

# 高速铁路客运站位置的选择

柳州铁路运输学校 杜振刚

**提要** 本文对高速铁路进入既有铁路枢纽时,什么情况下利用既有客运站有利,什么情况下另建高速铁路新客运站有利的几种情况作了初步分析;当高速铁路需另建新客运站时,新客运站应设在城市和铁路枢纽什么位置比较恰当等问题作了初步探讨。

**关键词** 高速 客站 选择

发展高速铁路是铁路现代化的重要目标之一,是当今世界各国铁路发展的趋势之一。也是解决我国长期积存的运能与客货运量矛盾的有力手段。为了跟上世界铁路技术的发展步伐。彻底改变我国铁路发展长期滞后于经济发展的落后局面,修建高速铁路,在我国客货运密度极高的东部地区,已提到议事日程。

从旅客运输需要和技术经济合理性出发,高速铁路必然首先在客流量大,而且不断增长的区段首先兴建。在我国,这样的区段不但有既有铁路,而且往往是既有铁路运能处于饱和的区段。所以,高速铁路沿着繁忙铁路干线修建是必然的。而既有线的大城市铁路枢纽经过解放后四十多年不断改、扩建,铁路客、货、编组等各类车站及设施都比较完整的建立起来了。为适应客运量不断增长的需要,这些铁路枢纽都建有相当规模的客运站,和为旅客运输服务的城市建筑设施与疏解客流的公交基础设施。鉴于这种情况,高速铁路客运站的兴建,应妥善解决与现有铁路枢纽和城市发展规划的配合问题。高速铁路客运站的位置必须根据既有铁路枢纽实际情况作出合理选择。

## 1. 高速铁路是引入既有客运站还是另建高速铁路客运站

高速铁路引入既有客运站,利用既有客运站设施完成高速铁路旅客运输,在世界各国不乏先例,如意大利罗马——佛罗伦萨高速铁路,全长 260km,未设新站,旅客运输利用既有线上的六个车站进行。这种办法一般的说,是既能利用既有客运站设备,又可节省高速铁路投资,缩短高速铁路修建时间的办法。但不可一概而论,而应视具体情况,通过技术经济比较加以选择。有时高速铁路引入既有客运站,并非是最经济、最合理的;有时因各种条件限制是不可能的。

以下情况应尽量将高速铁路引入既有线客运站:

(1)既有客运站城市中的位置比较合理,和高速铁路新建后,既有线大部分客流组织到

高速线上运行去了,如不利用既有客运站,既有客运站因客流大量下降有弃置的可能时,应尽可能将高速铁路引入(或用联络线引入)既有客运站。同时按高速铁路列车运行要求改造既有客运站站场的平、纵断面,按高速旅客运输快、准、安全要求改造通道、站房及客运设施,利用既有客运站完成高速铁路旅客运输。这个办法不仅有利于更多的吸引客流,方便旅客乘车,而且可节省兴建新额运站及城市为配合新客运站而新建的大量公交基础设施的投资费用。

(2)既有客运站站址比较恰当,能力又尚有富裕,或既有客运站旁有新建高速铁路站场场地时,应将高速铁路引入既有客运站。这样能充分利用既有客运站站房,通道等全部客运设施(或部分客运设施)来完成高速铁路旅客运输任务。

(3)高速铁路始终点站往往设于特大城市,这些特大城市目前都设有一个或几个设备比较完善的特大客运站,它们一般都衔接数个方向,形成了较大的客运能力。经多年的改造,这些客运站在铁路枢纽及城市中的位置一般较为适当。为方便各方向中转旅客换乘和城市旅客来站乘车,为便于其他干线旅客列车组织上高速线,或高速线上的旅客列车下高速线到其他干线,应尽可能将高速铁路直接引入既有客运站(或引入既有客运站的前方站,利用改造后的普通线进入既有客运站)。

以下情况不宜将高速铁路引入既有客运站,应新建高速铁路客运站,以完成高速铁路旅客运输任务。

(1)既有大城市铁路枢纽客运站数量不够,(这是我国许多大城市铁路枢纽共同的问题),为满足旅客运输不断增长的需要,本来就需兴建新客运站。此时,可结合高速铁路的新建,建设高速铁路客运站。但既有线(或既有客运站)与高速线(或高速客运站)间应修建联络线,以满足旅客列车上下高速线的需要。

(2)既有客运站能力不足,又受地形或城市建筑物的限制,无改、扩建可能时,应另寻新址新建高速铁路客运站。

(3)既有客运站站址在城市中的位置不当,不便旅客来站乘车,或既有客运站在铁路枢纽中的位置不当,不利于旅客列车进出枢纽,或走行距离过长时,应结合高速铁路的新建,另选站址兴建新客运站。

(4)既有客运站位置恰当,能力尚有富裕,但高速铁路引入要通过城市建设林立的地段,如从地面引入拆迁费用过高,干扰城市人民生活 and 城市交通过大;如从地下或以高架线引入,建筑费用又过高,不如另选站址兴建高速铁路客运站。

(5)原铁路干线贯穿分割城市,(象原武汉市铁路贯穿、分割汉口那样),妨碍了城市发展,影响了人民生产、生活,铁路长远规划拟将拆迁贯穿市区的干线和布置在它上面的车站时,高速铁路引入应结合枢纽长远规划另选地址兴建新客运站,而不应将高速铁路引入拟迁出的干线上的既有客运站上。

## 2 新建高速铁路客运站站址选择

新建高速铁路客运站,应设在城市和铁路枢纽什么位置比较恰当呢?

(1)高速铁路客运站应与城市规划紧密配合,,设在方便旅客来站乘车的位置上。

高速铁路旅客运输的关键之一是快。不仅高速列车本身要跑得快,而且要求旅客来站所花

时间最少。使旅客从始点到终点总旅行时间最少。这样才能体现高速铁路的优越性,高速铁路也才有吸引力。高速铁路客运站放在城市中什么位置才能使旅客来站乘车时间最少?一般的说,放在城市中心最好。日本一些高速铁路客运站就是以高架桥引入市中心的。但在高层建筑密集的现代城市中心地区,在城市公共交通异常繁忙的城市地段,高速铁路如从地面引入,拆迁费用高昂,对城市交通、卫生(噪音)的影响极大,高速铁路如从地下或以高架桥引入,建筑费用又太高昂。因此,高速铁路客运站设在城市中心地区往往困难很大。如果根据技术经济比较,不可能将高速铁路客运站设在市中心地区时,设在何处比较好呢?根据我国现有大和特大城市的客运站建设的经验,根据我国 100 万人口以上的 26 个城市客运站位置的统计(表 1),客运站距离市中心 1~3km 的有 22 个,距中心 4km 左右的有 2 个,距市中心 5km 及以上的有 2 个。从他们长期使用的情况看,距市中心 1~3km 的客运站,旅客来站乘车是方便的,而距中心 5km 及以上的客运站,旅客来站乘公共交通工具时间较长,来站不便,而且增加了城市公共交通的负担。因此,如高速铁路及其客运站伸入城市中心困难较大时,建议修建在距市中心 1~3km(不超过 4km)的城市中心边缘,或者城市市区边缘。这样,一方面可减少高速铁路引入城市的大量拆迁和建筑费用,减少高速铁路对城市不利的影响;另一方面又可减少城市公共交通负担,满足旅客来站时间短,方便旅客乘车的要求,使高速铁路的优势得以充分的发挥。

(2)高速铁路客运站位置应与城市其他交通有机配合,以满足旅客在不同交通工具间换乘方便的要求。

市区人口在 100 万以上城市主要客运站设置位置情况

表 1

站名	车站所在城市中的位置	距市中心(km)	旅客来站乘车情况	站名	车站所在城市中的位置	距市中心(km)	旅客来站乘车情况
上海	市中心区内	2	方便	石家庄	市中心区内	1	方便
北京	市中心区边缘	2.5	方便	太原	市中心区边缘	1.5	方便
天津	市中心区边缘	2.5	方便	包头	市郊区	5.5	不方便
沈阳	市中心区内	1.6	方便	杭州	市区边缘	1	方便
武昌	市区边缘	1	方便	福州	市郊	5—6	不方便
广州	市区边缘	3	方便	南昌	市区边缘	3	方便
重庆	市区边缘	3—4	方便	郑州	市中心区	1	方便
哈尔滨	市中心区内	2	方便	长沙	市区边缘	2	方便
成都	市区边缘	3	方便	南宁	市区边缘	1.5	方便
西安	市区边缘	2	方便	贵阳	市区边缘	3	方便
南京	市区边缘	4	一般	昆明	市区边缘	3	方便
大连	市中心区内	1	方便	兰州	市区边缘	2.5	方便
济南	市中心区边缘	1.5	方便				
青岛	市中心区	1	方便				

高速铁路客运站每天要集散数十万客流,使它自然的成为城市交通中心和交通枢纽。因此,高速铁路客运站的位置应与城市其他交通有机配合,以满足客流最快的集散与疏解,旅客能最方便最迅速的换乘。为此,高速铁路客运站不应设在城市交通闭塞的角落,不应设在与城市中心联系困难的地方。在条件许可时,应设在城市干道旁或城市干道附近,(象现在北京站设在东西长安街附近一样);当条件不允许时,可考虑设在距离城市干道不远的市区或市区边缘,与城市干道(或市中心)有方便的通道联系处。

(3)高速铁路客运站位置应与路网规划和枢纽规划紧密配合,为满足这一要求,高速铁路客运站位置应注意以下几个问题。

第一、高速铁路客运站最好能设在几条干线汇合处,以满足各个方向中转旅客换乘方便。在环形枢纽内,如有直径线时,将高速铁路客运站设在直径线上,也能较好的解决这一问题。

因各种原因,高速铁路客运站未能设在几条干线汇合处,应考虑设在能与其他干线方便联系处。

第二、高速铁路客运站,最好能设在使高速旅客列车进出枢纽顺直,径路短捷处。

第三、枢纽内已有几个客运站,高速铁路客运站位置应考虑设在与既有客运站联系方便的地方。同时,高速铁路客运站位置还应考虑与枢纽内既有客运站合理分工的问题。如由普通线上高速线的列车是直接由普通线接入高速铁路客运站,还是先接入既有客运站再通过联络线引入高速铁路客运站,进入高速线;下高速线的旅客列车是直接由高速线接入既有客运站,还是先接入高速铁路客运站再由联络线接入既有客运站进入普通线等。既有客运站与高速铁路客运站间的合理分工使用问题,与高速铁路客运站位置问题应结合考虑,一并解决,这样能取得最佳技术经济效果和为社会服务的良好效果。