



重庆站效果图 受访单位供图

菜园坝火车站正式开启改造,站台规模增加一倍,可换乘5条轨道线

未来版菜园坝火车站 最快3年后蝶变“归来”

重庆人的“老朋友”菜园坝火车站启动改造。1月2日,重庆市交通运输委表示,重庆站铁路综合交通枢纽工程改造将引入两高铁一普速(两高铁为成渝高铁、渝湘高铁,一普速为成渝铁路),预测旅客年发送量2360万人次,已批复的站场规模为7台14线,站房面积6万平方米。其中,渝湘场5台10线,成渝场2台4线。配套交通枢纽及相关设施,实施适度规模综合开发。

“站城融合” 融入城市更新项目

对于老一辈的重庆人来说,菜园坝不仅仅是一个火车站,它更是情感的寄托。菜园坝火车站的改造,不仅仅是交通设施的升级,更是对历史的尊重与延续。随着成渝高铁的开通,重庆站的作用愈发重要,它将成为重要的“客流集散地”。

据市交通运输委负责人介绍,这次开工改造的重庆站,是1949年后自主设计建设的第一条铁路——成渝铁路的始发终到站,是重庆铁路枢纽4个主要客运站之一,现状为3台7线的尽头式车站,站房面积2.6万平方米。重庆站改造及配套枢纽工程总投资约

150亿元,总建筑面积62万平方米,实行分期建设。本期工程投资约66亿元,工期3年,改造完成后,站场规模扩为7台14线,站房5层、6万平方米,预测旅客年发送量2360万人次,将极大提升全市对外交通服务功能,助力重庆高质量发展。

不仅如此,菜园坝的改造将融入各类市政交通设施,实现“站城融合”,旅客在这里可以轻松换乘各种交通工具,还将与周边的城市更新项目紧密结合,未来将看到一个集购物、餐饮、休闲于一体的繁华新城。根据规划,菜园坝滨江新城项目涉及高端居住、文旅商贸等多个领域,未来将会成为一个热闹的商业中心。

“站、城、山、水” 四维打造重庆站

据介绍,重庆站铁路综合交通枢纽工程改造有四大亮点。首先是“站、城、山、水”四维融合,建筑方案以简驭繁、川融山水,充分显山露水、自然而然,极具重庆山水之城属性。

二是“公共交通优先”的综合交通组织方案。重庆站地处城市核心区,周边交通拥堵,道路升级改造难度

大。设计采用“公共交通优先”的综合交通组织方案,通过提高公共交通,特别是轨道交通占比的方式,来减少地面出行的车流量。六成以上的旅客可通过规划的轨道交通18、26、27号线以及两路口1、3号线进出车站。

三是“适度远离、多点落客”的地面交通送站体系。重庆站地处城市核心区,车站周边现状道路复杂,重庆站将充分利用周边道路资源,形成集中落客与周边道路多点落客相结合的方式,避免传统集中式落客导致进站排队时间长等问题,实现旅客快速进站。

四是“向上发展”的综合交通枢纽。重庆站项目用地紧邻长江,必须解决好防洪问题。设计采用特殊的立体布局形式,充分利用站场上部空间,新建站房、配套停车场、城市配套开发的主体功能均设置于铁路站场上方,形成了独特的“上进上出”的进出站方式,车站和城市开发的品质得以提升,工程的安全性、经济性得以保证。

下一步,市交通运输委将抓好建设协调工作,督促有关区县和项目建设施工单位,密切配合、有序推进、尽早建成,助推“2小时重庆”交通圈建设,为现代化新重庆建设当好开路先锋。 新重庆-重庆晨报记者 王尊

市郊铁路璧铜线 正式开通初运营

1月2日,我市市郊铁路璧山至铜梁线(以下简称“璧铜线”)正式开通初期运营,为重庆市渝西地区再添一条连通中心城区的市郊铁路。至此,重庆市轨道交通运营里程已达575公里。

璧铜线全长37.5公里,设车站9座,线路起于铜梁西站,经铜梁龙城天街站、科创新城站、庆隆站、大路站、青龙湖站、河边站、璧城站,止于璧山站。璧铜线与轨道交通1号线在璧山站进行换乘,未来将与轨道交通27号线实现贯通运行。璧铜线设计速度140公里/小时,列车采用25kV交流制式城轨快线车辆。

据了解,璧铜线计划开通初期运营车站8座,青龙湖站暂不提供客运服务。璧铜线开通初期运营服务时间为06:10至21:00,其中铜梁至璧山方向末班车为20:40,璧山至铜梁方向末班车为21:00,璧铜线单程运行时间约30分钟,行车间隔约18分钟。另外,璧山站作为市郊铁路璧铜线与轨道交通1号线的换乘站,支持站内换乘。

市住房城乡建委相关负责人介绍,目前,重庆正全力推进轨道交通7号线一期、15号线等10条(段)225公里续建线路建设。今年,市住房城乡建委将按照市委经济工作会议的部署要求,着力实施提升轨道客运分担率攻坚行动,建成开通轨道交通6号线重庆东站段、4号线西延伸段等2段线路,统筹实施已运营轨道站点配套道路建设、公交接驳优化等7大提升工作,持续提升群众出行的便捷度和体验感。届时,全市轨道交通运营里程将达到593公里,进一步便捷市民出行。 新重庆-重庆晨报记者 杨新宇

新闻纵深

重庆新地标 5分钟换乘

备受市民关注的重庆站铁路综合交通枢纽工程(简称重庆站,也称菜园坝火车站),未来将打造成重庆新地标——重庆会客厅,乘客可在此乘坐成渝、渝湘等高铁列车,换乘多条轨道交通线路,实现5分钟内便捷换乘。

重庆站,背靠鹤岭山脉,南邻长江,东倚菜园坝长江大桥。1952年7月1日,成渝铁路全线通车。从此,它成为成渝铁路的始发终到站。

近年来,随着铁路不断发展以及重庆北站、重庆西站等铁路枢纽建成投用,菜园坝火车站无法再满足大家的出行需求。

2022年6月20日,重庆站停止办理客运业务,启动改扩建前各项准备工作。

重庆站站房及配套枢纽工程暂定总规模为62万平方米,总投资约150亿元,分期建设。本期工程投资约66亿元,工期为2025年~2027年,共3年。

新建的重庆站,作为重庆市对外交通的主要客运枢纽,是我市构建“米”字形高铁网的重要组成部分,改造后的重庆站出行更加便捷。



重庆站效果图

重庆站在设计方面体现三大特色:一是“立体特色”,规划建成集高速铁路、城际和市域铁路、城市轨道交通、公共汽车、出租车及航空港紧密衔接的国际一流的现代化大型综合交通枢纽,打造了无缝衔接、立体

高效的换乘系统。

二是“山水特色”,设计为一座融山水的现代火车站,旅客在候车大厅可观赏长江两岸美景,并设有慢行步道系统。

三是“重庆元素”,在内外装饰材料的选择上,以云雾白为基础底色,以青砖灰为主基调,展现雾都特色;候车大厅内利用LED灯槽和穿孔铝板,展现重庆自然风景和文化氛围;地面铺装点缀重庆红文化拉丝铜板,彰显山城红色记忆,让旅客在车站内感受浓郁的城市文化特点。

此外,新重庆站还是一座智能车站。为避免传统集中式落客导致进站排队时间长等问题,实现旅客快速进站,车站建有智慧枢纽信息管理平台,实现智能列车车显、智能公告、智能服务引导、智能指路、智能动态标识等服务。

新重庆-重庆日报
报记者 杨永芹

