



车站。这在技术上最简单，不需要额外的交叉和接驳；同时，能尽量避开人口稠密区域，征地拆迁的范围较小，不仅可以节省建设费用，对城市的干扰也最小。而不便之处就是，换乘有点折腾，一旦搞错出行方向就会去错火车站。

以上世纪二三十年代的北京来说。古城西南有正阳门西站，东南有正阳门东站，西北有西直门站。假如人们从武汉乘京汉铁路列车去北京，就在正阳门西火车站下车；从上海、南京经津浦铁路去北京，就在正阳门东火车站下车；从张家口乘京张铁路列车来北京，就在西直门火车站下车。以此类推，从北京分别去以上地区，也要到对应的火车站乘车。

南京同样如此。从上海乘沪宁铁路来南京，就在下关火车站下车；从天津乘津浦铁路列车来南京，就在浦口站下车；从芜湖乘江南铁路来南京，就在城南的中华门站下车。

在杭州，铁路穿城而过，火车站又设在城内，所以被老百姓亲切地称为“城站”。从上海来的火车，停靠在城站；钱塘江大桥没造好之前，从江西经浙赣铁路来杭州的旅客，只能在钱塘江南岸的江边站下车，摆渡到杭州城。1937年钱塘江大桥建好之后，“城站”才成为沪杭线、浙赣线的终点站。

进入新时代，多座高铁站，仿佛成了大型枢纽城市的标配。一城多站，是铁路发展的历史传承，也是现实需求。城市规模扩大了，铁路网络更密了，动车组速度更快了，但人们设置火车站的游戏规则没变，铁路干线往哪个方向去，那就在城市的这个方位建这个方向的火车站。

想用一座火车站解决所有问题，100年前不可能，现

在更不可能了。这些超级城市，往往拥有上千平方公里的面积，人口达数千万，强行设置一座高铁总站，反而会造成城市的割裂和拥堵。

设置多座高铁站，可分散客流压力，避免单一站点客流拥堵积压，方便人们按照不同去向规划行程；另外，人们也希望通过高铁站点的合理布局，引导城市多中心发展。

作为全国铁路网的核心，北京拥有多条铁路干线，设立了多座火车站。如北京丰台站，主要承接来自京广高铁和一些普速铁路客流，疏解了北京南站、北京站、北京西站的客流压力，还为北京城南的发展提供了新动力。今天，要乘高铁去张家口，依然要去西直门，只不过西直门站已改为北京北站；乘高铁去东北，要去北京朝阳站；乘高铁去南京、上海，要到北京南站。

南京，是孙中山寄予厚望的城市。1919年，孙中山在《实业计划》中提出希望将浦口作为一个铁路枢纽，是长江以北一切铁路的大终点。还设想在南京与浦口之间筑一穿越长江的隧道，铺以铁路，使南北铁路交通得以贯通。如今，孙中山的理想已变成现实，作为“八纵八横”铁路干线中沿江通道与京沪通道的交汇点，南京已成为华东地区重要的铁路枢纽。

孙中山设想的浦口站，如今正在紧锣密鼓建设中，建成后将拥有一个新站名——南京北站，沪渝蓉高铁、宁淮城际高铁、宁滁蚌城际高铁将在这里交汇。南京站主要承接沪宁城际和京沪普速铁路客流，南京南站主要承接京沪高铁、沪汉蓉高铁、宁杭高铁、宁安高铁、沪宁沿江高铁等线路客流。未来的南京，将是一个三站联动的格局，南京北站、南京站和南京南站三站之间通过铁路线相连接，必要时可以互相调剂客流。



想用一座火车站解决所有问题，100年前不可能，现在更不可能了。**这些超级城市，往往拥有上千平方公里的面积，人口达数千万，强行设置一座高铁总站，反而会造成城市的割裂和拥堵。**