

关于火车站站前广场功能的探讨

Discussions on Functions of Railroad Terminal Square



编者按：随着城市化进程的加快和城市的不断更新，城市火车站站前广场的改造和建设已成为人们普遍关注的焦点。迅猛发展的铁路事业给城市火车站及站前广场的发展带来活力的同时也产生许多问题。本期交通论坛主要从交通集散、社会以及文化等动因探讨了火车站站前广场的定位和承担的功能，希望此问题的讨论能对读者有所裨益。

我国多数城市的火车站前都规划一个漂亮的广场，其功能是城市形象的需要，应急疏散的需要，高峰期临时候车、排队购票等的需要。从一些国外火车站的例子来看，即使是法国里昂、德国柏林的火车站前也没有一个像样儿的广场。难道国外的火车站就不需要上述的功能吗？为什么发达国家都没有在火车站前建大广场？这不应该只是一个客流量的问题，而是运输效率与准点率的问题。

从我国现状来看，一个漂亮的大广场对于大型火车站好像是必须的，但广场上的部分人群是由于运输效率和准点率不高而被迫滞留在那里的还是自愿留在那里欣赏风景的呢？如果是被迫的，在设计上能不能为他们提供更好的滞留场所？或者让他们不必在火车站滞留？上海虹桥枢纽最新的规划就不再有大大广场了，火车站的候车室也不大。这是不是火车站枢纽的发展趋势呢？

——王有为

站前广场的主要功能有交通功能、环境功能、空间功能等，这些功能比较重要。同时，广场也要根据功能定位而定。例如，在春节、五一、十一等时候，车站聚散人流大，候车室容量不足，这时广场也可以作为候车室使用——紧急预案。火车站即使没有站前大广场，也利用周围地块作了布局与组织。

——Guot

交通功能应该是火车站站前广场的第一位功能。

国外的站前广场之所以能够相对紧凑主要有以下原因：第一，广场的功能定位目标简单明确，主要以完成交通集散功能为主，人流、车流能够快速利用广场集散，因此，各种设施布置相对紧凑。我国的火车站站前广场除了在承担交通集散功能以外，还是城市的重要景观节点和对外窗口，对形象的要求较高。在功能定位复杂的前提下，广场自然空间就要有所增大。第二，国外的客流强度低于国内的客流强度，同样一个火车站在国外可以正常运行，在国内可能就会能力不足，因为我们的人口确实太多了。这在客观上也要求国内的广场不能像国外那么紧凑。

——Daijf

是否可这样说：国外人口比中国人少，所以火车站没有必要建大广场。另外，国外对绿地及广场的规划好像也比国内好一些，以致于不需依赖火车站这个交通设施作为广场。像新西兰奥克兰市政府大楼正门前就是一个给市民休憩的大广场。当然，火车站作为一个城市的地标及公共空间，未必千篇一律一定要有大广场。火车站广场设计也要体现以人为本，偌大的车站广场如果只是为了宏伟壮观，就会辛苦背着大包小包行李的乘客。试想阁下初到某地，人生路不熟，疲倦的身驱拖着重重行李，一出车站面对的便是这样浩瀚的大广场，连弄清方向换乘都会存在困难。所以，交通设施设计者应该明白“大不一定是好”这个道理。

——Hoper

站前广场主要具备三种功能：交通枢纽功能、城

市广场功能和城市节点功能。交通枢纽功能主要是指铁路和其他交通方式间的换乘,提供停车空间和乘客的停留空间,实现人车分离等;城市广场功能,即站前广场作为广场本身所应具备的功能,包括景观、集散客流等;城市节点功能主要指广场联系周边、吸引周边的功能,是站前广场发展成为功能复杂的城市节点后所具备的主要功能。作为交通规划师,在规划设计时应主要关注广场内设施的配置方式和广场与周边城市道路的衔接,简言之,就是广场内外的交通组织问题。日本新干线上不少站点的站前广场以及我国上海南站的站前广场,都是比较好的研究对象。

另外,我国即将迎来一个高速铁路迅猛发展的时期,在未来的十几年内会有大量的高铁站站前广场出现。高铁站站前广场同目前的普铁站站前广场究竟有何区别,值得探讨。个人以为:在建成初期,二者的区别不大;但高速铁路毕竟与普通铁路有着很多的不同之处,广场影响力又在不断蔓延,因而广场的面积会逐渐增大,而站房内面积可能会逐渐减小。

——Quietstar

火车站站前广场与火车站的定位有重要关系。如果是以前端乘客为主的火车站,如一些以高速铁路、

城际快铁等为主要客流的车站,这可能是一种类似于公交化的铁路行车组织,车站一般具有方便到达和离开的交通工具(主要是城市轨道交通)。同时,整个购票程序已经多样化,需要到火车站购票的比例大大降低,这样就使旅客在车站的滞留时间大大降低,更多是随到随走的方式。因此,在这种情况下,火车站对于广场以及候车室的要求应该有不同程度的降低,而且这应该也是未来的发展趋势。

但这并不说明所有的火车站都具备这样的特性。比如北京西站,它主要是京广线客流,这里面相当一部分都是进京打工的低端旅客。在交通特征上,他们更多地是一种无明确计划的出行,特别是在客流高峰期,背着行李到火车站—排队买票—在车站广场候车—进入候车室候车。在五一、十一和春运的时候,北京西站大量的民工都是以车站为家,一般要在火车站待上两三天才会离开,规范里的最高积聚人数考虑了这些情况吗?现在北京西站在车站广场和候车室面积上都是严重不足。

因此,在分析我国火车站的时候,一定要结合车站使用人群以及他们各自的需求特征来分析,照搬国外的所谓经验是行不通的。因为,中国的国情实在是很特殊。

——老猫

(上接第96页)

- 2 任福田,徐志谦,等.交通工程学导论[M].北京:中国建筑工业出版社,1987
- 3 周继红,王正国,等.重庆市近十年交通事故抽样调查分析[J].解放军医学杂志,2002,27(1):44~45
- 4 温志刚.行人交通违章的心理分析与预防[J].山西警官高等专科学校学报,2002,(1):49~50
- 5 赵雪娟.信号交叉口非机动车与行人违章行为研究[D].北京:北京交通大学,2006
- 6 Tova Rosenbloom, Dan Nemrodov & Hadar Barkan. For Heaven's Sake Follow the Rules: Pedestrians' Behavior in an Ultra-orthodox and a Non-orthodox City [J]. Transportation Research, 2004, Part F 7: 395~404
- 7 D.Yagil. Beliefs, Motives and Situational Factors Related to Pedestrians' Self-reported Behavior at Signal-controlled Crossings [J]. Transportation Research, 2000, Part F: 31~13
- 8 姜学锋.2004北京市非机动车、行人乘车人交通事故主要原因统计表[J].道路交通安全,2005,(2):48
- 9 宋景禄.交通工程学概论[M].北京:机械工业出版社,1985
- 10 彭冬芝.违章行为的心理成因剖析[J].劳动保护,2002,(5):28~29