



沪苏湖高铁开通,设计理念深厚、施工工艺先进、配套设施完善的最大新建站——

## 上海松江站今起投入使用

□记者 陈俊杰

今天是沪苏湖高铁的开通日,上海松江站同步投入使用。车站设计理念是什么?车站智能化施工有何亮点?周边配套道路建设进展如何?服务中心如何布局?就在前天,记者前往上海松江站,采访了车站总建筑设计师、车站项目部经理、服务中心项目部经理以及区交建部门负责人等,一探这座广受关注车站的“幕后故事”。

### 设计理念意蕴深厚

前天上午8时半,记者在候车大厅看到,现场施工人员正在进行最后的保洁和调试工作,环顾四周,候车大厅空间层层展开的造型如盛开的花瓣,也如浦江之水泛起的层层涟漪。候车大厅穹顶的中央部位创新采用了点状膜结构吊顶,寓意玉兰花蕊的形象,美观大气,改善了候车大厅的光环境,也有效降低了夏季的热辐射,为旅客营造了美观而舒适的候车环境。

记者了解到,上海松江站的内部空间设计以符合交通建筑特性的简洁大气的灰白色作为主色调,呼应了上海“玉兰”及松江“云间”的城市文脉,同时通过增加色彩点缀作为视觉引导色,以“江海色系”及“木黄色系”指引旅客流动或停留,也呼应了“松江之水”与“上海之根”的文化内涵。

车站整体设计以站城融合、无穷循环为理念,上海松江站创造性地将新建站房、既有站房、综合服务中心、轨道交

通9号线等主体一体化规划设计,一体化建设实施,集合了铁路、地铁、公交、出租车等多种交通车场,并复合了城市文化、商业、展示等丰富的功能,形成了一座“站城融合”的大型综合交通枢纽。“正是因为这种一体化的设计理念,才有了如今多重圆环的视觉效果,我们想要给旅客提供一个整体的城市融合形象。”同济大学轨道交通建筑院总建筑师、上海松江站设计总负责人薛慧明介绍。

### 施工过程尽显智能

不仅是总体设计理念先进前卫、充满科技感,整座车站在施工期间也投入了不少智能化设备和先进工艺。上海建工集团2023年10月获得施工任务,正是因为这些“高精尖”设备和工艺,该集团得以迅速推进施工,进一步缩短施工周期,在14个月内高质量完成了混凝土结构、2.8万吨钢结构、10万平米幕墙、车站装饰装修、车站机电安装等全部施工任务,实现了铁路指挥部2024年底“开站”目标。

在施工过程中,项目全过程一体化施工策略贯穿项目各个阶段,其中,最具代表性的就是车站美轮美奂的1.5万平方米大面积采光顶。项目方采用“多专业、全要素”整体提升施工工艺,地面组装,机械联动,一次性完成提升。2024年5月6日,在多台机械设备的配合下,重达3086吨的主体结构、长度达1.8公里的附属马道、1.5万平方米采光顶幕墙龙骨及部分玻璃在地面上组合

装配后,一次性、整体提升至最大标高47.76米处。“这种工艺的应用在国内是第一次,节约了不少工期。”上海建工沪苏湖高铁上海松江站项目部经理袁子文介绍。

在智能设备方面,包括无轨道导航全位置爬行焊接机器人和石材铺贴机器人等在内的多项机器人技术被引入上海松江站的建设过程中。其中,石材铺贴机器人为今年的炎炎夏日带来了许多意外的惊喜。“站台层地面铺贴的时候正好是三伏天,这台机器是‘大功臣’。”袁子文告诉记者。这台由上海建工设计研发的智能“泥瓦匠”施工效率每天可达90平方米,精度控制在0.5毫米,效率比传统铺贴提高了24%。毫不夸张地说,一个“泥瓦匠”能顶替2至3名工人,既能保证施工质量,又能节约工期。

### 配套道路全部建成

上海松江站作为沪苏湖高铁沿线的最大新建站,预测年客流量达2000万人次以上,因此,车站周边区域的整体规划布局、进出站流线和交通集散通道显得尤为重要。据悉,车站共配套建设了近20条道路,进一步完善了区域道路网络和交通组织,确保沪苏湖高铁通车运营后的旅客进出站、上下客以及城市交通的高效集散。“目前,进出上海松江站的周边道路及对外集散的主要道路已全部完成建设,将与车站投入使用保持同步开通。”松江区交通建设管理中心范晓峰告诉记者。

据了解,目前,围绕车站东西两侧

的高架落客和社会停车、出租车网约车停车场库出入位置,以及对外疏散通道建成的道路主要有:金玉路(辰塔路—松金公路)、富强路(金玉路—闵塔公路)、玉阳大道(玉树路—白亭路)、富永路(金玉路—揽秀路)、玉朝东路(毛竹港—松贤路)、崇秀路(毛竹港—松贤路)、揽秀路(毛竹港—松贤路)、松贤路(揽秀路—玉阳大道)、松礼路(金玉路—揽才路)、大涨泾路(金玉路—揽才路)、崇才路(松礼路—松金公路)、揽才路(松礼路—大涨泾路)、松金公路(沪杭高铁—金玉路)、玉树路(真玉路—闵塔公路)等。

### 服务中心便捷周全

上海松江站分为南区和北区两个部分,其中北区是新建站房,南区是原松江南站的老站房,在新老站房之间还矗立着一座庞然大物——服务中心,也就是松江枢纽的“小圆环”,其主要功能为交通配套、旅客换乘、社会停车、公共服务、文化展示及商业服务等,旨在满足旅客的综合需求。“从新老站房和地铁站走到服务中心基本上只需要五六分钟,还是很方便的。”中铁二十四局上海松江站服务中心项目经理肖小彬说。

服务中心主体总建筑面积约为19万平方米,地上主体3层,局部5层,地下2层,主要为地下停车场、出租车蓄车区、网约车上下车点和配套设备用房。新老站联系通道面积为1800平方米,经过服务中心与既有站房统筹融合,形成连续的铁路换乘路径。

## 落实落细各项安全防范和服务保障措施 保障市民旅客安全有序便捷出行

王华杰调研松江枢纽开通运营准备及周边配套道路建设情况

王靖出席

本报讯(记者 彭璐)沪苏湖高铁今日开通运营,作为沿线规模最大的新建车站,上海松江站同步投入使用。昨日下午,区委书记王华杰带队调研松江枢纽开通运营准备及周边配套道路建设情况。区委副书记、区长王靖参加。

王华杰一行先后前往富永路玉朝路口、玉阳大道—枢纽北广场,实地察看松江枢纽周边配套道路建设情况,要求区相关部门强化协同联动,全力做好路网调度、运输组织、疏堵保畅等工作,为市民旅客营造安全舒适、高效便捷的出行环境。

在铁路上海松江站,王华杰一路检查进站安检口、候车大厅、服务中心、高铁站台、出站免安检通道等区域,察看

停车库动线组织、接送点位,详细了解出租车、网约车、公交车的统筹调配、运力调度和运能保障安排,叮嘱相关负责同志要持续提升运营管理水

平,优化指引标识、强化力量配备、完善引导服务,确保客流秩序平稳有序。

随后,王华杰主持召开座谈会,听取区相关部门关于松江枢纽开通运营准备工作情况汇报,上海铁路枢纽指挥部、铁路上海站、市交通委综合交通处、申通地铁集团运营部相关负责同志作交流发言。王华杰充分肯定了松江枢纽建设取得的成效,代表区委、区政府向国铁上海局集团、市交通委、申通地铁集团长期以来的关心支持表示衷心感谢,向参与松江枢纽及周边配套设施建设的各级各部门各单位、广大一线建设者致以诚挚慰问。王华杰指出,随着沪苏湖高铁开通运营,松江预计迎来持续大客流,各部

门、各单位要在思想上高度重视,更加健全完善工作机制,坚持党建引领,跨前一步、主动作为,加强信息沟通、协同联动、应急处置,层层压实责任,形成工作合力。对问题要再检查,对预案要再审视,要着眼人民群众出行需要,把困难预估得更充分些,落实落细各项安全防范和服务保障措施。要聚焦关键环节、重点区域、重要时段等,加强动态评估和分析研判,进一步优化流程、完善预案,切实守牢安全底线,保障市民旅客安全、有序、便捷出行。

区领导陈晓军、顾建斌、龚侃侃参加调研。

### 内版导读

## 黑白留影励少年 红色精神代代传

详见第二版 ▶

## 小小路灯点亮居民幸福感

详见第三版 ▶



图为优化布局后的轨交9号线上海松江站站进站口。

记者 张立 摄

### 提升通行环境 便捷高效出行

## 轨交9号线上海松江站站厅布局优化

本报讯(记者 张立)据申通地铁集团消息,轨交9号线上海松江站的站厅布局优化改造工程已完工。昨日上午,记者前往现场发现,升级完成后的站厅从整体布局到硬件设备都焕然一新。提升乘客出行体验的同时,该站点后续也将与铁路上海松江站形成联动,营造更为便捷、高效的通行环境。

记者看到,不同于改造前从站厅中部出站,眼下,出站口都已调整至更靠

近地铁站口的位置,进站口则设置在站厅中间区域,避免高峰时段出现进出站客流滞留情况。此外,车站的闸机设备也全面更新,所有闸机更换为旋转门闸机,并增设了多处宽通道闸机,为携带大件行李的乘客以及特殊需求人群提供更顺畅的进出站体验。

轨交9号线上海松江站值班站长姚晓光告诉记者,不同出站口的设备调整情况也有所不同,1号口1组进站闸机新增1台,现在设有进站闸机4

台,并新增了3台出站闸机;2号口2组进站闸机更新为门式闸机,设有7台进站闸机;3号口新增5台出站闸机,站厅中部原有2组出站闸机拆除;4号口新增进站闸机6台、出站闸机6台、TVM4台、CVM1台及服务中心1处。目前,1、3、4号口出站闸机已启用,4号口进站闸机、TVM及CVM暂未启用。

值得一提的是,此次调整后,4号口已优化为免安检通道, ▶下转第六版