

关键词:高铁车站闲置



高铁紫金山东站尚未启用 本版摄影 现代快报记者 顾炜



高铁紫金山东站的售票处还没派上用场



闲置使紫金山东站的部分设施脏旧了

由开通之初的每天13趟减少至2趟,南京仙林站因此被喻为沪宁线上“最冷清火车站”。近日,更有网友爆出,其实仙林站不算什么,高铁紫金山东站才是朵“奇葩”,中看不中用,建成就废。情况是不是这么回事?铁路部门对就此采访的现代快报记者表示,这个站其实是南京南站与仙林站的联络线站,不办理客运,是做停车调度用的。然而,知情人士却摇摇头说,主要是成本问题才没有向市民开放。目前的冗余究竟是规划失当,还是铁路站点设置的特殊规律使然?

□现代快报记者 毛丽萍

高铁紫金山东站被指“建成就废”

快报调查获悉,该站为南京铁路三大辅站之一,业内人士称“规划没问题”

紫金山东站看上去真的“好冷清”

“紫金山东站”,很多南京市民都会感觉陌生。其实,经常乘坐地铁二号线前往仙林的市民,只要稍加留意,这个站就有印象了,它与地铁金马路站相邻。

昨天,现代快报记者乘坐地铁,从金马路站出来,往前走几米就到了高铁紫金山东站。该站规模不大,几乎就是南京南站的缩小版,四方方的,一道铁栅栏门把该站与地铁站隔开,但门虚掩

着,轻轻一推就进去了。这是一幢二层楼建筑,与二楼平台相接除了楼梯外,还安装有电梯,拾级而上,就到了候车大厅,与高铁南京南站类似的蓝底白字的指示牌就出现在眼前,“进站”。透过一排玻璃门,候车大厅内乱七八糟,建筑垃圾随处可见。往前走,最左侧一扇玻璃门开着,里面虽然脏了一点,但可谓“五脏俱全”:售票窗、开水室、洗手池、闸机……

看到记者进入,两名正在忙碌的工作人员停下了手上的工作,“你们在干吗?是装空调吗?”两人摇头:“在装灯箱。”“这个车站不开通啊?”“开通,开通……快了。”但是具体什么时候开,他们说不清楚。横跨轨道区的天桥,工作人员称是“禁区”:“不能过去,这里有摄像头,要罚款的。”不过,记者也清楚地看到了,天桥下有两个站台,据介绍,

长度在443米左右。

出站后,一直在这边做生意的张先生告诉记者,这个站建成一年多时间了,但是好像从来没人管。同样,开三轮车的刘师傅说,前段时间有个年纪比较大的在里面看着,最近才有人进去装修,“印象中,去年这个时候这个站就是这个样子,一年多了,没什么变化……真不知道建这个站有什么用。”

是不办理客运,还是开通成本高?

对于被“冷落”的紫金山东站,最近,网友也议论纷纷。

“我觉得高铁上建这种小站很奇怪,现在交通那么发达,梯级结构做好,公交,地铁,公路等角色扮演好,就行了,留几个小站不是鸡肋么,轨道资源有限,谁能容忍小站停车在那慢慢悠悠。”“紫金山东站兼顾仙林和麒麟,还是可以的。主要现在沪宁高铁定位不明,小站大多悲剧,再加上仙林人气还是略显不足,

可能还要再等几年才能发展起来。”更有网友直言,紫金山东站就像朵奇葩,中看不中用,建成就废。

究竟怎么回事?昨天,铁路部门告诉记者,其实铁路上很多站建成并不一定是办理客运的,“有可能是货运站,有可能是用来调度、避让的等等。”对于紫金山东站,铁路部门相关人士表示,这个站有点特殊,它建在南京南站到仙林站的联络线上,主

要是沪汉蓉列车在跑,“没有准备办理客运,是用来停车调度的。”

既然如此,又为何会有售票窗等配置?该人士解释,建个车站至少可以方便一些附近居民,可能是作为一个火车票代售点设置。

不过,一位不愿透露姓名的知情人士却对上述情况给予了不同的说法:这个站当初就是设计上下客的,“它只有正线,没有

侧线,哪来的待避功能?”他告诉记者,不开通的原因其实就是考虑到客流量不大,如果开通,肯定亏损。

据了解,属于南京站管辖的沪宁城际上也有两个小站,仙林站和宝华山站,但是两站因为客流量小,一年亏损达上百万元,“一天每站最多也只有几十个人上下客,一个车站的开放,设备、人员、水电费等,成本不菲,不能不考虑。”

规划中这个站究竟是怎么考虑的?

紫金山东站当初建设时,有没有考虑上下客功能?昨天,记者找到了当初建设的中建股份紫金山东站第二架子队,对方很明确地表示,具备这个功能。“还没投入使用吗?……建完,我们就清楚情况了。”

事实上,南京南站开通运营前,南京所有媒体都披露了,沪汉蓉高铁从长江大桥改走大胜关铁路桥后,由于南京南站尚未投入使用,紫金山东站有望成为上下客站,但是后来沪汉蓉并没有停靠该站,随着高铁南京南站

的开通,这个站也就逐渐淡出了大家的视线。

那规划中,这个站究竟是怎么考虑的?记者从规划部门了解到,根据《南京市城市总体规划2007—2030》,为与“一环十五线”(“一环”是指南京铁路环形枢纽;“十五线”是指京沪高铁、沪宁城际、宁通城际、宁常沪城际、宁杭城际、宁安城际、宁连城际、宁合城际、扬马城际(沿江轨道Z1线)等9条客运专线,以及京沪铁路、宁启铁路、宁杭铁路、宁芜铁路、合宁铁路、北沿江铁路6

条普速铁路。)相配套,南京将建设大小共17个客运火车站,形成“两主、三辅、十二城际站”的车站布局。其中,“两主”是指南京南站、南京站;“三辅”是指林场站、江浦站、紫金山东站;“十二城际站”是指沪宁城际线上的仙林站和栖霞站;宁常沪城际线上的汤山站;宁杭城际线上的上坊站、湖熟站和溧水站;Z1线上的禄口站;宁安城际线上的板桥站和江宁南站;宁通城际线上的葛塘站和六合站;宁合城际线上的汤泉站。

昨天,南京城市与交通规划设计研究院有限公司董事长杨涛介绍,构建“两主、三辅、十二城际站”的车站布局,与“总规”中的“一主、三副、八新城”城市格局是相辅相成的,目的是为了便民就近乘车,缓解主城交通压力。

提及紫金山东站目前的现状,杨涛认为只是暂时的,“紫金山东站现在还没有完全建好,今后会投入使用的,而且作为南京铁路三大辅站之一,还有很多功能没有开发……”

这些“小站”有没有存在的必要?

紫金山东站建了却“闲置”;仙林站一天只有两趟车;邻近的沪宁城际宝华山站、丹徒站也都冷冷清清,一些小站的站前广场上已经杂草丛生。

那么这些小站有没有存在的必要?

事实上,站点设置问题已经不止一次被提及过,省铁路办相关负责人曾告诉记者,省有关部门还为此专门进行了调查研究。

“比如沪宁城际,仙林站就是这条线上的一个站,这样线上有苏、锡、常……经济发达,客流量大,公交化运营将是沪宁城际高铁的最大特色,因此站点设置较多。传统的铁路至少30公里才有一个站,而沪宁城际高铁平均不到14.5公里即设一站。”省铁路办相关人士介绍,站点的设置依据,一是这条线路的运输能力,二是“经济据点”的情况。“这个

‘经济据点’既包括已经成熟的苏锡常等大城市,也包括新区、园区等未成熟地区。铁路是通过车站为沿线服务的,通过车站的集聚辐射功能,可以引领一个新区的发展。仙林站的设置,就是这样一种情形。没有高铁站,仙林将失去很多机会。同样,紫金山东站,今后服务马群片区,一样的道理。”

该人士指出,铁路的规划,

一般预测的客流都是要满足20年,因此目前的冗余是客观存在,但并不代表规划思路不科学。至于目前状态,他表示初期出现这样的情况也正常,可能需要5~10年的培育期。

不过,他也提出,如果一个站建成不用,或者害怕没有客流削减配套、减少车次也是不可取的,容易造成恶性循环,“小站的存在,需要时间。”

■相关新闻

沪宁线上 多个小站人影寥寥

仙林站,位于南京仙林大学城仙新路与312国道相交处附近。与南京火车站、南京南站相比,仙林站的规模要小得多,但配置同样堪称一流。可是,这样一座设计精良的高铁站,每天迎送的乘客却寥寥无几。同样,沪宁线上宝华山站、丹徒站也都处于这样的尴尬。

仙林站刚开通的时候其实也很“辉煌”:2010年7月1日沪宁城际铁路开通运营时,每天停靠该站的列车共有13趟。其中,不仅有“G”字头的高铁,还有“D”字头的动车。然而,随着沪宁城际铁路多次调图后,停靠仙林站上客列车的数量也跟着逐步减少,目前每天仅剩2趟:一趟是南京到上海的,上午8点29分抵达,1分钟后驶离;另一趟是上海到南京的,下午4点02分抵达,1分钟后驶离。南京火车站相关人士表示,仙林站开通之初,由于有沪汉蓉不停南京站只停仙林站,所以客流还较多,此后随着南京南站的开通,沪汉蓉线停到了南站,旅客也随之去了南站,导致仙林站越发冷清。

宝华山站与仙林站很近,每天的客流量淡季时也就四五个人,“下了火车,一定要有车接,不然没法走,连黑车也不愿过来,人太少了。”家就在宝华山附近的张女士有点无奈。同样,丹徒站也是如此,车站工作人员告诉记者,一天往返就这几个人,“熟悉得不能再熟悉,都成朋友了。”

目前,宝华山站一天也是两趟车,一趟G7034(上海—南京),8:16到,8:17开,停靠1分钟;还有一趟G7047(南京—上海),9:21到,9:22开,停靠1分钟。同样,丹徒站一天也只停靠2趟车,G7125(南京—上海虹桥),8:37到,8:38开,停靠1分钟,另一趟G7058(上海—南京),14:55到,14:56开,停一分钟。

沿线城市争设高铁站

高铁对中国工业化和城镇化的发展起到了非常重要的促进作用,促使高铁沿线中心城市与卫星城镇选择重新“布局”——以高铁中心城市辐射和带动周边城市同步发展。由于高铁通车,运力资源得到有效整合,运力得以释放,缓解了长期以来运能与运量的紧张矛盾,因此,高铁沿线城市更能焕发出发展活力。

长沙至泉州高铁已被列入国家铁路“十二五”规划建设项目。为了地方发展,今年泉州“两会”期间,就有多位人大代表建议,争取设“泉州西站”。

综合