

出站层红白相间的天花板上“长”满了“杜鹃花”，让旅客“步步生香”……

长沙高铁西站多个区域样板通过验收

围挡后面
是什么



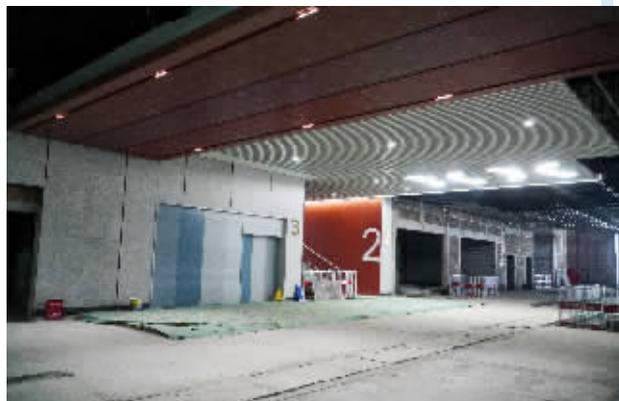
扫码看视频

距离上一次看长沙西站，已经过去5个月了。6月18日，记者来到项目的围挡后面感受到，除了项目的外观上“大有长进”，内部也“别有洞天”。目前长沙西站多个区域样板已施工完成并通过验收，将于10月初完成高架层大天花样板和高架层卫生间样板施工。

■三湘都市报全媒体见习记者 王翊玮 视频/易莉 朱帅铭



长沙高铁西站项目现场。本组图片均由朱帅铭 摄



出站层天花板和灯光设计上“杜鹃花”随处可见。

“杜鹃花”随处可见，让旅客“步步生香”

在项目现场，记者从城市平台往里走，来到出站层的2号出站区，看到了出站楼梯间样板：红色的墙面，白色的数字标识，简洁明亮的长条灯带，竖条状的吊顶，给人感觉大方敞亮。在出站层红白相间的天花板上，“长”满了“杜鹃花”。

“长沙西站整体以‘三湘四水、杜鹃花开’为设计理念，除了将站房外部整体塑造成一朵花瓣错落有致的“杜鹃花”，在建筑内部天花板的装饰，以及灯光设计上，也装饰了“杜鹃花”，让“杜鹃花”随处可见，让旅客‘步步生香’。”中铁建工集团长沙西站装饰公司生产

经理闫凤生介绍，“我们选取的颜色是映山红，站内都是红白的颜色搭配。目前，出站层精装区域房间地面、墙面、顶棚样板、站台地面、吊顶样板施工完成，已完成多方验收，将于10月初完成高架层大天花样板和高架层卫生间样板施工。”

步行上楼来到站台区，记者看到了出站层的天花样板：白色的铝方通和杜鹃花式样的反光灯槽结构，格外明亮大气。指示牌也已通过验收，电子显示屏上，黑底的蓝黄配色指示牌让人感觉标识清晰，观感十分舒适。

多个区域施工完成率达100%

长沙西站位于长沙市西北部，是国家“八纵八横”铁路网“渝长厦”铁路的重要节点，是长株潭交通枢纽“三主五辅”的主要客站。项目总建筑面积约49万平方米，车站规模12台22线，其中高铁场6台11线，城际场6台11线。

在项目现场负二层停车场的位置，记者看到现场主体结构已完成，正在进行地面铺装作业，未来这里可满足约500辆社会车辆停放。

来到城市平台，作业人员正在高空作业车上进行高架幕墙样板等施工。从上空俯瞰，站

房顶部的“杜鹃花”肆意绽放，一个长株潭都市圈“超级地标”已愈发成型。

“长沙西站有长株潭城际线穿过，是一条既有营业线。目前，长株潭城际线路以北的混凝土结构施工、二次结构施工、北站房、高架站房钢屋盖施工和站台雨棚、高架雨棚施工完成率达到100%。”中铁建工集团长沙西站生产经理邓若峯向记者介绍，“高架站房旅服夹层钢结构施工完成25%。金属屋面施工完成5%。”

地铁2号线长沙西站主体结构正在施工

在西站高架层向南远眺，长株潭城际线路以南部分，地铁2号线长沙西站的主体结构当前正在施工。“目前长株潭城际线路以南部分可施工桩基已完成100%，可施工土方完成80%，预计年底前长沙西站南区的主体结构可施工至国铁承轨层，为第一次转线提供前置条件。”邓若峯说。

那何为转线？为何转线？“转线就是把现有的长株潭城际线临时向南挪到过渡线位置，现有的长株潭城际线将腾出来，为长沙西站站房建设提供作业面。”邓若峯说，既有线站台过渡期间，城际场不办理客运用作业，仅办理列车通

过作业和长株潭城际铁路的立折车作业，也就是“只过车不停车”。

记者了解到，高铁西站设计为地下三层，地上两层，局部三层，建筑高度为48米。其中，地下第三层为长沙西站地铁2号线和12号线的地铁站台层；地下第二层为河西快线地铁站厅层和桥下停车场，同时设置长途公交枢纽及地下停车场；地下第一层为常益长铁路、长株潭城际出站层，地铁换乘厅及城市通廊，设置东西两侧设置停车场，预计将满足879辆社会车辆停放。地上两层的首层为常益长铁路、长株潭城际站台层，二层为高架候车大厅。局部三层为旅服夹层。

朝辞岳麓山，昼游武陵源，暮临橘子洲 湖南自己的高铁“大环线” 开行一年多，你体验过吗



扫码看视频

6月15日，随着G8388次列车从上海站开出，上海—上海虹桥的超级环线高铁正式运行。这是国内首条跨越长三角三省一市的高铁大环线，为“轨道上的长三角”新增了一条环形“走廊”。

事实上，在湖南，早在2022年就已经开通了一条湖南大环线。6月18日，记者了解到，G6520次列车从长沙站开往长沙南站，自2022年12月26日开行一年多以来，客座率达到80%。工作人员介绍，随着暑假旅游热度上升，客座率还会持续攀升。

8小时“环”游长三角黄金旅游线

6月15日10时27分，G8388次列车从上海站开出。当天，大环线首发车吸引了众多旅客尝鲜乘坐。这趟610人定员的8节动车组列车，在始发站上海站就已经上了601名乘客。

这条环线高铁列车从上海站出发，终点站为上海虹桥站，沿途停靠苏州、无锡、南京、九华山、黄山、千岛湖等众多热门旅游城市及景点。

6月18日，记者查询铁路12306APP发现，该车次单向行驶里程超过1200公里，全程8小时9分钟，二等座票价591元（9.1折），一等座票价949元（9.1折）。目前，受部分旅客“尝鲜”心态及区域间通勤、商务等需求推动，该线路的火爆程度较高。

环线开通至今数日，吸引了众多网友热议。相比已有的高铁班列，“大环线”在速度等方面似乎并没有优势。为什么要开通这条“超级环线”呢？专家认为，“大环形高铁列车”的开通是近年来高铁路网不断加密带来的“产品”，也为长三角地区乘客高铁出行提供了新选择，为沿线旅客出行提供便利，将促进区域内人流、物流、信息流、资金流的畅通，给区域经济带来更多效益。

“大环线”既是旅游线，也是一条经济线

6月18日早，刘先生和妻子一行来到了长沙火车站城际场。“妻子是张家界人，我刚好在怀化有公司，需要一周去一次。”刘先生表示，湖南的铁路“大环线”对他而言是个不错的选择，“把妻子送回张家界，我就直接去怀化了，还不用转车。”

“从长沙站到长沙南站，G6520/19次这对高铁列车自2022年12月26日开行一年多以来，客座率达到80%。今年暑假即将来临，随着暑假旅游热度上升，客座率还会持续攀升。”长沙车站城际场客运值班员蒋妍介绍说。

记者了解到，G6520次高铁列车每天9时6分从长沙出发，途经益阳、常德、张家界、吉首、怀化、娄底、湘潭8地市，停靠16个站点，行驶里程894公里，全程6小时3分钟。这趟环省高铁连接起桃源、张家界、芙蓉镇、古丈、凤凰古城等热门旅游地区，也将远离省会长沙的其他城市通过高铁串联进来。“洞庭湖沿岸、张家界地区、湘西州通过高铁路网与长沙、株洲、衡阳等多个城市并联，形成纵贯南北、横穿东西的黄金旅游大通道，各地优质文化旅游资源相互之间产生催化效应，为游客环游湖南和各地群众生活出行提供便利。”蒋妍说道。

数据显示，2023年，湖南GDP规模达到了50012.85亿元。湖南高铁大环线串联了湘北、湘西经济走廊，其连接的八个地市2023年生产总值达28974.5亿元，占全省比重约58%。

朝辞岳麓山，昼游武陵源，暮临橘子洲，湖南自己的高铁“大环线”，G6520次高铁列车不仅画出了高铁圈，更串联了生活圈、经济圈、发展圈。

■文/视频 三湘都市报全媒体见习记者 李致远