

## 附件

# 促进综合交通枢纽发展的指导意见

综合交通枢纽是综合交通运输体系的重要组成部分，是衔接多种运输方式、辐射一定区域的客、货转运中心。为统筹协调各种运输方式，推进我国综合交通枢纽的一体化发展，提高交通运输的服务水平和整体效率，现提出如下意见：

## 一、重要意义

促进综合交通枢纽发展，是提高交通运输整体效率和服务水平、降低物流成本的有效途径，是优化运输结构、实现交通运输战略转型的迫切需要，是集约利用资源、节能环保的客观要求，对解决现阶段我国综合交通枢纽规划设计不统一、建设时序不同步、运营管理不协调、方式衔接不顺畅等问题，构建便捷、安全、高效的综合交通运输体系，支撑国民经济和社会发展，方便广大人民群众出行，提升国家竞争力具有战略意义。

## 二、总体要求

以邓小平理论、“三个代表”重要思想和科学发展观为指导，加快转变交通运输发展方式，以一体化为主线，创新体制、机制，统一规划、同步建设、协调管理，促进各种运输方式在区域间、城市间、城乡间、城市内的有效衔接，以提高枢纽运营效率、实

现各种运输方式在综合交通枢纽上的便捷换乘、高效换装，为构建综合交通运输体系奠定坚实基础。

### 三、基本原则

#### （一）布局合理。

根据城市空间、人口分布、产业布局，以运输需求为导向，新建与改造相结合，分散与集中相统筹，实现枢纽优化布局。

#### （二）衔接顺畅。

按照综合运输理念和各种运输方式的技术经济特征，强化有机衔接，突出对外交通与城市公共交通之间的优先换乘，提升枢纽的一体化水平与运行效率。

#### （三）服务便捷。

体现人性化服务和安全保障的要求，优化运营组织，完善信息服务，加强旅客与车辆引导，实现旅客便捷换乘和货物高效换装。

#### （四）集约环保。

科学确定规模，合理设置功能，集约利用空间资源，大力推广应用节能环保的新技术、新材料、新设备，实现绿色发展。

### 四、发展任务

#### （一）加强以客运为主的枢纽一体化衔接。

根据城市空间形态、旅客出行等特征，合理布局不同层次、不同功能的客运枢纽。按照“零距离换乘”的要求，将城市轨道交通、地面公共交通、市郊铁路、私人交通等设施与干线铁路、

城际铁路、干线公路、机场等紧密衔接，建立主要单体枢纽之间的快速直接连接，使各种运输方式有机衔接。鼓励采取开放式、立体化方式建设枢纽，尽可能实现同站换乘，优化换乘流程，缩短换乘距离。

高速铁路、城际铁路和市郊铁路应尽可能在城市中心城区设站，并同站建设城市轨道交通、有轨电车、公共汽（电）车等城市公共交通设施。视需要同站建设长途汽车站、城市航站楼等设施。特大城市的主要铁路客运站，应充分考虑中长途旅客中转换乘功能。

民用运输机场应尽可能连接城际铁路或市郊铁路、高速铁路，并同站建设城市公共交通设施。具备条件的城市，应同站连接城市轨道交通或做好预留。视需要同站建设长途汽车站等换乘设施。有条件的鼓励建设城市航站楼。

公路客运站应同站建设城市公共交通设施，视需要和可能同站建设城市轨道交通。

港口客运、邮轮码头应同站建设连接城市中心城区的公共交通设施。

## （二）完善以货运为主的枢纽集疏运功能。

统筹货运枢纽与产业园区、物流园区等的空间布局。按照货运“无缝化衔接”的要求，强化货运枢纽的集疏运功能，提高货物换装的便捷性、兼容性和安全性，降低物流成本。

铁路货运站应建设布局合理、能力匹配、衔接顺畅的公路集

疏运网络，并同站建设铁路与公路的换装设施。

港口应重点加强铁路集疏运设施建设，大幅提高铁路集疏运比重；积极发展内河集疏运设施。集装箱干线港应配套建设疏港铁路和高速公路，滚装码头应建设与之相连的高等级公路。

民用运输机场应同步建设高等级公路及货运设施。强化大型机场内部客货分设的货运通道建设。

公路货运站应配套建设能力匹配的集疏运公路系统，切实发挥公路货运站功能。

### **（三）提升客货运输服务质量。**

整合信息平台。综合交通枢纽建设和运营过程中应有效推进科技创新，集成、整合现有信息资源（系统），推进公共信息平台建设，建立不同运输方式的信息采集、交换和共享机制，实现信息的互联互通、及时发布、实时更新、便捷查询，提高综合交通枢纽的信息化、智能化水平。

发展联程联运。积极推进铁路、公路、水运、民航等多种运输方式的客运联程系统建设，普及电子客票、联网售票，推进多种运输方式之间的往返、联程、异地等各类客票业务，逐步实现旅客运输“一个时刻表、一次付票款、一张旅行票”。推进大宗散货水铁联运、集装箱多式联运，实现货物运输“一票到底”。

### **（四）统筹枢纽建设经营。**

鼓励组建公司实体作为业主，根据综合交通枢纽规划，负责单体枢纽的设计、建设与运营管理。

统一设计。依法确定一家具有资质的设计研究机构，由其牵头组织协调交通各个专业，实行总体设计、分项负责。设计中应集约布局各类场站设施，突出一体化衔接，有效承载多种服务功能，实现枢纽的便捷换乘、经济适用、规模适当，切忌贪大求洋、追求奢华。

同步建设。强调集中指挥、同步建设，统筹综合交通枢纽各种运输方式建设项目的开工时序、建设进度和交付时间，使各类设施同步运行，各类功能同步实现。不能同步实施的应进行工程预留。

协调管理。创新管理模式，完善协调机制，培育专业化枢纽运营管理企业，保障综合交通枢纽整体协调运营，提升运行效率、服务能力和经营效益。

## **五、保障措施**

### **（一）制定枢纽规划。**

对于综合交通运输体系中的节点城市，其综合交通枢纽规划由所在城市人民政府组织编制，纳入城市总体规划进行审批（或修改城市总体规划时进行审批），用于指导城市交通枢纽设施的空间布局和建设。在规划工作中，应统筹各种运输方式之间、城市交通与对外交通之间、客运与货运之间以及既有设施与新建枢纽之间的关系，衔接相关规划，注重规划的全局性、前瞻性和可操作性。

### **（二）创新管理机制。**

要切实打破行业分割、突破地区分割，创新体制机制，破解综合交通枢纽发展中的难题。城市人民政府统筹协调枢纽的规划、设计、建设等事宜，国家相关部门应予以积极支持。逐步建立和完善规划评估、调整机制。

### **（三）拓宽融资渠道。**

要充分发挥政府投资的引导作用，加大资金支持力度。同时，要创新盈利模式，探索以企业为主体、资本为纽带的投融资方式，鼓励社会资本进入综合交通枢纽的建设和运营，形成多元化的投融资格局，建立稳定的综合交通枢纽投融资渠道。

### **（四）鼓励综合开发。**

要在保障枢纽设施用地的同时，集约、节约用地，合理确定综合交通枢纽的规模。对枢纽用地的地上、地下空间及周边区域，在切实保证交通功能的前提下，做好交通影响分析，鼓励土地综合开发，收益应用于补贴枢纽设施建设运营。

### **（五）完善技术标准。**

按照构建综合交通运输体系的要求，在总结国内外实践经验的基础上，协调各行业的设计标准和规范，逐步研究制定符合国情、经济适用的综合交通枢纽设计、建设、运营服务等标准和规范。

附：

**42 个全国性综合交通枢纽（城市）**

北京、天津、哈尔滨、长春、沈阳、大连、石家庄、秦皇岛、唐山、青岛、济南、上海、南京、连云港、徐州、合肥、杭州、宁波、福州、厦门、广州、深圳、湛江、海口、太原、大同、郑州、武汉、长沙、南昌、重庆、成都、昆明、贵阳、南宁、西安、兰州、乌鲁木齐、呼和浩特、银川、西宁、拉萨