

# 城市综合客运交通枢纽选址分析

陈东静

重庆市交通规划研究院

DOI:10.12238/ems.v4i6.5836

**[摘要]** 城市综合客运交通枢纽是实现客流集散、交通转换的场所,是不同交通方式或相同交通方式在不同方向(线路)之间进行衔接、换乘的交通设施<sup>[1]</sup>。本文在对城市综合客运交通枢纽选址原则和选址分类进行探讨的基础上,以永川、璧山、大足高铁枢纽为例,对城市综合客运交通枢纽选址优缺点进行了分析,最后提出了关于综合客运交通枢纽选址的几点思考。

**[关键词]** 城市; 客运交通枢纽; 选址

**中图分类号:** F570.82 **文献标识码:** A

## Analysis on Location Selection of Urban Integrated Passenger Transport Hub

Dongjing Chen

Chongqing Transportation Planning Research Institute

**[Abstract]** Urban integrated passenger transport hub is a place to achieve passenger flow distribution and traffic conversion, and is a transportation facility that connects and transfers between different transportation modes or the same transportation mode in different directions (lines). Based on the discussion of the principles and classification of location selection for urban integrated passenger transport hubs, this article takes Yongchuan, Bishan, and Dazu high-speed railway hubs as examples to analyze the advantages and disadvantages of location selection for urban integrated passenger transport hubs, and finally puts forward some thoughts on the location of integrated passenger transport hubs.

**[Key words]** urban; passenger transport hub; location selection

### 引言

综合客运交通枢纽是城市重要节点,人流密集、多种交通方式聚集、内外客流交换频繁,是城市对外联系、对内转换的关键场所。枢纽的选址布局将对城市综合交通、用地布局、产业发展等产生较大影响,甚至影响城市的发展方向。因此,在进行综合客运交通枢纽选址时,应当跳出单一的交通视角,从整个城市发展的角度来进行合理布局。

#### 1 选址原则

##### 1.1 与城市国土空间规划相一致

陈立扬<sup>[2]</sup>提出只有明确了城市定位及城市宏观交通定位,才能更好的对城市综合客运交通枢纽进行规划建设。综合客运交通枢纽选址应与国土空间规划相符,符合城市发展诉求,满足人民出行需要。客运枢纽用地应与国土空间规划“三区三线”相匹配,协调好与生态红线和永久基本农田的关系。

##### 1.2 方便换乘

综合客运交通枢纽是实现各种旅客运输方式组合效率和整体优势的关键环节,也是旅客运输网络中不同方式线路或通道衔接的重要节点<sup>[3]</sup>。综合客运交通枢纽应处理好与其它各种交

通方式的关系,保证旅客能够便捷换乘,特别是与城市公共交通产生良好联系。

##### 1.3 与城市形态相符合

大城市和特大城市由于人口多、城市范围广,可结合城市发展需要设置多个客运枢纽,在大城市和特大城市的客运枢纽可适当设置在城市边沿地带,避免对城市产生过大影响。中小城市的客运枢纽宜尽量靠近城市开发区域,以客运枢纽为中心集中打造城市集疏运系统,加强客流服务。

##### 1.4 有足够的用地空间

综合客运交通枢纽一般都是多种交通方式集聚区域,同时需要一定的车辆停放、车辆检修、相关服务功能,应保证有足够的用地空间,满足日常运营需要。

### 2 选址分类

根据综合客运交通枢纽与城市的关系,大致可以分为三类:中心型、边缘型和独立型。

#### 2.1 中心型

中心型综合客运交通枢纽是指位于城市中心区的枢纽。该类交通枢纽一般形成时间较早,随着城市发展,城市范围不断扩

大,原来位于城市边缘的枢纽相对位置发生变化,成为城市中心区的枢纽。该类枢纽位于城市中心,与城市各个方向联系较为方便,但由于其占地面积大、对城市分割较为严重、交通集散困难,一般不建议新增综合客运交通枢纽采用这种布置形式。

### 2.2 边缘型

边缘型综合客运交通枢纽是指位于城市中心区边缘或城市副中心的客运交通枢纽。该类枢纽一般结合城市新发展方向设置,与城市中心联系较为紧密,客流交换便捷。该类枢纽对于城市发展的引导性较强,其带来交通便利性和大量客流交换有助于增强城市活力,促进第三产业的快速发展,形成城市新的经济增长点,是目前最常用的布置方式。

### 2.3 独立型

独立型综合客运交通枢纽是指位于城市外围的交通枢纽。该类枢纽一般位于城市中心区外围或城乡结合部,枢纽周边用地开发强度较低,甚至是农村区域,与城市中心区联系较差。一般来讲,该类枢纽的形成是由于自然条件、保护需要等要求交通设施线位相对固定,线站位调整余地小。独立型综合客运枢纽周边发展水平低,相关设施缺乏,交通条件欠缺,需要大量的资金或资源投入,一般适用于城市规模相对较小,经济欠发达,城市空间快速扩张的中小城市。

## 3 案例分析

### 3.1 永川高铁站(边缘型)

规划至2025年,永川区全区常住人口130万人,城镇建设用地规模100平方公里,城市未来发展方向集中在城区东侧和南侧。

#### 3.1.1 选址情况

成渝高铁永川段沿成渝高速走廊,由城区北侧东西向穿过。车站位于永川新城组团的东北部,距离区政府直线距离约3km。渝昆高铁永川段沿永川绕城路内侧穿越凤凰湖工业园并设置永川南站。车站位于永川城区南部凤凰湖工业园区中部,距离区政府直线距离约12km。目前,永川东站已建成并投入使用。

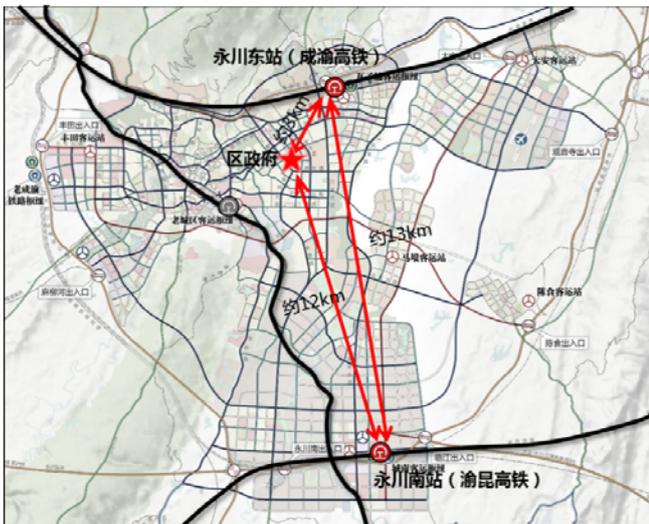


图1 永川高铁站选址示意图

#### 3.1.2 选址分析

优点:永川东站和南站均位于建成区边缘的潜在发展地带(新城组团和凤凰湖工业园),可促进城市发展格局的形成;永川东站可带动周边布局的职业教育、旅游、文化等产业发展,与中心城区联系紧密。

缺点:永川东站与南站之间相距13km,成渝高铁与渝昆高铁之间无法便捷换乘,难以扩大永川枢纽的辐射范围;永川南站作为客运站,但设置在凤凰湖工业园内,距中心城区较远,客流交通联系不便,对周边土地开发的辐射能力不足。

### 3.2 璧山高铁站(边缘型)

规划至2020年,璧山区全区常住人口88万人,城镇建设用地规模64.5平方公里,城市未来发展方向主要集中在城区南侧。

#### 3.2.1 选址情况

成渝高铁璧山段由城区南侧青杠和站前组团之间东西向通过,车站位于青杠街道,距离现状城区约8km。目前,站点已建成并投入使用。

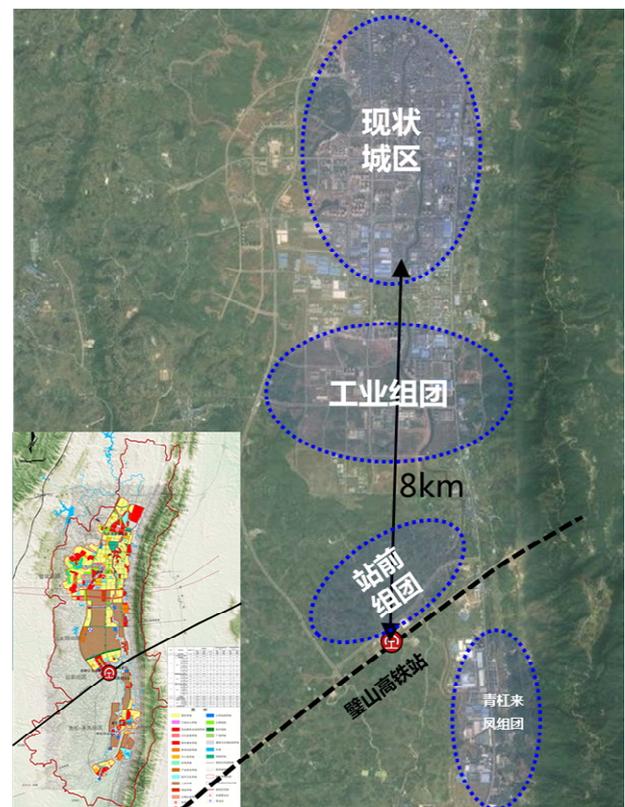


图2 璧山高铁站选址示意图

#### 3.2.2 选址分析

优点:璧山高铁站位于建成区边缘的潜在发展地带,可促进城市发展格局的形成;用地条件较好,可根据发展需求布局站区产业,发展高铁新城,同时可带动青杠来凤组团的发展。

缺点:站点距离中心城区直线距离约8km,与中心城区之间被工业组团隔开,对周边土地开发的辐射能力不足,站区开发投入较大。

### 3.3 大足高铁站(独立型)

规划至2020年,大足区全区常住人口90万人,城镇建设用地规模78平方公里。

#### 3.3.1 选址情况

成渝高铁大足段由大足区南部东西向通过,车站位于邮亭镇,距规划城市建设用地边界直线距离约5km,距双桥-龙水组团直线距离约13km,距龙岗-棠香组团直线距离约31公里。目前,站点已建成并投入使用。

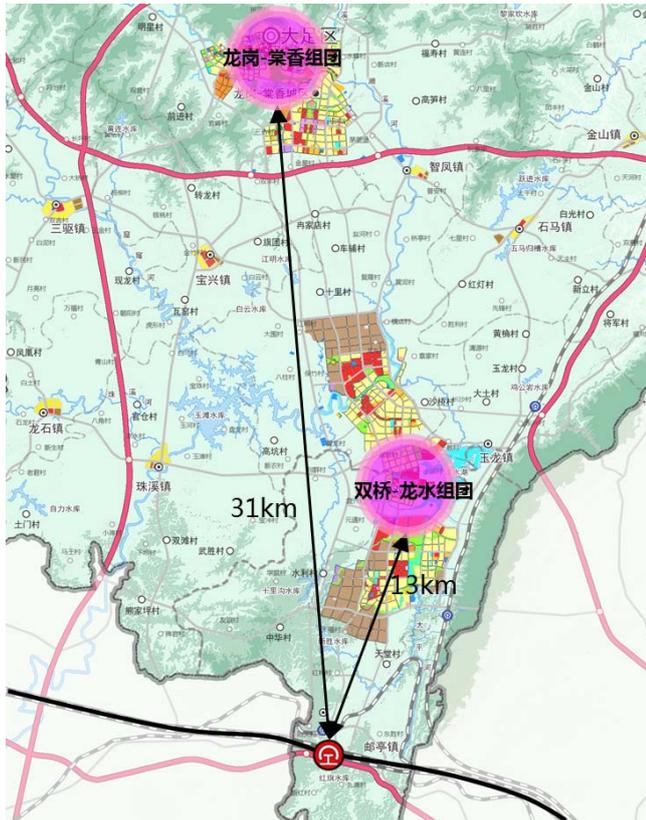


图3 大足高铁站选址示意图

#### 3.3.2 选址分析

优点:大足高铁站建于大足邮亭镇,用地条件较好,可一定程度带动邮亭镇的发展。

缺点:站点在大足城市建设用地范围之外,不利于带动城市建设用地的开发;站点距离城市中心区较远,与中心区联系不足,公共交通难以覆盖,客流吸引力较弱;站点周边设施缺乏,交通条件欠缺,发展需要大量的资金或资源投入。

## 4 关于综合客运交通枢纽选址的思考

4.1 综合客运交通枢纽对城市的发展带动是规划选址中的重点考虑内容

枢纽在城市中的定位、选址会带动城市的发展,会影响城市的发展方向<sup>[4]</sup>。综合客运交通枢纽由于其交通的便利性,有利于

加强城市间的经济联系,提高城市整体效率、改善枢纽周边的营商环境,带动区域经济发展。综合客运交通枢纽投入运营后,将会吸引大量的人流、物流、信息流,形成资金、产业、技术的集聚。从而大幅度提高周边用地的土地效益。因此,在综合客运交通枢纽的规划选址中,除了考虑枢纽的交通集聚性和便利性的基础上,更应该重视客运枢纽对城市发展的引导和促进作用,形成枢纽与城市的统筹发展、相互促进。

#### 4.2 综合客运交通枢纽选址要求与城市产业布局相协调

综合客运交通枢纽带来了人流、物流、信息流等的集聚,也会引起人员、技术、资金等的重新分配,对城市结构、产业布局、人员流动等都会带来较大影响。因此在进行枢纽的规划选址时要结合城市产业发展需求,在枢纽周边合理布局相应的产业,充分发挥枢纽对城市发展的带动作用。

#### 4.3 综合客运交通枢纽选址要求与城市交通相匹配

综合客运交通枢纽客流量大、集中度高,需要有快速、便捷、安全、大容量的交通集疏运系统,应当围绕枢纽形成以公共交通为主,多种交通方式相协调的客运交通格局。因此,在进行城市交通规划时,应结合枢纽的规划选址,合理布局相应的道路、轨道交通、地面公交等系统,形成枢纽与其它交通方式的良好衔接关系,既要保证枢纽功能的充分发挥,又要尽量减少枢纽对城市交通带来的冲击。

## 5 结语

城市客运交通枢纽是综合交通体系的重要组成部分,其规划建设对于发挥交通对城市发展的引导作用(TOD),优化城市空间、引导产业转型、完善城市功能、促进土地集约利用等都具有非常重要的意义<sup>[5]</sup>。新时期内综合客运交通枢纽的选址不应拘泥于仅仅满足交通需求,应当从整个城市甚至区域用地发展、产业规划、交通集疏运条件等多个维度来进行思考,促进枢纽及周边土地的高效、集约、复合利用。

## [参考文献]

- [1]齐莹菲.城市综合客运交通枢纽规划研究[J].城市公共交通,2014,(1):31-35.
- [2]陈立扬.城市综合客运交通枢纽分级布局研究[D].北京交通大学,2015.
- [3]袁栋栋.综合客运交通枢纽换乘服务存在问题分析及对策——基于高铁站综合客运枢纽换乘服务便利化问卷调查[J].交通工程,2020,20(03):35-38+45.
- [4]孟然.综合客运交通枢纽对城市规划的影响[J].铁道经济研究,2017,(2):15-17.
- [5]张波.城市客运交通枢纽综合开发关键问题与对策措施[J].交通与港航,2019,6(6):65-70.