



杭州铁路东站

一城多站，意义何在？

除了北上广等一线城市外，越来越多的城市迈入超大城市，进而拥有了多座高铁站，“高铁之城”的竞争确实激烈，而“一城多站”的意义又何在？

撰稿 | 刘建春 记者 | 应琛

近日，有个话题在互联网上挺火的——全国“高铁之城”争夺日益进入白热化。

来看看怎么回事，文章说——在南昌，昌九高铁加快建设进度，2023年底，南昌东站和南昌南站投入运营，南昌进入主城区“一城四站”时代；在南京，南京北站已于去年9月开工，目前桩基施工基本完成，“一城五站”的“米”字形高铁网即将补齐；在合肥，合肥西站西侧站房已全面进入装饰装修施工阶段，作为合肥市三大客站枢纽之一，新合肥西站建成后，将填补城市西片区大型铁路枢纽空白；杭州不甘示弱，眼下钱塘站站房及相关工程加快建设，它将与杭州站、杭州东站、杭州西站、杭州南站和机场站一起，形成“一轴两翼六客站”的枢纽网络……

如此看来，除了北上广等一线城市外，越来越多的

城市迈入超大城市，进而拥有了多座高铁站，“高铁之城”的竞争确实激烈，而“一城多站”的意义又何在？

一城多站，既是传承，也是需要

一个城市设置多座火车站，并不是高铁时代才有的现象。早在100多年前，铁路刚进入中国的时候，许多城市就拥有不止一座火车站。一般来说，有多条铁路汇集的枢纽城市，就会拥有多座火车站。尤其在铁路发展之初，在城市的不同方位建造多座火车站，是人们兼顾技术、经费、效率、换乘诸方面因素做出的最优选择。

比如，有四条铁路从东南西北四个方向汇集到一座城市，那么人们便会在这座城市的东南西北各建一座火