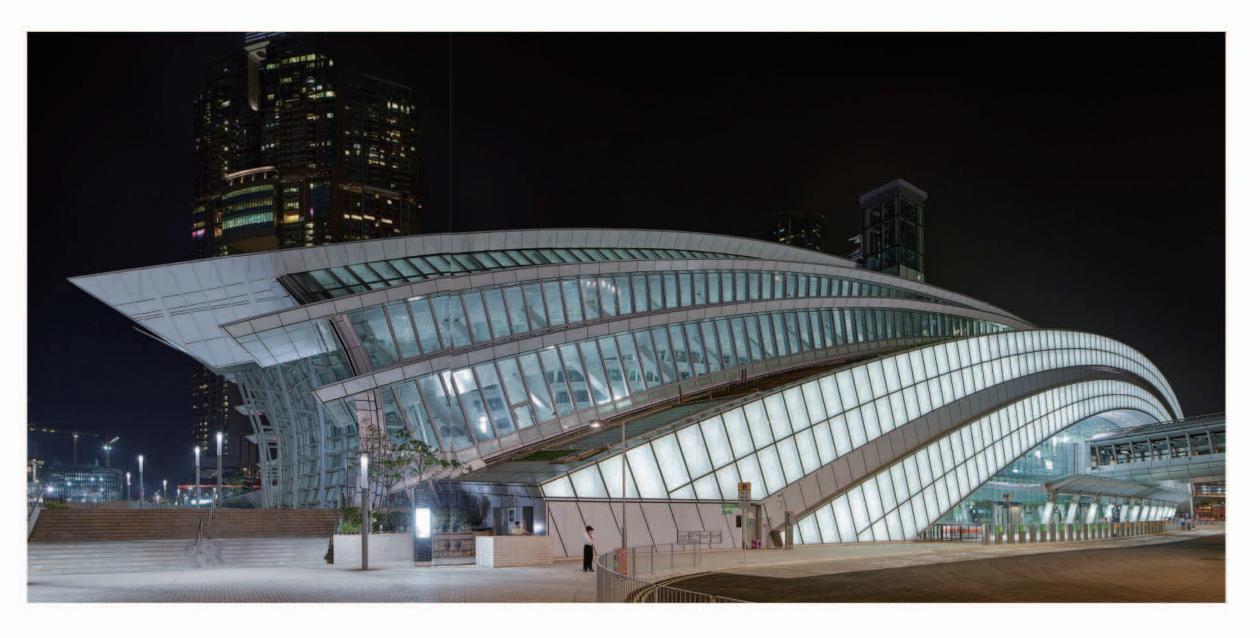
The pedestrian paths flow up and access almost the entire rooftop of the station itself, 25m above ground, in a densely vegetated sculpture garden and landscaped extension of the green below. The resulting 35,000m² open space offers

a spectacular public vista over Victoria Harbour and towards Hong Kong's skyline.

The interior of the main hall is almost like a forest, with leaning steel columns robustly supporting the rooftop and curtain walls laid with 4,000 glass panels to bring in natural daylight into the building and a glimpse of the city, even from the lower levels of the station.

Unusual for the dense vertical city of Hong Kong, the design of the station closely hugs the ground, merging with the surrounding landscape. The architect, Andrew Bromberg at Aedas, was keen to bring in the sense of fluidity, reflecting various forces converging in this global city.

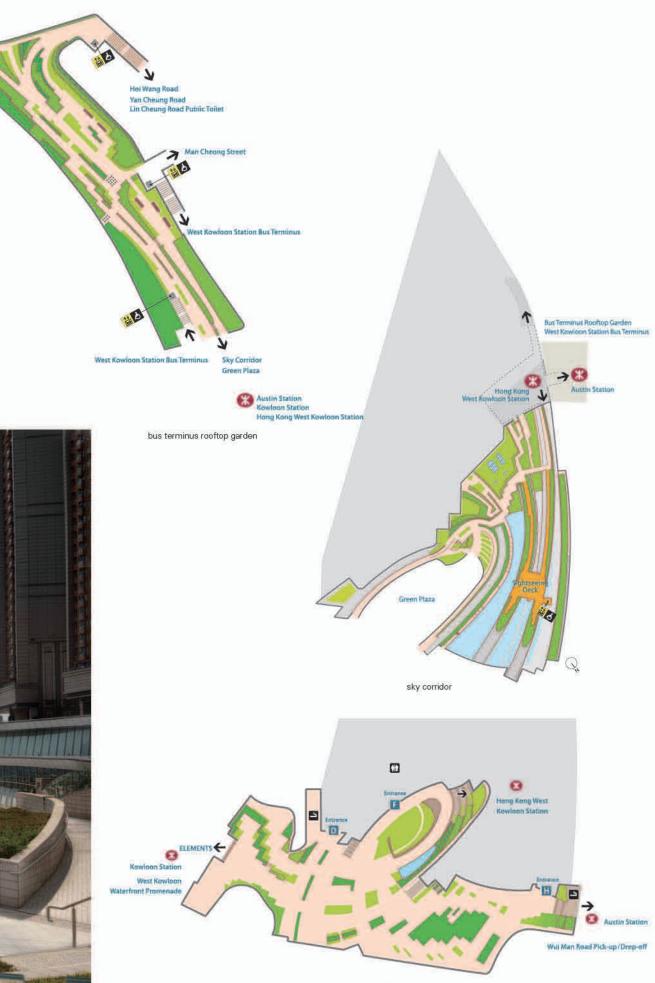
"I have been working on this station for nearly 10 years and it's great to see it now teeming with people. The new station is an opportunity for all people to discover new connections to the city of Hong Kong," says Andrew Bromberg.





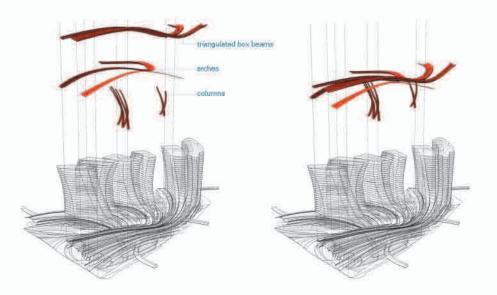




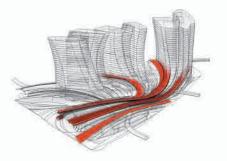


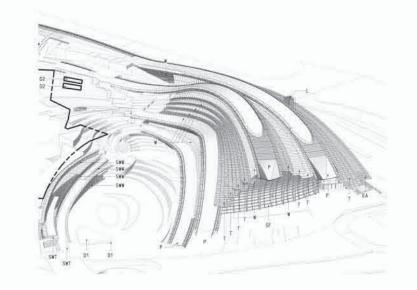


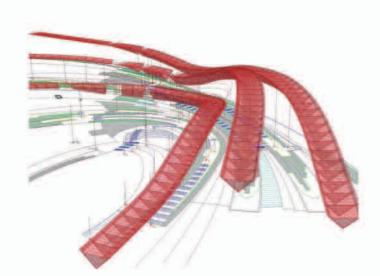
120



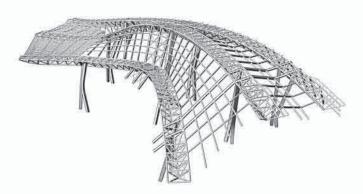
roof engineering





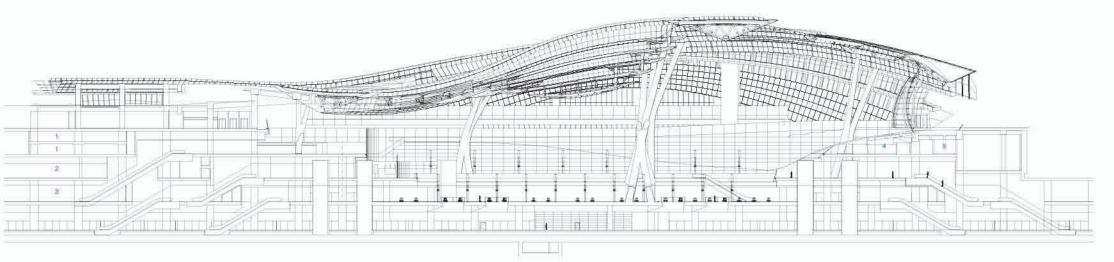




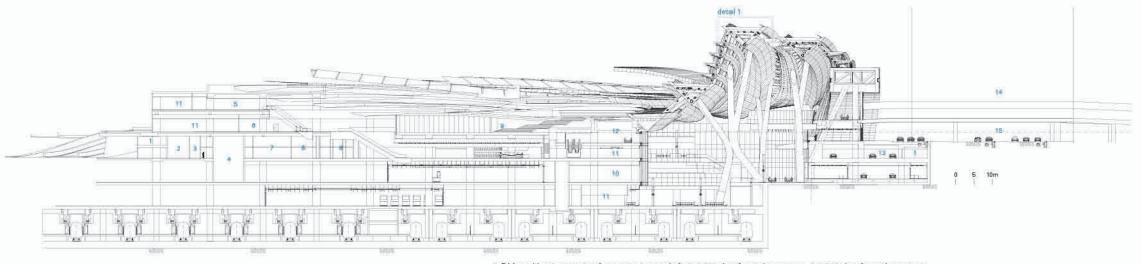


structural optimizatioin

Project: Hong Kong West Kowloon Station Location: West Kowloon, Hong Kong Architects: Andrew Bromberg at Aedas Project manager: AECOM Detailed design consultant: AECOM - Aedas Joint Venture Structural engineer: AECOM, Buro Happold M&E consultant: Meinhardt / Façade consultant: ALT Landscape architect: EDAW / Quantity surveyor: Windell Main contractor: Leighton - Gammon Joint Venture Others: FMS, ROSTEK, MVA, Atelier Pacific Client: MTR Corporation Hong Kong Site area: 58,797m² / Gross floor area: 430,000m² Open space: over 30,000m² Building height: 29m / Completion: 2018 Photograph: @Paul Wardhol (courtesy of the architect) - p. 110~111, p. 114~115, p.116^{bottom}, p.124 ©Virgile Simon Bertrand (courtesy of the architect) - p.112~113, p.116^{top}, p.118~119, p.122~123, p.126~127

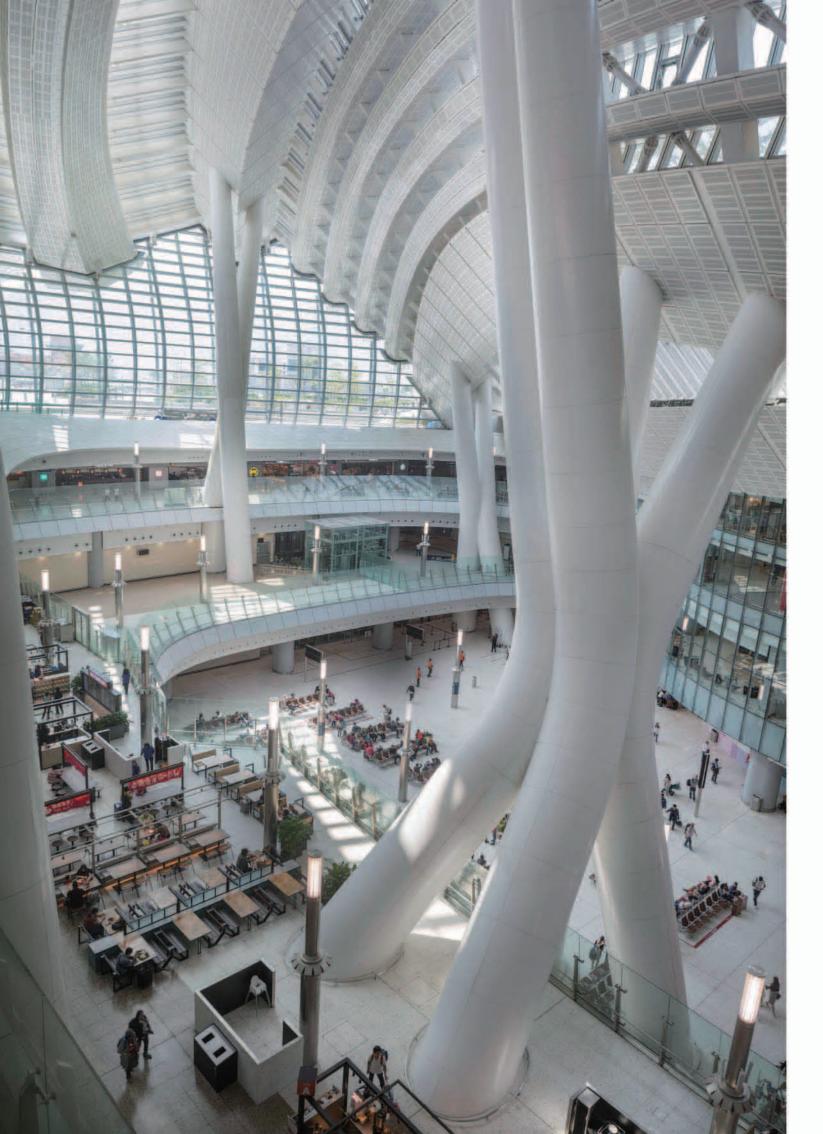


property car park 2. arrival CIQ 3. departure CIQ 4. M/E zone for STA 5. EAA corridor longitudinal section



EAA corridor 2. store 3. refuse store 4. vent shaft 5. 3,000 clear for station passage 6. 3,500 clear for station passage
The station passage 7. STA management office 8. toilet 9. plaza 10. business lounge 11. STA 12. VIP 13. taxi queueing 14. assess to Austin station 15. road D1 cross section





홍콩 서부 구룡역

142km 길이의 이 노선은 베이징까지 총 25,000km가 넘는 거리를 운행하는 중국 내 고속철도 네트워크와 연결된다. 이 노선이 지나는 흥

중국 광저우와 선전, 홍콩을 잇는 새 고속철도 노선이 개통했다.

행하는 중국 내 고속철도 네트워크와 연결된다. 이 노선이 지나는 흥콩 중심가에 총 건축 면적 43만m²의 15개 트랙을 갖춘 세계 최대 규모의 지하 고속철도역이 들어섰다.

홍콩으로 들어서는 관문으로서 도시 환경과 잘 어우러지면서도, 오가는 승객에게 홍콩의 이미지를 인상 깊게 각인시켜 줄 건물을 짓는 게 최대 목표였다. 뿐만 아니라, 부지 주변으로 곧 조성될 '서부 구룡 문화 거리'는 물론, 빅토리아 항구와 인접한다는 점에서 공공사설의 역할도 할 수 있어야 했다.

주요 실내 공간을 건물 외곽 쪽으로 몰아 효율적으로 배치한 덕분에 중앙에는 지하 탑승 흥부터 천장까지 거대한 보이드 공간을 만들 수 있었다. 바깥 도로에서 이어지는 지상층 바닥은 지하 흘까지 휘어져 내려가고, 지붕 구조물은 항구를 마주 보도록 했다. 홍콩 중심가의 스카이라인과 함께 건물 뒤로 보이는 홍콩의 가장 높은 산 '빅토리아 피크'까지 한눈에 즐길 수 있는 전체 45m 높이의 건물이 탄생했다.

홍콩으로 모여드는 강력한 힘의 물리적인 형태에서 영갑을 얻은 건물

은, 트랙 여러 개가 한 갈래로 합쳐져 안으로 진입하는 모습이다. 안팎으로 공공 시설물의 기능을 최대한 적용했는데, 특히 홍콩과 중국 공통의 출입국 심사대가 마련됐다는 점이 독특하다. 현지 국가의 영역으로 분류되는 보통의 공항 출입국 심사대와는 사뭇 다르다.

지상에서 25m 높이 지점의 지붕 위에는 식물을 풍부하게 심은 정원과 그 사이로 보행자 도로가 지붕의 곡선 형태를 따라 흐르듯 놓여 있다. 산 위를 오르는 것처럼 보행로를 따라 걸어 올라오면 35,000m² 면적으로 옥상 정원이 넓게 펼쳐지고, 홍콩의 환상적인 경치가 정원주위를 가득 메운다.

내부 중앙홀로 들어서면 새하얀 숲속에 있는 듯하다. 커다란 철 기둥이 나무처럼 몸을 기울인 채 뻗어 올라가 천장을 떠받치고, 4,000장의 유리 패널이 커튼월을 이루며 건물 안으로 햇빛을 끌어들인다. 덕분에역 내 가장 깊숙한 지하 공간에서도 도시의 풍경을 만날 수 있다. 마천루가 즐비한 홍콩의 도시 풍경 속에서, 땅을 품에 안은 듯 주변과 조화를 이루어 지면 가까이 넓게 퍼져 있는 모습이 서부 구룡역만의 특색을 보여준다. 설계에서 완공까지 10년 가까이 공을 들인 서부 구룡역이 마침내 문을 열면서, 이곳을 찾는 많은 이들에게 홍콩의 새로운 면모를 발견할 기회를 선사할 것으로 기대된다.

