

### 1.0版 厦门站1000多平方米 3.0版 厦门站2.76万平方米+北站16.2万平方米

# 从一个小木棚到两座现代化大站

## 厦门站如今已成为城市综合交通枢纽,北站建成沿海快速通道重要节点,厦门还将迎来高铁时代

### 项目名片

#### 厦门站

建于1956年,1957年4月投用,是鹰厦铁路、福厦铁路的起终点站。

#### 厦门北站

位于厦门市集美区后溪镇岩内村,于2010年4月26日启用,是福厦铁路的一个车站,龙厦铁路、厦深铁路的起终点站。

改革开放前,厦门火车站的外观还是一个小木棚,历经40年发展蜕变,如今,它犹如“白鹭展翅”的外观和2.76万平方米的“肚量”,一跃成为沿海大站,也是厦门城市综合交通枢纽。

更大的变化在岛外——2010年4月,具有闽南特色“燕尾脊”建筑外貌的厦门北站在集美后溪镇恢宏耸立。随着它的投用,厦门北站不仅与厦门站形成隔海遥相呼应之势,也实现了国家“四纵四横”铁路客运干线——沿海快速通道的重要节点功能。

两个铁路车站的发展变迁,为厦门建设史册增添了浓墨重彩的一笔。它们的“前世今生”无疑是厦门经济特区改革开放的发展缩影。



本报记者 徐景明 席悦



最早建成的厦门站是全木结构,像个小木棚。(资料图)



外观大气磅礴的厦门北站。(本报记者 王义炎 航拍拍摄)

### 数据快览

厦门站第一代站房面积1000多平方米,扩建后的第二代站房面积为8350平方米,如今的厦门站站房面积达2.76万平方米,北广场占地面积1.4万平方米,南广场占地面积3.2万平方米。

厦门北站总投资近11亿元,总建筑面积16.2万平方米,建筑总高度66.78米,站房高架候车厅跨度132米、长度220米,包括约1万平方米的主候车室、约1500平方

米的团体候车室、约1500平方米的无障碍及母婴候车室。

2015年5月,厦门北站获2015年国际桥梁及结构工程协会杰出结构工程奖。2016年4月,厦门北站获第十三届土木工程詹天佑奖。

所获奖项

### 变迁

#### 从小木棚到交通枢纽华丽蜕变

### 最初仅两趟列车 20多年后有了两座车站

1957年4月12日,“1.0版”厦门站建成,总面积仅1000多平方米,只有开往鹰潭和福州的两趟列车,地位很低,堪称全国铁路的“盲肠”。

“那时建成的厦门站是全木结构,像个小木棚。”原南昌铁路局福州分局副局长兼厦门铁路办事处主任周修岳说。周老先生今年已经81岁了,铁路刚开通时厦门站的照片,是他的珍藏。

改革开放春风吹来,厦门火车站进入“2.0版”——上世纪80年代初,厦门站开始翻建。当时,为了决定厦门火车站到底修多大,各方还进行了一场“较量”。

“最初,厦门站的规模被要求按照客流量来建,但那时厦门站每天客流量1500多人,算下来只能建4000平方米,”周修岳说:“厦门作为特区,将来一定会有飞跃式的发展,铁路建

设更是经济发展的重中之重,4000平方米的车站怎么够用?”

为了让车站建大一点,厦门努力争取——当时,铁道部领导先后来了6位,来一次,厦门站面积就增大一点。最终,1983年5月站房投用时,规模达8350平方米,站台两座,在华东地区算是比较大的客运站,且车站内外的设施也较超前,如站内预留了自动扶梯的位置。

### 新一轮改扩建 形成城市综合交通枢纽

进入新世纪,“2.0版”的厦门站客流经历了跳跃式发展,尤其是福厦、龙厦、向莆、厦深铁路相继开通后,进入“动车时代”的厦门站出现客流“井喷”——2011年,厦门站旅客吞吐量首破1000万人次,高峰每天五六万人次,而当时的站房设计能力最高聚集人数仅1500人/小时,两列旅客列车的乘客就能将其“塞满”。

彼时的厦门站,不仅严重不适应

铁路运输需求,也影响着民生出行感受:每逢春运,旅客都要在站前广场上候车。

2014年3月1日,厦门站迎来“3.0版”扩建工程,其使用了现代化站房设计理念:车站分为南、北两个站房,高进低出,进、出站客流实现分离,站场规模扩大至5站台9股道,列车接待能力大幅提升。

“在扩建期间,厦门站还采用了‘建成一部分、投用一部分’的方针,满足客流需求。”一位经历当年扩建工程的铁路老领导介绍。2015年2月4日,厦门站南站房率先交付并投用;2016年1月24日,厦门站北站房交付并正式投入使用,标志着厦门站完成“3.0版”扩建。

如今的厦门站主站房,外形如展翅的白鹭,既有厦门滨海城市的风貌特色,又具强烈的时代感。其总建筑面积2.76万平方米,最高聚集人数可达4000人/小时,配合多条道路纵横站区,成为城市综合交通枢纽。

### 影响

#### 极大地推动岛内外一体化发展

### 建成厦门北站 成为客运干线重要节点

升级为铁路枢纽,厦门必须要在沿海铁路大通道上设站——毕竟不是所有的车都要进出厦门岛。2007年9月,厦门北站在集美后溪镇破土动工,定位为“四纵四横”铁路客运干线——沿海快速通道上的一个重要节点。

为了满足动车时代的高速发展,厦门北站在建设中采取超前设计,在当时创造了三项建设纪录:具有最大无柱候车厅的高速铁路站房(屋盖双向跨度132米×220米);首次在大型铁路客运站房中采用双向巨型混合框架结构体系;首次在屋盖中应用双向不等高交叉桁架组成的新型网格结构。

2010年4月,一座具有闽南特色“燕尾脊”建筑外貌的厦门北站清晰地

呈现在人们眼前,并开始投用。

落成后的厦门北站规划面积为47000多平方米,为三层建筑,建筑总高度66.78米,按最大聚集人数5000人为设计标准,其拥有14条股道,6个站台,候车环境可媲美机场。主站房除了屋顶为闽南特色的“燕尾脊”式,外墙及内部穹顶都运用了新材料,极具文化气息,成为厦门“地标式”建筑。

### 岛内外两翼齐飞 去年客流达3108万人次

改革开放40年,尤其是进入新世纪后,厦门铁路的发展变化令人惊叹。比如,记者查询当时的报道发现,2007年厦门北站建设时预测的客流数据为:到2018年,厦门北站旅客发送量达600万人次,开行旅客列车64对。事实上,如今的厦门北站无论是客流还是开行列车对数都已

比预测数据翻倍还多。

2017年,厦门站、厦门北站的客流总量已经达到3108万人次,且继续保持每年两位数增长势头。这从一个侧面说明,厦门站、厦门北站的建设是划时代的——它们不仅将特区带入动车时代,也盘活了厦门的客流、物流,乃至商贸流、产业流……

从“协调发展”的角度看,厦门铁路极大地推动了厦门岛内外一体化发展,比如厦门北站周边已从当年的村庄田野变为核心城区,成为服务于厦门全市乃至整个闽南、闽西地区的最重要集疏运枢纽。

未来,厦门将继续围绕铁路枢纽开展一系列重大建设项目:随着福厦高铁的建设,时速300公里以上的高速铁路将出现在厦门,同时,在厦门北站附近,还将建立起一座崭新的高铁站点。特区发展,将搭乘高铁越跑越快。

# 文明旅游

## 每个人都是一道亮丽的风景线

