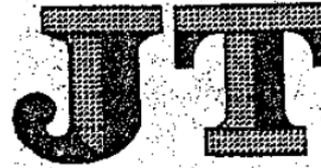


附件 6

ICS



中华人民共和国交通行业标准

JT/TXXXXX—XXXX

综合客运枢纽总图设计要求

Requirements for general design of Integrated passenger transportation hub

(工作组讨论稿)

XXXX-XX-XX 发布

XXXX-XX-XX 实施

中华人民共和国交通运输部发布

目 次

目次	I
前言	II
综合客运枢纽总图设计要求	1
1 范围	1
2 规范性引用文件	1
3 基本要求	1
4 总平面布局	2
5 道路交通组织	2
6 综合客运枢纽主体内公共空间布局的要求	5
7 绿化布置及行人步道	6
8 标识及引导	6

前 言

本标准按照GB/T 1.1-2009给出的规则起草。

本标准由综合交通运输标准化技术委员会提出并归口。

本标准起草单位：北京市建筑设计研究院有限公司、交通运输部科学研究院

本标准主要起草人：

本标准第一次发布。

综合客运枢纽总图设计要求

1 范围

本标准规定了综合客运枢纽总图规划设计基本要求、总平面布局、综合客运枢纽主体内公共空间布局要求、绿化布置及行人步道、标识及引导等内容。

本标准适用于综合客运枢纽的规划、设计、建设与后期运营管理，有关技术规则、规定的制定等参考本标准。

2 规范性引用文件

下列文件对于本文件的应用是必不可少的。凡是注日期的引用文件，仅所注日期的版本适用于本文件。凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本文件。

GB/TXXXXX-XXXX综合客运枢纽术语

GB 50352-2005民用建筑设计通则

GB50226-2007铁路旅客车站建筑设计规范

GB/T 15566.1-2007公共信息导向系统 设置原则与要求 第一部分：总则

JGJ/T229-2010民用建筑绿色设计规范

GB50763-2012无障碍设计规范

GB50016-2014建筑设计防火规范

GB50189-2015公共建筑节能设计标准

CJJ37-2012 《城市道路工程设计规范》

JTG D20-2006 《公路路线设计规范》

CJJ69-95 《城市人行天桥与人行地道技术规范》

CJJ152-2010 《城市道路交叉口设计规程》

3 基本要求

3.1 综合客运枢纽应符合城镇总体规划、城市综合交通规划、环境保护和城市景观的要求，处理好与周边建筑、城市道路、地下管线、地下构筑物之间的关系，并应符合下列规定：

各交通运输方式的站址选择应符合各自选址要求，并宜多种交通方式复合布置，以利于换乘及使用效率的提升。

衔接港口的综合客运枢纽，需要具有足够的水域和陆域面积，适宜的码头岸线和水深。

3.2 总平面布局应当合理利用地形条件，布局紧凑，节约用地，合理规划，留有远期发展的余地。

3.3 结合交通评估报告，分析各种交通工具的换乘量及规划定位，综合考量，确定交通工具接入的优先级，以最优先的几种交通方式作为主导因素，其他交通方式与其协调布局。

3.4 枢纽宜与周边地区规划结合，综合利用地上、地下空间进行一体化设计。出入口设置宜与周边物业开发、地下通道、过街天桥相结合。

3.5 综合客运枢纽总图设计应进行无障碍考虑，并应符合 GB50763 的有关规定。

3.6 综合客运枢纽的节能设计应符合 GB50189 的有关规定。

4 总平面布局

4.1 综合客运枢纽内，单一交通责任区与公共区域的划分：本要求旨在界定出本要求应用的范围。综合客运枢纽分为以下几类：公铁组合型、公航组合型、公水组合型及公铁航组合型，诸多类型的拓扑结构是一致的，即通过综合客运枢纽联通到各类交通工具运行区的过程中，安检界限以外的部分为人员进行交叉换乘的公共空间，以内为单一交通工具责任区，由专项标准限定。本综合客运枢纽总图设计要求限定的范围是上文所指的安检界限以外的公共空间部分。

4.2 总平面布局需要包含如下功能块的布局组织：综合客运枢纽站主体（含各种交通方式站房、内部公共空间及管理办公区）、外部交通联系（含站前区）、交通工具运行区（场地区）、配套用房、道路、广场、绿化。

4.3 换乘广场规模的确定，建议以 $1.83 \text{ m}^2/\text{人}$ 为指标进行计算。

4.4 枢纽内各种功能空间布局及原则：

枢纽内各种功能空间主要有：集散空间、旅客服务设施（含汇合点、商业区）、自助售票、退票、换票区、滞留区、大配套商业，枢纽功能空间布置的原则：

- 依据关联程度进行合理的功能衔接
- 交通组织高效合理
- 空间布局紧凑
- 保障安全
- 考虑建设时序

4.5 根据用地的形式，综合客运枢纽中涵盖超过三种以上的交通方式接入时，应当选择立体式的布局方式，缩短换乘距离。

5 道路交通组织

5.1 外部交通组织

5.1.1 外部交通组织应与城市交通、规划部门沟通，对周边路网、车流向及信号灯配识进行合理调整。

5.1.2 外部交通流线设计应与城市交通网络规划相结合，考虑城市规划中对基地出入口数量、宽度、位置的要求，避免将车辆进出口设置在城市主要道路上。

5.1.3 三种以上交通运输方式衔接时，需要均匀场地周边的交通压力，城市交通的接入宜采用立体化的处理方式，避免城市交通与进出站交通的矛盾，形成良好的空间衔接关系。

5.1.4 公航组合型、公铁航组合型的综合客运枢纽客流量大于 20 万人次/日，公铁组合型的枢纽客流量大于 30 万人次/日时宜采用两个以上（含两个）方向广场及城市市政交通设施集散客流，且不同方向对外衔接道路不交叉。

5.1.5 车行落客平台（车道边、接驳道桥）平面、断面均应符合当地气候条件、车辆类型、爬坡能力等因素，选用适当的横坡、纵坡值，一般横坡宜 1%~2%，冰冻地区最大坡度为 4%，坡长不宜大于 600m

5.1.6 车行落客平台（车道边、接驳道桥）与站房之间应设置人行道，宽度不宜小于 6m，坡度不应大于 2%，高于车行落客平台，高差控制在 100mm~150mm 之间，采用路缘石进行分隔。

5.1.7 对于接入交通种类较多的综合客运枢纽，车行落客平台宜结合交通方式的立体布局而进行立体分层，多层车道边，尽量实现进出枢纽车辆分离。

5.1.8 车行落客平台（车道边、接驳道桥）的临空侧需设置防撞护栏，其宽度宜为 500mm、高度不小于 1100mm，形式应当与建筑、路灯等形式相统一。

5.1.9 综合客运枢纽出发车道边布置应符合下列规定：

- (1) 道边长度不应小于主出入口宽度，且应不小于 5m；
- (2) 外侧车道边人行道与内侧车道边人行道平行连接，手推车及行李车可直接穿越车道，且车道上宜设置缓坡减速带。内外侧车道边路缘石处应设置缓坡；
- (3) 人行横道应对应或靠近枢纽出入口处设置，引导外侧车道边下车旅客至枢纽站厅入口处。

5.1.10 综合客运枢纽到达车道边布置应符合下列规定：

- (1) 道边长度不应小于主出入口宽度，且不应小于 5m；
- (2) 进站护栏间通道宽度应不小于 1.5m；
- (3) 公交车，旅游巴士车等大载客容量车辆道边，宜优先置于枢纽入口前；
- (4) 出租车道边应集中布置，应在人行道上设置排队等候栏杆；
- (5) 社会车辆车道边宜库内泊车，库内接客。

5.1.11 综合客运枢纽集疏运道路应充分考虑慢行交通需求，枢纽附近的人行道最小宽度在大城市中不应小于 5m，衔接人行道宽度不应小于 5m。

5.1.12 在人员密集的特大、大和中型综合客运枢纽建筑基地，在执行当地城市规划条例和有关建筑设计规范时尚应符合下列规定：

- (1) 综合客运枢纽基地至少有一面直接临接城市道路，该城市道路应有足够的宽度，以减少人员疏散时对城市正常交通的影响；
- (2) 综合客运枢纽基地沿城市道路的长度应按建筑规模或疏散人数确定，并至少不小于基地周长的 1/6；
- (3) 综合客运枢纽基地应有两个及两个以上不同方向通向城市道路的（包括以通路连接的）出口；
- (4) 综合客运枢纽基地或建筑的主要出入口不应和快速道路直接连接，且不应直对城市主要干道的交叉口；

5.1.13 综合客运枢纽建筑主出入口前应设有主枢纽站房平台，平台尺寸应符合下列规定：

- (1) 综合客运枢纽站房平台长度不应小于主枢纽站房主体建筑总长度；

(2) 综合客运枢纽站房平台宽度，特大型枢纽不宜小于30m，大型枢纽不宜小于20m，中型枢纽不宜小于10m，小型枢纽不宜小于6m；

(3) 立体综合客运枢纽站房平台应分层设置，每层平台宽度不宜小于8m。

5.1.14 为防止市内交通在综合客运枢纽周边的拥堵，市内往来综合客运枢纽的交通宜做到站场分离，如：出租车和公交车可遵循如下顺序：停靠下车——驻车场——始发站上车。

5.1.15 大型综合客运枢纽驻车场的进、出站口应分别设置，中小型宜分别设置，汽车进出站口与旅客主要出入口之间应设不小于5m的安全距离（资料集公路驻车场设计），并应有隔离措施。

5.1.16 驻车场多于50辆应设2个以上直通城市不同方向的疏散口，少于50辆可仅设1个疏散口；车辆宜分组停放，组间距离不小于6m（资料集公路驻车场设计）

5.1.17 单车道净宽不小于4m，双车道净宽不小于7m，净高不小于4.5m。

5.2 内部交通组织

5.2.1 长途客车进出站应符合下列规定：

- (1) 应有独立的两个进出站口；
- (2) 出入口位置宜分开设置，与主干道应有适当距离；
- (3) 流线应流畅，避免交叉、减少绕行；
- (4) 人车分流，上落客点便于旅客换乘。

5.2.2 公共汽车进出站应符合下列规定：

- (1) 应有独立的进出站口；
- (2) 出入口位置、数量应满足需要；
- (3) 公交枢纽或首末站与综合客运枢纽交通流线要流畅，避免交叉、减少绕行；
- (4) 人车分流，上落客点应方便旅客换乘。

5.2.3 出租车进出站应符合下列规定：

- (1) 到达区靠近进站口，要有足够的车道边；
- (2) 出发区靠近出站口，应设置足够的发车位及续车场地；
- (3) 到达区和出发区应分开设置；
- (4) 室外排队候车区域应设置防雨、雪设施。

5.2.4 社会车辆进出站应符合下列规定：

- (1) 到达区靠近进站口，要有足够的车道边；
- (2) 出发区靠近出站口，应设置足够的停车场地；
- (3) 离社会停车较近，宜设置临时停靠区域（接客上车）；
- (4) 到达区宜与出租车共用，应有足够通道空间。

5.2.5 旅客进出站应符合下列规定：

- (1) 枢纽客流组织应遵循分散出发、集中到达、大厅等候、集中换乘、通道疏散；
- (2) 旅客进站与出站客流宜分开设置；进站厅与出站厅宜分开设置；

5.2.6 枢纽内部应设置贯通枢纽空间的通道。

5.2.7 对于设置在建筑体外的换乘通廊，应设置挡风避雨设施。

5.3 关于换乘流线：

5.3.1 内部交通及换乘流线应当简洁、便捷，流线组织设计应当以换乘客流量为基础，主客流优先，平均换乘距离最小。当换乘规模较小时，宜做到零距离换乘，当换乘客流较大时，应留有缓冲空间，避免人流拥挤而带来安全隐患。

5.3.2 换乘通道的总宽度应由通道高峰小时换乘量确定。换乘通道的总宽度应按最大通行能力 4000 人计算，且不应小于 3m。

5.3.3 换乘流线应当简单便捷，最快的将客流疏导至目标地点；同时换乘流线应当有一定的容错性，不仅要按最佳流线设计乘客的行走路线，也应当在这些流线当中设置必要的联系，方便乘客及时纠错调整路线。

5.3.4 换乘距离一般应当控制在 200 米以内，对于融合了多种对外交通方式的综合客运枢纽，可适当延长，但不宜大于 600 米，且宜通过专用通道连接，或设置自动步道，并保证整体换乘时间在 10 分钟之内。超过以上换乘距离时宜采用立体换乘形式。

5.4 停车区域

5.4.1 出租车宜采用“多岛上客”的模式，保证安全和发送效率。

5.4.2 出口收费宜设置缓冲区。

5.4.3 自行车存放点宜设置在枢纽出入口附近，并应设置与主要步行道的连接道路；停车宜地面布置，设计充足，并设置遮阳棚，布置于地下时宜设置骑行进出条件。

6 综合客运枢纽主体内公共空间布局的要求

6.1 公共区域规模及总体要求：

6.1.1 采用高峰小时换乘量对公共区域的规模进行测算。

6.1.2 综合客运枢纽主体内公共空间的旅客、车辆、行李和包裹流线应明确清晰，人车分流，避免交叉。

6.2 公共区域涵盖的功能：

6.2.1 综合客运枢纽内的公共区域，应当包含自助售、换票区、汇合点、附属商业及旅客滞留区。

6.2.2 换票的区域应具有如下功能：人工机票、火车票的退改签口、换签口；以及必要的自助服务，如：取票机、提款机等。

6.2.3 换乘大厅内，贴近各类交通方式的出口处，应适当设置旅客候车区域，方便乘客出行。

6.2.4 为适应大规模旅客滞留，需要设置安置区，这些区域平时可作为休闲或商业服务空间，但应当布置灵活，不影响客流通行，并且随时可清出场地，需要有良好的疏散条件，以及必须功能的配备，如卫生间、饮用水及基本的生活保障供给等。按滞留乘客人数计算时，其面积不宜小于 0.5 m²/人。

6.2.5 厕所宜分散布置，服务半径不宜大于 80m。

6.2.6 厕所数量的布置：厕所位数应按最高聚集人数确定，2个/100人，男女比例应按1:1、厕位按1:1.5确定，且男、女厕所大便器数量均不应少于2个，男厕应布置与大便器数量相同的小便器。

6.2.7 厕位隔间尺寸：考虑到枢纽内厕所使用的人群多为携带行李者，因此厕位隔间应当适当放大，建议采取不小于1100（宽）*1500（进深）的尺寸，可内置小的行李架。

6.2.8 男女厕所应当分设盥洗间，盥洗间应设面镜，水龙头应采用卫生、节水型，数量宜按最高聚集人数确定，1个/150人，并不得少于2个。

6.2.9 汇合点的布置：在枢纽中宜均匀地设置一些易于辨认和接近的汇合点，这些汇合点应当从形态、色彩、亮度、标识等方面增强可识别性。

6.2.10 管理办公用房应根据需要设置办公室、监控室、调度室、广播室、公安用房等，其设置应当符合国家现行有关标准的规定。

6.2.11 附属商业及服务用房：便利店性质等，配置应当符合综合客运枢纽通用建设要求

6.3 换乘模式的选择：

6.3.1 超过日平均10万人次以上，或换乘流线超过10种时，换乘流线复杂，应考虑立体式衔接方式、分层或夹层的换乘方式来解决。

6.3.2 一旦综合客运枢纽总换乘量需求规模超过50万次/日时，从客流密集等安全因素出发，就需要考虑通过一个枢纽群或者筑组合体形式来解决衔接问题，或者采用网络衔接方式分置换乘功能，避免过大客流在城市某一区域的过度集中。

6.4 换乘大厅的面积应当由最高聚集人数来确定。参考最高聚集人数对应的经验值0.2m²/人来确定。

7 绿化布置及行人步道

7.1 布置范围：通常情况下，综合客运枢纽考虑在室外、屋顶布置一定数量的绿化，面积满足园林绿化的相关要求，条件允许的情况下，可以将一定数量的绿化引入室内，活跃室内气氛。

7.2 枢纽外围应当结合广场、等候站台等设施，统一考虑，结合绿化，设置休憩、观赏、驻足和活动的行人慢行空间，增强枢纽的公共属性和亲和力。

7.3 对于大规模的地下停车库及配套设施，宜结合下沉广场设计，增加绿化，提高地下车库的可识别性、空气质量和空间感受。

7.4 行人步道的一般要求

行人步道应当满足无障碍要求，且枢纽内部应当设置贯通枢纽空间的连通道，确保枢纽各部分间的贯通以及城市慢行系统的连续性，不因枢纽的存在而割裂与周边城市功能之间的联系。风井出地面的位置做好隐藏，多植绿化，创造怡人的步行环境。

—步行通道的入口处应当设置交通信息标识牌

—城市中心区枢纽内的行人步道应当接入周边城市道路慢行系统

—应当满足无障碍方面的要求

8 标识及引导

- 8.1 引导标识设计是综合客运枢纽设计的重要组成部分，宜委托专业的设计方完成。
- 8.2 建筑设计方宜在方案设计完成后、初步设计开始前同标识专业设计方开始沟通，结合建筑形式及流线、交通组织要求确定标识系统设计方案。
- 8.3 标识系统所表达的信息应当覆盖 2 个方面：综合客运枢纽外部导向设计、综合客运枢纽出入口与各交通方式站厅之间的导向设计
- 8.4 标识应当分类分级设计和发布，并确保交通导向标识的优先和一目了然。
- 8.5 在交通导向标识中，应当以交通主流程信息为优先。
- 8.6 层数的安排在各交通站房内的编号应当按标高统一。
- 8.7 设计中充分考虑标识系统的设计、施工要求，预留好条件。
- 8.8 综合客运枢纽内不同交通方式场站及公共区域内导向标识的设计应符合 GB/T 20501.1-2013 的有关规定，其设置应符合 GB/T 15566.1-2007 的有关规定。

《综合客运枢纽总图设计要求》行业标准 编制说明

交通运输部科学研究院
北京市建筑设计研究院有限公司
2016年06月

目 录

1	工作简况.....	1
1.1	任务来源.....	1
1.2	目的和意义	1
1.3	标准制定工作过程简述.....	2
2	标准制定原则与依据.....	4
2.1	标准制定的基本原则.....	4
2.2	标准制定的依据.....	4
3	标准范围及主要内容.....	5
3.1	标准范围.....	5
3.2	标准内容.....	5
4	贯彻标准的措施与建议.....	15
5	其他需要说明的问题.....	15
5.1	标准实施建议.....	15
5.2	采用国际标准和国外先进标准的一致性程度	15
5.3	与有关法律、法规和强制性国家标准的关系	15
5.4	重大分歧意见的处理经过和依据.....	16
5.5	标准性质的建议	16
5.6	废止现行有关标准建议	16
5.7	预期经济效益和社会效益分析.....	16
5.8	其他应予以说明的事项	16

1 工作简况

1.1 任务来源

2015年7月16日，交通运输部《交通运输部关于下达2015年交通运输标准化计划的通知》（交科技发[2015]114号），正式下达了制定《综合客运枢纽总图设计要求》（计划编号：JTXXXX-XX）行业标准的工作计划。

标准性质：推荐性行业标准；

主管部门：交通运输部；

归口单位：综合交通运输标准化技术委员会；

起草单位：北京市建筑设计研究院有限公司、交通运输部科学研究院；

完成时间：2016年

1.2 目的和意义

综合运输是交通运输发展到一定阶段后的内在要求，它要求各种运输方式在社会化的分工、协作过程中，按照技术经济以及运输特点组合成分工协作、有机结合、连结贯通、布局合理的综合运输体系。我国《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》中明确指出：“按照适度超前原则，统筹各种运输方式发展，基本建成国家快速铁路网和高速公路网，初步形成网络设施配套衔接、技术装备先进适用、运输服务安全高效的综合交通运输体系”建设资源节约与环境友好、服务优质高效的综合运输体系已经成为交通运输发展的迫切需要。

长期以来，受理念、体制、政策等因素影响，我国综合客运枢纽建设相对落后，各种运输方式的站场大多各自规划、分别建设、自成系统，接驳方式没有得到重视，缺乏统一的标准，信息不畅通；缺乏协调的规则，协作不顺畅。尤其是连接城市内外多种交通方式的大型、立体化客运枢纽严重缺乏，站外换乘非常普遍，多数城市旅客中转都需要借助常规城市公交在不同站场间完成，旅客换乘不便，旅行全过程中耗时多、花费高，同时也给城市交通造成压力。在设计综合客运枢纽的过程中，由于各大单一类型的交通运输场站均有各自的设计规范，规范间有所交叠同时也有一定的冲突，因此将多种交通

方式统一在一起的综合客运枢纽，亟需要一套自成体系的设计要求，总图设计要求正是其中之一。

如何界定枢纽区域的范围以及总平面布局尚有所空白，技术层面的问题也有待深入研究。因此，对综合客运枢纽功能区总体布局的内容、流线组织、公共空间的要求等方面展开进一步的系统研究，可为今后综合客运枢纽规划建设提供一定的理论指导和实践方法。基于上述，制定适宜的综合客运枢纽总图设计要求，对于我国综合客运枢纽的健康有序发展十分必要。

综合客运枢纽与传统交通站点的区别在于：

用地更为集中，功能更为集成，人员更为复杂，人流形式为潮汐式，交通流线更为密集。

1.3 标准制定工作过程简述

为保证本标准的适用性、有效性、实用性，标准课题组广泛收集了相关文献资料，包括国内相关国家标准、行业标准、地方标准等。同时开展了实地调研、座谈调研、文案调研。通过文献资料的收集与调研，标准课题组基本掌握了我国综合客运枢纽发展现状、存在的主要问题；又通过对综合客运枢纽的设计部门、运营主管部门及乘客的访谈，了解到总平面设计过程中对于采用各类规范的困惑，以及建设中的一些需求。这些成果均为标准的研究、起草奠定了基础。

(1) 收集梳理国内外相关文献资料：

参考阅读了大量文献资料之后，标准课题组认为，在综合客运枢纽设施规模和布局方面在学术界有如下的认识：姚滢指出城市轨道交通枢纽规划及其线路布设时要以提高服务质量、方便客流集散为目标，轨道交通枢纽换乘节点的布设，要坚持“以人为本”的原则，因地制宜，充分考虑换乘节点与地区环境的关系，在满足旅客集散换乘要求的同时，也要考虑城市交通和城市空间的矛盾问题。高红艳、吕浩认为城市综合客运枢纽作为城市综合运输网络的重要节点，其合理的规划与设计对改善整个交通运输系统功能、解决旅客换乘问题 and 提高运营效率都具有重要的意义。邱丽丽、顾保南通过分析国外典型综合交通枢纽的布设方法，总结了巴黎的拉德芳斯站、柏林的来哈特站及旧金山的港

湾站空间布局的特点，为国内规划设计综合客运枢纽提供了借鉴。陈方红、罗霞在详细研究综合客运枢纽内各种运输方式功能及其定位的基础上，对枢纽换乘旅客需求进行分析，提出了枢纽内交通换乘设施规模计算的方法。杨佩昆通过分析介绍国外综合交通换乘系统（如美国、日本、德国等地的综合客运枢纽）的规划设计方法，对于国内进行综合客运枢纽换乘系统研究具有一定的参考价值。

在综合客运枢纽换乘衔接方面，周伟等对城市客运交通换乘衔接的问题，从旅客换乘量、设施建设方法、集散组织和换乘综合评价等方面进行深入分析和探讨，指出了关于城市交通旅客集散换乘和交通衔接组织问题的基础理论和研究方法。吴友梅、张秀媛从设施规划和组织管理两个方面对枢纽旅客换乘问题进行总结分类，主要划分为两大类（组织协调与设施衔接），提出合理的换乘设施布局与旅客集散换乘的方便性、交通运输系统运转的高效性息息相关，并针对轨道交通枢纽与常规公交换乘衔接的问题，提出了有效的优化措施。裴玉龙等站在合理的交通组织与便捷的旅客换乘角度考虑，分别从静态的交通组织以及动态的交通组织，深入探讨了换乘交通枢纽交通组织衔接的方法。

综上，国内已经开展了一些关于综合客运枢纽总图规划，包括总体布局等的研究工作，并取得了一定的研究成果，通过这些研究已经发现，随着综合运输的不断发展，综合运输枢纽总图规划的重要性越来越明显，而由于长期以来我国交通运输滞后于经济社会的发展，各种运输方式更加专注于自身发展，加之交通运输行政管理体制分割等原因，总体上看，目前我国综合客运枢纽的建设存在许多不足之处，如：站场布局分散、相互之间缺乏有机联系与衔接，许多客运枢纽站场的集疏运体系不配套，已建成的一些综合客运枢纽功能还不完善，等等。我国综合客运枢纽建设与发展滞后，不能满足人民群众日益提高的出行要求，与发达国家的先进水平相比还有较大差距，从某种程度上阻碍了经济的快速发展。

其他的文献资料是现行的标准和书籍，但仅仅是各种交通枢纽的行业标准，标准间的对接存在一定的问题，而且对于目前新出现的集成多种交通方式的综合枢纽也缺乏统一的标准。由此产生的一个结果就是各种交通方式虽然都集合在了一起，却由于换乘区域的简单联系而无法形成互动，无法成为一个有机的整体高效运作。参照的现行国家标准有：①2005年颁布的《民用建筑设计通则 GB 50352-2005》从建筑场地、建筑与环境的关系入手，从大的角度出发，通过控制高度、出入口的数量、道路等一系列的基本因素来对建筑做出了总图方面的限定；②2014年颁布的《建筑设计防火规范 GB

50016-2014》，从消防、安全疏散的角度对建筑的总平面进行控制，也适用于综合客运枢纽；③2011年颁布的《铁路旅客车站建筑设计规范(2011年版) GB 50226-2007》中也有涉及到总平面布局的章节，课题组在考量了综合客运枢纽与铁路旅客车站的区别的前提下，对本规范有所优化和取舍。

现行的行业标准包括：①2008年颁布的《民用机场工程项目建设标准建标 105-2008》对机场生产辅助设施、机场地面交通及公用设施、机场环境保护等方面提出了通用建设要求；②2012年颁布的《交通客运站建筑设计规范 JGJ/T 60-2012》对港口客运站从防火与疏散、建筑设备等方面提出了通用建设要求；③2004年颁布的《汽车客运站级别划分和建设要求》(JT/T200-2004)在建设要求方面对汽车客运站的设施设备、交通安全、环境保护与绿化美化等方面提出了基本的建设要求；④2011年颁布的《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》(CJJ/T 15-2011)针对城市公共交通车站、停车场、保养场、修理厂、调度中心提出了设施配置、用地建设规模等方面的基本原则和要求，主要针对常规公交，不涉及其他交通方式；⑤1996年颁布的《城市公共汽车和无轨电车工程项目建设标准》(JB 99-104)在建设规模与项目构成、车辆与装备水平、线路与场站选址、场站建筑与建设用地、环境保护与安全卫生、主要技术经济指标等方面提出了对城市公共汽车和无轨电车进行了规范和要求；⑥《城市客运交通枢纽设计规范(征求意见稿)》(住建部)对于城市客运枢纽的总体设计、道路交通设施、建筑与环境、建筑设备、信息化系统等设施设备提出了基本配置要求。地方标准包括：《公共汽电车场站功能设计 requirements》DB11/T 715-2010、《公共汽车和电车首末站、枢纽站建设标准》(DG/TJ08-2057-2009)、《深圳市公交综合车场建设标准指引(试行)》、《深圳市独立占地公交总站建设标准指引(试行)》、《深圳市公交中途站建设标准指引(试行)》、《哈尔滨市公共交通首末站规划建设管理暂行规定》、《西安市常规公共交通基础设施规划建设标准(试行)》、《乌鲁木齐公交场站规划用地面积标准》、《重庆市公交首末站建设标准(试行)》等。从以上标准、文件可见，国内铁路、民航、港口、公路客运站场都有各自的建设要求规范，但是不同交通方式的参数、指标及要求均有各自的规律与特点，但两种或两种以上交通方式相衔接形成的综合客运枢纽标准国内尚属空白。

(2) 调研情况

根据标准编写的进度计划，标准编制组在研究过程中开展了多次实地调研。调研的城市包括：北京、上海、深圳、厦门等，对各类综合客运枢纽进行现场调研，与行业主

管部门、典型综合客运枢纽运营管理企业进行座谈交流。另外，在交通运输部综合规划司的支持下，课题组对以下城市申请交通运输部资金补助的资金申请报告进行了分析：重庆市、广东省（深圳市、广州市）、吉林省（吉林市、延吉市、松原市、德惠市、敦化市、图们市）、广西区（防城港市）、湖北省（武汉市、鄂州市）、浙江省（宁波市）、海南省（海口市、三亚市）、湖南省（韶山市）、江西省（南昌市、抚州市）、辽宁省（大连市）、福建省（泉州市、宁德市）、安徽省（芜湖市、宣城市、宿州市、黄山市、绩溪县）、贵州省（都匀市）、宁夏区（银川市）、青海省（海东市）、四川省（德阳市）、内蒙古区（乌兰察布市）、新疆区（吐鲁番地区），收集了 33 个综合客运枢纽的相关资料，为课题研究奠定了扎实的基础。

（3）标准编制工作进展情况

2015 年 4 月，交通运输部科技司组织召开综合交通运输相关标准研究及制定的立项审查会，确定由北京市建筑设计研究院有限公司牵头，交通运输部科学研究院共同承担行业标准《综合客运枢纽总图设计要求》的研究与制定工作。

2015 年 5 月-9 月，北京市建筑设计研究院有限公司与交通运输部科学研究院共同成立标准课题组，梳理标准编制目的、核心技术问题，制定标准研究大纲，并召开研究大纲的专家咨询会。同月标准课题组梳理相关文献资料，形成标准草案初稿。

2015 年 10 月-12 月，课题组开展补充调研，完善标准草案初稿。并于 2016 年 3 月在北京市建筑设计研究院范围内送专家进行审阅；

2016 年 X 月，课题组召开第二次专家咨询会，征求了综合交通运输标准化技术委员会相关专家意见；2016 年 X 月，课题组征求了交通运输部运输服务司意见；2016 年 X 月，课题组征求了交通运输部科技司意见。在此基础上形成标准征求意见稿。

2 标准制定原则与依据

2.1 标准制定的基本原则

综合客运枢纽总图设计要求，是在我国现行客运枢纽标准体系下，结合我国综合客运枢纽发展趋势，并参照交通运输部文件：交通运输部关于印发《综合客运枢纽投资补助项目管理办法》的通知（交规划发[2015]35 号）对综合客运枢纽提出的要求，对综合

客运枢纽的总图设计进行科学、合理研究。主要遵循以下原则：

(1) 需求引导原则

标准建立应充分适应当前综合交通运输体系发展的要求和交通运输部对综合客运枢纽建设的导向，最大限度地满足乘客在综合客运枢纽内实现各种运输方式便捷换乘的要求，此外还应考虑综合客运枢纽行业管理部门和运营企业精细化管理的需求。

(2) 规范实用原则

标准应具有规范性和实用性，是建立在对目前国家及行业现行相关标准、规范充分理解的基础上，对综合客运枢纽的通用要求应规范、简单、明晰，避免概念上相互交叉。

(3) 系统全面原则

标准应涵盖各种类型的综合客运枢纽，全面系统，使得标准具有全面的指导性。

2.2 标准制定的依据

在制定标准过程中，本标准课题组严格遵循以下标准化法律、法规、规范的规定，作为本标准起草的重要依据：

《中华人民共和国标准化法》、《中华人民共和国标准化法实施条例》、《国家标准管理办法》等法律、法规；

《标准化工作导则第1部分：标准的结构和编写》GB/T 1.1-2009。

3 标准范围及主要内容

3.1 标准范围

《综合客运枢纽总图设计要求》行业标准规定了本要求规定了综合客运枢纽总图规划设计中功能布局、交通组织、公共空间配置、场地竖向设计及无障碍设计的要求。适用于新建综合客运枢纽的规划、设计、建设与后期运营管理，改造枢纽可参照执行。有关技术规则、规定的制定等也可参考本标准。

3.2 标准内容

本规范从综合客运枢纽的总体设计要求、功能布局、交通组织、公共空间配置、场地绿化、人行步道及无障碍设计的补充等方面对综合客运枢纽的总平面设计提出了相应要求。

(1) 基本要求

本标准提出了对综合客运枢纽总图设计所要遵循的一般性原则。需要符合城镇总体规划、城市综合交通规划等。结合地形，布局紧凑，节约用地。为远期发展留足空间。

(2) 总平面布局

对于综合客运枢纽的总图设计，首先需要明确的是总平面布局的大体关系，本部分在界定了综合客运枢纽总图设计要求限定范围的基础上，对于综合客运枢纽的功能划分进行了限定。

1) 本条旨在界定出本要求和各类相关规范应用范围的一个区别所在。目的是能够使本要求有个明确的应用范围。上位研究将综合客运枢纽分为以下几类：公铁组合型、公航组合型、公水组合型及公铁航组合型，虽然有五种分类形式，但从功能上来讲，诸多类型的拓扑结构是一致的，即综合客运枢纽中，通过枢纽联通到各类交通工具运行区的过程中，进入安检界限之前的部分为人员进行交叉换乘的公共空间，进到安检区之内以后，则进入了单一的交通工具所在范围，本要求认定这部分为单一交通工具责任区，而无论航空、铁路还是水运，对于单一交通工具运行区这部分已有相应标准限定。因此本综合客运枢纽总图设计要求限定的范围是上文所指的进入安检界限之前的公共空间部分。

2) 本条说明了总平面布局需要处理的一些功能之间的关系，这些功能块包含：综合客运枢纽站主体（含各种交通方式站房、内部公共空间）、外部交通联系（含站前区）、交通工具运行区（场地区）、配套用房（附图）。

3) 换乘广场建设规模主要是指不含各种运输方式的站场、广场绿化等，是旅客换乘过程所需的人行流线及在换乘广场滞留休息所需的广场面积，同时也含有换乘过程中一些服务类设施所需的建设面积。现阶段我国对单一站场的站前广场规定是：铁路站前

广场中旅客换乘用地指标为 $1.83\text{m}^2/\text{p}$ 、汽车客运站为 $1.2\text{-}1.5\text{m}^2/\text{p}$ 、城市轨道旅客活动区为 $1.23\text{-}1.5\text{m}^2/\text{p}$ 。目前我国公铁联运型综合客运枢纽建设项目所占比例较大，铁路换乘广场规模远远高于其他运输方式所需的站前广场规模，因此现阶段以铁路集散广场的换乘旅客用地面积指标作为综合换乘广场的换乘面积指标。室外换乘广场还可以与城市广场协同建设，这样也使站前广场成为展示城市风貌的场所，为枢纽提供了一个临街展示面。

4) 枢纽内各种功能空间总体布局：

综合客运枢纽功能空间设计与常规客运场站功能空间的设计最大的区别就是内部空间组合更为复杂，常规客运场站是以候车大厅为中心的组模式，而枢纽则转变为以换乘公共空间为中心的组模式。而且通常来讲，综合客运枢纽在城市当中占有比较重要的地位，因此会结合体量来布局一定数量的商业娱乐空间。总的来讲，这些都构成了综合客运枢纽总图布局的一个新特点。在布置这些内部空间时应当遵循一定的原则，首先要分析这些功能的关联程度，关联度较大的两个功能空间需要优先临近或者交融布置，以便简短两空间之间的流线。

对于综合客运枢纽来说，人们汇聚于此是为了更加便捷的疏散到各自的目的地。因此交通流线的组织务必强调高效合理，本条尤其针对在既有铁路场站基础上新增长途客运等运输方式的综合客运枢纽，这种类型在我国现阶段综合客运枢纽的建设中比较常见，尤其需要注意避免新增交通流线对既有交通流线的不良影响。

安全对于任何建筑来说都很重要，总平面布局时，要考虑防火分区的合理设计，紧急疏散通道及安全出口的优化设计、无障碍通道的布设等等。

总平面布局要考虑不同功能空间的相对独立性和灵活性，实现近、远期之间的有效结合，近期建设的功能空间应当自成体系，有效运转，并为远期将要增加的功能空间预留接口。

5) 综合客运枢纽的发展应当适应今后的要求，对于越来越紧张的土地来说，集约式发展应当是值得提倡的，适宜向空间求发展，而且对于三种以上换乘形式来说，水平衔接不可避免的延长了换乘的距离，因此适宜采取立体布局的方式，缩短换乘距离。但对于小规模的综合客运枢纽，换乘种类简单，用地也并没有很紧张，这样一来，无论从

造价上来讲，还是从人们换乘的便捷性上来讲，垂直交通都不是最好的选择。因此，需要结合用地的形式，考虑综合客运枢纽中涵盖的交通方式的种类数，权衡综合客运枢纽的布局方式。

(3) 道路交通组织

6) -12) 暂略。

13) 综合客运枢纽内部交通及换乘流线应当简短、便捷，最快的疏导人流，当换乘规模较小时，人流密度较小，尽量做到门对门零换乘；当换乘客流比较大时，人流方向和分布就出现了多样的特点，为防止人群扎堆，发生拥堵，可以适当拉长换乘距离，舒缓人流密度，避免人流拥挤而带来安全隐患。

14) 换乘通道是综合客运枢纽内跨线间换乘的一种实现方法，具有换乘流线布置灵活、导向性强等优点。换乘通道应当有足够的通行宽度与疏散能力，满足高峰时刻换乘旅客通行、疏散的要求。其宽度的概念，以疏散宽度为依据，来源于经验值和调研数据。宽度由以下指标构成：最大通行能力和高峰小时通过的人数。最大通行能力的概念为：换乘通道每米每小时的最大通过人数。目前最大通行能力的实地调研值为每分钟通行 43 人，换算成每小时通行量为 2580 人，对照当前国内外各类规范和地方标准，如：《铁路旅客车站建筑设计规范》GB50226-2007、高铁规范、城际规范、地铁设计规范及北京、上海等地区轨道交通标准，考虑到综合客运枢纽中的人群一般携带一定体积的行李，行李会占用一定的空间，所以选取一米宽通道混行的每小时通过数：2400 人作为标准，再根据高峰小时换乘人数来确定最终的换乘通道宽度。不应低于下表所示 C 级的标准。

$$\text{换乘宽度} = \text{高峰小时换乘量} / \text{最大通行能力} * 1\text{m}$$

附表 美国《道路通行能力手册HCM2010》行人通道服务水平

服务水平	人均面积 (m ² /人)	通行能力(人/h·m)	速度 (m/s)
A	>3	1440	1.2
B	2~3	1830	1.1
C	1.2~2	2500	1.0
D	0.5~1.2	2940	0.8
E	<0.5	3600	0.6

按照建筑防火规范推演，最紧急时刻，人流快速疏散的数值为：每股人流的经验值为每分钟通行43人，每股人流宽度为0.55m。换算之后每米每小时的通行量为4363人，远远超出了上表所述，因此，在确定通行人数时，可以按最大通行能力4000人计算。

附表-国内外车站通过能力标准汇总

部位名称		每小时通过人数									
		高铁规范	城际规范	国标-地铁2013	上海-轨交技术标准(2010)	上海-轨交设计规范(2004)	北京-轨交技术标准(2009)	北京-轨交技术规范(征求意见稿2012)	美国-公共运输能力与服务手册(2013)	英国-车站能力评估规范(2011)	英国-车站规划标准与规范(2005)
1m宽楼梯	下行	2500	2500	4200	辅助： 3000-4200 主要： 2700-3700	4200	4200	4200/3780	2580-3360	2100	2100
	上行	2300	2300	3700	辅助： 3000-4200 主要： 2700-3700	3700	3700	3700/3330		2100	2100
	混行	2000	2000	3200	-	3200	3200	3200/2880		1680	1680
1m宽通道	单向	3000	3000	5000	3200-5000	5000	5000	5000/4500	3960-4920	3000	3000
	双向混行	2400	2400	4000	3000-4000	4000	4000	4000/3600		2400	2400

15) 现代化的综合客运枢纽需要实现的目的就是实现人的快速移动，枢纽内共存着大量的交通出行种类，人员密集，方向不明确，为了使出行人流快速、安全、舒适、有序地移动至目的地，换乘流线应当简单便捷，最快的将客流疏导至目标地点；同时换乘流线应当有一定的容错性，不仅要按最佳流线设计乘客的行走路线，也应当在这些流线当中设置必要的联系，方便乘客及时纠错调整路线。

16) 换乘距离一般应当控制在 200 米以内，但对于融合了多种对外交通方式的综合客运枢纽来说，可适当延长，最远在 600 米，但需要通过专用通道连接，或设置自动步道，且整体换乘时间在 10 分钟之内。

基于中、日建设实践的总结，前人的研究有以下成果——换乘距离、时间的推荐值：

- a) 在统一规划、统一设计理念指导下的综合客运枢纽，一般换乘距离应当尽量控制在 200 米以内；

b) 对于综合了两种对外运输方式、且换乘量达到年平均日 20 万人次左右的综合客运枢纽，最远换乘距离可适当放宽到 300~500 米以内；

c) 对于融合了多种对外运输方式、换乘量巨大的超大型综合客运枢纽，从安全因素考虑，对换乘距离可给予适当延长，最远在 600 米左右，但需要通过专用通道连接，或设置自动步行道等设施，且整体换乘时间应控制在 10 分钟之内。

17) 停车区域

(4) 综合客运枢纽主体内公共空间布局的要求

本标准从综合客运枢纽公共区域规模及总体要求、公共区域涵盖的功能、换乘模式的选择等三个方面对综合客运枢纽主体内公共空间的布局进行了规定。

1) 在调研已建成的综合客运枢纽及综合客运枢纽设计单位的基础上，认为综合客运枢纽公共区域的主要功能是提供各类换乘人群的换乘场所，因此在规模的确定上，建议以高峰小时换乘量作为规模测算的总依据。

2) 换乘广场需要最高效快速的完成旅客人流的换乘和疏散，因此，交通流线的布置尤为在重要，对交通流线很好的控制、分类，将各种流线分开使其各行其道，减少或避免相互间的交叉干扰，是换乘广场设计的基本要求。旅客、车辆、行李和包裹流线应明确清晰，避免交叉。

3) 经过大量的调研显示，综合客运枢纽的公共区域为方便旅客，应当包含一些必要的功能，主要有：自助售、换票区域，取票机，面对复杂的内部空间组合，引入了汇合点的设计，通过汇合点，将大的体量分解成更好识别的空间关系，方便旅客。另外，对于综合客运枢纽来说，交通工具到发的时间受天气等各方面的影响，有时会发生一定规模的旅客滞留，因此，在公共区域内还应当留出应对旅客滞留的空间。

4) 经过虹桥枢纽的调研，无论是设计方还是管理方一致认为，换乘空间内需要有必要的票务方面的服务来方便旅客，因此，公共区域的换票区需要具备一定的自助服务、火车票的退改签口、换签口等，同时为了更好的满足旅客需求，还应当提供一些必要的自助服务，如：取票机、提款机等等。

5) 本条特指综合客运枢纽与长途大巴车的接驳，因为同机场、火车站均有自身的候车区域，而大巴车的候车和换乘中心的界限则没有那么明显，以深圳宝安机场地面交通中心为例：机场同长途客运的接驳是通过地面交通中心实现的，机场人流通过交通中心到中心东侧，出大厅到室外等候长途大巴。而对于深圳的气候来说，常年湿热，室外等候的感觉非常不舒适，因此，建议在换乘大厅内，贴近各类交通方式的出口处，适当设置旅客候车区域，方便乘客出行。

6) 6.2.4 综合客运枢纽为适应大规模旅客滞留，设置了安置区，而这些空间在非旅客滞留期间无任何功能较为浪费，而且视觉上也显得空旷，因此，这些安置区平时可作为休闲或商业服务空间，但应当布置灵活，确保随时可清理出场地，供旅客滞留使用，且这些地方是人流大规模集散的区域，考虑到安全，需要具备良好的疏散条件，以及必须的一些功能配备，如：卫生间、饮用水及基本的生活保障服务等。

7) 略

8) 6.2.6 厕所隔间的尺寸基于对综合客运枢纽内人群的特征进行分析。这类人群通常携带一定数量的行李，单人出行时更需要携带行李出入洗手间。这样，不可避免的需要厕所隔间增大来适应这部分人群的使用。经过实地调研和人体工学分析，隔间的尺寸应当适当放大，以 1100（宽度）*1500（进深）为宜。

9) 略。

10) 6.2.8 综合客运枢纽内人流复杂，有不同交通方式站场之间流动的人流，也有同一种交通方式站场内部流动的人流。容纳如此复杂的人流，综合客运枢纽内部必然需要增强可识别性，因此需要在综合客运枢纽中均匀设置一些易于辨认和接近的汇合点。这些汇合点的设置应合理醒目，方便找寻和汇合。

11) 略。

12) 略。

13) 综合客运枢纽公共空间的使用模式更接近于机场，除满足自动扶梯、楼梯、电梯布置和人员换乘以外，还应当满足人员汇合、休息、滞留等众多的功能，因此，应当以最高聚集人数来确定。对于滞留的考虑，参考地铁规范，应当能够满足容纳远期或客

流控制期高峰小时 5min 内客流聚集量所占面积（人流密度范围 $0.4 \text{ m}^2/\text{人}$ ~ $0.75 \text{ m}^2/\text{人}$ ，按 $0.5 \text{ m}^2/\text{人}$ 计）。

（5）绿化布置及行人步道

除了满足园林部门对绿化面积的要求以外，本部分结合综合客运枢纽自身的特点，从绿化布置的范围以及建议需要引入绿化的布局点来适当对绿化和行人步道做出规定。

1) 经过大量调研，以深圳北站为例，绿化布置的范围相当广泛，各个标高层次均有绿化渗透，使人在室内感觉舒适，建议有气候条件的区域在满足园林绿化面积要求的基础上多设置绿化。布置的范围可以层次丰富，室外、屋顶、中庭等等。

2) 7.2 综合客运枢纽做为城市中公共属性较强的公共建筑，吸引了大量的人流，因此枢纽外围应当结合广场、等候站台等设施，统一考虑，结合绿化，设置休憩、观赏、驻足和活动的人行慢行空间。增强枢纽的公共属性和亲和力。

3) 7.3 地下停车库和地下出租车等候区域有大量的尾气聚集，适当的做出一些下沉中庭，引入一定数量的绿化和自然光线，无论从乘客的空间感受、舒适度还是降低造价方面都有很大好处。

4) 综合客运枢纽通常来说体量巨大，又因为需要接驳的交通种类比较多，为舒缓人流，在各个方向均可能设置进入枢纽的广场，为连接这些广场，枢纽内部应当设置贯通枢纽空间的连通道，保证慢行系统的贯通和人流可达性。

（6）标识及引导

1) 标识引导系统能将总平面流线设计显示到实体建筑当中，作为人群的合理引导，至关重要。目前建成的综合客运枢纽中存在着标识图形、箭头、文字、颜色等要素不统一的现象，因此在标识引导统一化之后，需要委托专业的设计方，基于总平面的流程进行合理设计。

2) 标识设计为了同总平面设计统一、连续，建议在方案完成后、初步设计之前同标识设计方开始沟通，结合建筑形式及流线、交通组织要求确定标识系统设计方案，提前做好预留。

3) 为保证标识系统的连续统一, 综合客运枢纽的标识设计在室外要做好综合客运枢纽外部导向设计、在室内要处理好综合客运枢纽出入口与各交通方式站厅之间的导向设计。

4) 根据所处位置的不同, 空间尺度的不同, 标识应当分类分级设计, 以深圳北站枢纽为例, 交通导向标识就不明显, 导致首先映入眼帘的更多的是广告, 因此必须确保交通导向标识的优先和一目了然。

5) 在众多的标识当中, 应当突出枢纽的特点, 以交通主流程的信息为主。

6) -8) 略。

4 贯彻标准的要求和措施建议

本标准实施之后, 所有新建与改建的综合客运枢纽规划、建设、运营、管理均需遵守本标准。其它客运枢纽站场规划建设可参考使用。

措施建议: 参照本标准对综合客运枢纽规划、建设、运营、管理实施全过程管理; 强化综合客运枢纽通用建设要求标准内容相关方面的定期检查。

5 其他需要说明的问题

5.1 标准实施建议

建议各级城市交通主管部门、相关监督管理部门及规划设计单位, 在综合客运枢纽规划建设、运营管理以及本标准颁布后编制其他相关标准规范工作中, 积极采用本标准规定的通用建设要求相关内容, 以规范综合客运枢纽规划、建设、运营管理、统计等工作。

本要求为第一次制定并与现行标准无冲突, 符合综合客运枢纽建设的需要, 建议颁布后即实施。

5.2 采用国际标准和国外先进标准的一致性程度

《综合客运枢纽总图设计要求》推荐性标准与相应的国际标准和国外先进标准在编制目的、技术内容、文本结构等方面存在较大不同，因此本标准没有采用相应的国际标准和国外先进标准。

5.3 与有关法律、法规和强制性国家标准的关系

《综合客运枢纽通用建设要求》国家标准与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

5.4 重大分歧意见的处理经过和依据

本标准在编写过程中尚未出现重大意见分歧。

5.5 标准性质的建议

为保证综合客运枢纽规划、建设、运营、管理的科学合理，同时兼顾行业的可持续发展及不同区域的差异性特点，我们对该标准中定量规定的指标采用强制性，其余定性指标为推荐性。

5.6 废止现行有关标准建议

本标准与现行法律、法规和强制性标准没有冲突，无废止。

5.7 预期经济效益和社会效益分析

本标准的制定，使综合客运枢纽规划、建设、管理有标准可依，为综合客运枢纽建设者、运营者、管理部门的实际工作指明了方向，提出了要求。

本标准的实施，规范了综合客运枢纽的总体布局、功能布局关系、标志标识的设计，无障碍设计等，为适应我国综合运输体系建设要求，促进综合客运枢纽科学发展，提高

我国综合客运枢纽规划设计、运营管理决策支持能力提供了有力的技术支撑。

5.8 其他应予以说明的事项

无。