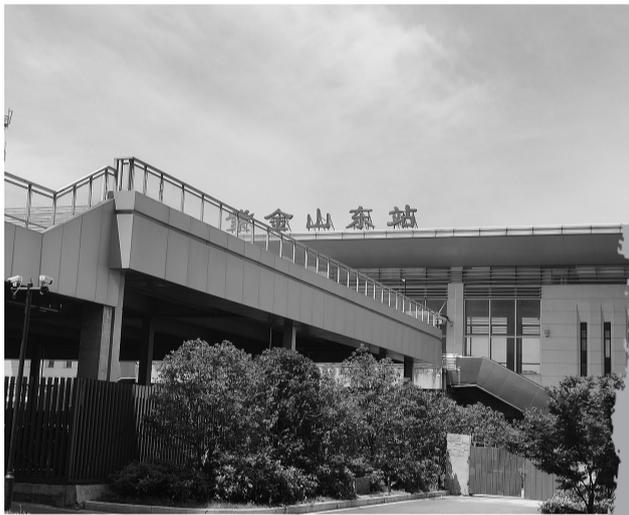


全国20多座高铁小站闲置 未来何去何从?



江浦站



紫金山东站



花桥站



宝华山站

近日,全国多座高铁站建成后闲置的现象引发网友热议。现代快报记者了解到,这些高铁站闲置的原因各有不同,有些是建成后就闲置了,有些是启用后因客流不足停运。这些高铁沿线上闲置的小站现状如何?它们又将何去何从?记者就此进行了探访调查。

现代快报/现代+记者 刘伟娟 李娜 曹德伟 高达 文/摄



扫码看视频

落寞小站 // 全国至少有26座高铁小站闲置

日前,据《中国经营报》记者统计,全国至少有26座高铁站目前处于闲置状态。这些高铁站分布在各地,其中,辽宁、云南、山东、湖北等地都不止一座。现代快

报记者注意到,这些站基本是2008年之后建成的,其中有的是建成后从未使用过,还有的是建成后使用了一段时间,然后又关了。

比如芝罘(fú)站,位于山东省烟台市芝罘区,是青荣城际铁路青烟直通线上的一个中间站,建筑面积仅2499平方米。该站2014年建成后没有开门迎客过。另外,

京津城际铁路上的亦庄站,位于北京市经开区,2008年建成后就闲置了。

闲置的高铁站中,有不少曾经启用过。比如海南环岛铁路上,海头站、和乐站是运行一段时间后关门谢客的。对此,海南省发展和改革委员会曾公开回应,海头站日均客流量不足百人,开通后亏损严重,需要地方政府先吸引客流来。

记者探访 // 高铁站站房闲置,线路却很繁忙

全国闲置的26座高铁站中,江苏有4座,分别是江浦站、紫金山东站、花桥站和宝华山站。

江浦站和紫金山东站都在南京。江浦站2011年建成后未使用过,如今站前广场上的地砖缝里都长出了杂草,部分地砖已经碎裂。

同样,紫金山东站在2010年建成后也没有使

用过。该站位于南京南站与仙林站的仙宁铁路上,站房灰蒙蒙的,玻璃大门紧闭。这两座车站的站房虽然未启用,但是线路很繁忙,不时有高铁列车呼啸而过。记者注意到,最短间隔大约2分钟。

与上述两座高铁站不同,宝华山站和花桥站都是使用过一段时间后关停的。宝华山站位于句容市,是沪宁城际铁路的中间站。该站始建于2008年7月,于2010年7月开通运营。后来由于客运班次少,客流量也少,于2020年4月停止办理客运服务。工作人员表示,目前宝华山站不对外

营业,但依然在保畅通,如若发生线路上的车辆设备故障、线路抢修等都需要在该站进行。

位于苏州的花桥站尽管已经关停数年,但现场环境整洁,落叶被集中清理过,站区内的植被也有被修剪过的痕迹。透过候车室玻璃,记者看到里面设有安检台、座椅等基础设施。候车大厅上方即是繁忙的京沪线,每隔几分钟,就有列车高速驶过。一名曾在这里工作的中年女子说,这里的客运已经关停多年,也没有货运业务,目前只有工作人员值守。

网友热议 // 闲置还是重启? 网友建议提升规划前瞻性

高铁站闲置引发网友热议。现代快报记者注意到,闲置高铁站大多远离市区,交通不便,车次较少。有网友表示“不能只考虑收益”。对于这种看法,不少网友表示赞同。网友“@橙员外”认为,“如果只考虑收益,那西北除资源型城市和省会就不会有铁路车站了”。

还有网友表示,闲置高铁站还是有存在感的,即“小站的主要职责包括维护养护、运营调度,兼顾客运”。

网友“@可乐贾同学”提出一个疑问:“如果不建,以后怎么办?”的确,铁路线路建成后,在附近再施工建设都是很难的,要考虑的因素很多,比如不能影响线路的运行,不能影响轨道的安全,等等。因此,从施工可行性方面就不比不涉铁的工程要难。就算能施工,作

业难度也较大。记者了解到,很多涉铁工程的施工都得就着铁路“天窗”作业点在夜间施工。因此,有网友说“不开总比没建好”。还有网友表示,车站的建设成本远没有线路高。

是闲置还是重启?网友也进行了热烈讨论。有网友提出,如果高铁沿线闲置车站都办理客运,那么线路停站多,会影响通行效率。因此,大部分网友建议规划还要再科学一点,再具备前瞻性一些。

业内分析 // 小站闲置各有原因,有的是因为站点太密集

现代快报记者了解到,全国闲置26座高铁站,这是一个动态的数据。随着时代的发展、铁路的发展,停运的车站有重启的可能,而现在运行的小站也许有关停的一天。比如芝罘站,有网友期盼着潍烟高铁开通时,芝罘站能开通运营。

每一条铁路的线路走向、站点设置等,从规划之初就是铁路、地方等多个部门协商的结果。铁路业内人士介绍,其中不排除有些车站是为了以后长远的发展做好预留条件。同时,闲置的高铁站只是站房闲置着,线路并没有闲置,遇到一些突发情况,可以方便列车临时停靠等。

据铁路业内人士介绍,高铁站闲置都

是有原因的。比如四川成灌铁路上有个郫县东站,停运好多年了。不过,该线路站点较密集,往东3公里就是红光镇站,往西2公里就是郫县站。又如,苏州的花桥站,苏州地铁11号线和上海地铁11号线都修到了花桥,而且两条地铁都在花桥设站。也就是说在花桥坐地铁就能到上海,还有多少旅客会选择坐高铁到上海呢?

专家观点 // 因地制宜,有效发挥高铁资源

高铁站不仅关乎老百姓的出行问题,也关乎地方经济发展。不少专家表示,面对高铁时代的大势所趋,地方政府应充分用好现有的铁路资源,主动出击,增强自己的“存在感”和客运量的“吸引力”。

“这些小站在设立之初,肯定是有其需求的。”南京市城市与交通规划设计研究院股份有限公司董事长杨涛介绍,从全国范围内来看,高铁站点在设立时,都是依据当时的城市规划,即现在所称的国土空间规划。目前,这些站点大体面临两种情况。如果城市未按照当时的规划发展或者规划

调整,该站点不再位于城市发展带上,那么高铁站就没有了存在前提,未来也不可能再有客流。如果城市仍在按照原本的规划按部就班地实施,且区域发展已经相对成熟,而铁路行车组织、票次、票价等未能及时跟进,这种站点待时机成熟了就应择机开通。

杨涛认为,沪宁线上一些尚未开通的站点可能都是后一种情况。在长三角密集城市化地带,城市边界逐渐模糊,高铁一方面承担了长距离、大容量运输,同时也拥有大量的城际客流。当前,沪宁间的高铁线路越来越密集,较为丰富的运能,也支持长三角高铁进一步加密站点、加密班次,以更好地发挥高铁资源。应当优化对高铁运

行图的组织,从站点到发车量、编组、票次票价的安排,为旅客提供更好的适应密集城市化地带同城化、通勤化、生活化的高铁客运服务。

同济大学城市规划系教授潘海啸表示,一些小的高铁站由于车次较少,乘客宁愿选择距离较远但车次较多的大站出行。一些小站如果长时间不起作用或者勉强运营,还会带来较高的维护成本。在国外也有普通铁路站点受多种因素影响停运,站房另作他用的案例。目前,这些从未启用或者被停运的高铁站怎么往下走,需要因地制宜,具体情况具体分析,多方共同研究协商确定。