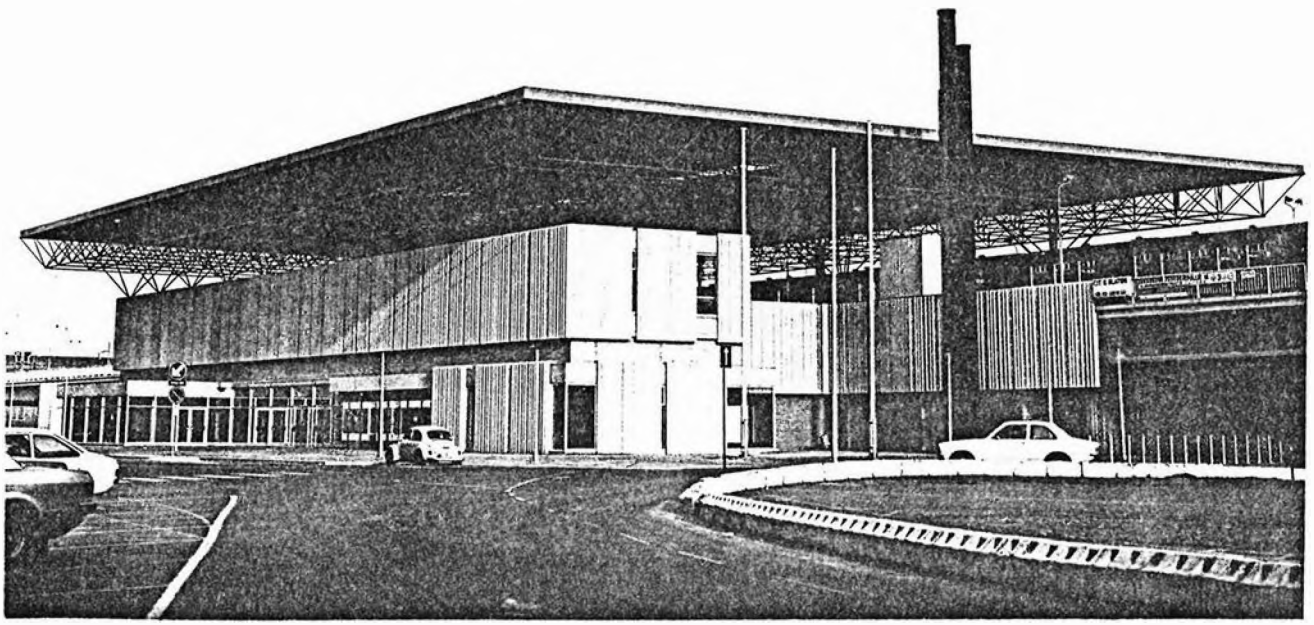
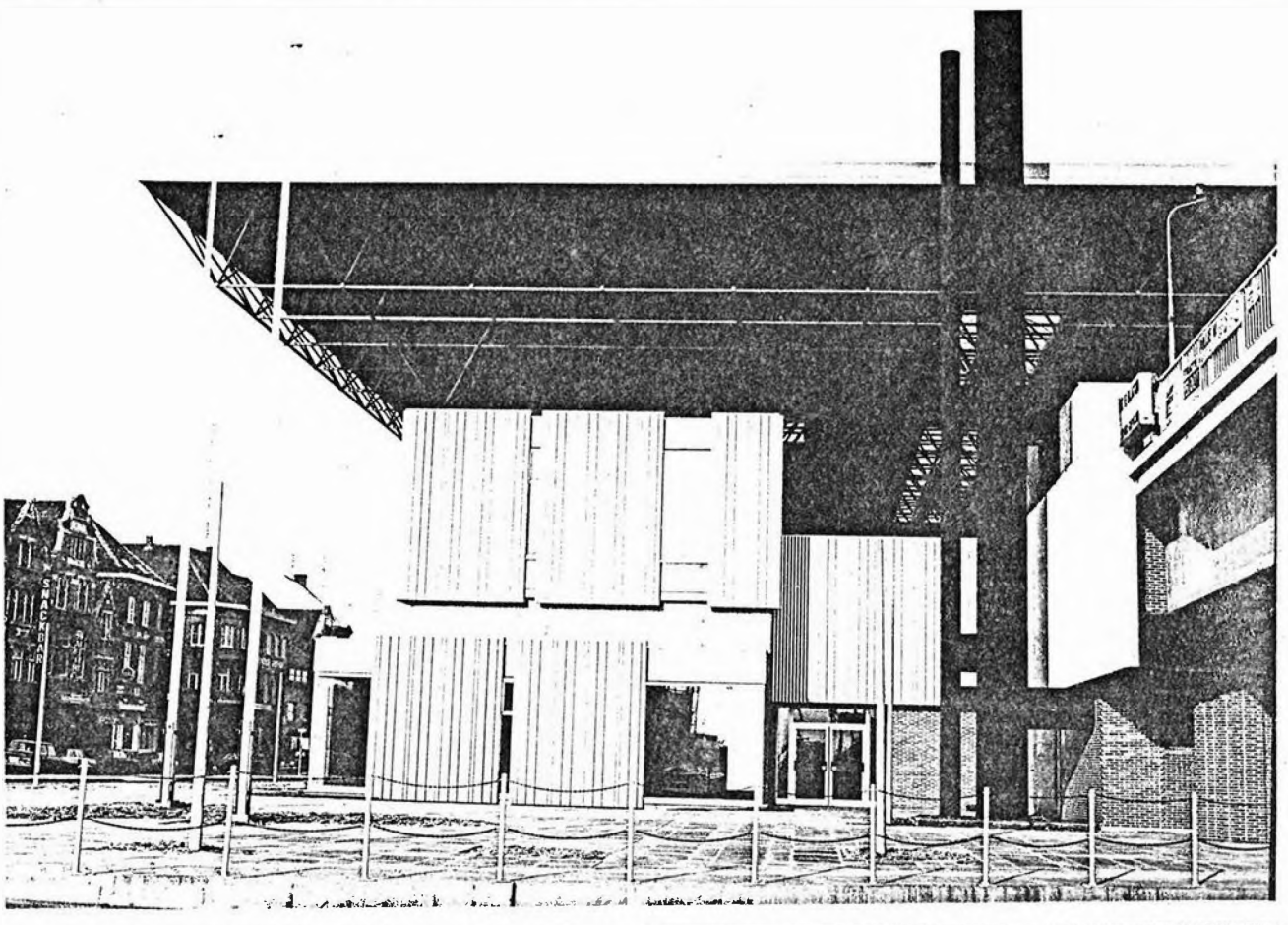
Het aanbod autoslaaptreinen van de NMBS blijft voor 1979 ongewijzigd behouden.

Nieuw stationsgebouw Roeselare.

Het ganse gebouw is in de eerste plaats beïnvloed geworden door de aanwezigheid van een viaduct die een gemakkelijke circulatie toelaat van voetgangers en gemotoriseerd verkeer en bovendien ruimte schept voor de bouw van het nieuwe reizigersstation, voor de aanleg van een ruim stationsplein en voor de inplanting van een overdekt busstation.



Bij de planopvatting van het stationsgebouw is vooral rekening gehouden met de voetgangerscirculatie en de reizigers kunnen in een minimum van tijd de lokettenzaal en de perrons bereiken langs ruime gangen. Deze gangen lopen doorheen commerciële ruimten die naast het klassieke buffet, krantekiosk en automaten ook plaats bieden aan winkels van allerlei aard en grootte. Verder werd de nodige aandacht besteed aan de inrichting van het stationsplein zelf dat voldoende plaats biedt om er een aangename en rustige omgeving te creëren vrij van alle gemotoriseerd verkeer met het nodige groen, bloemen, uitstalkasten en zitbanken.



De gevels en het volume van het gebouw zijn vooral beïnvloed geworden door de horizontale lijn van het viaduct en door het niveauverschil (± 6,00m) tussen het gelijkvloers en de perrons dat diende opgenomen en verwerkt te worden in het gebouw. Van dat niveauverschil is gebruik gemaakt om tussen het gelijkvloers en het niveau perrons plaats te voorzien voor het plaatsen van kabels en leidingen naar de verschillende technische lokalen.

De horizontale lijn van het viaduct werd overgenomen in de gevels van het gebouw die bestaan uit een gesloten wand van geribde prefabelementen uit sierbeton.

Het gehele complex van perrons, sporen, gebouw en een deel van het stationsplein wordt overkoepeld door één dakstruktuur, bestaande uit een driedimensioneel vakwerk. Dat grote dak vormt het bindend element tussen gebouw en viaduct en maakt van het ganse projekt één efficient geheel.