



急!“京广线上最落后的特等站”

——深度解读株洲火车站改扩建工程(上篇)

株洲日报记者 廖喜张 通讯员/余倩倩

市民在建成不久后的火车站内留念。株洲火车站提供

株洲火车站候车室现状,1981年投入使用后变化不大。株洲日报记者刘震 摄



落寞

设施最陈旧、运行最拥挤的特等站

不少来株洲的人,第一站都是在株洲火车站。在很多株洲人甚至外地人眼里,上个世纪的株洲火车站就是当时的株洲窗口、城市地标。但随着时代的变迁,一切都在改变,火车站的荣光逐渐淡去。

建成于1981年的株洲火车站,站场的很多功能存在缺陷,站房面积过小、设施陈旧,布局不合理,无动车专用候车室和专用通道,仅6000平方米的站房空间已满足不了乘客的需求。

很多在售票厅买票或取票的旅客都会感到局促、拥挤。是的,这就是株洲火车站的现状:售票房的面积仅有439平方米,售票窗口最大开窗数为15个,最高旅客集集量为3200人,仅有4个候车室。

社会化功能严重不足是旅客诟病最多的问题,特别是到目前为止,株洲火车站由于场地原因限制,包括电梯在内的很多现代化设备还没有办法配置。

株洲站经常接到乘客类似的投诉。株洲站客运科科长曾国辉回忆,有一次一个上海旅游团带了很多行李,但由于没有电梯,虽然得到了车站的帮助,很多人还是累得气喘吁吁。“他们就吐槽株洲是造高铁的城市,很难想象在火车站连电梯都没有。”

对于这样的投诉,市发改委副主任、市站改办副主任张勇显得有些尴尬。他说,此前曾希望在株洲火车站候车厅加装通往二楼候车厅的扶梯,但扶梯安装有坡度要求,一测量,发现扶梯必须延伸到大门外才行,“根本就没办法加装”。

周边地区发展日新月异,更让火车站显得尴尬。特别是随着金轮时代广场、金帝大厦、华丽服装市场、智超时尚广场等二三十层的高层大厦相继拔地而起,区域内天际线不断提高,挤在一片高楼大厦和商圈中间的火车站,越发显得落寞。

“株洲站已不能适应新形势下铁路运输工作需要,无法满足旅客的需要,也不能满足株洲市城市建设和发展的需要。”张勇感慨。

特等站是中国铁路车站系统的最高等级,也是铁路枢纽城市的标配和荣光。张勇说,但株洲火车站这个曾经的京广线明珠,如今已经变成了京广线上历时最长、功能最差、设施最陈旧、运行最拥挤的特等站。

热切

城际铁路株洲站开通的呼唤

2016年12月26日,长株潭城际铁路通车。株洲段规划的5个站点中,九郎山、大丰、田心东、株洲南4个站点按计划开通运行,但株洲中心站延后了。

为什么会延后开通?市城发集团副总工程师、市站改办技术负责人袁士殊介绍,因株洲火车站改扩建将实行“普铁+城际”两站合一,为国内首例对大客运站实施营运线上改造的项目,其设计、施工等方面存在诸多需要攻克的技术难题和重大安全风险,当时难以开通。

这意味着,住在现在火车站附近的市民要搭乘城际,也只能前往九郎山、大丰、田心东、株洲南4个站点。最远的是九郎山站,距离13公里,驾车最快需要35分钟;最近的为大丰站,距离7.6公里,需要坐40分钟左右的公交车。河西区则更远,很多市民出行都受到了影响。

市陈铁英是典型的融城客,每周长沙、株洲两地跑,工作单位在长株潭城际铁路长沙先锋站附近,家在

株洲火车站附近。长株潭城际铁路刚开通时,他兴冲冲地跑去买票,发现没有株洲站。询问工作人员才得知株洲站还没有开通,最后只能选择在大丰站下车,然后从大丰站打了个出租车回家。

“费用上划不来,时间上耽搁了,株洲中心站不开通的话,还是很不方便。”由于株洲站的延后开通,陈铁英很无奈地放弃了搭乘城际列车。

无奈的不止是陈铁英。目前,大丰站每天客流量平均为3000人次左右。袁世殊预估,其中有1000人次左右是因为受到城际株洲站未开通的影响,只能选择了最近的大丰站作为出行始发站或目的站,而更多的旅客可能选择了放弃城际列车而转乘其他交通方式。

好在延后开通的局面很快就能得到解决。张勇介绍,长株潭城际株洲中心站会在2020年底先投入运营。届时,中心城区市民不用再“舍近求远”,可直接在株洲火车站搭乘城际。

抉择

确定“合并城际站+线上站改造”方案

长株潭城际铁路开通后,改扩建株洲火车站更显得迫在眉睫。

市委、市政府对株洲火车站改扩建工程非常重视。能不能借着城际铁路建设的契机,一并改扩建?2012年2月2日,市政府给广铁集团去函,提出在原址基础上对株洲车站进行改扩建。这是我市首次正式动议对株洲火车站进行改造,并得到原铁道部和广铁方面的大力支持。

但是,是建设两个线侧站,还是建一个线上站,或者选址重建?线上站是目前最常见的站点建设模式,将候车厅建设在铁路线上方,乘客只要通过电梯、楼梯下到站台就能坐车,非常方便,也节约用地。而线侧站,则是将候车厅和站台并排建设,通过天桥连接,乘客坐车时需要先通过天桥再进入站台。目前的株洲火车站就是线侧站模式。

市城发集团副总工程师、市站改办技术负责人袁士殊介绍,最开始的设计是建设两个线侧站,老的株洲火车站保留,进行升级改造,在火车站东侧修建一个4000平方米的城际站,用天桥进行连接,“但这个天桥要修得很长,和老火车站之间就有一条200

多米距离,旅客换乘很不方便,这个方案被排除了。”

同时,考虑到新赣、湘黔、京广三条干线在株洲火车站交汇,选址重建涉及到铁路线的迁移。“工程量大、资金量大、影响大,因此在不进行线路调整的情况下,目前的站点是最合适选择的。”袁士殊说。

“合并城际站建设+线上站改造”的建议,最终得到了我市和广铁方面的认同。

2016年9月21日,我市和广铁方面在株洲举行双方合作框架协议签约仪式,市委书记、市人大常委会主任毛腾飞和广铁集团董事长武勇就相关问题进行了详细会谈,双方确定组建专门工作班子,建立定期会商机制,加快项目推进,双方的合作进入实质阶段。

2017年3月16日,我市与广铁集团就株洲站改建项目建设达成一致意见,并开始进行施工现场准备,拆除地处东站房的房屋,改迁污水管网,修建施工通道,平整施工场地,加速推进铁路建设等。

2019年5月17日,广铁集团对项目挂网招标,2019年7月9日发出中标通知书,确定了施工单位、监理单位。2019年10月12日,项目全面开工,株洲火车站即将迎来新生。

对话

火车站将成为城市新的地标建筑

——专访市发改委副主任、市站改办副主任张勇

记者:株洲火车站曾经被誉为京广线上的明珠?

张勇:“北郑州,南株洲”。在普铁时代,株洲火车站非常荣光,乘坐火车南下北上,或者前往浙赣、湘黔地区,很多都要从这里中转。目前株洲火车站日发送旅客1.7万余人,日平均旅客流量超过4万人次,是京广线上的特等站,为全国52个大客运站场之一,也是中南地区最大的中转枢纽站。

记者:株洲火车站改扩建工程有什么现实意义?

张勇:实施株洲站改扩建项目,关系到株洲的长远发展,这是巩固株洲铁路优势,强化株洲作为长株潭城市群重要工业经济中心战略地位的必然选择。

株洲站改扩建项目也将为构建株洲现代化交通体系做出示范。改扩建完成后的株洲站将汇集干线铁路、城际铁路、地铁(规划中)、长途汽车、公交、出租车及社会车流等各种交通类别。未来株洲火车站还将引入高铁、动车。

记者:株洲火车站具体将怎么改扩建?

张勇:株洲火车站改扩建工程将拆除现有火车站,与长株潭城际铁路中心站合二为一。新建株洲火车站总占地面积33.4亩,采用线侧式+线上式综合站型,站房由东、西子站房及高架候车室组成。将设普通和城际两个站场,共6个站台15条线。改造后的火车站最高达37米,大气、宽敞、漂亮,建好后将成为株洲新的地标建筑。株洲火车站又将重新焕发生机,实现华丽转身。

相关链接

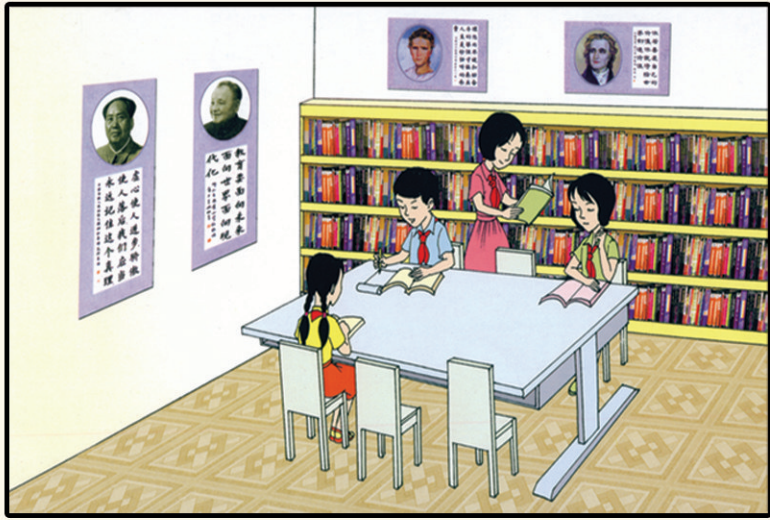
中南地区最大的中转枢纽站

株洲火车站的历史最早可以追溯到上个世纪初。

1899年清政府动工修建醴萍铁路,1903年修通萍乡至醴陵三石铁路。1905年将醴萍铁路延伸至株洲镇,改名为株萍铁路,并在株洲建设火车站(后称南站),拉开了株洲百年铁路历史的序幕。

此后,京广线、浙赣线、湘黔线3条铁路干线分别修建,并交汇于株洲,让我市成为了我国南方重要的铁路交通枢纽。1976年,随着客流量越来越大,原株洲火车站启动改扩建。1981年9月,株洲火车站新建主楼投入使用。1985年,株洲火车站二期工程完工,这座新建的株洲火车站总面积达16486平方米,主楼上下两层候车大厅,成为当时南方仅次于广州、长沙的大型客站。

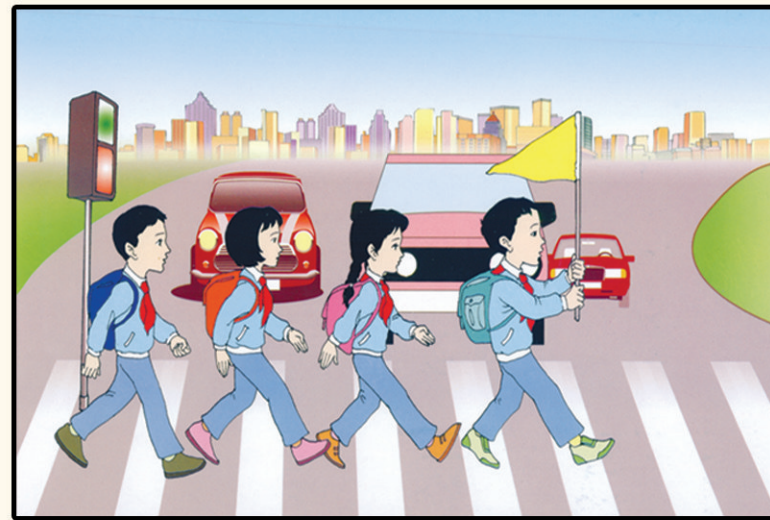
关爱未成年人成长 托起明天的太阳



课外阅读,增长知识



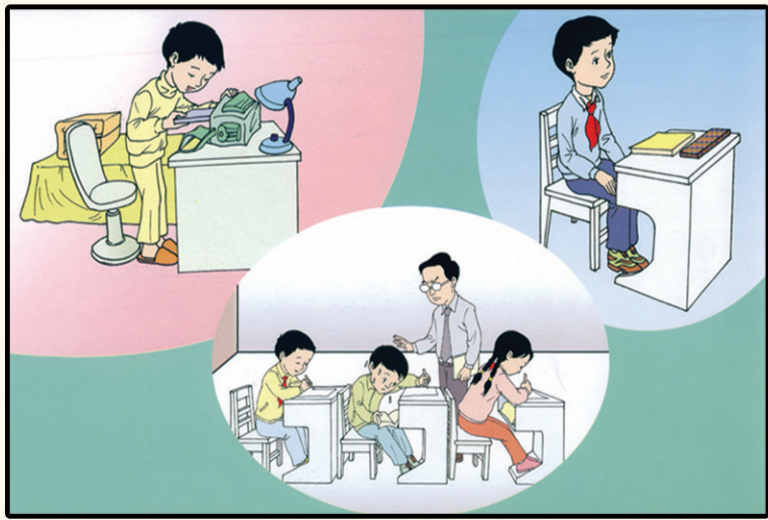
培养兴趣,陶冶情操



绿灯可行,红灯禁走



课间活动,文明有序



专心听讲,杜绝作弊



公共场所,切忌起哄