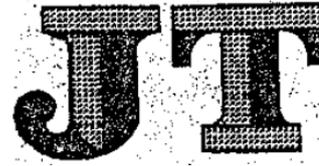


附件 4

ICS



中华人民共和国交通运输行业标准

JT/T XXXXX—XXXX

综合客运枢纽分类分级

The classification of multimodal passenger transportation hub

(征求意见稿)

-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

| | |
|-------------------|---|
| 1 范围..... | 1 |
| 2 规范性引用文件..... | 1 |
| 3 术语和定义..... | 1 |
| 4 综合客运枢纽类型划分..... | 2 |
| 5 综合客运枢纽级别划分..... | 2 |
| 参考文献..... | 4 |

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：交通运输部规划研究院、交通运输部科学研究院。

本标准主要起草人：

综合客运枢纽分类分级

1 范围

本标准规定了综合客运枢纽的类型与级别。

本标准适用于综合客运枢纽的规划、设计、建设、运营和管理等。

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。

JT/T 1065 -2016 综合客运枢纽术语

3 术语和定义

JT/T 1065 -2016所界定的及下列术语适用于本文件。

3.1

综合客运枢纽 multimodal passenger transportation hub

将两种及以上对外运输方式与城市交通的客流转换场所在同一空间（或区域）内集中布设，实现设施设备、运输组织、公共信息等有效衔接的客运基础设施。

注：对外运输方式是指铁路、公路、水路、航空等方式。

[JT/T 1065 -2016，定义2.1]

3.2

对外运输方式总发送量 total passenger delivery volume of external transport mode

综合客运枢纽内对外运输方式旅客发送量之和。

3.3

综合客运枢纽总发送量 total passenger delivery volume of multimodal passenger transportation hub

综合客运枢纽内对外运输方式总发送量和城市交通方式总发送量之和。

注：城市交通方式总发送量是综合客运枢纽内城市交通方式旅客发送量之和，城市交通方式包括公共汽电车、城市轨道交通、出租汽车、社会车辆、步行、自行车等。

3.4

设计年度 design year of multimodal passenger transportation hub

确定综合客运枢纽总建设规模及设计能力的目标特征年。

注：综合客运枢纽设计年度一般依据主导方站场的设计年度来确定。

4 综合客运枢纽类型划分

根据综合客运枢纽主导方，综合客运枢纽划分为以下四种类型：

- a) 航空主导型综合客运枢纽：依托机场航站楼，与铁路、公路等对外运输方式及城市交通衔接形成的综合客运枢纽；
- b) 水运主导型综合客运枢纽：依托港口客运站，与公路及城市交通衔接形成的综合客运枢纽；
- c) 铁路主导型综合客运枢纽：依托铁路客运站（除仅接入城际铁路的客运站），与公路及城市交通衔接形成的综合客运枢纽；
- d) 公路主导型综合客运枢纽：依托公路客运站，与城际铁路及城市交通衔接形成的综合客运枢纽。

注：综合客运枢纽主导方是指在综合客运枢纽形成过程中，受特定工程建设条件（如空域、水域、线位、净空、地质条件、土地资源等）限制，对其他交通运输方式起主要约束影响作用的某一对外运输方式。一般情况下，综合客运枢纽主导方按照航空、水运、铁路、公路的优先次序进行判定。

5 综合客运枢纽级别划分

根据设计年度综合客运枢纽总发送量及对外运输方式总发送量，综合客运枢纽划分为四个级别：

5.1 一级综合客运枢纽

一级综合客运枢纽应具备下列条件：

- a) 铁路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于20万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于10万人每日；
- b) 公路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于10万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于5万人每日；
- c) 水运主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于4万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于2万人每日；
- d) 航空主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不少于10万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于5万人每日。

5.2 二级综合客运枢纽

二级综合客运枢纽应具备下列条件：

- a) 铁路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于10万人每日、不足20万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于5万人每日、不足10万人每日；
- b) 公路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于2万人每日、不足10万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于1万人每日、不足5万人每日；
- c) 水运主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于2万人每日、不足4万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于1万人每日、不足2万人每日；
- d) 航空主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于6万人每日、不足10万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于3万人每日、不足5万人每日。

5.3 三级综合客运枢纽

三级综合客运枢纽应具备下列条件：

- a) 铁路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于5万人每日、不足10万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于2万人每日、不足5万人每日；
- b) 公路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于1万人每日、不足2万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于0.5万人每日、不足1万人每日；
- c) 水运主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于0.5万人每日、不足2万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于0.2万人每日、不足1万人每日；
- d) 航空主导型综合客运枢纽设计年度总发送量不小于2万人每日、不足6万人每日，或者对外运输方式总发送量不小于1万人每日、不足3万人每日。

5.4 四级综合客运枢纽

四级综合客运枢纽应具备下列条件：

- a) 铁路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量小于5万人每日，或者对外运输方式总发送量小于2万人每日；
- b) 公路主导型综合客运枢纽设计年度总发送量小于1万人每日，或者对外运输方式总发送量小于0.5万人每日；
- c) 水运主导型综合客运枢纽设计年度总发送量小于0.5万人每日，或者对外运输方式总发送量小于0.2万人每日；
- d) 航空主导型综合客运枢纽设计年度总发送量小于2万人每日，或者对外运输方式总发送量小于1万人每日。

参考文献

- [1] GB50226-2007 铁路旅客车站建筑设计规范
- [2] GB50091-2006 铁路车站及枢纽设计规范
- [3] GB50157-2003 地铁设计规范
- [4] JGJ/T 60-2012 交通客运站建筑设计规范
- [5] JT/T 200-2004 汽车客运站级别划分和建设要求
- [6] JB 105-2008 民用机场工程项目建设标准
- [7] JB104-2008 城市轨道交通工程项目建设标准
- [8] CJJT 15-2011 城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范

综合客运枢纽分类分级

(征求意见稿)

编制说明

交通运输部规划研究院

交通运输部科学研究院

二〇一六年十月

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 工作过程..... | 4 |
| 2 标准制定原则与依据..... | 5 |
| 2.1 制定原则..... | 5 |
| 2.2 制定依据..... | 6 |
| 3 标准范围及说明..... | 7 |
| 3.1 标准范围..... | 7 |
| 3.2 标准说明..... | 7 |
| 4 贯彻标准的要求和措施建议..... | 24 |
| 4.1 标准使用要求..... | 24 |
| 4.2 措施建议..... | 24 |
| 5 其他需要说明的问题..... | 25 |
| 5.1 标准实施建议..... | 25 |
| 5.2 采用国际标准和国外先进标准的一致性程度..... | 25 |
| 5.3 与有关法律、法规和强制性国家标准的关系..... | 25 |
| 5.4 重大分歧意见的处理经过和依据..... | 26 |
| 5.5 标准性质的建议..... | 26 |
| 5.5 废止现行有关标准建议..... | 26 |
| 5.6 预期经济效益和社会效益分析..... | 26 |
| 5.7 其他应予以说明的事项..... | 26 |

1 工作简况

1.1 任务来源

2015年9月，综合交通运输标准化技术委员会向交通运输部规划研究院正式下达了《综合客运枢纽分类分级》行业标准编制工作（综标委函[2015]001号）。2016年8月17日，《交通运输部关于下达2016年交通运输标准化计划的通知》（交科技函[2016]506号）文正式下达了制定《综合客运枢纽分类分级》（计划编号：JT2016-12）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：交通运输部规划研究院、交通运输部科学研究院；

完成时间：2016年。

1.2 目的和意义

综合客运枢纽是综合交通运输体系的重要组成部分，是各种对外运输方式之间及与城市交通之间实现有效衔接和一体化客运组织的关键节点。经过近年来的发展，综合客运枢纽规划、建设与运营管理取得了显著成绩，截至2016年5月，交通运输部共投资补助了116个综合客运枢纽，建成运营60个。总结我国综合客运枢纽在建设发展中存

在的主要问题：一是由于中国不同地区、城市的发展水平与枢纽的规模各不相同，各综合客运枢纽的换乘方式与旅客发送量差异较大，行业主管部门在枢纽建设协调和管理事权划分中缺乏参考依据；二是综合客运枢纽涉及多种交通运输方式，当前枢纽建设主要依照各单一运输方式站场的技术规范，一旦涉及到多种方式相互衔接的公共换乘区域（如公共换乘大厅、换乘通道、换乘广场、车道边等），其设计建设遵循何种标准无章可循，造成“一事一议”居多；三是综合客运枢纽缺乏明确的建设规模和服务评价标准，导致在人口规模基本相当的城市，枢纽总体规模差异较大，同类枢纽项目用地标准迥异，同样客流规模的枢纽服务水平差异很大。

鉴于不同类型和级别的综合客运枢纽服务对象与出行特性不同，相应地在集疏运规划、设施设备配置、建设技术要求、运营管理与服务评价等方面不尽一致。因此，综合客运枢纽在规划、设计、建设、运营和管理过程中均需要按照不同类型、等级予以分类指导。

表1 综合客运枢纽分类分级在各过程中的作用

| 过程 | 分类 | 分级 |
|----|---|---|
| 规划 | 依据枢纽类型和客流组织特征，规划配置所需的几种集疏运方式 | 依据枢纽等级和客流规模，规划一定数量的城市轨道交通、公交线路以及周边道路宽度 |
| 设计 | 依据枢纽类型，明确枢纽内起主导作用的运输方式，解决当前公共换乘区域缺乏参考设计规范问题 | 考虑不同等级枢纽在平面布局的差异性，尤其是客流高峰时平面布置及相应安全设施设计 |
| 建设 | 明确不同类型、等级枢纽的建设标准，指导枢纽的建设规模、设施配置 | |
| 运营 | 依据枢纽类型，明确枢纽协调管理主体，包括导向、信息共享、安全应急等 | 依据枢纽等级，制定相应的财政补贴政策、安全管理、运营服务及绩效评价标准等 |
| 管理 | | |

综合客运枢纽分类分级是一个前置性指标，是贯穿综合客运枢纽规划、设计、建设、运营和管理全过程均需要的重要指标。一方面，分类明确了各类综合客运枢纽的功能属性，依据不同功能属性，可以有效指引枢纽布局、建设、设施配置、管理协调；另一方面，分级明确了各级综合客运枢纽的服务能力，行业主管部门可依据枢纽站场的等级，分级制定建设标准、投资政策、运营规范、绩效评价指标等。

《综合客运枢纽分类分级》标准是在尊重现有各种运输方式客运站场建设规范的基础上，通过研究综合客运枢纽各方式发挥的作用及服务能力，将综合客运枢纽作为一个整体进行统一的分类分级研究，不仅明确综合客运枢纽主体服务功能和规模作用、弥补各运输方式站场之间相互衔接的公共换乘区域建设规范缺失，也是促进交通运输部正在制定的《综合客运枢纽总图设计要求》、《综合客运枢纽服务功能和服务规范》、《综合客运枢纽运营效果评价指标》等有关综合客运枢纽的行业标准更加合理。因此，本标准是支撑我国综合客运枢纽相关技术标准制定的前提和基础。

本标准的主要作用是制定综合客运枢纽的类型与级别，为行业管理提供依据，推动综合客运枢纽标准体系的完善，以主导运输方式功能和综合客运枢纽服务能力为基准，提出综合客运枢纽公共换乘区域建设管理的基本要求，明确综合客运枢纽协同运营和管理主体，促进综合客运枢纽一体化规划、设计、建设、运营、管理机制形成。

1.3 工作过程

为保证本标准的适用性、有效性、实用性，标准在制定过程中广泛收集了相关文献资料，包括国外相关标准与研究报告、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、函调调研，为标准的研究、起草奠定了基础。具体工作过程如下：

2015年9月，综合交通运输标准化技术委员会正式下达了综合客运枢纽分类分级行业标准制定工作，确定由交通运输部规划研究院承担本标准的起草工作。

2015年10-12月，起草组结合前期对京广、京沪高速铁路沿线的综合客运枢纽调研情况进行了梳理、汇总、提炼，并梳理了国内外相关文献资料，收集了交通运输部补助的90个综合客运枢纽项目的旅客发送量数据，我国上百个铁路客运站、民航机场设计年度旅客发送量数据，形成研究大纲及初步思路。

2016年1-3月，起草组开展了数据统计分析及典型综合客运枢纽案例解析，形成了标准草案初稿。

2016年3-4月，起草组实地调研苏州综合客运枢纽建设发展情况。

2016年5月，起草组在北京召开研讨会，就标准草案初稿征求了哈尔滨、成都、苏州三市交通局（委）及北京市建筑设计研究院有限公司、哈尔滨市交通规划设计院、成都市交通战略规划研究院等单位的意见。

2016年5月，起草组走访了北京城建设计发展集团股份有限公司、

北京市市政工程设计研究总院有限公司、中国城市规划设计研究院、铁道第三勘察设计院集团有限公司等单位，与相关技术人员进行了深入交流，征求对本标准草案初稿的意见。

2016年6月，起草组听取了综合交通运输标准化技术委员会、交通运输部科技司标准处的意见，进一步修改完善了标准草案初稿，形成征求意见稿。

2016年7月，起草组召开了标准草案专家咨询会。

2016年8月，起草组参考专家咨询意见，进一步修改完善。

2 标准制定原则与依据

2.1 制定原则

综合客运枢纽与单一运输方式站场的区别主要在于承担了多种运输方式之间以及城市对外交通与城市内部交通的中转、换乘服务功能的衔接功能。本标准的制定既要尊重既有各单一运输方式客运站场的技术规范，又要遵循以下原则：

(1) 可操作性原则

综合客运枢纽类型及级别划分指标选取应具有可操作性，容易获取或者统计。确定的综合客运枢纽分类分级标准应能适应不同地域、不同运输方式条件下的枢纽，并能较好的解决当前综合客运枢纽开展规划、设计、建设、运营及管理过程中，各单一运输方式客运站场技术规范缺失的相关内容。

(2) 全面互补性原则

综合客运枢纽分类分级标准应体现枢纽差异的各个方面，能够对枢纽的类型、级别进行正确的判定，防止因为各枢纽之间特征差异过大而导致分类分级的不合理。综合客运枢纽类型划分应体现不同类型枢纽的运输组织特点，级别划分应体现不同等级枢纽的客流承载能力，选取的分级指标应体现互补性，枢纽各级之间的差别应保持均衡。

(3) 协同一致性原则

现有各种运输方式站场建设规范选取旅客发送量、吞吐量或聚集量作为级别划分指标，综合客运枢纽分级指标选取应与其保持一致，便于指导相同类型、相同级别的枢纽内不同运输方式在设施、设备配置、导向标识设计、智能信息化建设等方面做到协同配合，使得上述设施在建设、运营、管理过程中相互兼容并做好衔接配套。

2.2 制定依据

在制定标准过程中，本标准起草组严格遵循以下标准化法律、法规、规范的制定。本标准起草的主要依据有：

《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 标准范围及说明

3.1 标准范围

《综合客运枢纽分类分级》行业标准规定了综合客运枢纽的类型与级别。本标准适用于新建、改扩建综合客运枢纽的规划、设计、建设、运营和管理。

综合客运枢纽概念来源于《综合客运枢纽术语》[JT/T 1065-2016, 定义2.1]。

3.2 标准说明

(1) 类型划分说明

综合客运枢纽的类型应体现不同枢纽服务功能的差异性,适用于枢纽规划、设计、建设、运营和管理等各阶段,解决当前各方式间公共换乘区域缺乏建设标准、多方式协同运营与管理缺乏主体等问题。

1) 既有枢纽类型划分

根据我国综合客运枢纽规划、建设与管理实践,枢纽类型划分指标主要有规模流量、衔接方式、服务辐射范围、位置特性等。既有综合客运枢纽类型划分方式适用的条件和侧重点有所不同,如表2所示。

表2 既有枢纽类型划分及适用条件

| 分类指标 | 具体说明 | 分类方案 | 适用性 |
|---------|----------------------------|--|-------------------------------|
| 规模流量 | 按照枢纽总客流量或对外方式旅客发送量 | 一级、二级、三级、四级 | 适用于确定枢纽整体及各功能区建筑设计规模、配套设施的数量等 |
| 衔接方式 | 按照枢纽衔接了多少种运输方式 | 公铁衔接型、公铁航衔接型、公航衔接型、公水衔接型 | 便于交通主管部门针对不同类型的综合客运枢纽进行行业管理 |
| 服务或辐射范围 | 按照服务区域面积和服务人口，是枢纽功能发挥的外在表现 | 按照服务范围，分为国家级、省级、市县级；按照辐射范围，分为国际、省际、城际和城乡 | 适用于枢纽体系的构建，是确定枢纽定位的重要参考因素 |
| 位置特性 | 按照枢纽所在城市的区位 | 中心区枢纽、边缘地区枢纽、市郊枢纽 | 适用于城市客运枢纽分类体系，指导城市总规 |

综合客运枢纽分类应具有一定的稳定性，便于操作。由于综合客运枢纽服务或辐射范围受制于外部社会经济发展环境影响较大，中心区、边缘区、郊区的界定也随着城市功能区划与功能调整而变化，所以按照服务辐射范围、位置特性指标划分综合客运枢纽类型，可变因素多，不宜管理；规模流量指标侧重确定枢纽的设计规模和衡量服务能力，应在枢纽分级重点考虑；按照衔接方式划分为公铁衔接型、公铁航衔接型、公航衔接型、公水衔接型枢纽，虽然突出了各类枢纽的功能特点，但无法解决有效指导枢纽规划、建设与管理等问题。

2) 类型划分指标选取

本标准从交通行业管理角度，既要解决目前枢纽在设计、建设阶段公共换乘区域遵循何种技术规范问题，又要促进枢纽内各种运输方式的有机衔接，在规划、设计、建设、运营和管理等各阶段明确多方

式衔接形成的综合客运枢纽总体设计牵头单位、建设运营管理服务的主要协调单位。因此，本标准以服务功能为导向，选取了“综合客运枢纽主导方（主导运输方式）”作为类型划分指标。

主导方的确定主要是根据某一对外运输方式在枢纽形成过程中起到的主导作用，能够约束其他交通运输方式站场建设形态和规模，具体体现在：受特定工程建设条件（如空域、水域、线位、净空、地质条件、土地资源等）限制，某一对外运输方式站场处于主要地位，其站场选址及建设标准约束和影响了其他交通运输方式站场建设。

一般情况下，机场、港口码头受天然地理条件约束（如机场受空域、净空限制，港口码头受水域限制），选址自由度最差，其他方式需在机场、港口码头位置确定的条件下进行配套才能形成综合客运枢纽，而且建设标准最高；铁路客运站受铁路线位、地质条件等限制，选址自由度次之；公路客运站选址自由度最高，但一些位于城市中心区的公路站受到土地资源条件限制，只能通过对既有站场设施的改造来构建综合客运枢纽，此时，公路方式可认定为主导方。因此，综合客运枢纽主导方按照航空、水运、铁路、公路的优先次序进行判定。

3) 类型划分方案

本标准推荐按照主导方的不同，将综合客运枢纽划分为航空主导型、铁路主导型、水运主导型和公路主导型综合客运枢纽四种类型。

从目前我国综合客运枢纽发展情况看，四种类型综合客运枢纽典型案例均客观存在。其中，铁路主导型综合客运枢纽数量最多，占90%以上。航空主导型综合客运枢纽多建在枢纽或干线机场。水运主导型

综合客运枢纽一般依托城市对外客运码头或大型邮轮母港。公路主导型综合客运枢纽主要依托公路客运站与城际铁路共同构建。

表3 四种类型综合客运枢纽特征

| 类型 | 特征 | 案例 |
|-------------|--|---|
| 航空主导型综合客运枢纽 | <ul style="list-style-type: none"> ● 受机场选址条件约束，离所在城市中心较远； ● 旅客服务需求层次较高，服务水平和品质的要求相对其他类型综合客运枢纽高； | 深圳机场地面交通中心、武汉天河机场交通中心、南京禄口国际机场交通中心等 |
| 水运主导型综合客运枢纽 | <ul style="list-style-type: none"> ● 受水域条件制约，均位于大江大河或主要沿海港口码头后方或重要的旅游风光带沿岸； ● 受航线影响，旅客流量一般不会太大，但在旅游旺季或闲暇假日中会出现小高峰客流； | 珠海九洲港综合客运枢纽、舟山蜈蚣峙旅游交通集散中心、大连皮口陆港中心、大连湾综合交通枢纽等 |
| 铁路主导型综合客运枢纽 | <ul style="list-style-type: none"> ● 受铁路选址影响，多位于城市中心或新城区； ● 普速铁路“等候式”和高速铁路“通过式”特征对设施配置及服务水平需求差别较大； | 南京南站综合客运枢纽、成都沙河堡综合客运枢纽、深圳北站综合客运枢纽等 |
| 公路主导型综合客运枢纽 | <ul style="list-style-type: none"> ● 多依托于改扩建的公路客运站，并引入城际铁路线路； ● 客流到发密集、长短班线班次不均衡分布，高峰小时周期相对较长； | 惠州新汽车南站综合客运枢纽、长沙汽车南站综合客运枢纽等 |

此外，对于三种及以上对外运输方式衔接的综合客运枢纽主导方的选择，同样按照航空、水运、铁路、公路的优先次序进行判定。如上海虹桥综合客运枢纽、新疆吐鲁番综合客运枢纽均具备航空、铁路、公路三种对外运输方式，按照上述优先次序，判定为航空主导型综合客运枢纽。

（2）级别划分说明

综合客运枢纽的级别是反映其在影响区域范围内，提供旅客中转

换乘服务能力与水平的重要指标，是衡量综合客运枢纽建设规模大小的重要参数。

1) 既有单方式站场级别划分

既有铁路站、公路客运站、港口客运站及机场建设规范对各自站场的级别划分如表4~表7所示，主要采用发送量、吞吐量或聚集量。

表 4 《铁路旅客车站建筑设计规范》规定的铁路客运站规模等级

| 指标 | 客货共线铁路旅客车站最高聚集人数 (人) | 客运专线铁路旅客车站高峰小时发送量 (人) | 客货共线铁路旅客车站日均发送量 (人/日) | 客运专线铁路旅客车站日均发送量 (人/日) |
|-----|----------------------|------------------------|-----------------------|-----------------------|
| 特大型 | $H \geq 10000$ | $pH \geq 10000$ | ≥ 100000 | ≥ 200000 |
| 大型 | $3000 < H < 10000$ | $5000 \leq pH < 10000$ | [30000,100000) | [100000,200000) |
| 中型 | $600 < H < 3000$ | $1000 \leq pH < 5000$ | [6000,30000) | [20000,100000) |
| 小型 | $H \leq 600$ | $pH < 1000$ | < 6000 | < 20000 |

注：按照高峰小时系数 1.2，最高聚集人数按照日均发送量的 10% 折算。

表 5 《民用机场工程项目建设标准》所规定的机场航站区分级

| 指标 | 年旅客吞吐量 (用“P”表示, 万人次) | 折算日均旅客发送量 (人/日) |
|----|----------------------|------------------------|
| 1 | $P < 10$ | < 150 |
| 2 | $10 \leq P \leq 50$ | $150 \leq P \leq 1000$ |
| 3 | $50 < P < 200$ | $1000 < P < 3000$ |
| 4 | $200 \leq P < 1000$ | $3000 \leq P < 15000$ |
| 5 | $1000 \leq P < 2000$ | $15000 \leq P < 30000$ |
| 6 | $P \geq 2000$ | $P \geq 30000$ |

表 6 《汽车客运站站级划分及建设要求》所规定的公路站站级

| 指标 | 年平均日旅客发送量 (人/日) |
|----|-----------------|
| 一级 | ≥ 10000 |
| 二级 | 5000~9999 |
| 三级 | 2000~4999 |
| 四级 | 300~1999 |
| 五级 | ≤ 299 |

表7 《交通客运站建筑设计规范》所规定的港口客运站站级

| 指标 | 年平均日旅客发送量(人/日) |
|----|----------------|
| 一级 | ≥3000 |
| 二级 | 2000~2999 |
| 三级 | 1000~1999 |
| 四级 | ≤999 |

2) 级别划分指标选取

综合客运枢纽级别划分指标的选取主要参考单一运输方式客运站场建设规范采用的级别划分指标(如表8所示),并按照可操作性和协同一致性原则,选取了对外运输方式总发送量和综合客运枢纽总发送量两个指标,与目前单一运输方式站场级别划分指标保持一致。

表8 既有单一运输方式客运站场规范界定的级别划分指标

| 单一方式客运站场类型 | 站级划分指标 | 确定站场建设规模指标 |
|------------|-------------|---------------------------------|
| 铁路客运站 | 日均上下车及换乘旅客量 | 旅客最高聚集人数(客货共线) 高峰小时发送量(客运专线) |
| 民航机场 | 年旅客吞吐量 | 年旅客吞吐量 |
| 公路、港口客运站 | 日均旅客发送量 | 旅客最高聚集人数 |
| 城市轨道交通站 | 日乘降量 | 超高峰设计客流量 |

为体现两个指标在综合客运枢纽级别划分的作用,本标准引入综合客运枢纽换乘矩阵表(如表9所示),其不仅反映了各种交通运输方式的发送量,也反映了各种交通运输方式之间的换乘客流量,包括对外运输方式之间(外-外)、对外运输方式与城市交通方式之间(外-内、内-外)、城市交通方式之间(内-内)的换乘客流量。枢纽换乘矩阵表是确定综合客运枢纽总建设规模、各方式站场以及公共换乘区域建设规模的重要依据,表中每一项换乘客流量均代表一定建设规模。

表 9 综合客运枢纽换乘矩阵表（人/日）

| O \ D | | 对外运输方式 | | | | 城市交通方式 | | | | | 到达总量 |
|--------|---------|-----------------|-------------------------------|-----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | 铁路 | 航空 | 公路 | 水运 | 轨道交通 | 公交 | 出租车 | 社会车辆 | 步行、自行车等 | |
| 对外运输方式 | 铁路 | A ₁₁ | A ₁₂ | A ₁₃ | A ₁₄ | A ₁₅ | A ₁₆ | A ₁₇ | A ₁₈ | A ₁₉ | A _{1D} |
| | 航空 | A ₂₁ | A₂₂ 外—外 | A₂₃ 外 | A ₂₄ | A ₂₅ | A ₂₆ | A₂₇ 外—内 | A ₂₈ | A ₂₉ | A _{2D} |
| | 公路 | A ₃₁ | A ₃₂ | A ₃₃ | A ₃₄ | A ₃₅ | A ₃₆ | A ₃₇ | A ₃₈ | A ₃₉ | A _{3D} |
| | 水运 | A ₄₁ | A ₄₂ | A ₄₃ | A ₄₄ | A ₄₅ | A ₄₆ | A ₄₇ | A ₄₈ | A ₄₉ | A _{4D} |
| 城市交通方式 | 轨道交通 | A ₅₁ | A ₅₂ | A ₅₃ | A ₅₄ | A ₅₅ | A ₅₆ | A ₅₇ | A ₅₈ | A ₅₉ | A _{5D} |
| | 公交 | A ₆₁ | A ₆₂ | A ₆₃ | A ₆₄ | A ₆₅ | A ₆₆ | A ₆₇ | A ₆₈ | A ₆₉ | A _{6D} |
| | 出租车 | A ₇₁ | A₇₂ 内—外 | A₇₃ 外 | A ₇₄ | A ₇₅ | A ₇₆ | A₇₇ 内—内 | A ₇₈ | A ₇₉ | A _{7D} |
| | 社会车辆 | A ₈₁ | A ₈₂ | A ₈₃ | A ₈₄ | A ₈₅ | A ₈₆ | A ₈₇ | A ₈₈ | A ₈₉ | A _{8D} |
| | 步行、自行车等 | A ₉₁ | A ₉₂ | A ₉₃ | A ₉₄ | A ₉₅ | A ₉₆ | A ₉₇ | A ₉₈ | A ₉₉ | A _{9D} |
| 发送总量 | | A ₀₁ | A ₀₂ | A ₀₃ | A ₀₄ | A ₀₅ | A ₀₆ | A ₀₇ | A ₀₈ | A ₀₉ | A _{0D} |

选取对外运输方式总发送量和综合客运枢纽总发送量两个指标作为综合客运枢纽级别划分指标，主要基于以下方面考虑：

①对外运输方式总发送量体现了铁路车站、民航机场、汽车客运站、港口客运站的建设规模，反映了外-外、外-内、内-外换乘客流规模，能够直观、突出反映综合客运枢纽的主要客流功能特征。此指标在换乘矩阵表中表现为 $A_{01}+A_{02}+A_{03}+A_{04}$ 。

②综合客运枢纽总发送量体现了整个枢纽的总建设规模，即枢纽内各运输方式站场建设规模以及不同交通运输方式之间公共换乘区域（如换乘大厅、衔接通道、换乘车道边等）建设规模之和，反映了外-外、外-内、内-外、内-内换乘客流规模。此指标在换乘矩阵表中表现为 $A_{01}+A_{02}+A_{03}+A_{04}+A_{05}+A_{06}+A_{07}+A_{08}+A_{09}$ 。

需要说明的是，综合客运枢纽具有多种交通运输方式，其级别代表了枢纽的规模大小及影响力。内-内换乘客流虽然与对外运输方式站场客流不直接相关，但共用枢纽内商业、消防等设施，对外-内、内-外换乘客流组织效率及安全性产生影响。因此从整体枢纽角度考虑，结合目前枢纽客流统计指标情况，选择两个指标作为分级依据。

专栏：其他行业枢纽站场分级指标选取

《水电枢纽工程等级划分及设计安全标准》（DL5180-2003）规定了水电枢纽工程（包括抽水蓄能电站）的工程级别，按照其水库总库容和装机容量，划分为五等；综合利用的水电枢纽工程，当其水库总库容、装机容量属不同的等别时，工程等别应取其中最高的等别。

《石油天然气工程设计防火规范》（GB50183-2004）规定了石油天然气站场的等级。石油天然气站场内同时储存或生产油品、液化石油气和天然气凝液、天然气等两类以上石油天然气产品时，应按其中等级较高者确定。条文说明中指出，有些石油天然气站场仅储存或输送油品或天然气、液化石油气一种物质，还有一些站场可能同时生产和储存原油、天然气、天然气凝液、液化石油气、稳定轻烃等多种物质。但是这些生产和储存设施一般是处在不同的区段，相互保持较大的距离，可以避免火灾情况下不同种类的装置、不同罐区之间的相互干扰。从原规范多年执行情况看，生产和储存不同物质的设施分别计算规模和储罐总容量，并按其中等级较高者确定站场等级是切实可行的。

3) 设计年度选取

综合客运枢纽级别划分时需要明确对外运输方式旅客总发送量和枢纽总发送量预测采用的年度，即综合客运枢纽的设计年度。

综合客运枢纽设计年度的选取是通过研究各单一运输方式客运站场建设规范对设计年度的规定要求（见表10），并考虑到综合客运枢纽是多种运输方式站场的集合，需要按照协同一致性原则，统筹各种运输方式站场设计年度。

表 10 既有单一运输方式客运站场规范界定的设计年度

| 单一方式客运站场类型 | 设计年度/规划年 |
|------------|--|
| 铁路客运站 | 近期为交付运营后第10年，远期为交付运营后第20年 |
| 民航机场 | 近期为10年，远期为30年 |
| 公路、港口客运站 | 车站建成投产使用后的第10年 |
| 城市轨道交通站 | 按项目建成通车年为基准年，分初期、近期和远期，初期为建成通车后第3年，近期为第10年，远期为第25年 |

本标准在单一运输方式客运站场建设规范基础上，提出综合客运枢纽设计年度为综合客运枢纽主导方站场的设计年度，其他交通运输方式站场设计应与此年度保持一致。如其他交通运输方式站场设计规范所规定的设计年度与此不一致时，从整体综合客运枢纽建设发展的前瞻性角度，应在站场规划时预留用地规模，保障枢纽总体使用效果。

4) 级别划分方案

综合客运枢纽级别划分方案的确定，采取两种思路：第一种是将分类与分级结合，考虑到既有单一运输方式客运站场建设规范及不同类型枢纽客流规模的差异性，采取不同的客流规模进行分级；第二种是采取统一的客流规模分级，不考虑不同类型枢纽客流规模的差异性。

①方案一：不同类型枢纽采取不同的客流规模标准分级

此方案的思路是将综合客运枢纽类型与级别划分相结合，按照航空主导型、铁路主导型、水运主导型和公路主导型四种类型枢纽分别确定对外运输方式总发送量及枢纽总发送量的上下限，主要原因是：不同类型、同样级别站场设计年度旅客发送量差异很大，如一级港口客运站与最高级民航机场日均发送量相差10倍（见表5、表7）。

此方案是在既有各交通运输方式客运站场规范对主导方站场级别划分的基础上，结合主要铁路站、民航机场、港口客运站旅客发送量数据，并根据我国综合客运枢纽建设实际，修正目前单一方式站场分级与综合客运枢纽分级不相适应的部分，进而得到级别划分结果。

本标准制定过程中，收集了我国东中西部140个位于不同规模城市的铁路客运站设计年度旅客发送量、200个机场设计年度旅客吞吐量(折算发送量)、8个目前运营的港口客运站发送量数据，具体如下：

表 11 我国主要铁路客运站设计年度旅客发送量案例数据

| 旅客发送量 (万人/日) | 个数 | 铁路客运站名称 | 按照目前 规范划分 |
|-----------------|----|--|--------------|
| ≥20 | 8 | 北京南站、上海虹桥、成都东站、重庆北站、西安北站、广州南站、南京站、长沙南站 | 特大型 |
| 10~20 | 8 | 南京南站、杭州东站、广州北站、深圳北站、沈阳北站、沈阳南站、西宁站、贵阳北站 | 特大型 |
| 7~10 | 15 | 哈尔滨西站、哈尔滨站、兰州西站、合肥南站、武汉站、汉口站、武昌站、宁波站、长沙南站、长春西站、济南西站、苏州站等 | 大型 |
| 5~7 | 12 | 南昌西站、许昌东站、天津站、吉林站、齐齐哈尔南站、乌鲁木齐南站、郑州东站等 | 大型 |
| 3~5 | 24 | 青岛北站、福州南站、襄阳站、绍兴北站、海口站、绍兴北站、天津西站、蚌埠南站、邯郸东站、四平东站、黄山北站等 | 大型 |
| 2~3 | 17 | 德州东站、宜昌东站、涪陵北站、内江北站、莆田站、泉州站、恩施站、松原站、防城港北站等 | 中型 |
| 1~2 | 26 | 宿州东站、余姚北站、璧山站、辽阳站、宣城站、荆州站、广安南站、枣庄站、宜春站等 | 中型 |
| ≤1 | 30 | 孝感北站、永川东站、梧州南站、德惠西站、吐鲁番北站、绩溪北站、鹤壁东站等 | 中型、小型 |

表 12 我国主要民航机场设计年度旅客发送量案例数据

| 旅客发送量 (万人/日) | 个数 | 机场名称 | 按照目前 规范划分 |
|-----------------|-----|--|-----------------|
| ≥10 | 4 | 北京首都、上海浦东、广州白云、北京新机场 | 6级 |
| 7~10 | 0 | | |
| 5~7 | 7 | 成都双流、深圳宝安、上海虹桥、昆明长水、西安咸阳、 郑州新郑、成都新机场 | 6级 |
| 3~5 | 13 | 重庆江北、杭州萧山、厦门高崎、南京禄口、武汉天河、 长沙黄花、乌鲁木齐、海口美兰、天津滨海、大连周水 子、沈阳桃仙、福州长乐、青岛新机场 | 6级 |
| 2~3 | 7 | 青岛流亭、三亚凤凰、贵阳龙洞堡、南宁吴圩、济南遥 墙、长春龙嘉、石家庄正定 | 5级 |
| 1~2 | 13 | 哈尔滨太平、太原武宿、兰州中川、南昌昌北、温州龙 湾、宁波栎社、合肥新桥、桂林两江、丽江三义、银川 河东、珠海金湾、无锡硕放、烟台蓬莱 | 5级、4级 |
| ≤1 | 156 | 西双版纳、西宁曹家堡、泉州晋江、揭阳、拉萨、包头、 呼伦贝尔、常州、喀什等 | 4级、3级、 2级、1级 |

表 13 我国主要港口客运站旅客发送量运营数据

| 旅客发送量 (人/日) | 个数 | 港口客运站名称 | 按照目前 规范划分 |
|----------------|----|--------------------------|--------------|
| ≥3000 | 2 | 大连港客运站、大连湾新港客运站 | 一级 |
| 2000~3000 | 1 | 烟台环海路客运站 | 二级 |
| 1000~2000 | 3 | 重庆万州港客运站、烟台北马路客运站、大连湾客运站 | 三级 |
| ≤1000 | 2 | 大连新海航运有限公司客运站、武汉港客运站 | 四级 |

本标准制定过程中，还收集了我国目前在建或已建的90个综合客运枢纽（80个铁路主导型，2个公路主导型、2个水运主导型、6个航空主导型）项目设计年度发送量数据。

从我国综合客运枢纽建设实践看，铁路主导型综合客运枢纽衔接的铁路站一般为特大型、大型、中型及小型站，公路/水运主导型综合客运枢纽衔接的公路/港口客运站一般为二级及以上，航空主导型综合客运枢纽衔接的机场一般为4级及以上。

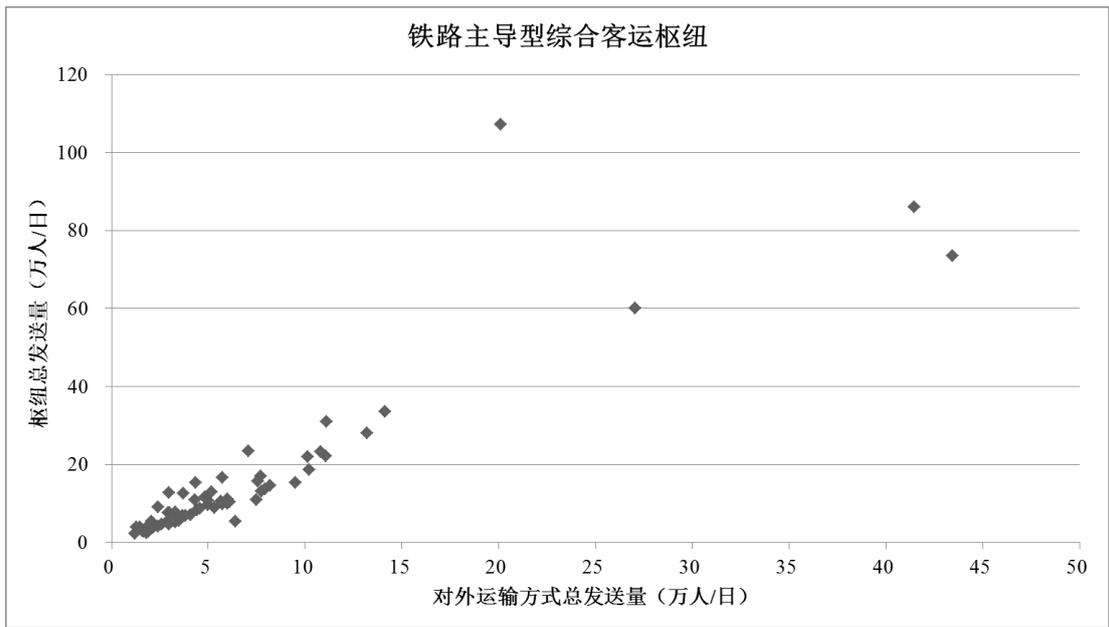


图 1 80 个铁路主导型综合客运枢纽案例数据

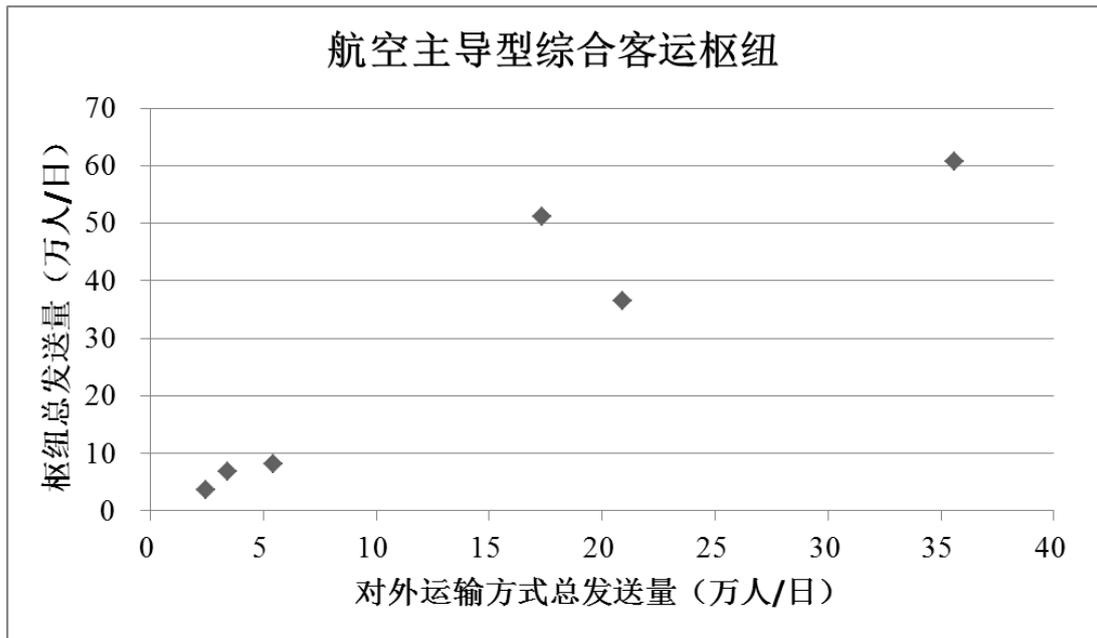


图 2 6 个航空主导型综合客运枢纽案例数据

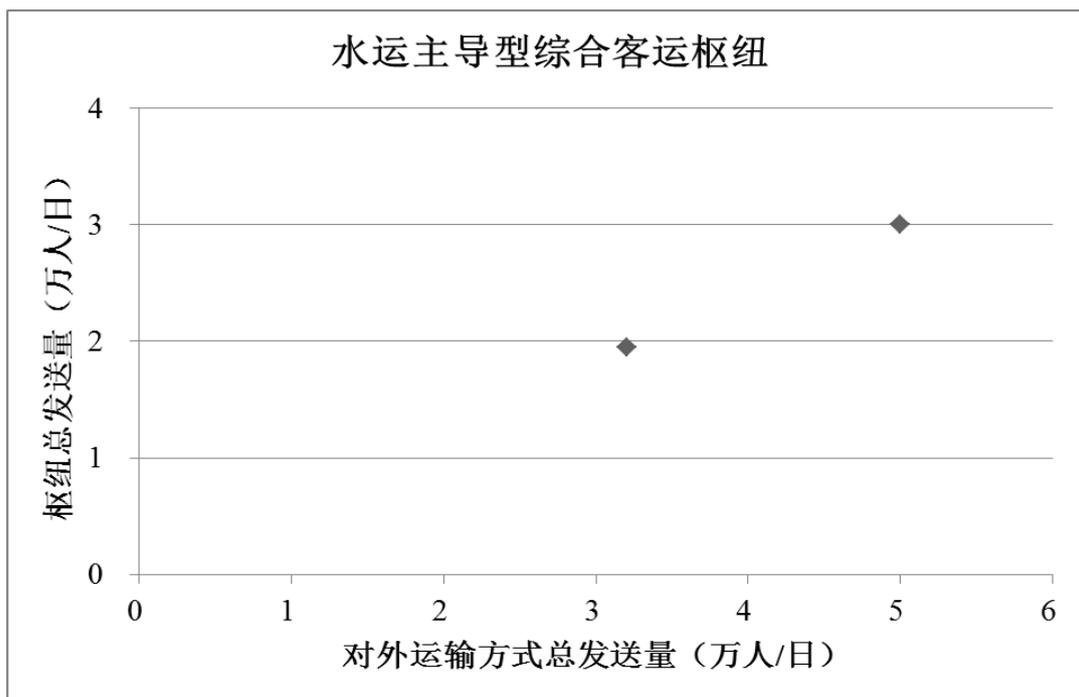


图 3 2 个水运主导型综合客运枢纽案例数据

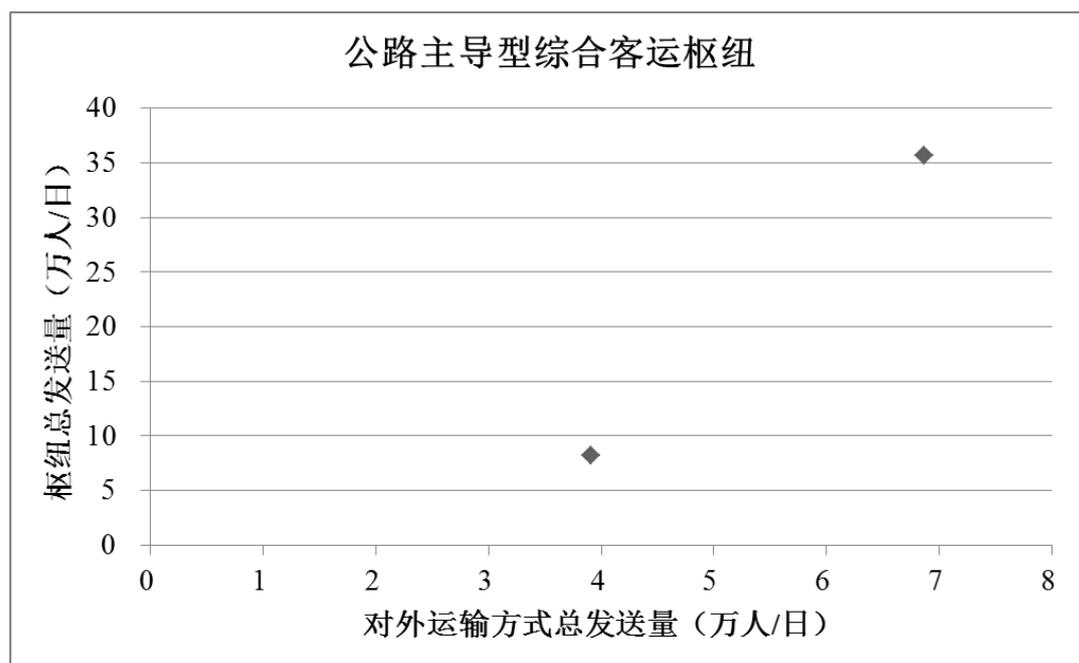


图 4 2 个公路主导型综合客运枢纽案例数据

在等级划分数量方面，按照全面互补性原则，如果等级数量过少，难以有效发挥规范的行业指导作用，如果等级过多，则分级体系过于复杂。根据四类综合客运枢纽案例数据，一些铁路主导型综合客运枢

组对外方式总发送量在5~10万人/日之间，但由于枢纽内具备多条轨道交通线路，导致枢纽总发送量在20万人/日以上；航空主导型综合客运枢纽也存在对外方式总发送量达到17万人/日、枢纽总发送量在50万人/日以上的情况。从整体客流安全性角度考虑，综合客运枢纽级别应按照两个指标取高值来确定，以免影响枢纽的整体运营效果。

表 14 综合客运枢纽级别划分方案一（万人/日）

| 指标 级别 | 铁路主导型 | | 航空主导型 | | 公路主导型 | | 水运主导型 | |
|----------|---------|----------|--------|----------|--------|----------|---------|----------|
| | 枢纽总发送量 | 对外方式总发送量 | 枢纽总发送量 | 对外方式总发送量 | 枢纽总发送量 | 对外方式总发送量 | 枢纽总发送量 | 对外方式总发送量 |
| 一级 | ≥20 | ≥10 | ≥10 | ≥5 | ≥10 | ≥5 | ≥4 | ≥2 |
| 二级 | (20,10] | (10,5] | (10,6] | (5,3] | (10,2] | (5,1] | (4,2] | (2,1] |
| 三级 | (10,5] | (5,2] | (6,2] | (3,1] | (2,1] | (1,0.5] | (2,0.5] | (1,0.2] |
| 四级 | <5 | <2 | <2 | <1 | <1 | <0.5 | <0.5 | <0.2 |

注：级别确定时需综合考虑对外方式总发送量和枢纽总发送量两项指标，二者中取高值作为确定依据。

在分级界限确定过程中，一级综合客运枢纽的指标主要考虑北京、上海、广州等超大、特大城市枢纽项目建设情况以及在全国民航、铁路网中发挥重要国际、国内门户作用的机场、铁路客运站设计年度旅客发送量情况。二级、三级综合客运枢纽的指标主要考虑大、中城市枢纽项目建设情况，将所在城市发挥对外客流主要站场纳入。四级综合客运枢纽的指标主要考虑小城市或县级枢纽项目建设情况。

②方案二：不同类型枢纽采取统一的客流规模标准分级

此方案的思路是将航空主导型、铁路主导型、水运主导型和公路主导型四类综合客运枢纽进行统一的级别划分，选取了交通运输部投资补助的90个综合客运枢纽项目，将90个项目对外运输方式总发送量

以及枢纽总发送量数据绘制成散点图，如下：

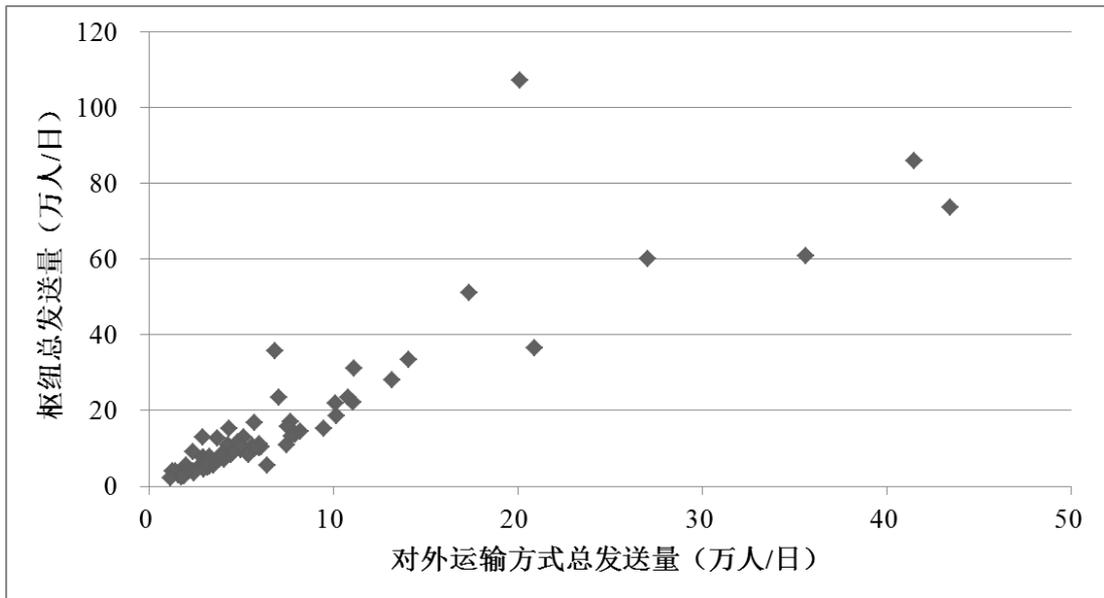


图 5 90 个综合客运枢纽实例数据

在分级界限确定过程中，对90个实例数据进行统计分析，采用频率累积法，即取对应于一定频率值的指标数值作为等级划分的界限。本标准选取枢纽两个分级指标累计频率曲线的交点作为等级划分的界限，即取累积频率达55%、75%、95%作为一级、二级、三级、四级之间区分的界限，即一、二、三、四级枢纽所占的比例分别为55%、20%、20%、5%。

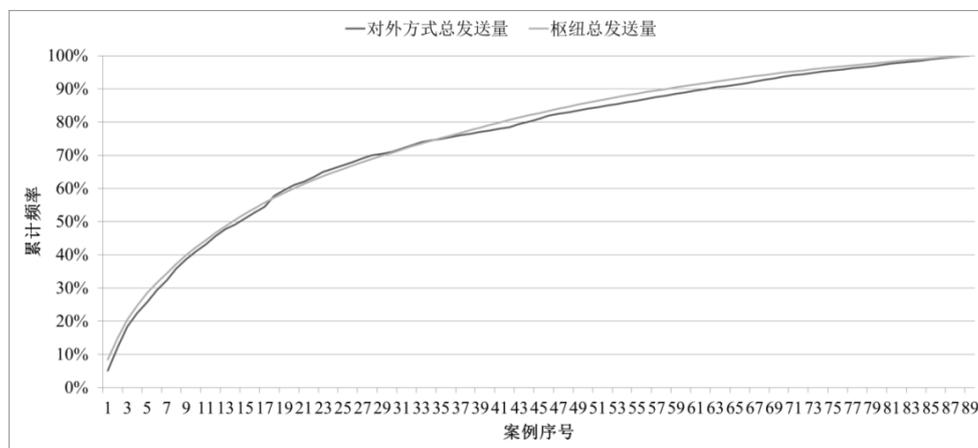


图 6 累计频率分析图

表 15 综合客运枢纽级别划分方案二（万人次/日）

| 级别 | 对外运输方式总发送量 | 枢纽总发送量 | 实例个数 |
|----|------------|---------|------|
| 一级 | ≥10 | ≥20 | 18 |
| 二级 | (10,5] | (20,10] | 22 |
| 三级 | (5,2] | (10,5] | 30 |
| 四级 | <2 | <5 | 20 |

注：级别确定时需综合考虑对外方式总发送量和枢纽总发送量两项指标，二者中取高值作为确定依据。

③方案比较

比较两种方案的异同点，结合事权划分、行业管理等因素，推荐级别划分方案一。

表 16 综合客运枢纽级别划分方案比较

| 对比 | 分级方案一 | 分级方案二 |
|-----|---|---|
| 相同点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 分级指标一致：设计年度对外方式总发送量、枢纽总发送量； ● 级别个数一致：均为四个级别，二级及以上可认定为大型综合客运枢纽。 | |
| 不同点 | <ul style="list-style-type: none"> ● 建设方面，与单一方式站场级别划分保持一致，并考虑了不同对外方式站场服务水平和整个枢纽服务能力对建设规模的影响； ● 管理方面，有利于根据不同类型及等级枢纽制定相关政策。 | <ul style="list-style-type: none"> ● 建设方面，采取统一的分级规模标准，未考虑不同对外方式站场服务水平的差异； ● 管理方面，根据分级结果，水运主导型枢纽无符合二级及以上项目，不同类型枢纽服务特征展示不够充分。 |

④推荐方案与现行各单一方式站场规范的对应关系

铁路主导型枢纽：根据现行铁路站场规范，同样级别客货共线与客运专线旅客车站日均发送量差异较大；结合案例数据，设计能力大于10万人/日的铁路站16个（多为特大城市主要高铁客站，并衔接了至少2条城际轨道），设计能力在5~10万人/日的铁路站27个（多为省会城市主要客货共线客站，并衔接了至少1条城际轨道），设计能力在2~5万人/日的铁路站41个（多为一般地级市主要客货共线客站或省会城市一般高铁客站）；按照全面互补性原则，确定得到推荐方案。

表 17 铁路客运站站级与综合客运枢纽等级对应关系

| 铁路客运站等级 | 客货共线铁路旅客车站最高聚集人数 (人) | 客运专线铁路旅客车站高峰小时发送量 (人) | 对应铁路主导型综合客运枢纽等级 |
|---------|----------------------|------------------------|-----------------|
| 特大型 | $H \geq 10000$ | $pH \geq 10000$ | 一级 |
| 大型 | $3000 < H < 10000$ | $5000 \leq pH < 10000$ | 二级、三级 |
| 中型 | $600 < H < 3000$ | $1000 \leq pH < 5000$ | 三级、四级 |
| 小型 | $H \leq 600$ | $pH < 1000$ | 四级 |

航空主导型枢纽：根据现行民航机场规范，最高级别机场日均发送量在3万人以上，而实际案例数据中，设计能力大于5万人/日的机场11个，3~5万人/日的机场13个，而且机场之间辐射能力差距较大，按照全面互补性原则，在航空主导型枢纽确定级别时，将现行民航机场规范中最高级别机场细分为两个等级；案例数据中，设计发送量在1万人/日的机场多位于省会城市，与1万人/日以下的机场在规模和作用上差距较大，因此航空主导型枢纽对外发送量下限取1万人/日。

表 18 机场航站区分级与综合客运枢纽等级对应关系

| 指标 | 年旅客吞吐量 (用“P”表示, 万人次) | 对应航空主导型综合客运枢纽等级 |
|----|----------------------|-----------------|
| 1 | $P < 10$ | 四级 |
| 2 | $10 \leq P \leq 50$ | 四级 |
| 3 | $50 < P < 200$ | 四级 |
| 4 | $200 \leq P < 1000$ | 四级 |
| 5 | $1000 \leq P < 2000$ | 三级、四级 |
| 6 | $P \geq 2000$ | 一级、二级 |

公路、水运主导型枢纽：根据目前我国公路/水运主导型综合客运枢纽衔接的公路客运站/港口客运站一般为二级及以上，按照现行公路客运站和港口客运站规范，将二级客运站对应的发送量作为公路、水运主导型枢纽对外方式旅客发送量的下限。

表 19 公路客运站站级与综合客运枢纽等级对应关系

| 公路客运站等级 | 年平均日旅客发送量（人/日） | 对应公路主导型综合客运枢纽等级 |
|---------|----------------|-----------------|
| 一级 | ≥10000 | 一级、二级 |
| 二级 | 5000~9999 | 三级 |
| 三级 | 2000~4999 | 四级 |
| 四级 | 300~1999 | 四级 |
| 五级 | ≤299 | 四级 |

表 20 港口客运站站级与综合客运枢纽等级对应关系

| 港口客运站等级 | 年平均日旅客发送量（人/日） | 对应水运主导型综合客运枢纽等级 |
|---------|----------------|-----------------|
| 一级 | ≥3000 | 一级、二级 |
| 二级 | 2000~2999 | 三级 |
| 三级 | 1000~1999 | 四级 |
| 四级 | ≤999 | 四级 |

通过以上分析，推荐方案与现行各单一方式站场规范基本一致，并结合我国铁路客运站、民航机场实际数据，综合得到推荐方案结论。

4 贯彻标准的要求和措施建议

4.1 标准使用要求

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进行分类分级。其它客运枢纽站场规划建设可参考使用。本标准实施之后，引导综合客运枢纽的公共换乘区域按照其级别执行主导方设计规范，完善公共换乘区域的建设标准，由主导方负责协调与其他运输方式的协同运营与管理。

4.2 措施建议

各综合客运枢纽设计、建设、运营管理单位参照本标准选择合适

的类型及级别。

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分类分级制定相应的设计规范及管理政策，以规范综合客运枢纽规划、设计、建设、运营管理工作。

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

《综合客运枢纽分类分级》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

《综合客运枢纽分类分级》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。

5.5 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。

5.6 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、设计、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类型与级别，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、建设、运营管理能力提供了有力的技术支撑。

5.7 其他应予以说明的事项

无。