

附件

## **关于打造现代综合客运枢纽 提高旅客出行质量效率的实施意见**

当前，我国综合交通运输体系初步建成，各种运输方式快速发展，基础设施网络规模不断提升。但是，综合交通运输整体效率还不高，服务水平与经济社会发展要求相比还有较大差距，特别是各种交通方式之间衔接不畅，旅客中转换乘不便，综合交通优势难以有效发挥。综合客运枢纽是交通方式之间和区域之间大规模客流组织换乘的大型交通站场，是提高客运效率的关键，是提升服务质量的核心。为建设完善的现代交通运输体系，更好地促进交通提质增效，打造现代综合客运枢纽，特制定本实施意见。

### **一、总体要求**

#### **（一）重要意义**

近年来，我国建成了一批辐射带动作用较强的综合交通枢纽城市，形成了以机场、铁路车站等为代表的众多大型综合客运枢纽。综合客运枢纽的建设，改善了运输服务质量，方便了旅客出行。但发展中仍存在明显不足，突出表现在：一是客运枢纽站场平面化布置，空间利用不充分，集散网络不配套，整体运行效率不高。二是部分换乘站点设计不合理，旅客换乘距离长，旅行时间和出行成本高，出行体验差。三是客运枢纽建设方式比较粗放，信息技术应用和开放共享不足。四是客运枢纽功能单一，带动周边、融合发展的

作用尚未有效发挥。

“十三五”是我国交通发展完善网络、提质增效的关键时期。在加快发展各种交通方式的同时，需要更加强化方式间的衔接与协作，更加注重提升综合客运枢纽现代化水平，使之成为资源要素高效流转的载体，设施网络与一体服务衔接的纽带，交通运输与新兴业态融合的平台，增加有效服务供给，满足旅客运输需求。

## （二）指导思想

深入学习贯彻习近平总书记系列重要讲话精神，适应把握引领经济发展新常态，牢固树立并贯彻落实创新、协调、绿色、开放、共享发展理念，以满足旅客出行需求为核心，统筹规划布局，提高服务质量，创新体制机制，运用先进技术，加强一体衔接，加快推进交通供给侧结构性改革，打造功能完善、换乘高效、出行便捷的现代化综合客运枢纽，合理利用资源，拓展发展空间，全面提升交通运输整体质量和综合效率，进一步提升旅客出行的满意度和获得感。

## （三）基本原则

——统筹协调、一体推进。从建设运营全周期、运输服务全过程，系统规划综合客运枢纽的建设与发展，做好通道与枢纽、城市与站场、新建与改造、建设与运营的统筹协调，按照“零距离”换乘要求，推动统一规划、同步建设和一体运营。

——因地制宜，以人为本。结合不同城市、枢纽自身条件，尊重自然、把握规律、传承历史，合理布局建设综合客运枢纽，以旅

客便利出行、便捷换乘为根本，做好空间立体性、平面协调性、整体适用性、文化延续性等方面的有机统一。

——需求导向、规范标准。合理划分综合客运枢纽类别，分类确定站场规模、功能和衔接要求，做到规模适当、标准适宜、功能适用，提升综合服务水平，提高旅客中转集散效率，增强内外辐射能力。

——联动开发、融合发展。在保障交通功能的前提下，有序拓展综合客运枢纽的城市服务和产业服务功能，促进交通功能与商业功能融合互动，加强地上地下空间综合开发利用，鼓励建设以综合客运枢纽为核心的现代城市综合体。

——绿色低碳、智能安全。充分利用互联网、大数据等现代信息技术，实现信息互联互通和共享共用，打造智慧枢纽。倡导绿色规划、设计，推行节地节能模式，促进紧凑建设、集约发展，实现资源高效配置、综合利用和节能减排。

#### （四）总体目标

到 2020 年，基本建成内涵更加丰富、服务更加优质、布局更加合理、运行更加高效、功能更加完善的现代综合客运枢纽系统，一体衔接、综合服务、中转集散、内外辐射能力进一步增强，客运现代化水平显著提升，有效满足人们日益提升的出行需求。

——在全国重要综合交通枢纽城市，打造 100 个以大型高铁车站为主和 50 个以机场为主的现代化、立体式综合客运枢纽。日高峰小时旅客发送量超过 5000 人的大型高铁车站以及年吞吐量超过

1000 万人次的机场基本实现城市轨道交通等多种交通方式连接。

——在部分综合交通枢纽城市开展示范推广，以综合客运枢纽为中心，建成一批与城市空间、产业发展联动融合、综合开发的立体式、复合型城市综合体。

——基本实现城市内大型综合客运枢纽之间以及内部各种运输方式班次、时刻、运行状态等信息资源的互联互通、共享共用，并向社会公众及时公布。

## 二、优化枢纽站场布局

（五）科学布局综合客运枢纽。综合考虑国际国内通道和网络格局，按照国际性、全国性、区域性、地区性四个层级，优化综合交通枢纽城市的区域布局，明确不同层级枢纽城市的客运服务功能和辐射范围。结合枢纽城市的空间形态、人口分布等现状及未来发展趋势，按照城市总体规划、土地利用总体规划要求和交通发展特点，科学布局机场、车站等大型综合客运枢纽。原则上，高速铁路、城际铁路和市域（郊）铁路应在城市中心城区设站，或者充分利用城区内既有车站进行改扩建。强化既有和新建综合客运枢纽站场的分工协作。

（六）同站布置各类客运站场。机场、高速铁路和城际铁路客运站、普通铁路客运站、公路客运站、城市轨道交通车站、公交枢纽等主要站场应尽可能同站布置。原则上，新建综合客运枢纽应做到不同交通方式同站布置。城市轨道交通、城际铁路建设规划要明确换乘站布局方案。实施交通枢纽用地总量与强度双控，推进“交

通+商业”等多资源整合、多功能融合的立体式空间布置与建筑体设计，加强地上地下分工空间功能的合理布设，强化土地及空间资源的集约节约高效利用。在有条件的地区，以大型高速铁路、城际铁路、市域（郊）铁路客运站等为重点，实施一批立体化布局建设的示范工程。

### 三、强化一体衔接要求

（七）明确综合客运枢纽分类。综合考虑发展定位、服务对象、辐射范围等因素，将综合客运枢纽分为三类。一类是以枢纽机场、高速铁路客运站、大型客运码头等为主的综合客运枢纽，二类是以干线机场、中型铁路客运站和城际铁路客运站、大型公路客运站、中型客运码头等为主的综合客运枢纽，三类是支线机场、市域（郊）和其他铁路客运站、公路客运站、客运码头综合客运枢纽以及城市轨道交通换乘站、公交枢纽等。

（八）分类确定枢纽衔接要求。原则上，一类综合客运枢纽应有两条及以上不同方向的城市轨道交通、市域（郊）铁路等衔接，或做好预留，强化与城市道路网的多向衔接。二类 and 三类综合客运枢纽应做好与城市路网的衔接，具有对外运输功能的综合客运枢纽应衔接城市快速通道，有条件的应实现与城市轨道交通的衔接。

结合城市轨道交通网规划编制及调整、新一轮重点铁路枢纽总图修编、城际铁路以及市域（郊）铁路建设等，重点围绕超、特大城市的大型对外客运站场，建设大容量、快速化的衔接通道。在国际性和全国性综合交通枢纽城市，应以城市轨道交通为平台，衔接

城市内外交通，高速铁路客运站和机场应与城际铁路网的车站衔接。

（九）畅通站场间直接连接。通过快速、大容量的城市公共交通，连接城市内各种类别、方向和功能的综合客运枢纽，实现旅客在主要枢纽之间的快速直达。超大城市的主要客运枢纽间以换乘时间不超过 1 小时、换乘次数不超过两次为宜，特大城市换乘时间不超过 45 分钟，大城市换乘时间不超过 30 分钟。

（十）便捷枢纽站场内换乘。综合客运枢纽宜采用同台或立体换乘方式，换乘时间一般不超过 3 分钟。新建综合客运枢纽应立体布局换乘设施，鼓励既有客运枢纽实施立体化换乘改造。原则上，换乘设施工程应一次建成，可分期投入使用。结合既有综合客运枢纽改造，增加自动化换乘设备，提高换乘效率。重要的地铁换乘枢纽应尽可能实现不同线路间同台换乘，不能同台换乘的，通过建设和改造配套换乘设施，尽量实现立体换乘。

#### **四、健全设计建设标准**

（十一）科学确定站场规模。研究按照日单位面积客流量合理确定综合客运枢纽建筑总规模，尽快修订完善相关标准。根据客流分布特点，科学确定站房、等候区和其他配套设施等功能区规模，推动各种运输方式等候区、售票区、安检区、停车场等功能区合并布设，强化设施设备共享共用。

（十二）完善枢纽换乘标准。制定和完善综合客运枢纽换乘规范标准。根据枢纽换乘客流强度，配备垂直电梯、自动扶梯、自动步道、步梯等标准化换乘设施设备。根据设计高峰小时客流量，充

分考虑安全疏散要求，合理确定换乘设施设备数量和分布。缩短不同站场旅客出口、入口之间换乘距离，以不超过 200 米为宜，并建设封闭的换乘设施。合理安排综合客运枢纽内车流和客流组织，确保采用公共交通方式的旅客换乘距离最短。

（十三）健全配套服务标准。建立健全开放兼容的交通运输信息标准体系，统一通信、票务、站务等各类数据接口与格式。制定统一的运输信息、企业信息、乘客信息等数据采集、存储、共享等标准。完善全覆盖、无盲点、不间断、明晰化的综合客运枢纽内外指示标识标准规范。加强综合客运枢纽无障碍设施设备配置标准建设。完善枢纽一体化服务标准和规范。

## 五、提升运营服务水平

（十四）优化运输组织。加强运输管理，优化组织方式，完善作业流程，推进旅客一体化联程联运。合理安排客运班次车次，加强方式内部和方式之间的运力匹配、组织衔接、时刻对接。鼓励客运企业、枢纽企业、第三方平台等相关经营主体依托综合客运枢纽开展全流程客运组织，完善客票服务与出行引导，提高公众出行便捷性和舒适度。

（十五）打造智慧枢纽。以新一代移动互联为媒介，将综合客运枢纽打造为汇集各类客流、商流、资金流、信息流的城市智慧中枢。加强大数据等应用，推进综合客运枢纽与智能交通等融合发展。加强信息采集、处理、共享，建立统一的信息平台，拓展手机等终端应用，实现信息及时发布与实时更新，提升服务精准性。发挥综

合客运枢纽牵引作用，打造宜居、宜业、宜行、宜娱的生产生活、创新创业新空间。

## 六、推进综合联动开发

（十六）加强综合开发。依据城市规划和土地总体利用规划，合理确定综合客运枢纽及周边区域用地布局、规模和范围。统筹枢纽建设与城镇空间布局和产业发展，强化区域联动开发。统筹整体开发与局部开发、平面开发与立体开发，促进交通与城市、产业发展深度融合。明确既有枢纽与新建枢纽的综合开发重点，盘活优化存量资源，构筑区域新兴增长极。重点在国际性、全国性综合交通枢纽，以高速铁路客运站、城际铁路客运站、机场等为主体，建设一批集交通、商业、商务、会展、文化、休闲等为一体的开放式城市功能区。

（十七）提升开发品质。以综合客运枢纽为重点，在保证枢纽内部客流组织效率、安全性的基础上，有序拓展枢纽商业服务功能，顺应消费需求多样化、个性化趋势，调整、拓展和提升枢纽服务。充分利用综合客运枢纽人员聚集度高、流动性强等优势，积极发展广告票务、餐饮购物、旅游咨询等业务，有效提升枢纽内部商业开发的品质，构建一体融合、畅捷舒适的整体营商环境。

## 七、加强规划引导作用

（十八）推动多规衔接。完善综合交通枢纽规划体系，明确各层级、各类别枢纽规划的定位、功能、内容与责任主体等。加强综合交通枢纽规划与经济社会发展规划、土地利用总体规划以及综合



交通运输体系规划等的衔接，做好与城市轨道交通规划、铁路枢纽总图规划、民用机场总体布局规划、城际铁路规划、港口总体规划等其他专项规划在编制、审核、调整过程中的全面对接。

（十九）严格规划审核。在国际性、全国性综合交通枢纽城市，应同步编制综合客运枢纽与周边区域一体联动开发的详细规划，或在综合交通枢纽规划中编制综合开发专项篇章。我委和相关部门在审批城市轨道交通建设规划、城际铁路规划时，将按照综合客运枢纽建设要求和相关标准，加强对综合衔接、换乘方案的论证和审核。

## 八、改革创新发展机制

（二十）形成一体化建设机制。综合客运枢纽原则上应由统一主体负责整体设计和建设，并做好与相关投资方的衔接。各级地方政府统筹区域内枢纽站场建设，成立专门的管理机构，推进综合客运枢纽的统一规划、统一设计、统一建设、统一管理。我委组织编制了《综合客运枢纽建设指引》（附后），供各地参考执行。对特别重要的综合客运枢纽建设，我委将和有关地方政府探索以合作共建的形式共同推进，选择一批综合客运枢纽示范工程，在规划、政策、资金等方面予以指导和支持。

（二十一）创新建设模式。鼓励以委托代理、服务外包、代建制、代管制等多种方式，实施综合客运枢纽规划、建设和运营。加强客运枢纽建设的跨界融合，鼓励与地产、传统商业、电子商务等经营主体开展定制共享式合作开发。对于经营性较强的站场，鼓励采用特许经营方式进行市场化开发建设。对于公益性较强的站场，

鼓励采用特许经营方式，或采用政府购买服务、委托市场化运营等方式进行开发建设。

（二十二）强化资金保障。我委将加大中央预算内投资、专项建设基金等对综合客运枢纽的投入力度，创新投资和补助方式。同时，充分发挥开发性金融作用，鼓励各类金融机构创新金融产品。鼓励各地建立健全枢纽建设开发的成本分摊、利益分享、风险分担等机制。

（二十三）完善土地供给。各地要保障综合客运枢纽站场建设用地，推进符合条件的综合客运枢纽土地综合开发。探索实行建设用地使用权分层设立、统一规划、统一供应、统一建设的供给和利用管理政策，促进城市公共交通设施地上、地下空间立体开发。

（二十四）加强组织管理。逐步理顺建设管理体制，推行综合交通枢纽分级分类管理。我委将会同有关部门加强对国际性和全国性综合交通枢纽规划建设的指导，各地要做好区域性和地区性综合交通枢纽规划建设工作。简化列入规划的综合客运枢纽建设项目审批程序，加强建设实施中的监督管理，做好项目跟踪、政策支持与配套服务等。

附件：1、综合客运枢纽建设指引

2、综合客运枢纽重大建设示范工程

## 附件 1

# 综合客运枢纽建设指引

综合客运枢纽是综合交通运输体系的重要组成部分，是各种交通运输方式间实现有效衔接和一体化换乘的关键环节。为进一步提升旅客出行、换乘的服务水平和效率，针对综合衔接、旅客换乘方面的技术要点，提出相关技术要求与建议。

## 1. 概念、适用范围及枢纽分类

### 1.1 概念

本指引所提及的概念名词主要包括综合交通枢纽、客运枢纽和综合客运枢纽。

**1.1.1 综合交通枢纽。**主要指枢纽城市，是综合交通网络节点上形成的客货流转换中心，位于综合运输通道的重要交汇点，依托区域或地区中心城市、口岸城市等，在人员、物资运输中具有突出的集散中转功能，吸引和辐射作用显著。按照其所处的区位、功能和作用，衔接的交通运输线路的数量，吸引和辐射的服务范围大小，以及承担的客货运量和增长潜力，可分为国际性综合交通枢纽、全国性综合交通枢纽、区域性综合交通枢纽和地区性综合交通枢纽四个层次。

**1.1.2 客运枢纽。**主要指旅客始发终到、中转换乘等具体场所，是铁路、公路、水运、民航等运输方式中旅客运输地位较为突出、组织功能较强、作业规模较大、衔接线路数量和方向较多、

辐射范围较广的大中型客运站，既包括单一运输方式的客运站，也包括衔接多种运输方式的综合性客运站。

**1.1.3 综合客运枢纽。**主要指客运枢纽中包括两种及以上交通方式（含城市轨道交通）的综合性客运站。特别是针对两种及以上对外交通方式与城市交通的衔接，将客流换乘组织作业场所、设施、设备等，在同一立体空间或平面集中布设，实现各种交通方式基础设施、技术装备、运输组织、公共信息等之间的一体融合和高效衔接，便于旅客始发终到和中转换乘。

## **1.2 适用范围**

本指引主要用于指导大城市综合客运枢纽建设，重点针对航空、铁路、长途汽车为主的大型综合客运枢纽以及包含城市轨道交通的重要换乘节点。其他城市的大型枢纽建设可参照执行。

## **1.3 枢纽分类**

本指引所指枢纽均为综合客运枢纽，主要包括航空客运枢纽、铁路客运枢纽、长途汽车客运枢纽以及城市轨道交通客运枢纽。

**航空客运枢纽：**主要指依托枢纽机场和干线机场形成的客运枢纽。航空客流为枢纽主客流，其他交通方式主要为航空进出港旅客提供交通接驳服务。

**铁路客运枢纽：**主要指以完成干线铁路（包括高速铁路、普速铁路、城际铁路）枢纽站场的客流集散和中转为基本需求，集多种交通运输方式于一体的客运枢纽。铁路客流为枢纽主客流，其他交通方式为铁路进出站旅客提供交通接驳服务。

**长途汽车客运枢纽：**主要指依托长途汽车客运站场形成的客

运枢纽。长途汽车客流为枢纽主客流，其他交通方式为长途到发旅客提供交通接驳服务。

城市轨道交通客运枢纽：主要指两条以上城市轨道交通线路交汇形成的客运枢纽。城市轨道交通客流为枢纽换乘的主要客流，其他配套交通为城市轨道交通客流提供交通接驳服务。

## 2. 项目前期阶段论证内容

### 2.1 预可行性研究

#### 2.1.1 阶段要求

(1) 阐述枢纽所在地区的土地利用总体规划、城市总体规划及综合交通体系规划。

(2) 明确枢纽所在片区的发展定位、用地结构。

(3) 分析枢纽规划与区域相关规划的协调性。

(4) 论证枢纽的功能定位和建设必要性。

(5) 确定综合交通枢纽对外的主导交通方式构成。

#### 2.1.2 工作内容

(1) 分析与枢纽相关的城市轨道交通网络、道路网络、对外交通需求等。

(2) 分析枢纽衔接模式。

(3) 明确枢纽功能定位。

(4) 匡算枢纽用地规模，城市对外客运枢纽用地应按 0.1-0.4 平方米/人控制。

(5) 明确枢纽选址范围。

#### 2.1.3 审核重点

(1) 枢纽规划是否符合土地利用总体规划、城市总体规划和综合交通体系规划。

(2) 枢纽衔接模式的合理性。

(3) 枢纽用地规模匡算的合理性。

(4) 枢纽选址的可行性。

## 2.2 可行性研究

### 2.2.1 阶段要求

(1) 研究枢纽所在城市片区的综合规划、枢纽的功能定位。

(2) 预测综合客运枢纽内部各种运输方式的旅客发送量、不同运输方式之间及各种城市交通方式间的旅客换乘量指标。

(3) 分析不同交通方式间衔接技术要求，研究不同交通方式间的换乘与衔接关系，明确综合客运枢纽的组合形态。

(4) 按照综合客运枢纽内不同交通方式间功能分工，分析不同交通方式间的换乘关系，确定不同交通方式站场的功能布设区域。研究枢纽的对外交通组织。

### 2.2.2 工作内容

(1) 预测各种交通方式的客流量。

(2) 预测各种交通方式之间的换乘客流量。

(3) 预测必要的旅客最高聚集人数、高峰小时旅客发送量等指标。

(4) 绘制枢纽片区综合交通规划示意图（含枢纽所在城市片区内各交通方式的线路、站场布局、对外客运通道分布等）。

(5) 绘制各种交通方式换乘关系分析图、综合客运枢纽功

能分区示意图、拟建项目总平面布置图、旅客换乘流线示意图(涵盖不同交通方式间、不同标高层间的旅客换乘关系)。

### 2.2.3 审核重点

- (1) 各种交通方式客流量及换乘客流量的合理性。
- (2) 枢纽的交通组成的合理性。
- (3) 枢纽的交通衔接和换乘方案的可行性。
- (4) 枢纽功能布局、交通组织的合理性。

## 3. 枢纽交通设施配置原则

各类客运枢纽之间应便捷连通,超大城市的主要客运枢纽间以换乘时间不超过 1 小时、换乘次数不超过两次为宜,特大城市换乘时间不超过 45 分钟,大城市换乘时间不超过 30 分钟。客运枢纽交通设施配置应满足枢纽主导客流安全高效集聚与疏散的要求。

### 3.1 航空客运枢纽

应配置公交站、出租车上落客及蓄车区、社会车停车场等城市交通配套设施,应设置长途汽车客运站进行衔接。规划有城市轨道交通线网的城市,城市轨道交通应与枢纽接驳。

#### 3.1.1 铁路与航空

(1) 编制城市群城际铁路网规划时,应衔接区域内重要枢纽机场。

(2) 规划中近期建设项目应考虑与枢纽机场同步建设,并保证在机场运营 5 年之内实现运营;远期建设项目应预留引入的工程条件。

(3) 在不影响线路合理走向的前提下, 干线铁路尽量兼顾枢纽机场。

### 3.1.2 长途汽车与航空

(1) 应依据航空客流的集散特征, 研究设置长途汽车站的必要性。

(2) 当客流集散范围以区域(所在城市及周边地市)为主时, 应设置长途汽车站。

(3) 当客流集散范围以所在城市为主时, 宜设置长途汽车站。

### 3.1.3 城市轨道交通与航空

(1) 编制城市轨道交通线网规划时, 城市轨道交通应衔接枢纽机场、干线机场。

(2) 衔接机场的城市轨道交通线路为近期建设项目时, 应与机场同步建设, 并在机场运营 5 年之内投入使用; 为远期建设项目时, 应预留工程条件。

### 3.1.4 城市其他配套设施与航空

(1) 应与机场专线巴士、常规公交等进行接驳。

(2) 外围应设置 1-2 条专用快速路、高速公路或一级公路进行车流集散。

(3) 枢纽机场宜设置 2 条及以上专用快速路、高速公路或一级公路进行车流集散。

(4) 应设置出租车上落客及蓄车区、社会车停车场。

## 3.2 铁路客运枢纽



应配置公交站、出租车上落客及蓄车区、社会车停车场等城市交通配套设施，宜设置长途汽车客运站。规划有城市轨道交通线网的城市，城市轨道交通应与枢纽接驳。

### 3.2.1 长途汽车与铁路

(1) 特大型及大型铁路客运枢纽应设置长途汽车客运站。

(2) 位于城市外围的铁路客运枢纽应设置长途汽车客运站，位于中心区的可根据需要设置长途汽车客运站。

### 3.2.2 城际铁路与铁路

(1) 编制城际铁路网规划时，城际铁路应引入（或连通）特大型及大型铁路客运枢纽。

(2) 编制铁路枢纽总图规划时，对于新建或改建的特大型及大型铁路客运枢纽应考虑预留城际铁路引入或并站设置的条件。

### 3.2.3 城市轨道交通与铁路

(1) 编制城市轨道交通线网规划时，城市轨道交通应衔接特大型、大型铁路客运枢纽。

(2) 衔接城市轨道交通线路为近期建设项目时，应与铁路客运站同步建设，并在铁路客运站运营后 5 年内投入使用；为远期建设项目时，应预留工程条件。

### 3.2.4 城市其他配套设施与铁路

(1) 特大型及大型铁路客运枢纽应设置快速路或多条主干路进行客流集散。

(2) 应设置公交枢纽站或中途站。

(3) 应设置出租车上落客及蓄车区、社会车停车场。

(4) 根据需要设置自行车停车场。

### 3.3 长途汽车客运枢纽

应配置公交站、出租车上落客及蓄车区、社会车停车场等城市交通配套设施。

#### 3.3.1 城市轨道交通与长途汽车客运枢纽

规划有城市轨道交通线网的城市，城市轨道交通应与枢纽接驳，并优先选用立体换乘的衔接方式。

#### 3.3.2 城市其他配套设施与长途汽车客运枢纽

(1) 外围宜与城市快速路或多条主干路道路系统衔接。

(2) 宜设置大中型公交枢纽站进行客流接驳。

(3) 应设置出租车上落客区、社会车停车场，可根据需要设置出租车蓄车区。

### 3.4 城市轨道交通客运枢纽

根据所在城市片区功能定位应配置公交接驳设施、出租车上落客区等。

(1) 应设置大型公交枢纽站或分散布置公交中途站进行客流接驳。

(2) 应设置出租车及社会车上落客区，根据需要设置出租车蓄车区。

(3) 设在城市外围时应设置社会车停车场。

(4) 应设置自行车停车场。

(5) 应设置完善的行人过街设施。

#### 4. 综合客运枢纽规划时限要求

作为城市重大市政基础设施，综合客运枢纽建设应具有前瞻性，统筹各种交通方式建设时限与规模。

（1）枢纽内各交通方式的预测年限应协调统一，以枢纽建成运营年为基准年，分为初期、近期和远期，初期为建成运营后第 5 年，近期为第 10 年，远期为第 20 年，并兼顾主导交通方式的设计年限。

（2）枢纽建设应统一规划、统筹设计，制定合理的分期实施计划。

#### 5. 综合客运枢纽衔接要求

综合客运枢纽衔接方式的选择应综合考虑项目所在城市的交通条件、枢纽类型及交通运输形态以及枢纽各类交通换乘关系与换乘量等因素，体现安全、便捷、舒适、高效原则，以换乘系统总耗时最少作为选择交通衔接方式的主要因素，优先选用立体换乘的衔接方式。

##### 5.1 航空客运枢纽

##### 5.1.1 铁路与航空客运枢纽衔接

为进一步扩大航空客运枢纽服务的辐射范围，应结合铁路的辐射能力和两者之间的换乘需求，通过调整铁路的线路走向或航站楼布置，实现两者的有机衔接。其衔接的布局方式主要包括集中式和分离式两种。

（1）集中式是指铁路从航站楼的内部或地下穿越，或铁路车场比邻航站楼，铁路站房与航站楼一体化布置，形成舒适的换

乘环境。

(2) 分离式是指铁路站房与航站楼分离布置，铁路站房与航站楼间可通过专用轨道交通或地面摆渡车实现快速换乘，换乘时间应控制在 10 分钟以内。

新建航空客运枢纽应通过调整铁路的线路走向或航站楼的布置，实现集中式布局。

既有的航站楼的改建项目可结合项目的实际条件，采用分离式布局，但应通过调整铁路的线路走向实现两者换乘距离最短。

扩建项目应结合以上两种情况开展衔接的布局方式研究，优先选用集中式布局。

#### 5.1.2 长途汽车与航空客运枢纽衔接

为进一步扩大航空客运枢纽服务的辐射范围应结合长途汽车的辐射能力和两者之间的换乘需求，实现两者的有机衔接。其衔接的布局方式主要包括集中式和分离式两种。

(1) 集中式是指长途汽车站房位于航站楼内或比邻航站楼，并与航站楼一体化布置，形成舒适的换乘环境。

(2) 分离式是指长途汽车站房与航站楼分开布置，换乘时间应控制在 10 分钟以内。

新建航站楼应优先选用集中式布局。

改建既有航站楼的项目应结合项目的现状条件以及与长途汽车客运的换乘需求引入长途汽车联运，可采用分离式布局，但应通过调整长途汽车客运站的选址，实现换乘距离最短、交通干扰最小。

扩建航站楼项目应结合以上两种情况开展衔接的布局方式研究，优先选用集中式布局。

### 5.1.3 城市轨道交通与航空客运枢纽的衔接

城市轨道交通与航空客运枢纽衔接的布局方式主要包括集中式和分离式两种。

（1）集中式包括叠合式和半叠合式。

——叠合式是指城市轨道交通从航站楼内部或地下穿越，城市轨道交通车站与航站楼上下叠合。

——半叠合式是指城市轨道交通从航站楼内部或地下穿越，城市轨道交通车场部分位于航站楼的下方，城市轨道交通车站部分位于航站楼投影范围内，同时仍有部分处于航站楼的外部，上下错落布置。

（2）分离式是指城市轨道交通车站与航站楼分开布置，城市轨道交通车场与航站楼完全脱离。

新建航站楼应通过调整城市轨道交通的线路走向或航站楼的布置实现两者的集中设置，并结合实际情况选择布局方式（叠合、半叠合），实现换乘的便捷性。

改建既有的航站楼，应结合城市轨道交通线路走向优先选用集中式布局。选用分离式时，应结合边界条件调整城市轨道交通线路走向，缩短城市轨道交通车站与航站楼的距离，减少换乘距离。

扩建航站楼项目应结合以上两种情况，充分研究进行衔接的布局方式，优先选用集中式布局。

#### 5.1.4 城市其它配套交通与航空客运枢纽的衔接

公交、出租车、社会车辆等相关城市配套设施与航站楼之间，应通过交通组织、设置站前上落客平台等方式实现便捷衔接。交通组织应体现公交优先、人车分流的原则。

### 5.2 铁路客运枢纽

#### 5.2.1 长途汽车与铁路客运枢纽衔接

为进一步扩大铁路客运枢纽服务的辐射范围，应结合长途汽车的辐射能力和两者之间的换乘需求，通过调整长途汽车站的选址和布局，实现两者的有机衔接。衔接的布局方式包括集中式和分离式两种。

（1）集中式是指长途汽车客运站房位于铁路站房内或比邻铁路站房，与铁路站房一体化布置，形成舒适的换乘环境。

（2）分离式是指长途汽车站房与铁路站房分开设置，换乘时间应控制在 10 分钟以内。在条件具备时应实现室内或半室内换乘，以提高换乘服务水平。

新建铁路客运站房应结合长途汽车的辐射能力和两者之间的换乘需求，实现两者的集中设置。

改建既有铁路枢纽应结合项目的现状条件及与长途汽车客运的换乘需求引入长途汽车联运，通过调整长途汽车站站房服务楼的选址实现换乘距离最短、交通干扰最小。

扩建铁路枢纽应结合以上两种情况，充分研究进行衔接的布局方式，优先选用集中式布局。

#### 5.2.2 城市轨道交通与铁路客运枢纽衔接

城市轨道交通与铁路客运枢纽衔接布局方式主要包括集中式和分离式两种。

（1）集中式包括叠合式和半叠合式。

——叠合式是指城市轨道交通从铁路站房下穿越，城市轨道交通车场位于铁路车场的下方，城市轨道交通车站与铁路站房上下叠合。

——半叠合式是指城市轨道交通从铁路站房下穿越，城市轨道交通车场部分位于铁路车场的下方，城市轨道交通车站部分位于铁路站房的下方，同时仍有部分处于站房的外部，上下错落布置。

（2）分离式是指城市轨道交通车站与铁路站房分开布置，城市轨道交通车场与铁路站房完全脱离。

新建铁路客运枢纽应通过调整城市轨道交通线路走向或铁路站房布置实现两者的集中设置，并结合实际情况选择布局方式（叠合、半叠合），实现换乘的便捷性。

改建的铁路站房，应结合城市轨道交通线路走向优先选用集中式布局。选用分离式时，应结合边界条件调整城市轨道交通线路走向，缩短城市轨道交通车站与铁路站房的距离，减少换乘距离。

### 5.2.3 城市其他配套交通与铁路客运枢纽衔接

公交、出租车、社会车辆等相关城市配套交通设施与铁路站房之间，应通过交通组织、设置站前上落客平台等方式实现便捷衔接。交通组织应体现公交优先、人车分流的原则。

### 5.3 长途汽车客运枢纽

#### 5.3.1 城市轨道交通与长途汽车客运枢纽衔接

为进一步扩大长途汽车客运枢纽服务水平，应结合城市轨道交通服务的辐射能力和两者之间的换乘需求，通过调整城市轨道交通的线路走向或长途汽车站的布局，实现两者的有机衔接。城市轨道交通车站应与长途汽车客运站集中布局，形成与长途汽车客运枢纽的立体换乘，提高换乘服务水平。

#### 5.3.2 城市其他配套交通与长途汽车客运枢纽衔接

交通组织应体现公交优先、人车分流的原则，减少绕行距离，不宜迂回、交叉、干扰。车流流线应与主要人流流线一致，进出流线宜在平面及空间上分开。

### 5.4 城市轨道交通客运枢纽

新建城市轨道交通客运枢纽应以平行同台、节点交叉换乘的方式为指导原则；改、扩建城市轨道交通客运枢纽应以减少换乘距离为指导原则。

#### 5.4.1 平行换乘

城市轨道交通两条（或多条）线路客流具有同向延续性，且建设时序相近时，应尽可能调整线路位置，实现两条（或多条）线路的平行（叠合）同台换乘；客流同向延续性不明显时，可通过调整线路间距，实现两条（或多条）线路平行站厅换乘，并为远期增设线路预留条件。

#### 5.4.2 节点换乘

城市轨道交通两条（或多条）线路交叉换乘，且建设时序相



近时，应通过调整线路走向和间距，实现节点立体换乘，从而形成厅—台换乘、台—台换乘等多种方式的节点换乘，并为远期增设线路预留条件。

### 5.4.3 通道换乘

城市轨道交通两条（或多条）线路交叉换乘，且建设时序相差较大时，可采用通道换乘方式，但应缩短换乘距离，提高换乘舒适度。

## 6. 换乘距离和换乘时间要求

根据一体化规划设计的原则，鼓励同站换乘、立体换乘，并应通过优化换乘空间内的步行系统降低换乘总距离。换乘距离指乘客进出两种交通工具间的水平距离，包含楼梯、扶梯、自动步道所占用的水平投影距离。城市对内交通方式的交通工具，起终点从站台中心点算起；城市对外交通方式的交通工具，起终点从相应交通方式的首个服务设施算起。

（1）城市对外交通客运枢纽内，各交通方式之间的换乘距离宜控制在 300 米以内，当超过 300 米时应增设自动步道等换乘辅助设施。

（2）城市轨道交通客运枢纽内部的换乘距离宜控制在 200 米以内。

（3）对于换乘客流量过大或换乘流线复杂的综合客运枢纽，应开展换乘舒适性的专题研究。

## 7. 换乘空间以及换乘设施要求

换乘空间内应配备售票、问询等旅客服务设施，提高枢纽换

乘空间的舒适性与换乘服务水平。

### 7.1 合理确定换乘空间规模

(1) 枢纽换乘空间的规模应根据超高峰换乘客流量确定。超高峰换乘客流量为预测远期高峰小时换乘客流量或客流控制期的高峰小时换乘客流量乘以 1.1-1.4 的超高峰系数。超高峰系数应根据枢纽功能定位及客流特征等因素综合确定。

(2) 枢纽换乘空间内用于交通换乘的使用面积应根据超高峰设计换乘客流量进行计算，人均面积不应小于 0.2 平方米/人。

7.2 换乘空间应充分注重旅客换乘过程中的心理感受，为旅客营造开敞、明亮、舒适的换乘空间环境

(1) 换乘空间的环境应具有地域特性。

(2) 换乘空间应结合换乘方式创造出有特色的、变化的空间环境效果。

(3) 换乘空间应充分利用自然采光、通风等设施为旅客营造舒适的换乘环境。

(4) 换乘通行空间应优先选用室内或半室内环境。

### 7.3 合理确定换乘设施的设置标准

(1) 换乘层间高差大于等于 3 米时应设置上行扶梯，宜设下行自动扶梯；层间高差大于 6 米时应设置上下行自动扶梯。

(2) 水平换乘距离超过 300 米的换乘通道，宜设置乘客自动人行道。

(3) 枢纽换乘通道、出入口、楼梯、自动扶梯等设施的能力，应根据超高峰换乘客流量计算确定。

## 8. 标识引导及信息服务系统要求

标识导向设置应以满足旅客出行、换乘方便为目的，保证统一性、连续性，并具有一定的容错设计。信息服务系统应实现互联互通、数据共享、联动协作。枢纽内各区域应对旅客发布枢纽内各交通方式的营运信息。

**8.1 枢纽内各类交通设施的标识引导系统应统筹考虑，相互协调，一体化设置**

(1) 保证枢纽内标识导向系统的统一性与通用性。各系统提供的版面信息、图形符号、文字等应具有一致性、规律性和通用性。导向系统间连接、转换的导向设置应具有连续性和一致性。

(2) 保证枢纽内标识导向系统的连续性与系统性。在系统内所有节点（如出入口、路线上的分岔口和汇合点等）设置明确的导向信息，并通过导向信息设置，对目的地及到达各目的地的最短和最适合的路线进行引导，为旅客换乘提供明确的、不间断的导向指引。

**8.2 在枢纽周边区域（交通诱导范围内）设置交通诱导标志，同向设置距离不应大于 1000 米。**

**8.3 建立统一的信息化平台，将各交通方式站场相关信息介入、存储、查询、分析、联动和发布。**

**8.4 枢纽内各交通方式的信息化系统开放相关数据接口，提供给枢纽总信息系统，实现数据集成。枢纽信息化系统可对所有数据分析预测、调度、突发事件的安全和疏散与应急等做出相应的联动决策，实现枢纽范围内的统筹控制。**

## 9. 结语

本指引侧重于综合客运枢纽中各类交通运输方式衔接及旅客换乘方面的技术指导，重点针对枢纽前期研究内容、交通设施的配置原则与标准、规划建设时限、交通衔接方式、换乘距离与换乘时间等提出技术要求，目的在于提高旅客出行、换乘效率，提升枢纽整体服务水平。本指引所提出的技术要求和建议，是规划、设计、审核、建设、运营管理部门在枢纽规划建设各阶段工作的参考依据。

## 附件 2

# 综合交通枢纽重大建设示范工程

## 一、国家发展改革委和地方政府共建枢纽示范城市

广州、武汉、重庆、乌鲁木齐、昆明、郑州等。

## 二、综合客运枢纽

北京新机场、青岛新机场、成都新机场；北京铁路丰台站、星火站等。

## 三、客运换乘站点

特大城市地铁换乘系统优化工程、空铁联运工程等。