

# 炒米店站重新启用有点难

## 规模小设备旧,已难以起到改善交通作用

近日,山东师范大学大二学生小杨给市长写了一封信,建议被关停17年之久的长清区炒米店火车站重新对外开放。小杨认为,如果炒米店火车站重新投入使用,将极大方便附近大学城的20万师生及长清市民出行,在缓解公路交通压力的同时,还可带动周边区域的经济发展。这一建议能实现吗?记者近日进行了探访。

文/片 本报记者 张帅

►炒米店站大门紧锁,该站已关停近20年。



►在炒米店站新站以北约1公里处,已没有了老站的痕迹。



### 市民呼吁

## 大学城师生去市区乘车难,希望重新启用炒米店站

小杨通过查阅资料、实地走访,了解到了炒米店火车站的历史、现状,分析车站重新开放对周边区域的影响,以此为基础写成了1100多字的建议书。

小杨提到,目前炒米店站不办理旅客乘降、包裹托运及货物发到,使用率特别低。车站邻近的长清大学城内有11所高校,近20万师生,周边还有济南国际园博园、五峰山、莲台山、灵岩寺等旅游景区。他认为,如果车站重新使用,这些资源会为其保证充足的客流量。

每到放假、开学期间,大学城师生往来市区火车站遭遇的乘车难,是小杨在信中重点反映的问题。大学城距济南

站、济南西站较远,虽有3个公交班次直达济南站,但学生群体太过庞大,在公交运力有限的情况下,不仅乘车人挤人,还耗费时间,特别不方便。小杨以自己为例,家住淄博的他,每次从学校到车站花费的时间远远多于乘坐火车的时间。

小杨介绍,炒米店站处于京沪铁路济南西站与泰山站之间,途经列车包括普快、快速、特快、动车及货运等车型。旅客如果能在本站乘车或中转,选择较为多样。特别是大学城师生,放假或开学时就不用挤一个多小时公交往来于市区火车站了,在学校附近就可直接上下车。同时也减轻了公交车的运行压

力,给其他市民出行带去便利。

在小杨看来,重新开放还会为车站周边区域的经济发展带来机遇,不仅能促进长清与其他地区的资源配置流动,还可凭借自身景点优势,吸引外地游客来此旅游。

16日上午,记者电话采访了小杨。“我不是专业人士,对此问题不太了解,至于车站能不能开放,希望有关部门能从专业角度研究一下,这也是我给市长写信的目的。”小杨同时将建议书寄给了济南铁路局相关领导,但目前为止未得到回复。“如果炒米店站能够重新使用,我个人觉得,可以将其改名为长清火车站。”小杨说。

## 甜石榴 等你来采摘

双泉赶秋会迎来“重头戏”



游客在采摘五眼井甜石榴。

本报9月17日讯(通讯员 孟祥江 熊桂霞) 14日上午,双泉镇石榴采摘节在五眼井村石榴园拉开帷幕,这是该镇第二届赶秋会期间的“重头戏”,将持续到10月底。据悉,整个赶秋会历时三个月,将以“我的乡村周末——水乡双泉秋收体验营”为主题,邀请各地游客来双泉吃农家美食,住乡间别墅,畅游山水田园,体验采摘之乐。

据了解,在赶秋会上,游客可随时采摘到五彩花生、五香花椒、马西蜜桃、爱宕梨、石榴等当地特色农产品,到农家品尝传统农家美食——“八大碗”,喝地道的“双泉美”酒,采购“双泉豆腐皮”“双泉美菜子油”等山乡特产。在体验农家乐的同时,游客还可登山青未亭,寻访山间名泉,亦或自驾徒步环山路,畅游山间,领略山乡美景。

据介绍,作为济南市观光休闲农业发展示范镇,近年来,双泉镇通过农业产业结构调整 and 乡村采摘游相结合的方式,积极打造双泉特色的乡村旅游产业,全镇已形成了集农业、文化、休闲、娱乐、餐饮、旅游、采摘为一体的生态休闲观光旅游产业链条,产业集聚效益日渐凸显。目前双泉已经连续举办了两届油菜花观赏节、七届樱桃采摘节以及两届赶秋会,据统计,全镇年均接待游客达30余万人次,直接经济效益可达三千万。

### 记者调查

## 炒米店站已有73年历史,1998年火车大提速后关停

16日下午,记者来到104国道与长清大学路交汇口东南侧的崮云湖街道炒米店村,这里距长清大学城内最近的一所高校约4公里左右。通过老村民张良的介绍,记者深入了解了有着73年历史的炒米店火车站。

据了解,炒米店站原处的津浦铁路是中国旧时一条重要的南北干线,于1912年全线建成通车。津浦铁路全长1009公里,当时北起天津北站,南至南京浦口站,总共设站85个,炒米店是其中之一。1968年,南京长江大桥通车后,浦口站成为连接京沪的中间站,津浦铁路也延伸更名为京沪铁路。

据张良介绍,老炒米店火车站建于1942年,上世纪60年代末,为适应当

时社会发展,在老站以南约1公里处选址建造了新火车站,一直存留至今。

“那时村东有一采石场,是本地的支柱产业,开采的石头需要往外地运,由于老站规模小,不具备装卸货物的能力,因此又重新在村里选址建了新站。与老站相比,新站增加了辅线,由两车道变为4车道。”张良说,村东的采石场是当时泰山以北规模最大的矿场,开采量很大,每三天就要运走近2000吨货物。新站投入使用后,客运、货运能力都比此前有所增强。

随着对资源保护的日益重视,政府随后关停了该采石场,加上附近的山水集团减少了铁路货运量,炒米店站的货物发到作用大大减弱。1998年全国火

车大提速后,炒米店站对外不再办理旅客乘降,包裹托运及货物发到,一直被关停至今。

“炒米店站被关停之前,公共汽车还不像现在这么方便,那会儿我经常坐火车去济南市区,花上两毛五,最多不超过五毛钱,过了党庄、马白山,就到了济南老火车站,全程不过40分钟。”张良回忆说,那时候只有特快列车经过炒米店时不停车,绿皮慢车都会停靠,坐火车出行是当时老百姓的主要选择。

除炒米店外,长清境内还有崮山、张夏、青杨、万德、皮家店、界首6处火车站。与炒米店站一样,这些车站由于规模较小,运力有限,难以满足如今社会需求,1998年后关停至今。

### 部门回复

## 难以起到优化配置作用,炒米店站重新投用不现实

记者来到位于炒米店村西南侧的火车站,只见车站大门紧闭,不允许任何外来人员进入。记者透过网状门看到,约20分钟内,通过的列车有特快、动车、货运等车型,高铁并不走此线路。站内有三个站台,沿着铁轨两侧建有两栋房子,一栋二层小楼,一栋平房。由于建成年代久远,对外关停时间长,整个车站略显冷清破落。

一位车站工作人员告诉记者,火车大提速后,全国像这样的小车站基本都已被关停。目前列车的最低时速为每小时100公里,如果站站都要停靠,肯定会影响铁路全网的运行秩序,造成拥堵,晚点等不必要麻烦。

据介绍,现在每天经过炒米店的列车近300车次,几乎全部快速通过。车站主要是为列车提供会让、待避服务,就是让专列先行,货车让客车先行,慢车让快车先行。如果列车发生故障或者前方道路发生事故,车站允许车辆紧急停靠。

“当初建造炒米店站是为沿线城乡群众及工农业生产服务的,像这样的车站规模小,数量多,遍布全国多个小城镇和农村,在当年发展地方工农业生产,沟通城乡物资交流中起着很重要的作用。但随着社会发展,交通条件的改善,如今小车站很难再起作用。”该工作人员坦言,即使炒米店站对长清大学城的20万师生开放,就车

站的规模及现实情况而言,根本承受不住如此庞大的群体。

“长清目前正在加快融入中心城区,现已开通了8条公交线路供长清市民往来济南市区,其中5条线路途经大学城。每到放假、开学,公交部门都会增加班次,加大运力,保证学生有车可乘。2020年,地铁R1线将建成通车,从长清到济南西站只需8分钟,地铁开通在方便市民的同时,还将缓解公路交通压力,届时大学生的回家路会更加畅通。”长清区相关部门认为,现在来看,炒米店火车站重新投入使用不太现实,该车站已难以起到优化配置、改善交通的作用。