

重庆东站：西部最大高铁枢纽亮相

■新重庆-重庆日报记者 廖雪梅 杨永芹

高铁呼啸进江南。随着总建筑面积约123万平方米的西部地区最大高铁枢纽——重庆东站拔地而起，“2小时重庆”交通圈建设迎来新的“里程碑”。汇集15台29线、每小时可吞吐1万多旅客的这座车站是什么模样，有哪些独特设计？近日，记者走进重庆东站实地采访，所见所闻，令人震撼。



体量巨大的东站建筑群(渲染图)。 记者 齐岚森 摄/视觉重庆



▲重庆东站，巨大的黄葛树造型立柱极具视觉冲击力。 记者 罗斌 摄/视觉重庆



▲东站面积巨大、通透敞亮的候车厅。 特约摄影 郭旭/视觉重庆



▲东站各楼层之间有直达电梯和自动扶梯相连。 特约摄影 郭旭/视觉重庆



▲东站着力打造无缝衔接的换乘体系。图为轨道换乘层一角。 记者 齐岚森 摄/视觉重庆

关键词 黄葛参天

40根黄葛树造型立柱撑起7.3万平方米的站房屋盖，其中东西主入口的12根世界级超高、超大多曲面柱尤其令人震撼

驱车从南岸区茶园大道出发，沿开城大道南行约8分钟后，远远地便看到一片白色建筑，坐落在绿色丘陵和红褐色坡地之间，犹如一艘即将启航的星际战舰。这就是西部地区最大的高铁枢纽重庆东站(以下简称东站)。

来到北进站口前，“重庆东站”4个红色大字与6根巨大的黄葛树造型立柱赫然映入眼帘。

东站是重庆“米”字型高铁网规划成型后建成的首座高铁站，也是“米”字型高铁网的关键节点工程，被赋予重庆城市门户和新地标的重要使命。首条深入渝东南少数民族聚居区和穿行武陵山区的高铁大通道——渝厦高铁重庆东至黔江段，从这里发车。

为了凸显东站的“重庆魂”，设计团队从“8D魔幻城市”核心意象“山”与“水”出发，提出“山水千里、黄葛参天”这一设计立意。

设计人员以市树黄葛树为原型，将其形态升华为宏伟的结构支撑系统——40根巨型“黄葛树”结构树形柱拔地而起，分布于站房四角(20根)与站厅内部(20根)。这些“黄葛树”是东站的“灵魂”，像钢铁森林般撑起面积达7.3万平方米的流线型站房屋盖，让东站的雄伟与宏大展露无余。

其中，东西主入口的12根世界级超高大曲面树形柱，尤其令人震撼。

东站不仅是西部重要交通枢纽，也是对外展示巴渝文化的重要窗口。

市住房城乡建委相关负责人介绍，为了让乘客领略浓郁的巴渝文化氛围，东站进站盒子四周借助防火玻璃覆膜工艺，生动展示解放碑、三峡博物馆、人民大礼堂等地标建筑形象；室内吊顶、檐口、墙面、地面等部位，也多处运用山茶花、吊脚楼、古巴渝十二景等重庆元素。

关键词 “水晶大厅”

9个采光天窗每个面积达1600平方米，如晶莹剔透的蓝宝石；站内“智能大脑”，通过1200个物联网传感器实时调控温度、湿度

从北进站口进入东站，通过安检口，就来到高铁候车层。宽敞、通透，是记者对候车厅的第一印象。

高峰期每小时可吞吐1万多旅客的东站，整个高铁候车厅以白色为主，吊顶线条简洁，中间没有大的柱子，看起来非常通透。得益于巧妙设计，行走其中丝毫不觉压抑。

采光效果尤其让人惊艳。因为屋顶和侧面均选用透光度大的玻璃和薄膜，候车大厅呈现出水晶宫般通透的效果。

中铁十一局重庆东站项目总工程师周海彬介绍，东站的屋顶天窗有两种：

一种是站房屋面的9个梭形采光天窗，每个面积达1600平方米，由上千块三角形平面玻璃拼接出曲面造型，在光线照射下如同晶莹剔透的蓝宝石；

另一种是位于“黄葛树”支撑柱上方、采用ETFE双层单腔新型膜构筑的椭圆形天窗。这种“塑料膜”重量仅为玻璃采光顶的1/100，透光率却达到95%。

从侧面看，东站所用玻璃也较其他许多高铁车站更宽大。

候车大厅玻璃幕墙的主龙骨跨度最大达24米，玻璃间距从4.8米加大至9.6米，高度从3米增加到5米，使得自然光可以充分洒落，候车环境明亮舒适。

时值夏季，记者站在高铁候车厅里丝毫不觉闷热。

“东站是名副其实的智慧枢纽。且不说5G信号在这里实现了全覆盖，更值得称道的是站内配置有自主研发的‘智能大脑’，通过1200个物联网传感器，可以实时调控温度、湿度和空气质量。”重庆铁路投资集团相关负责人说。

关键词 暖心设施

候车厅座位超6000个；“mini图书馆”可供阅读、休憩、打卡，让旅行更轻松有趣；渐变色玻璃有效缓解“旅行焦虑”

除了颜值高、气质佳外，更让人心动的是，东站众多暖心设施为乘客带来良好乘车体验。

在高铁候车厅的4个角落，红黄相间的楼梯格外引人注目——楼梯上不但布置有绿植、座椅，还摆放了许多杂志、书籍。

“东站在国内站房首创1.0城市步道交通‘mini图书馆’理念，将传统的楼梯空间升级打造为集通行、休闲、阅读等功能于一体的区域。‘mini图书馆’可供旅客休憩、阅读、打卡拍照，让高铁之旅变得更轻松、有趣。”周海彬介绍。

高铁候车厅设置座位超过6000个。在靠近南北进站口两侧的第一个座位，均用醒目文字标识出“爱心专座”。

中铁建工集团东站项目总工瓮雪冬介绍，从高铁候车大厅搭乘扶梯往下走，依次是铁路进站口、铁路出站口、出租车和网约车停靠区域及轨道交通综合交通换乘中心(CTC)。各层楼之间有直达电梯和自动扶梯连接。

记者注意到，不少自动扶梯设置有加高栏杆。这种“高一点”的设计，不仅能防止行李侧翻、掉落，还能让携带小孩的乘客安全感满满。

在缓解旅客“候车焦虑”方面，东站也采取了好些创新设计。比如，设计师精雕细琢55米通高的中庭空间，通过层层退台的“大露台”设计和精心打造的园林景观弱化出行匆促感；位于地面第一层的地铁换乘中心，还在玻璃颜色上“做文章”。

地铁换乘中心安装了黄色的渐变背漆玻璃，颜色从浅向深过渡。这种玻璃不仅可以抵御站房内的复杂光照，其柔和色彩还能缓解“旅行焦虑”。

东站周边设计有餐饮、商店、酒店等设施，投用后能满足“下车即可打卡、出站就可娱乐”的需求。

关键词 便捷换乘

是我市首个采用四面进站设计的高铁站；“桥上”设站场站房、“桥下”配备枢纽综合交通中心，从换乘中心至各类交通乘车点大约只需5分钟

东站换乘效率如何、怎样实现客流高效疏散，备受关注。跟传统的“一面进站”不同，东站采用四面进站方式，是我市首个采用四面进站设计的高铁站，全面提升进出站便捷度。

东站铁路综合交通枢纽通过6号线东标段等4条轨道交通线，以及公交场站、长途车站、出租车、网约车、机场候机楼等，实现铁路旅行与城市轨道交通、公交等多种交通方式的便捷切换，打造无缝衔接的换乘体系。

具体来说，东站采用“桥建合一”立体布局，在“桥上”设置站场站房，“桥下”配备枢纽综合交通中心，从换乘中心至各类交通乘车点大约只需5分钟。

地铁换乘层还与站前骨架道路开城大道(即开成路)平接，地铁换乘区域设置有4个安检互信厅，未来可实现铁路旅客进入地铁免检、铁路和地铁的安检互信。

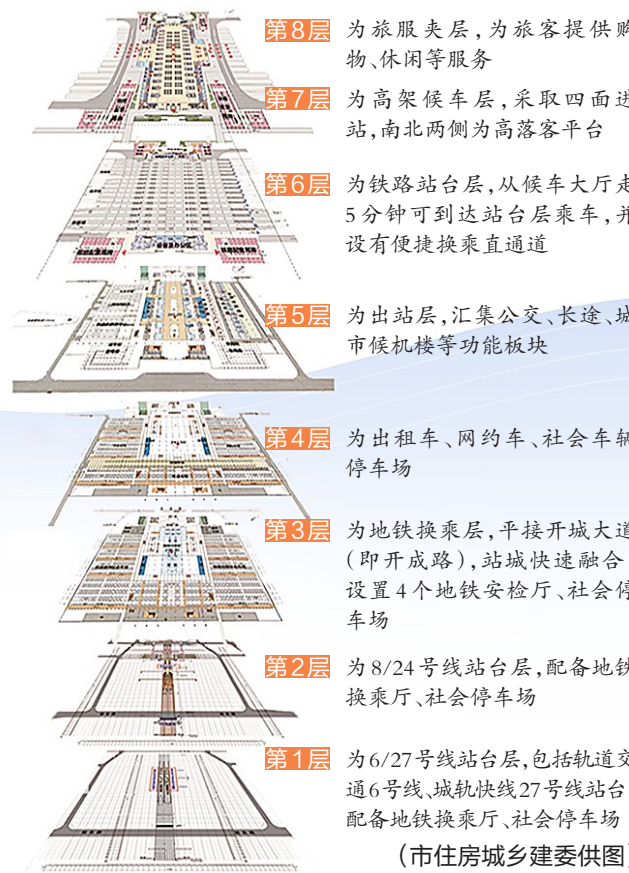
为实现客流快速疏散，东站在综合换乘层设置20组楼梯电梯，主要服务搭乘网约车、共享汽车等社会车辆的旅客，可上至铁路进站、下至地铁进站乘车；地下还有6000多个停车位，为市民提供充足的停车空间；站内布置6条地道道路、29条匝道，形成多方向的11公里进出站通道。

值得一提的是，东站建设有空铁联运城市候机楼，为旅客提供“空铁联运、无缝衔接”一站式航空服务。

重庆交通开投集团相关负责人表示，重庆东站将开通1条公交机场快线，直达江北国际机场；以东站城市候机楼为核心打造“点对点、一站式”出行服务产品，连接江北机场、重庆北站等区域。

站内怎么走？楼层示意图看这里

东站共分为8层，与重庆“8D魔幻城市”特征相呼应。



立体交通网：东站连接这些道路和轨道线

重庆东站是全国特大型四网融合综合交通枢纽，连接多条轨道交通线路和城市道路。

其中，东站骨架道路一期工程、茶惠大道、轨道交通6号线东标段与东站同步开通投用。

东站骨架道路一期工程

东站骨架道路一期工程包括开城大道(即开成路)、山水大道(兴塘路)拓宽及东延伸段等主干路。

开城大道是保障东站运营的站前大道，直接连接高铁枢纽，起于动车所出入线，止于经开立交南侧，全长约5.6公里，主线为双向8车道。

山水大道(兴塘路)拓宽及东延伸段，是东站对外

交通中重要的东西向干道，起于快速路六纵线兴塘立交东侧，止于东侧集散通道兴塘东立交西侧，全长约6公里。

茶惠大道

茶惠大道是东站连接内环快速路的高效通道，起于茶园立交，止于绕城高速，全长8.96公里，分两个标段建设。

其中，一标段起于茶园立交，止于槐坪山隧道口，与东站同步开通投用；

二标段起于东站立交，止于惠民北立交，全长4.73公里，将在后期建成投用。

轨道交通

轨道交通6号线东标段起于重庆东站，止于既有的刘家坪站，全长约7公里，全线设站4座。

此外，今后还可通过以下轨道线路前往东站，分别是：

正在建设的轨道交通24号线一期工程起于鹿角北站，终于广阳湾站，全长约18.82公里，将与6号线东标段、8号线(规划线路)、城轨快线27号线形成换乘；

正在加快建设的城轨快线27号线西起璧山站，东至东站，全长约56公里，设15座车站。

(记者廖雪梅、杨永芹整理)