



通行列车翻了三番多,日发旅客增加30倍

聊城铁路运输18年里大变样

1996年,聊城火车站开始运行。起初,仅有七趟列车通行,18年之后的今天,聊城站通行列车达到68趟,12月10日零时实施新运行图后,聊城站图定列车将达到96趟。18年中,改变的,除了明显增开的列车、新建的聊城火车站设施,旅客发送量、售票方式、车票、运行速度等都发生了巨大的变化。24日,记者透过铁路调图,去探访聊城铁路运输的历史变迁。

旅客发送量>> 日均旅客由300到即将过万

翻阅聊城火车站的资料发现,1996年,聊城火车站开行7趟列车,其中始发慢车一趟,开行区间位聊城至曹县,其余6趟为快车。当年,聊城站日均发送旅客331人。1999年,聊城火车站开行列车增至18趟,日均发送旅客801人。2000年,开行列车再次增加,达到22趟,日均发送旅客988人。

2001年至2003年,聊城火车站开行的旅客列车保持在

26趟,日均旅客发送量却连年增加,由1125人增至1496人。

从2004年开始,聊城火车站唯一始发的这趟慢车停运,从此到今年12月10日,长达11年间,聊城火车站没有一趟始发车。但这些年间,聊城火车站的列车车次由2004年的28趟,增加到目前的68趟,日均发送旅客人数由1898人到5600人。今年12月10日0时起,实施新的运行图后,列车车次

增加到96趟,预计日均发送旅客超过一万人。

这次调图,聊城站重新有了发往济南和东营的始发车。聊城火车站相关负责人介绍,这次开行的始发车足以载入聊城铁路运输发展史的史册。现代交通背景下,始发聊城至济南列车,等于将聊城与济南紧密连接,从聊城至济南简单中转,就可以与最先进的铁路运输方式连接。



改造之前的聊城火车站。(资料片)

旧站改造>> 新站成全省第四大火车站

1996年建设的聊城火车站,是京九线上十二个大站之一。2009年,聊城站日均停靠列车31对,日均发送旅客已达4000多人,是建成之初的10倍多,高峰日更是高达6000多人。而候车室面积仅为1163平方米,仅能容纳500人,远不能满足旅客需求,车站只能采取限时候车,部分旅客只能在站外候车。客运售票窗口只有5个,售票厅面积180平方米,仅

能满足150人购票,客流高峰期需要搭建临时售票棚,远远无法满足现有旅客量需求。

2009年12月19日,聊城火车站改造工程正式开工建设。这个服役13年,“超载”10倍的老火车站逐渐退出历史舞台。

2011年12月2日,聊城火车站改造工程顺利完工,2012年1月8日,改造后的火车站新站房正是启用,设有15个人工售票窗口,设计最高聚

集人数为2500人,此次,聊城火车站改造涉及线路、地道、天桥、雨棚、站房及电力、通信等相关配套工程的改造。

改造之后的聊城火车站成为我省继济南、青岛、烟台之后站房建筑面积最大、设施最先进的第四大站。面貌一新的聊城火车,为此次运行图调整,增开旅客列车,尤其是始发车提供了先决条件。



改造施工中的聊城火车站。(资料片)

车票变迁>> 从手写票到电子信息票

经常乘坐火车的市民或许记得,最初的火车票放在一个大棚子的方格里。自聊城开通火车就到聊城火车站工作的一位铁路“老员工”告诉记者,比如最早聊城只有七条列车线路,每条线路占棚子的一行,在途经的每个站点占一列,形成一个小格。车票是个硬纸板,上面只有票号,没有日期。旅客要买一张从聊城到目的地的车票,工作人员就拿戳卡上车次、日期等信息,因

为这种票是从棚子里抽出小方格取出来的,所以称为“抽拉式硬板票”。

后来就是“册页式区段票”,类似于现在的发票,火车票是一本,需要售票人员根据旅客需要填写到发站,盖日期戳、车次戳。

在后来就是“代用票”,售票人员拿到一本车票,一般上面注明从始发站到终到站,售票时,根据旅客需要,填写乘车日期、席别(硬座、软卧等),

乘车区间、乘车人数、票价,是学生票的,在备注一栏注上“学”字。

继续发展,就是至今使用的计算机票,一般窗口售出的票为红色,自助售票机出售的票为蓝色,而一些高铁站则是纸质较硬的磁卡票。

随着近几年网络售票、电话订票的实行,又有了“电子票”,旅客订票成功后,可以不换纸质车票,仅凭电子票就可以乘车。

售票方式>> 从计划管理到网络优先订票

最初的火车票出售,带着浓厚的“计划味儿”,从名字就可以看出:票额计划管理。即部分车次为各火车站预留一些硬座和软卧票额,旅客根据需要,在固定窗口、固定时间办理订票业务,再根据指定的取票时间,到固定窗口办理取票业务。这种“根据需要”,曾多年让火车票紧俏,尤其是每年的春运期间,不仅滋生了大量倒票的“黄牛党”,而且让不少铁路职工每年都为“人情票”所困扰。

随着铁路运能的增加,所有的票额全部投放到窗口上,不再有计划票额。但始发站有优先发售权。

最近两年,随着互联网售

票和电话订票的使用,火车票“一票难求”得到明显改观。尤其是所有的票额全部比窗口提前两天放到网上发售。

“伴随着铁路运能的增加,购票更加方便、透明。”聊城火车站相关负责人介绍,与之相对应的,铁路部门的售票组织方式也在不断进行优化。比如,原来始发站有优先发售权,所有车票始发站先发售,没人购买了再让其他站发售,但有的旅客从始发站乘车,中途下车,就造成车上空着,但其他站没有票发售。为此,铁路部门采用“席位复用”的售票方式,有旅客下车后,座位信息重新回到车票发售网络,下车的

这一站自动产生票额。

还有一种方式,就是“票额共用”。所有车站和始发站共用车票,各个站上都可以发售,但始发局仍有优先权,所以这种方式通畅在运输淡季使用。

聊城火车站相关负责人告诉记者,与售票方式变化相应的,自2013年开始,车票实现全国“通退通签”,无论在哪儿购买的车票,都可以在乘车站办理退票改签业务。补票方式也随之改变,之前开车两小时后,如果卧铺没人,乘客客运补办卧铺,现在因为“席位复用”的售票方式,可能乘车人在下面几站,所以取消这种补票方式。



现在的聊城火车站。

相关链接

铁路六次大提速 聊城告别绿皮车时代

在很多人的眼里,绿皮车承载着铁路运输的一个时代,随着1997年至2007年,全国铁路进行的六次大提速以及几次大调图,绿皮车逐渐完成了它的使命,逐渐退出历史舞台。

自2012年8月17日开始,济南铁路局陆续淘汰最后的8趟绿皮车,济铁正式告别“绿皮时代”,与聊城相关的5027/5028次列车,因为邯济铁路的扩容改造,让聊城站在2009年5月12日,提前与这个时代告别。

因为无法预见之后的集中淘汰,不少有着“绿皮情结”的聊城市民,无缘给这个时代来一次告别仪

式,专门去乘坐最后一班绿皮车。但有消息称,所有国内普通火车将统一重新刷绿色,回归绿皮车。到底是什么原因:环保?好看?这次改名之后的铁路总公司卖了个萌:“先不告诉你”。

与大提速关系更直接的,是聊城铁路运输速度的提升。自建站就开行的聊城至深圳的列车,就是提速的见证者之一。聊城至深圳运行时间从三十八个小时,缩短至二十五个小时,后到2008年的19小时20分钟,12月10日调图后,运行时间再次缩短,到18小时19分钟。

旅客组织>> 从一人安检检票到分层检票

在聊城火车站,很多人都是自建站就到这里工作。十多年来,他们深刻感受到了聊城铁路运输的每一次大变化,作为每天工作的主要内容,旅客组织方式的变化,更让他们感受深刻。

一位聊城站的铁路“老职工”告诉记者,最初安检、检票只需要一个人,到检票口,先让乘客打开行李包,工作人员

查看后,直接检票,乘客就可以由另外的工作人员引导去站台乘车。

而现在,尤其是聊城火车站新站房使用之后,上下两层。每一层都要设检票人员,安检四班制,每班6人,就需要24人,除了安检机检查,还有安检人员“棒检”——在乘客身上扫一下。根据铁路安全要求的增加,检票时要求增加

“手检”环节,需要的工作人员增加了,但铁路职工却几乎没有增加。只能在发车集中时段,安排休班职工帮班,集中增开售票、取票窗口。

另外,新站投入使用后,车次、站台面都在增加,接车线也在增加。但新站使用后,进站出站分开,减少人员对流,增设引导装置,接车和引导人员跑的路线没有增加。