

## 贯彻“五性”要求，努力实现铁路客运站设计理念的转变

作者：西安铁路职业技术学院 赵水仙

[摘要] 在新一代铁路客运站规划和建设中，贯彻“五性”要求，就是要从“以旅客为中心”出发，实现铁路客运站建设中位置选择、功能设施、时代特征、文化底蕴、先进性和经济性的和谐统一。

[关键词] 铁路客运站；“五性”；设计理念；转变

在全面落实科学发展观，构建社会主义和谐社会和建设和谐铁路的过程中，铁道部提出了新时期规划和建设铁路客运站的“五性”要求，即“功能性、系统性、先进性、文化性和经济性”。

在新一代铁路客运站建设中，贯彻“五性”要求，实现设计理念从传统模式向现代化客运站的转变，其设计思路就是要从管理旅客向“以人为本”、“以流为主”、方便旅客的建筑理念转变；在功能设计上要满足快捷通过、旅客进出站和换乘方便、候车环境舒适的要求；在系统设计上要体现系统论的方法，实现以客站为中心，铁路与城市其他交通的有机结合；在车站规模、设备设置、建筑材料及建筑技术上体现现代化和环保，适应可持续发展要求；在文化性上追求客站交通功能与时代特征和地域文化的完美结合；在经济性上要合理把握车站规模与建筑标准的关系、注重近期与远期的结合。

一、贯彻“五性”要求，就是要合理选择客运站的位置，实现铁路客运站与城市规划、城市轨道交通以及其他交通方式的和谐

随着我国经济的发展和城市化进程的加快，催生了特大或大城市以城市轨道交通为骨干，以公共交通为主体，多种交通方式相互协调的综合交通系统的建立。

铁路客运站是城市重要的交通设施和主要的客流疏散中心，每天有大量的旅客在这里换乘，其位置是否合理，是实现铁路客运站与城市规划、城市轨道交通以及其他交通方式是否和谐的关键，也是能否实现以铁路客运站为中心，建立各种交通方式方便换乘的综合枢纽的关键。

### 1、改革现有交通建设管理体制

我国铁路、航空、城市规划、城市轨道交通归属于不同的部门管理，各部门在进行规划时就存在行政壁垒，注重从本部门的利益出发寻求最优解决方案，致使我国传统的客运站没有一个铁路干线车站、城市轻轨车站、地铁站和城市道路交通共用的立体交通枢纽。

德国通过设立联邦交通、建设与城市发展部，统筹交通运输、国土开发利用以及城市规划与建设，在规划时是从经济的角度整体考虑，实现了城市与各种交通方式的协调发展。如德国的柏林中央火车站，大量的客流都可以换乘到市内的所有车站。因此，尽管每天有1400趟列车经过，客流上百万人，但车站广场却没有象北京站人潮拥挤的现象。目前我国城市正处于快速发展的时期，各种交通运输方式、交通设施以及城市规划与建设的分割，将会对我国综合交通和城市的发展造成不可估量的损失。打破这种行政分割的管理体制刻不容缓。德国的交通建设和城市发展综合管理体制值得我国借鉴。

2、坚持科学发展观，以方便旅客为目的，最大程度地实现客运站建设与城市规划和其他交通方式的和谐

铁路客运站应设于客流的集散点并与城市规划和其他交通方式密切配合，以方便旅客的出行和换乘。目前客运专线引入既有枢纽，一是引入既有客运站，涉及到既有客运站的改扩建；二是引入新建的客运站，其位置应符合城市发展规划的要求。

既有客运站的改扩建应因地制宜，充分利用既有客运设施及周边其他交通设施，依据城市发展规划的要求，按照整体最优、协调发展的原则，合理制定客运站的改扩建方案。实现以铁路客站为中心，城市各种交通方式的有机结合，建立各种交通方式换乘的综合枢纽。

由于城市建筑的限制，新建铁路客运站一般离市中心较远，虽然在吸引客流和换乘方面不如既有站改扩建方案有利，但却符合城市的发展规划。随着城市经济的增长，城市轨道交通与其他交通方式的建设与完善，新建客运站方案更容易实现与城市交通网的衔接配合，协调与城市周边地区在功能、整体景观以及建筑风格等方面的关系，以客站建设带动城市及周边地区的发展。如郑西客运专线上的西安北客站位于西安市北郊，与张家堡相邻，这是在充分考虑西安、咸阳、铜川三座城市以及关中城市群未来发展基础上作出的决定。随着西安市政府北迁至张家堡，张家堡将建为未央新城，成为西安市政治和经济中心，北站也将成为新兴的客流集散点。为实现各交通方式的无缝衔接，铁路北客站成为正在建设的地铁2号线的起点站，并与西安站依靠铁路联络线连接，该联络线将延伸到咸阳国际机场，已经建成了二环线到北客站公路。西安铁路北客站的建成，将会带动西安及咸阳、铜川等周边城市，乃至整个关中城市群的发展。

## 二、贯彻“五性”要求，就是要坚持“以旅客为中心”的铁路客运站设计新理念

“五性”原则的核心是“以旅客为中心”。贯彻“五性”要求，就是要坚持“以旅客为中心”，以方便旅客使用为前提，在流线设计、空间设计到细节设计上，尽力为旅客提供快捷便利的换乘方式、方便舒适的乘车环境和人性化的优质服务。

### 1、合理的流线设计是实现“以旅客为中心”的关键

现代铁路客运站是一座规模宏大的交通城，里面涉及到大量复杂的交通流线，如车站内外的车辆流线、旅客流线、行包流线等。合理、高效的流线组织是车站设计的关键，也是实现“以旅客为中心”的关键。

流线的设计与旅客站房各功能区的划分密切相关。大中型铁路客运站应采用在车场两侧设置主、副站舍，“高架候车”、“高进低出”的流线方式。高架通道横跨车场连接主、副站舍，旅客可分别从主、副站舍进站，利用自动扶梯到高架候车室候车，经过电梯或斜梯直接到站台上车。出站旅客可直接从主、副站舍出站。这种方式避免了进、出站旅客流线的交叉干扰，最大限度满足线路两侧旅客进、出站行走距离短的要求，旅客疏散迅速。同时“高架候车”、“高进低出”的流线方式，易于建立各种交通方式共用的立体综合性枢纽，实现各种交通方式的无缝衔接和“零换乘”，如南京车站。

2、多层次、立体化的空间设计是在满足流线组织合理化的基础上，实现各种交通方式无缝接轨和“零换乘”的保证

“零换乘”作为一种新型交通理念，在国内外大城市的综合交通枢纽布局中已被广泛接受。国内的上海铁路南站、南京铁路南站等综合性客运枢纽，都已按照“零换乘”的理念，建成铁路、城市轨道交通、公路、航空相结合的大型运输枢纽，使之成为带动城市建设的强劲“引擎”。

#### (1) 候车空间的设计

进站大厅是旅客换乘的交换厅，为使旅客迅速换乘，大厅要克服以往轴线对称或集中布置的形式，设计成多层次、立体化的结构，使其成为真正快捷和便利的交通联系厅，体现“以人为本”。车站候车厅是旅客候车和进行各种活动的场所，其设计要克服以往按功能区进行条块分割的设计模式。采用大跨度结构技术和通透的玻璃幕墙，为旅客营造开放的候车空间、通透开阔的视野，以及设置各种娱乐服务。使旅客在候车的同时就能看到站台上列车接发，或欣赏到站外的风景，充分体现人性化的设计理念。配合多层次、立体化的进站大厅，避免各种流线的相互交叉，实现铁路与其他交通方式的无缝衔接，最大可能地减少旅客换乘行走距离。

## (2) 站前广场的设计

传统的站前广场设计遵循“功能平面分区”的思路。随着客流量的增长,各种车辆如出租车、私家车、公交车等数量的增多,这种平面一层的广场势必会使客流、行包流及各种车流的交叉干扰更加严重。因此,站前广场的设计应配合站房“高进低出”的流线组织,采用向空间发展的立体化设计,这是现代铁路客运站满足旅客高效率的换乘需求和城市交通枢纽附近用地极为珍贵所决定的必然趋势。站前广场可设置高架平台,将车流直接提升到高架候车广厅,人流从广场直接进站,经过自动扶梯上高架候车厅,避免人流、车流的交叉干扰。

## (3) 地下空间的综合利用

随着人们对地下资源的日益关注,综合利用客运站地下空间,成为铁路客运站设计的新焦点。利用客运站的地下空间,建设地铁站、停车场、地下商场、步行通道等,对提高土地利用率、实现各种交通方式的无缝衔接,缓解地面客流拥挤,形成大型、综合性的交通换乘枢纽起着很重要的作用。

西安铁路北客站规划将车站站房、站前广场、轨道交通车站和铁路站场站台作为一个有机整体,通过地下、地面和高架三个层面来组织、疏散客流,通过“立体化”的站前广场、高架广场和地下共享大厅布局,有序的组织进出站客流,实现各种交通方式的无缝接轨和“零换乘”。

## 3、细节设计是实现“人性化”服务的根本

大局决定方向,细节决定成败。铁路客运站要成为现代化的交通枢纽,不但在主体设计上体现“以人为本”,而且在细节设计上突现“人性化”特点。集铁路、地铁、轻轨、公交、出租以及磁悬浮等各种交通方式与一体的上海铁路南站,却有让人“找不着北”的感觉。铁路若参照公路交通那样,设置一些简单、明确、直观、相对固定的指路标志,旅客就不会有“找不着北”的感觉;在楼梯处设置残疾人使用的轮椅,不但体现“人性化”的特点,也是现代文明的象征;设置一些手推车,可以免去旅客拎包的烦恼;若能随火车票附一张清晰的进站和候车室示意图,将会克服旅客许多不便;高站台的设置,使旅客抬脚就能上车等等。细节虽小,却存在于客运服务的各个方面,注重细节设计是客运站实现“人性化”服务的根本。

三、贯彻“五性”要求,就是要在客运站总体设计上体现先进性,使其成为功能完善、设施先进、服务一流的现代化客站

城市化的快速发展对建筑的空间、形式以及设备配置提出了新的要求。作为城市门户的铁路客站,传统的购票、候车等服务功能,已不能满足人们日益提高的出行服务需求。新一代客运站建设在站房规模、功能布局、设备配置、站场设计及建筑形态上,要具有前瞻性,充分考虑节能和环保,实现客运站与城市交通的无缝衔接,从而适应可持续发展的要求。使新建的客站具备优质完善的服务功能、方便快捷的换乘方式、合理有效的流线组织、舒适先进的服务设施。确保建设的客运站经得起时间的考验,成为一定时期的经典之作。

四、贯彻“五性”要求,就是要在客运站设计上体现时代特征和地域文化特质,实现交通功能与时代特征以及地域文化的有机统一

随着建筑设计理念趋向多元化,铁路客运站设计应摒弃单纯追求宏伟、气派和纪念性的旧模式,在外在形式和内在功能统一的前提下,力求恰如其分地反映当地地域文化、社会人文特质、代表时代特征,力争使客运站成为具备区域文化底蕴的标志性建筑。如拉萨站在满足现代化交通枢纽功能的前提下,追求与自然环境和藏文化的协调。在建筑造型上,车站采用与布达拉宫相似的倾斜墙体、竖向窄窗和木梁结构,使其成为拉萨的代名词,实现了交通功能与时代特征以及地域文化的有机统一。

五、贯彻“五性”要求,就是要实现客运站设计近期与远期的衔接,合理经济地把握建设规模与建设标准的统一

新一代铁路客运站的建设要体现经济性,但经济性不是便宜、低廉,而是正确统筹客运

站设计和建设中近期与远期的关系，正确处理目前使用与远期改造发展的关系。在满足现实需要的情况下，使目前投入的建设资源充分发挥效益，并为今后客运站的更新、改造、扩建留有一定发展空间，使设计的车站具有现实性、实用性、前瞻性和超越性。充分考虑节能和环保的要求。尽最大努力建造规模适度、资源节约、环境友好，并有着长久生命力的客运站，以最小化的投入，最大化的发挥铁路客运站诸类资源的经济和社会效益。

[参考文献]

[1]《交通运输业增长方式转变的影响因素分析》 樊桦 《综合运输》 2006.11

[2]《快速城市化进程中的当代大中型铁路客运站设计》中南建筑设计院 唐文胜 武汉大学城市设计学院 胡思润