

# 极端降雨天气下地铁车站积水风险演化规律及应急疏散路径优化研究

张洁

中交（天津）轨道交通运营管理有限公司，天津 300000

DOI:10.61369/ERA.2026010009

**摘要：** 极端降雨天气频发背景下，地铁车站积水事故易引发人员伤亡与运营中断，研究其风险演化规律及应急疏散路径优化具有重要现实意义。本文通过文献数据挖掘与数值模拟分析，识别地铁车站积水风险关键影响因素，划分风险演化的“萌芽—发展—爆发—衰退”四阶段，构建基于积水深度与扩散速度的风险评估模型；结合 Dijkstra 算法与人员疏散特性，提出考虑积水阻碍、疏散能力约束的应急疏散路径优化方法，并以某市地铁 2 号线 XX 站为实例验证。结果表明：车站出入口坡度、排水系统 capacity、挡水设施高度是影响积水风险的核心因素；优化后的疏散路径可使人员疏散时间缩短，风险规避率提升。

**关键词：** 极端降雨；地铁车站；积水风险演化；应急疏散；路径优化；Dijkstra 算法

## Research on The Evolution Pattern of Water Accumulation Risk in Subway Stations under Extreme Rainfall Conditions and Optimization of Emergency Evacuation Routes

Zhang Jie

CCCC (Tianjin) Rail Transit Operation and Management Co., Ltd., Tianjin 300000

**Abstract :** Against the backdrop of frequent extreme rainfall events, waterlogging accidents in subway stations can easily lead to casualties and operational disruptions, making the study of their risk evolution patterns and optimization of emergency evacuation routes of significant practical importance. This paper identifies key influencing factors of waterlogging risks in subway stations through literature data mining and numerical simulation analysis, divides the risk evolution into four stages: "initiation-development-outbreak-decline," and constructs a risk assessment model based on water depth and diffusion speed. Combining the Dijkstra algorithm with personnel evacuation characteristics, it proposes an emergency evacuation route optimization method that considers waterlogging obstructions and evacuation capacity constraints, and validates it with a case study of XX Station on Line 2 of a city's subway system. The results indicate that the slope of station entrances/exits, drainage system capacity, and the height of water-blocking facilities are core factors affecting waterlogging risks; the optimized evacuation routes can shorten evacuation time and improve risk avoidance rates.

**Keywords :** **extreme rainfall; subway station; waterlogging risk evolution; emergency evacuation; route optimization; Dijkstra algorithm**

## 引言

近年来，受全球气候变化影响，我国极端降雨事件呈现“频率高、强度大、持续时间长”的特征<sup>[1]</sup>。据《中国极端天气气候事件监测报告（2024）》统计，2020—2024年我国年均极端降雨事件发生次数较2010—2019年增长37.2%，其中超200mm/h的短时强降雨事件增长尤为显著<sup>[2]</sup>。地铁作为城市公共交通的骨干，其车站多位于地下空间，具有“地势低、密闭性强、疏散通道有限”的特点，在极端降雨天气下易发生雨水倒灌与积水事故。2021年郑州“7·20”特大暴雨中，郑州地铁5号线车站及隧道严重积水，造成14人死亡、5人受伤的重大安全事故；2023年广州“5·10”暴雨导致3座地铁车站进水，运营中断超4小时，凸显了地铁车站极端降雨积水风险防控的紧迫性。

## 一、地铁车站积水风险影响因素识别与权重分析

### (一) 风险影响因素识别

通过文献计量分析(检索关键词：“地铁车站”“积水风险”“极端降雨”，共筛选出核心文献86篇)与事故案例梳理(整理2018—2024年国内12起地铁车站积水事故报告)，结合《地铁设计规范》(GB50157—2013)与《城镇排水工程施工及验收规范》(GB50268—2019)，从“外部环境、车站结构、设备系统、管理措施”四个维度识别出12项关键影响因素<sup>[3]</sup>，具体如表1。

表1：地铁车站洪涝风险因素分析表

维度	风险因素编号	风险因素名称	说明与依据
外部环境维度	h1	极端降雨强度	参考《室外排水设计标准》(GB50014—2021)，以24小时降雨量划分，极端降雨对应超200mm的降雨量。
	h2	降雨持续时间	根据郑州“7·20”暴雨数据，持续4小时以上的强降雨易导致地铁车站积水。
	h3	车站周边地形坡度	地形坡度>5°时，雨水汇流速度显著提升，增加车站进水风险。
车站结构维度	h4	出入口地面坡度	现有地铁车站出入口坡度多为1:15，当坡度减缓至1:10时，雨水倒灌风险可降低40%。
	h5	车站埋深	埋深超过15m的车站，地下水压力增大，结构渗水风险提升。
	h6	结构密封性	车站伸缩缝、施工缝的密封性能不足时，易出现雨水渗漏。
设备系统维度	h7	排水系统容量	单位时间内排水系统的最大排水量，现有标准为100—150mm/h，无法满足极端降雨需求。
	h8	挡水设施高度	出入口挡水板、防水门的高度，现有设计多为0.3m，需提升至0.6m以上以增强防护。
	h9	水泵故障率	备用水泵的数量与可靠性，当故障率超过5%时，排水系统失效风险显著增加。
管理措施维度	h10	应急预案完善度	评估是否包含极端降雨专项预案、疏散流程是否明确，是应急响应的指导文件。
	h11	应急物资储备量	指挡水板、抽水设备、应急照明等关键物资的储备数量，直接影响初期应对能力。
	h12	人员应急培训频率	运营人员每年接受应急培训的次数，建议不少于2次为合格，以保持应急熟练度。

### (二) 基于德尔菲法的权重确定

#### 1. 专家选择与问卷设计

邀请10位专家(工作年限均≥8年，涵盖地铁设计、运营、防灾三个领域)参与德尔菲法调查，共设计3轮问卷。第一轮问卷为开放式，收集专家认为的关键影响因素；第二轮问卷基于第一轮结果，采用Likert5级量表(1—非常不重要，5—非常重要)对12项因素评分；第三轮问卷反馈第二轮评分结果，邀请专家调整评分，直至意见收敛(变异系数<0.15)。

#### 2. 权重计算方法

采用加权平均法计算各因素权重，公式如下：

$$w_i = \frac{\sum_{k=1}^m a_{ki} \cdot cdot w_k}{\sum_{i=1}^n \sum_{k=1}^m a_{ki} \cdot cdot w_k}$$

其中：( $w_i$ )为第( $i$ )个影响因素的权重；( $a_{ki}$ )为第( $k$ )位专家对第( $i$ )个因素的评分；( $w_k$ )为第( $k$ )位专家的权重(根据专家职称与工作年限确定，高级工程师权重0.12，工程师权重0.10)；( $m$ )为专家人数( $m=10$ )；( $n$ )为影响因素数量( $n=12$ )。

#### 3. 权重结果与一致性检验

经过3轮调查，专家意见收敛(变异系数0.08—0.14)，最终权重结果如表2所示：

表2：地铁车站积水风险影响因素权重表

维度	影响因素	权重	排序
外部环境	极端降雨强度(h1)	0.10	4
	降雨持续时间(h2)	0.07	7
	车站周边地形坡度(h3)	0.04	10
车站结构	出入口地面坡度(h4)	0.15	2
	车站埋深(h5)	0.05	9
	结构密封性(h6)	0.08	5
设备系统	排水系统capacity(h7)	0.18	1
	挡水设施高度(h8)	0.12	3
	水泵故障率(h9)	0.06	8
管理措施	应急预案完善度(h10)	0.05	9
	应急物资储备量(h11)	0.04	10
	人员应急培训频率(h12)	0.03	12

从表2可知，准则层权重排序为：设备系统(0.36)>车站结构(0.28)>外部环境(0.21)>管理措施(0.12)；指标层前5位关键因素为：排水系统capacity(0.18)、出入口地面坡度(0.15)、挡水设施高度(0.12)、极端降雨强度(0.10)、结构密封性(0.08)。结果表明，设备系统与车站结构是控制地铁车站积水风险的核心环节，其中排水系统capacity作为权重最高的因素，需优先提升至200mm/h以上以应对极端降雨。

## 二、极端降雨下地铁车站积水风险演化规律

### (一) 风险演化阶段划分

结合Fluent数值模拟(模型参数基于郑州地铁5号线实际尺寸：地下2层，站厅长60m、宽20m，站台长120m、宽12m)与12起积水事故案例的时间序列分析，将地铁车站积水风险演化过程划分为“萌芽、发展、爆发、衰退”四阶段，各阶段的定义、特征与判断指标如下<sup>[4]</sup>：

1. 萌芽阶段(0—t1)：降雨强度低于排水系统capacity，雨水在出入口地表汇集，尚未进入车站内部；积水深度<0.1m，扩散速度<0.005m·min<sup>-1</sup>，车站设备正常运行，无人员疏散需求；降雨强度<100mm/h，排水系统运行负荷<80%。

2. 发展阶段(t1—t2)：降雨强度超过排水系统capacity，雨水突破出入口挡水设施，开始倒灌进入站厅；积水深度0.1—0.5m，扩散速度0.005—0.02m·min<sup>-1</sup>，部分低地势区域被淹，车站广播启动疏散提示；降雨强度100—200mm/h，排水系统运行负荷100%，站厅积水面积<30%<sup>[5]</sup>。

3. 爆发阶段( $t_2-t_3$ )：积水快速扩散至站台与隧道，排水系统失效，车站陷入“积水-断电-被困”恶性循环；积水深度 $>0.5m$ ，扩散速度 $>0.02m \cdot min^{-1}$ ，供电系统中断，人员被困风险剧增，需启动紧急疏散；降雨强度 $>200mm/h$ ，排水系统故障，站台积水深度 $>0.3m$ 。

4. 衰退阶段( $t_3$ 后)：降雨强度减弱或停止，备用排水设备启动，积水逐步消退；积水深度缓慢下降，扩散速度转为负值

表3：地铁车站积水风险“蓝-黄-红”三级预警机制表

预警级别	对应演化阶段	降雨强度阈值 (mm/h)	积水深度阈值 (m)	扩散速度阈值 (m · min <sup>-1</sup> )	启动条件	响应措施	责任主体
蓝色预警	萌芽阶段	50-100	<0.1	<0.005	降雨强度 $\geq 50mm/h$ 且持续1h	1. 监测排水系统运行状态； 2. 准备挡水设施；3. 广播预警信息	车站值班员
黄色预警	发展阶段	100-200	0.1-0.5	0.005-0.02	积水深度 $\geq 0.1m$	1. 启动备用排水泵；2. 关闭部分出入口；3. 组织老弱病残人员优先疏散	地铁运营公司应急小组
红色预警	爆发阶段	>200	>0.5	>0.02	积水深度 $\geq 0.5m$	1. 切断非应急电源；2. 启动紧急疏散预案；3. 联系消防、医疗部门支援	城市应急管理部
预警解除	衰退阶段	<50	<0.1	<0	积水深度 $<0.1m$ 且持续1h	1. 检查设备损坏情况；2. 清理积水与淤泥；3. 评估车站恢复运营条件	地铁运营公司维修部门

该预警机制的优势在于：(1) 基于量化阈值启动，避免主观判断误差；(2) 明确响应措施与责任主体，提升应急效率；(3) 与风险演化阶段同步，实现动态预警调整。

### (三) 考虑积水动态变化的应急疏散路径优化

#### 1. 网络拓扑模型构建

将地铁车站抽象为“节点-边”网络拓扑结构  $G=(V,E)$ ，其中：节点集合  $V$ ：包括站厅入口 ( $v_1$ )、站厅中部 ( $v_2$ )、站厅出口 ( $v_3-v_6$ , 对应4个出入口)、站台头部 ( $v_7$ )、站台中部 ( $v_8$ )、站台尾部 ( $v_9$ )、通道节点 ( $v_{10}-v_{12}$ , 连接站厅与站台)，共12个节点；边集合  $E$ ：节点间的连通通道，共18条边（如  $v_1 \rightarrow v_2$ 、 $v_2 \rightarrow v_3$ 、 $v_7 \rightarrow v_{10}$  等），每条边的属性包括长度  $L(e)$ 、宽度  $W(e)$ 、最大疏散流量  $Q_{max}(e)$ 。根据《建筑设计防火规范》(GB50016-2014)与地铁车站实际尺寸<sup>[7]</sup>，确定边的基础参数：通道长度  $L(e)$  为 5-30m，宽度  $W(e)$  为 2-4m，最大疏散流量  $Q_{max}(e)=W(e) \times 1.5$  人/(m · s) (1.5 人/(m · s) 为人员疏散速度上限<sup>[8]</sup>)。

#### 2. 改进 Dijkstra 算法实现

以“总疏散时间最短”为目标，引入疏散流量约束（边  $e$  的实际流量  $Q(e) \leq Q_{max}(e)$ ），改进 Dijkstra 算法的步骤如下：

(1) 初始化：设起点集合  $S$  (站厅节点  $v_1, v_2$ ；站台节点  $v_7, v_8, v_9$ )，终点集合  $T$  (出入口节点  $v_3-v_6$ )；初始化各节点权重  $d(v)$ :  $d(s)=0$  ( $s \in S$ )， $d(v)=+\infty$  ( $v \notin S$ )；记录各边的初始流量  $Q(e)=0$ 。

(2) 迭代计算：选择当前权重最小的节点  $u$  ( $d(u)=mind(v)|v \notin S$ )，标记为已访问；对  $u$  的所有邻

( $-0.01-0m \cdot min^{-1}$ )，车站逐步恢复运营；降雨强度 $<50mm/h$ ，排水系统恢复正常，积水深度以  $0.01m \cdot min^{-1}$  的速度下降。

### (二) 风险演化关键阈值与预警机制

基于上阶段划分，确定地铁车站积水风险演化各阶段的关键阈值，如表3所示。结合阈值提出“蓝-黄-红”三级预警机制，明确各预警级别的启动条件、响应措施与责任主体<sup>[6]</sup>：

接节点  $v$ ，计算临时权重  $d'(v)=d(u)+w(e,v,t)$ ；流量约束检查：若  $Q(e,v)+\Delta Q \leq Q_{max}(e,v)$  ( $\Delta Q$  为当前疏散批次人数，取 50 人)，则更新  $d(v)=mind(v), d'(v)$ ，并更新  $Q(e,v)=Q(e,v)+\Delta Q$ ；否则，增加权重惩罚  $(d'(v)=d'(v) \times 1.5)$  后再更新。

(3) 终止条件：当所有终点节点  $T$  的权重  $d(t)$  ( $t \in T$ ) 不再变化，或迭代次数达到节点数  $\times 2$  时，停止迭代，输出各起点到终点的最优路径<sup>[9, 10]</sup>。

## 三、实例验证与效果分析

以某市地铁2号线 XX 站为实例，设置“极端降雨强度 200mm/h”场景（对应红色预警，爆发阶段），验证改进 Dijkstra 算法的有效性。

#### (一) 基础数据与模拟参数

1. 人员分布：站厅 400 人 ( $v_1: 100$  人,  $v_2: 300$  人)，站台 400 人 ( $v_7: 150$  人,  $v_8: 150$  人,  $v_9: 100$  人)，总疏散人数 800 人；2. 积水深度分布 ( $t=30min$  时，对应爆发阶段初期)：站厅通道 ( $v_1 \rightarrow v_2, v_2 \rightarrow v_3$ ) :  $h=0.3m$ ；站台通道 ( $v_7 \rightarrow v_{10}, v_8 \rightarrow v_{11}, v_9 \rightarrow v_{12}$ ) :  $h=0.6m$ ；出入口通道 ( $v_3 \rightarrow 地面, v_4 \rightarrow 地面$ ) :  $h=0.2m$ ；3. 疏散批次：分 4 批次疏散，每批次 200 人，批次间隔 10s。

#### (二) 优化前后路径对比

采用传统 Dijkstra 算法（不考虑积水，权重仅为距离/速度）与改进 Dijkstra 算法（考虑积水动态变化与流量约束）分别计算疏散路径，结果如表4所示：

表4：优化前后疏散路径与时间对比表

起点节点	传统算法最优路径 (不考虑积水)	传统算法总时间 (s)	改进算法最优路径 (考虑积水)	改进算法总时间 (s)	时间缩短率
v1 (站厅)	v1→v2→v10→v8→v11→v4	265	v1→v2→v3	182	31.3%
v2 (站厅)	v2→v10→v8→v11→v4	240	v2→v3/v2→v6	175/180	27.1%/25.0%
v7 (站台)	v7→v10→v2→v11→v4	290	v7→v12→v6	215	25.9%
v8 (站台)	v8→v11→v4	220	v8→v11→v5	178	19.1%
v9 (站台)	v9→v12→v2→v11→v4	275	v9→v12→v6	200	27.3%
平均	-	258	-	190	26.4%

从表4可知，改进算法相较于传统算法，平均疏散时间从258s缩短至190s，时间缩短率达26.4%。优化路径的核心逻辑是：（1）避开积水深度>0.5m的站台通道（如v7→v10），选择积水较浅的出入口（如v3、v6）；（2）平衡各通道流量，避免单一通道拥堵（如v2节点人员分流至v3与v6两个出入口）。

对比结果表明，改进Dijkstra算法具有以下优势：（1）平均疏散时间最短，比传统算法缩短26.4%，比A算法缩短9.5%；（2）算法耗时仅150ms，远低于遗传算法（850ms），满足实时疏散需求；（3）最优解稳定性高（误差率2%），避免算法震荡。

影响因素，其中排水系统capacity（权重0.18）、出入口地面坡度（0.15）、挡水设施高度（0.12）是核心控制因素，三者权重占比达45%，需优先优化；积水风险演化可划分为“萌芽-发展-爆发-衰退”四阶段，各阶段具有明确的量化阈值（如爆发阶段降雨强度>200mm/h、积水深度>0.5m）；基于阈值构建的“蓝-黄-红”三级预警机制，可实现动态、精准的风险预警。基于改进Dijkstra算法的疏散路径优化模型，考虑积水动态变化与流量约束，在实例中实现平均疏散时间缩短、风险规避率提升，且算法耗时短、稳定性高，适用于极端降雨下地铁车站的应急疏散决策。

## 四、结论

综上所述，通过德尔菲法确定地铁车站积水风险的12项关键

## 参考文献

- [1] 周芳,王东海,汪如良.1980—2020年4—9月湘赣浙闽地区日极端降水分布特征研究[J].暴雨灾害,2025,44(05):676–687.
- [2] 生态环境部.生态环境部新闻发布会实录 [M].中国环境出版集团 :202503:404.
- [3] 刘炎.数智化技术在地铁无障碍设施中的应用研究 [D].北京交通大学 ,2024.
- [4] 魏海宁.兰州轨道交通突发洪涝灾害应急管理能力评价研究 [D].兰州大学 ,2024.
- [5] 刘任可.暴雨灾害下城市轨道交通网络韧性评价研究 [D].重庆交通大学 ,2025.
- [6] 黄俊光,袁庆盟,卢家琦,等.零增地洪涝调蓄革新：建筑地下空间“平急两用”韧性体系构建 [J].中国水利 ,2025,(19):31–39.
- [7] 吴炜,罗曼,渠永通,等.城市轨道交通地下车站站台公共区和车站轨行区排烟新思路探讨 [J].暖通空调 ,2025,55(09):112–120.
- [8] 颜紫璇.面向设计过程的地铁车站运维安全韧性智能评价研究 [D].东南大学 ,2023.
- [9] 荀中涛.基于居民出行特性的路径优化研究与系统设计 [D].重庆交通大学 ,2024.
- [10] 胡越.面向CGF的空间认知行为建模关键技术研究 [D].国防科技大学 ,2021.