

# 把习近平总书记的殷殷嘱托 全面落实在重庆大地上

■总投资约150亿元 ■站场规模将扩至7台14线 ■连接5条轨道线5分钟即可便捷换乘

## 3年！菜园坝火车站蝶变“重庆会客厅”



改造后的重庆站效果图。(市交通运输委供图)



改造后的重庆站内景效果图。

(市交通运输委供图)



1月2日，重庆站鸟瞰图。记者 谢智强 摄/视觉重庆

### 权威发布

■新重庆-重庆日报记者 杨永芹

●重庆站将引入“两高铁一普速”：“两高铁”为成渝高铁、渝厦高铁，“一普速”为成渝铁路。

●站场规模扩为7台14线，站房分5层、面积共6万平方米，预测乘客年发送量2360万人次。

●2027年，有望实现渝厦高铁与既有成渝高铁在重庆站贯通运营。乘客可换乘多条轨道线路，实现5分钟内便捷换乘。

### 【阅读延伸】

#### 一座火车站的变迁

●到2005年，菜园坝火车站年发送旅客近千万人次，累计运送2亿多旅客。

●2006年10月，位于龙头寺的重庆北站建成投用，菜园坝火车站的功能被渐渐分流。

●2007年4月，铁路调整运行图，重庆走渝怀、遂渝方向的列车改到重庆北站始发终到，一些渝黔方向的列车也陆续改到重庆北站，菜园坝火车站到发的列车逐渐减少。

●2011年，为迎接成渝高铁客运专线的开通，菜园坝火车站几乎推倒重建。

●由于施工难度大，2013年改造方案进入调整期，长久搁置下来，以至于错过了2015年成渝高铁客运专线的建成通车，重庆的停靠站最终也改为重庆北站。

●随着重庆西站通车，菜园坝火车站变得愈加冷清。

●2022年6月22日，菜园坝火车站正式停办客运业务。  
(新重庆-重庆日报记者杨妮紫整理)

1月2日上午，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)开工启动改造。

此次开工改造的重庆站，是新中国成立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，承载了重庆几代人的记忆。

新建重庆站如何改造，将引入哪些铁路线，是否有轨道交通线到达，乘客如何快速进出，何时能改造完成?1月2日，记者就市民关心的这些问题，采访了市交通运输委和负责重庆站设计的中铁工程设计咨询集团有限公司相关负责人。

#### 如何进行改造

车站和站场面积翻倍，引入“两高一普”铁路线

“重庆站改造后，将结束渝中区不通高铁的历史。”市交通运输委相关负责人介绍。

根据规划，新建的重庆站，将打造成重庆新地标——“重庆会客厅”。2027年，有望实现渝厦高铁与既有成渝高铁在重庆站贯通运营。乘客可在此乘坐成渝、渝厦等高铁列车，换乘多条轨道线路，实现5分钟内便捷换乘。

改造前的重庆站，设计为3台7线的尽头式车站，站房面积2.6万平方米。

改造后，重庆站将引入“两高铁一普速”：“两高铁”为成渝高铁、渝厦高铁，“一普速”为成渝铁路，站场规模扩为7台14线，站房分5层、面积共6万平方米，预测乘客年发送量2360万人次。

“改造后的重庆站，面积和站场均为原来的两倍多，容纳的乘客更多。”市交通运输委相关负责人说，此次重庆站改造及配套枢纽工程，总投资约150亿元。

据介绍，相比于新建车站工程，重庆站改造设计要实施大规模的拆改建，工程建设难度和复杂性可谓前所未有。

负责重庆站设计的中铁工程设计咨询集团有限公司设计总负责人张文磊介绍，设计团队从城市视角出发，统筹城市综合功能与交通功能，突出“传承”和“创新”，营造“看得见山、望得见水、记得住乡愁”的新时代铁路客站。届时，将形成成渝渝长厦主通道及沿江高铁辅助通道，是重庆市“高铁成网、枢纽成型”的重要一环。

#### 怎样避免拥堵

车站四向可进，连接5条轨道线，乘客可快速换乘

重庆站周边既有道路复杂，高峰期拥堵严重。如何最大程度地实现道路分流，避免周边交通拥堵?

张文磊表示，设计方案倡导“公共交通优先”，通过提高公共交通特别是轨道交通占比，减少地面出行的车流量，从而达到缓解拥堵的目的。

改造后的重庆站，规划聚集了5条轨道线路，市民乘坐轨道更加便捷。

重庆站站房可与在建的轨道交通18、27号线以

及规划的26号线实现快速换乘;通过自动步道、电扶梯，实现与轨道交通1、3号线换乘。

根据预测，60%以上的乘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，大幅度降低地面出行乘客占比，缓解地面交通压力。

目前，重庆站用地周边仅有菜袁路一条城市主干道。新设计的方案，按照“城市过境交通与车站到发交通分离”的原则，为方便车辆进入车站迎接乘客以及市民快捷乘坐高铁，规划在重庆站用地北侧新建一条道路，作为重庆站进出的主要通道，以缓解菜园坝片区的交通压力。

改造方案按照“山水织补”的设计理念，还规划了多条南北向及东西向慢行系统，构建多元立体的步行网络，将北部山体、南部滨江公园及车站片区进行“织布”缝合，打造具有山城特色、畅通便捷的CTC(列车调度集中系统)中央车站。

与改造前的重庆站单一乘客进站方式相比，新重庆站采用了“北侧为主、东西为辅”的乘客四向进站方案。大部分乘客可通过北侧实现快速进出车站，站房西侧设置了腰部落客区，南侧菜袁路一侧也可就近上落客，东侧作为老重庆站的主要进出方向也设置了进站口。

这样，新重庆站将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，实现乘客快速进站。

#### 如何设计景观

“向上发展”，让乘客在候车厅可北望鹤岭风光、南览长江美景

值得一提的是，重庆站改造方案创新性地将在候车厅、出站厅上置，减少地下开挖，按照“向上发展”的综合交通枢纽理念设计，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。

如此一来，乘客仁立在车站候车厅，可透过玻璃窗，北望鹤岭风光、南览长江美景，拥有望山看水的花园式候车体验。

“新建重庆站最大的亮点，在于它是一座能够传承历史和记忆，设计为山、水、站、城四维融合的现代火车站。”张文磊表示。

张文磊称，重庆站改造，以“串联山水、延续文脉”为理念，打造垂直山水生态轴和沿江历史文轴。特别是车站串联滨江绿地、站房、半山崖线、长江一路、鹤岭二厂以及历史文化资源，传承顺应山势、层层叠叠、随坡就势的山城意象。顺江区域，打造丰富多彩的历史人文轴，规划布局铁路文化公园、重庆站牌坊、文创集市、艺术画廊等文化要素，形成人文荟萃风貌带，展示成渝铁路历史，传承铁路精神。

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，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。

“改造后的重庆站，紧跟当前国内高铁站外设计趋势，实现与城市共融共生，不仅提升了城市对外交通功能和市民出行品质，也改善了既有片区老旧的城市面貌，必将带动周边区域升级提升，渝中老城的老旧片区将重新绽放魅力。”市交通运输委相关负责人说。

### 难忘记忆

在这里第一次坐火车，第一次离家远行，第一次见识“人山人海”……

■新重庆-重庆日报记者 杨妮紫

1月2日，重庆站铁路综合交通枢纽工程开工建设。重庆站是一座承载无数重庆人记忆的老站，许多“老重庆”都习惯把重庆站叫做“菜园坝火车站”。

在这里第一次坐火车，第一次离家远行，第一次见识“人山人海”……对许多重庆人而言，菜园坝火车站是难以忘却的“人生第一站”。

#### 一个“坝坝”伴随着新中国第一条铁路起飞

菜园坝，最早其实是一个“菜园子”——这里早年就是农田沙坝，居住在此的农民以种菜为生，菜园坝因此得名。

菜市场设在离它不远的南纪门，因此南纪门又有“菜篮子”之称。在《重庆歌》的童谣里，关于南纪门的描述是这样的：“南纪门，菜篮子，涌进涌出。”

菜园坝真正的繁荣，源于它的交通枢纽地位，最初是水运，后来是铁路。1891年重庆被辟为通商口岸后，在菜园坝也设立了水码头，当时的水运物资除粮食、蔬菜外，还有煤、盐、竹、木等。

1952年，列车的汽笛开始有规律地在菜园坝的上空响起。这一年的7月1日，新中国第一条铁路——成渝铁路全线通车，重庆站(菜园坝火车站)建成启用。

从此，重庆站成为成渝铁路的起点站，随着铁路沿线经济的发展而迅速起飞。特别是上世纪八九十年代，菜园坝又陆续修建了长途车站和公交站点，成为重庆最早的综合交通枢纽、渝中母城最热闹的地方之一。

“这几十年来，菜园坝见证了重庆的发展，见证了山城的繁荣和辉煌。”老居民周文感叹道。

“很多年里我们这个火车站坝坝一直是人潮涌动，繁华得很。”市民罗玉娟回忆道，当时，这一片随处可见挑起担担、背起大包小包行李的旅客。

#### 一份记忆 那些年春运高峰一票难求

可以说，菜园坝是上世纪90年代重庆最热闹的地方之一，每到春运必人山人海，一票难求。

1992年，菜园坝火车站完成改扩建，原本只能容纳1000人的候车室，变成了可容纳10000人的候车大厅，盛况空前。

1983年进入菜园坝火车站工作的张斌，担任过车站客运员、售票员、售票值班员、客运值班站长。

回忆起上世纪90年代一票难求的情景，他仍记忆犹新：“春运、暑运时24个窗口全开，还要增设10个临时售票点，即便这样，排队买票的长龙依旧要排到广场外面。”

“一票难求，毫不夸张。”曾是菜园坝火车站售票员的陈晓英回忆，1993年她上岗时，还赶上了新中国铁路的第一代火车票——硬板票。

“这种票需要手工加注乘坐信息，卖票就像‘抓中药’。”陈晓英说，售票员要在一张墙上的上百个小格子里找对应的车票，再用日期机在车票上印上日期、贴上座位号。

当时售票员每天都要一项任务，可以在1小时内把全国列车线路示意图和各种接续站画出来——只有这样，才能在上百个小格子里快速找到目标票。每天下班回家后，陈晓英都要背客运规章、手绘全国铁路示意图，还要把相关线路沿途要经过的车站，全部背下来。

“成渝铁路沿线62个车站，我至今都还记得。”说话间，陈晓英背起了一首帮助记忆车站顺序的“打油诗”——九大茄伏小，石铜黄江古，油金白平朱，茨柏临栏永……

这首“打油诗”其实是由各个车站的首个汉字组成，比如“九大茄伏小”，就是九龙坡站(现重庆南站)、大渡口站、茄子溪站、伏牛溪站、小南海站;“石铜黄江古”，就是石场站、铜罐驿站、黄碛站、江津站、古家沱站。

随着科技信息技术的发展，上个世纪90年代末，火车站售票员面前高高的票箱变成了计算机，车票从硬板变成了软纸，陈晓英和同事们再也不用去背诵“打油诗”了。

#### 一种期待 盼望老车站焕新归来

从1989年到1999年的十年间，菜园坝火车站曾经多次改建，但受地形限制，依然不能满足人们的出行需求。

老家在江津的罗浩从1996年开始到广州打工，每次春节后坐火车离开都要提前一天从家里出发，到了重庆就在菜园坝火车站候车大厅睡觉，“那时候没有什么钱，就想着节约一点，‘将就’一下。”

2022年6月22日，菜园坝火车站正式停办客运业务。当时，罗浩特地提前几日从菜园坝火车站乘坐5612次列车回江津。他说，这是自己梦开始的地方，要好好跟它告别。

重庆站是全国为数不多的“尽头站”之一。昨日，记者在车站看到，站台和铁轨仍保留着两年前的样貌。

在这里，列车可以“车头”变“车尾”，原地掉头行驶，铁轨也在站房前终止。

如今，沉寂两年的菜园坝火车站涅槃重生，重庆站铁路综合交通枢纽工程开工建设，将让这一承载无数重庆人记忆的区域焕发勃勃生机。市民周谦说，菜园坝火车站停运两年了，但大家心里都盼望着它的“归来”：“希望在几年后，我们能看到那座熟悉又全新的车站，回归到我们的生活中。”