

1 铁路既有客站的现状及特点

1.1 铁路既有客站的“硬件”与“软件”现状

(1) 站房使用面积较小。多数铁路既有站房存在建造时间久远、设计标准过低的情况，由于受当时政治、经济、技术条件及社会环境因素的影响，站房设计时的建筑及使用面积均小，已无法满足人们的候车要求。

(2) 站房及客运设备老旧。铁路既有站房建造时间久远，加上高强度、高密度的使用，导致客运设备老化陈旧，已严重制约了人们的乘车与出行所需。

(3) 站内基础设施功能不全。由于历史原因和设计标准过低等问题，站内基础设施功能性较差，造成了旅客进出站流线单一或通行不畅。特别是在春运期间其功能突显不足，需在车站广场搭设大量的临时候车雨棚及在各通道口增加不少的值班作业人员来引导旅客进站乘车与下车出站，以满足旅客出行与乘降的基本需求。

(4) 站内客运配套设施陈旧。站内水沟与上水配套设施严重老化，水沟底部淤积，造成站场排水不畅，每逢夏季雨水来临之际，经常出现水淹站场的现象。上水设施常年漏水，水管陈旧老化，铁路上水作业人员苦不堪言。

(5) 车站客运通行设施与地方交通配套设施脱节。由于铁路与地方城市规划的匹配性与融合度不够，导致铁路客站四周的长途汽车客站、公交车站、的士车站设施与之配套。旅客进出铁路客站在克服交通拥堵的同时，还要面对不能及时便捷地到达候车站房买票乘车等问题，给人们出行造成了较大困扰。

(6) 客运管理服务理念落后。近几年铁路运输管理部门进行了一系列的改革，取得了明显成就，但由于设备设施的陈旧，功能的先天不足等，部分既有

客站服务理念仍无法满足当下人们对出行服务品质的需求。

1.2 铁路既有客站面临的社会特点

(1) 地处城市中心。纵观全国各大城市既有铁路客站均地处城市的中心地带，这同铁路枢纽客站的历史地位和城市的快速发展密不可分。首先，铁路客站历史悠久，有的已长达百年，像武昌、汉口、信阳等火车站。其次，中华人民共和国成立以来经过一段时间的发展，火车已成为长途交通运输的主要工具，地方经济配套发展也形成了以车站为主要交通枢纽的运输格局。再次，得益于改革开放后城市经济的迅速发展及整个城市规模的快速壮大，铁路客站已处于城市发展与建设的中心地带。

(2) 四周交通拥堵。众所周知，铁路客站四周道路成型较早，前期规划标准不高，随着城市经济的快速提升，已难以满足人们对日益增长的美好生活及交通出行条件的需要，地方城市主干道扩容改造工程的大量上马与铁路客站周边现有交通条件形成了较大反差，客站四周成了城市交通运输的堵点与管控难点。

(3) 周边治安环境较差。由于铁路客站周边人口密度与流动性较大，各类社会人员均聚集于此，存在着不好管、不便管的情况，长此以往，车站周边环境治理成了地方政府管理的“老大难”。

(4) 人民生活水平需求高。自改革开放以来，特别是进入 21 世纪，中国迎来了由高速度向高质量发展的转型期，人们生活水平的提升与社会发展不平衡、不充分的矛盾日益显现，人民群众普遍关切的改善客站周边交通环境、生存环境、社会环境与出行条件的美好需求亟须解决，所以客站与周边道路、广场扩容改造事宜已逐渐被提上议事日程。

2 铁路枢纽客站的改造目标和要求

2.1 改造目标

(1) 完善枢纽客站周边交通设施的使用功能。

既有客站周边交通设施因铁路分割、功能不完善等原因造成交通资源分散，加之公交车站、长途车站布局设计观念陈旧，地铁等配套设施跟进不足，形成了布局功能单一的局面。改造后，将从根本上解决此类问题，能较好的实现无缝换乘、公交与社会车辆高度匹配融合的功能目标，同时也增强了铁路客站运输综合枢纽功能的发挥。

(2) 畅通车辆行驶流线。

随着改造后客站周围交通路网布局的完善，打破了站区四周交通流线不畅的现状，有效遏制了既有站前广场单一、地铁配套跟进不足、公交长途车站扎堆或分子分散的局面，为车辆快速通行疏散了交通流线，同时也为站区四周交通管理提供了基础性的功能条件。

(3) 有效疏散人流与车流。

通过优化配套设施落实，将实现在铁路客站内部与长途、公交、轨道、出租车、社会车的同步换乘。同时，随着车辆流线的畅通、管理服务的到位、城市综合治理水平的提升，将有效缓解了铁路枢纽客站周边人流与车流拥挤的现状。

(4) 站区内部设施功能显著提升。

改造后，将会彻底改变站场内部各类设施功能性不全、配套不足的现状，旅客进站天桥、出站地道、行包地道、邮包地道、自动扶梯、垂直电梯、给排水设施、客服引导系统等客运设施功能效应逐一发挥，为旅客快速乘降提供了便捷条件。

(5) 优化旅客出行条件，促进客站服务品质与管理水平提升。

通过对旅客进出站流线的优化及设备设施功能的健全，进站旅客与出站旅客、旅客流向与行邮包车辆流向实行了立体交叉，做到了互不干扰、互不影响。

同时，随着铁路客站新的管理理念与管理方法的全面推行将有效促进客站服务品质与管理水平提升。

(6) 成为城市建设发展的新名片。

通过铁地双方的共同努力与通力合作，铁路客站周边配套设施到位之后，将极大的改变了以往铁路客站四周路网不成系统、交通条件落后、棚户建筑多、流动人口比例大、绿化匮乏、市政环境差、服务水平低的现状。新改扩建后的铁路客站将成为城市的综合性交通枢纽，成为对外交流、展示城市形象的窗口，成为城市区域内的标志建筑和主要的人流集散处所，成为城市枢纽建设的新地标、新极地，为城市发展提供了标志性的新名片。

2.2 改造要求

(1) 要满足城市中心枢纽交通、人流、车流、物流所需。

站区及周边设施改造要达到枢纽交通建设的目标，满足行人流线、车辆流线、物流运输流线所需的要求。将彻底改变既有铁路客站设施陈旧，候车容量严重不足，站前广场狭小、功能不全、人车混杂，对城市交通干扰严重的现状。

(2) 要实现铁路与地方交通零换乘、快通行的现代化交通枢纽建设需求。

通过对铁路客站四周路网密度优化、地下交通换乘、立体街区及地下停车库贯通等措施的实现，塑造主广场片区更加高效便捷的超级立体街区交通模式。在此基础上，将铁路客站主、辅广场两侧的城市功能重新连接于一体，通过地下、地面及空中一体化的广场形态，快速引导站前人流向两侧集散。

(3) 要符合新时代旅客购票简易、候车舒适、进站方便、乘降有序、美好出行的需求。

交通及客运设施的改造必须满足旅客购票方便简捷，候车环境优美，进站与出站方便，乘降平稳有序，人民对平安全出行、温馨出行、便捷出行的美好需求。

(4) 要实现城市交通枢纽、人际商务交流中心与复合型城市门户的建设构想。

铁路枢纽客站改造将成为城市建设的交通枢纽、人际交流与商务开发的中心、复合型城市建设的门户，必定会有效推动零售商业、精品餐饮、甲级写字楼、服务式公寓的发展，成为综合枢纽、超级广场，同时也极大的带动了火车站四周整体产业的发展。