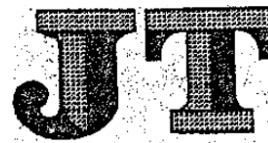


附件3



中华人民共和国交通运输行业标准

JT/T XXXXX—XXXX

综合客运枢纽术语

The terminology of integrated passenger transportation hub

(征求意见稿)

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

前言	8
1 范围	9
2 基本概念	9
3 换乘设施设备	10
4 换乘组织与管理	11
5 技术指标	11
中文索引	13
英文索引	14
参考文献	15

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：交通运输部科学研究院、中国铁道科学研究院。

本标准主要起草人：

综合客运枢纽术语

1 范围

本标准规定了有关综合客运枢纽的常用术语。
本标准适用于综合客运枢纽的建设和运营等方面。

2 基本概念

2.1

综合客运枢纽 integrated passenger transportation hub

在综合运输网络的特定节点上,将两种及以上对外运输方式客运站场(或一种对外运输方式站场与城市轨道交通站场)一体化集中布局,并与城市交通一体化衔接的客运场所。

2.2

航空主导型综合客运枢纽 aviation-oriented integrated passenger transportation hub
依托机场航站楼形成的综合客运枢纽。

2.3

铁路主导型综合客运枢纽 railway-oriented integrated passenger transportation hub
依托干线铁路枢纽站形成的综合客运枢纽。

2.4

公路主导型综合客运枢纽 road-oriented integrated passenger transportation hub
依托公路运输枢纽站形成的综合客运枢纽。

2.5

水运主导型综合客运枢纽 waterway-oriented integrated passenger transportation hub
依托客运码头形成的综合客运枢纽。

2.6

换乘 transfer

旅客在综合客运枢纽中转换线路或交通运输方式的行为。

2.7

换乘区域 transfer zone

在综合客运枢纽内，旅客进行线路或交通运输方式转换的区域。

3 换乘设施设备

3.1 换乘设施

3.1.1

换乘广场 transfer square

供旅客在综合客运枢纽内实现换乘集散的开敞空间。

3.1.2

换乘大厅 transfer hall

供旅客在综合客运枢纽内部实现换乘集散的空間。

3.1.3

换乘通道 transfer corridor

供旅客在综合客运枢纽内换乘集散的通道。

3.2 换乘设备

3.2.1

公共信息导向系统 public information guidance system

由导向要素构成的引导人们在公共场所进行有序活动的标志系统。
[GB/T 15565.2-2008, 定义3.1]

3.2.2

换乘信息查询系统 travel information inquiry system

供旅客查询换乘信息的多媒体系统。

3.2.3

班次时刻表 timetable

公布客运班次、线路及出发、到达、停靠时分等运营计划的图表。

3.2.4

城市客运交通线路图 route map of urban transport

标有城市客运交通线路、场、站的示意图。

3.2.5

揭示牌 bulletin

向旅客通告事项，提供运营、管理、安全、服务等视觉信息的告示牌。

[GB/T50226-2007，定义2.0.14]

4 换乘组织与管理

4.1

平面换乘 plane transfer

旅客在综合客运枢纽内通过同一水平面内的设施进行的换乘。

4.2

立体换乘 stereoscopic transfer

旅客在综合客运枢纽内通过不同水平面内立体交叉设施进行的换乘。

4.3

混合换乘 hybrid transfer

旅客在综合客运枢纽内通过立体换乘和平面换乘进行的换乘。

4.4

旅客换乘流线 passenger transfer line

旅客在综合客运枢纽内从下客运交通工具至乘上另一种客运交通工具全过程的流动路线。

5 技术指标

5.1

总换乘量 total transfer volume

通过综合客运枢纽实现出行、换乘行为的客流总量。

5.2

对外旅客日均发送量 external passenger volume

在一定时期内，综合客运枢纽各对外运输方式平均每日发送的旅客数量之和。

5.3

对内旅客日均疏散量 internal passenger volume

在一定时期内，综合客运枢纽中城市内交通方式平均每日疏散的客流量之和。

5.4

换乘客流量 transfer passenger volume

综合客运枢纽中两种交通运输方式之间或同一交通运输方式之间换乘旅客的流量。

5.5

换乘时间 transfer time

旅客在综合客运枢纽内换乘的步行时间与等候时间之和。

5.6

换乘距离 transfer distance

旅客在一次换乘中的步行距离。

中文索引

B	
班次时刻表·····3.2.3	换乘时间·····5.5
	换乘距离·····5.6
C	
城市客运交通线路图·····3.2.4	
D	
对外旅客日均发送量·····5.2	
对内旅客日均疏散量·····5.3	
G	
公路主导型综合客运枢纽·····2.4	
公共信息导向系统·····3.2.1	
H	
航空主导型综合客运枢纽·····2.2	
换乘·····2.6	
换乘区域·····2.7	
换乘广场·····3.1.1	
换乘大厅·····3.1.2	
换乘通道·····3.1.3	
换乘信息查询系统·····3.2.2	
混合换乘·····4.3	
换乘客流量·····5.4	
	J
	揭示牌·····3.2.5
	L
	立体换乘·····4.2
	旅客换乘流线·····4.4
	P
	平面换乘·····4.1
	S
	水运主导型综合客运枢纽·····2.5
	T
	铁路主导型综合客运枢纽·····2.3
	Z
	综合客运枢纽·····2.1
	总换乘量·····5.1

英文索引

- A
- aviation-oriented integrated passenger transportation hub·····2.2
- B
- bulletin·····3.2.5
- E
- external passenger volume·····5.2
- H
- hybrid transfer·····4.3
- I
- integrated passenger transportation hub·····2.1
- internal passenger volume·····5.3
- P
- public information guidance system·····3.2.1
- plane transfer·····4.1
- passenger transfer line·····4.4
- R
- railway-oriented integrated passenger transportation hub·····2.3
- road-oriented integrated passenger transportation hub·····2.4
- route map of urban transport·····3.2.4
- S
- stereoscopic transfer·····4.2
- T
- transfer·····2.6
- transfer zone·····2.7
- transfer square·····3.1.1
- transfer hall·····3.1.2
- transfer corridor·····3.1.3
- transfer information inquiry system·····3.2.2
- timetable·····3.2.3
- total transfer volume·····5.1
- transfer passenger volume·····5.4
- transfer time·····5.5
- transfer distance·····5.6
- W
- waterway-oriented integrated passenger transportation hub·····2.5

参考文献

- [1]GB/T 15566.2-2008 图形符号 术语 第2部分:标志及导向系统;
- [2]GB/T 50226-2007 铁路旅客车站建筑设计规范。

—————

《综合客运枢纽术语》

(征求意见稿)

编制说明

交通运输部科学研究院

中国铁道科学研究院

2015年11月

目 录

1 工作简况	18
1.1 任务来源.....	18
1.2 工作过程.....	18
2 标准制定原则与依据.....	19
2.1 制定原则.....	19
2.2 制定依据.....	20
3 标准范围及主要内容.....	21
3.1 与综合客运枢纽相关的主要术语标准.....	21
3.2 术语范围.....	21
3.3 术语概念体系.....	21
3.4 术语编纂.....	22
4 其他需要说明的问题.....	32
4.1 标准实施建议.....	32
4.2 采用国际标准和国外先进性标准的一致性程度.....	32
4.3 与有关法律、法规和强制性国家标准的关系.....	32
4.4 与行业标准、地方标准的关系.....	32
4.5 重大分歧意见的处理经过和依据.....	32
4.6 标准性质的建议.....	33
4.7 废止行业有关标准建议.....	33
4.8 预期经济效益和社会效益分析.....	33
4.9 其他应予以说明的事项.....	33

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《综合客运枢纽术语》（计划编号：JT2015-1）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：交通运输部科学研究院、中国铁道科学研究院；

完成时间：2015年。

1.2 工作过程

（1）工作思路

本标准制定过程中起草组按照以下的思路开展制定工作：首先，查阅并整理国内外与综合客运枢纽标准、规范相关的文献资料，确定术语层次、结构和范围。其次，详细地按照调查研究的层次对国内外的国家标准部门、相关的学术机构、行业协会的标准规范进行总结、归纳。然后，以综合客运枢纽的构成确定术语的结构和条目，对国内外的相关标准规范体系中已有的术语直接加以引用，对于尚未形成标准或者统一定义的术语在查阅文献和调研的基础上提出本标准自有的定义和解释并提交相关专家会议讨论和修正。最后，结合我国当前综合客运枢纽的发展情况，提出我国综合客运枢纽术语标准。

(2) 工作过程

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，确定由交通运输部科学研究院牵头，中国铁道科学研究院共同承担本标准的起草工作。

2015年5月，标准起草组梳理标准编制目的、核心技术问题，制定标准起草大纲，并召开研究大纲的专家咨询会。同月起草组梳理相关文献资料，形成标准草案初稿。

2015年6月，起草组开展补充调研，完善标准草案，并召开第一次专家咨询会。

2015年8月，起草组召开第二第专家咨询会，征求了综合交通运输标准化技术委员会相关专家意见。

2015年9月，起草组征求了交通运输部运输服务司意见。

2015年10月，起草组在进一步修改完善的基础上，形成标准征求意见稿。

2 标准制定原则与依据

2.1 制定原则

该术语标准的制定是本着符合国家有关法律、法规及相关政策，并符合国家在语言和文字方面的规定；符合国家标准的有关规定的原则，体现术语的专业性、科学性、单义性、系统性等特点，针对综合客运枢纽特点而编制。本术语标准制定体现了以下原则：

(1) 层次性

本标准在编制时，认真考察了综合客运枢纽，按照其构成及服务特点把术语主体内容划分为四部分，这样划分层次使得标准体系结构清晰、内容明确。

(2) 针对性

综合客运枢纽与各种运输方式站场相比，最突出的特点便是通过资源整合，实现了旅客零距离换乘，提高了旅客换乘的便捷性和舒适性。本标准充分考虑这一特点，在兼顾系统完整的前提下，重点整理了旅客换乘的相关术语。

(3) 兼容性

本标准中部分术语参考或直接引用了现有的相关标准和规范，以加强该标准与其他标准的兼容性，随着综合客运枢纽的不断发展，新的术语可以根据适用范围，添加至相应的层次。

(4) 可扩展性

本标准收录了综合客运枢纽最常见和基础的相关术语，考虑到目前我国尚未建立综合客运枢纽的系列标准，随着我国综合客运枢纽的发展，其相关标准也会逐步形成，未来本标准可以不断扩展完善。

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、规范的规定。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）、《标准编写规则 第1部分：术语》（GB/T 20001.1-2001）、《术语工作 原则与方法》（GB/T 10112-1999）、《术语工作 概念和术语的协调》（GB/T 16785-2012）等标准。

3 标准范围及主要内容

3.1 与综合客运枢纽相关的主要术语标准

在交通行业领域已经出台了多项术语标准，与综合客运枢纽相关的标准有多项。这些标准有：《道路运输术语》（GB/T 8226-2008）、《铁道车站及枢纽术语》（GB/T 15165-1994）、《铁路旅客运输组织术语》（GB/T 13317-91）、《城市轨道交通工程基本术语标准》（GB/T 50833-2012）、《水路客运术语》（GB/T 18225-2000）、《城市公共交通常用名词术语》（GB/T 5655-1999）、《城市公共交通工程术语标准》（CJJ/T 119-2008）、《民用航空旅客运输术语》（GB/T 18764-2002）、《交通客运站建筑设计规范》（JGJ/T 60-2012）、《道路工程术语标准》（GBJ 124-1988）、《城市轨道交通自动售检票系统工程质量验收规范》（GB50381-2010）等。

3.2 术语范围

综合客运枢纽是集多种运输方式和城市交通与一体的大型综合客运功能性场所。目前，每一种运输方式都对其客运站点和客运服务有相关的标准或建设规范。对这些相关标准和建设规范的参考、研究以及筛选成为综合客运枢纽术语编制工作的重要组成部分。

综合客运枢纽与各种运输方式站场相比，最突出的特点便是通过资源整合，实现了旅客零距离换乘，提高了旅客换乘的便捷性和舒适性。根据这一特点，本着求同遵异的原则，研究确定综合客运枢纽术语的范围包括综合客运枢纽概念、分类、技术指标，以及体现综合客运枢纽换乘的相关术语内容。

3.3 术语概念体系

依据术语工作原则确定工作流程，需要将综合客运枢纽的领域进一步划分成几

个子领域。在上述所选择的综合客运枢纽术语研究范围内，将其分为了以下四个子领域：基本概念、换乘设施设备、换乘组织与管理以及技术指标。并针对各子领域进行了进一步的层级划分，最终形成本标准的概念体系。

3.4 术语编纂

3.4.1 基本概念

1) 综合客运枢纽

(1) 枢纽

根据辞海，“枢”指事物的重要部分或中心部分；“枢纽”比喻冲要的地点或事物的关键所在。冲要指军事或交通等方面的要地，交通要道汇集的地方，也泛指重要的路口，同要冲。

(2) 运输枢纽

运输枢纽，即运输网络的枢纽节点，一般需要具备几个条件：一是位于运输网络的主要结点或大通道的网端、转换的衔接点；二是要具有较大规模的集散客货流或中转客货流；三是要有一定层级以上的运输组织中心与服务中心的功能，是客货流以及信息流的转换中心；四是要有相应规模和业务处理能力的运输站场作为基础支撑。

基于运输枢纽的条件及特点，应把运输枢纽界定为运输网络的重要节点和在节点提供运输组织与服务的主要站场和设施，是功能设施的总体概念。运输枢纽是指运输网络的重要节点，地区客货流集散、区域客货流转换的运输组织与服务中心。重点在于运输站场设施的布局建设与服务的提供。

(3) 综合客运枢纽

基于以上对运输枢纽的界定，确定综合客运枢纽定义为：在综合运输网络的特

定节点上,将两种及以上对外运输方式客运站场(或一种对外运输方式站场与城市轨道交通站场)一体化集中布局,并与城市交通一体化衔接的客运场所。

综合客运枢纽主要特征:物理形态表现为实体客运站;网络形态表现为城市对外客运与城市内部客运功能;经济属性偏公益性基础设施;运输形式是将多种运输方式及城市交通集中布设;规模能力则具有规模大、集散能力强的特征;服务水平方面能提供较好的运输服务,突出枢纽站场在物理和逻辑上的无缝衔接。

综合客运枢纽主要功能:运输组织、功能区服务、信息服务、换乘集散、辅助服务等。

2) 航空主导型综合客运枢纽

综合客运枢纽一般涵盖了两种以上对外运输方式,在综合客运枢纽形成过程中起到关键作用的运输方式为主导方,围绕主导方形成的综合客运枢纽即为主导型综合客运枢纽,即在构建综合客运枢纽的过程中,其他交通运输方式均需要重点围绕主导方展开衔接设计研究,主导方站场的规划建设条件对其他交通方式站场建设具有较大的约束性。

航空主导型综合客运枢纽一般出现在枢纽机场和干线机场,依托机场航站楼进行建设并与航站楼融为一体。

分析:结合以上枢纽构成分析,确定定义为:依托机场航站楼形成的综合客运枢纽。

3) 铁路主导型综合客运枢纽

铁路主导型综合客运枢纽一般指以完成干线铁路(包括高速铁路、普通铁路、城际铁路)枢纽站场的客流集散和中转为基本需求,集公路客运、轨道交通、常规公交以及出租汽车等各类交通运输方式于一体的综合客运枢纽。

分析:结合以上枢纽构成分析,确定定义为:依托干线铁路枢纽站形成的综合

客运枢纽。

4) 公路主导型综合客运枢纽

公路主导型综合客运枢纽主要是指依托公路运输枢纽站场与城际轨道、城市公共交通共同构建的综合客运枢纽。

分析：结合以上枢纽构成分析，确定定义为：依托公路运输枢纽站形成的综合客运枢纽。

5) 水运主导型综合客运枢纽

水运主导型综合客运枢纽主要存在于沿海、沿江的大城市内或者旅游城市，表现为城市对外客运码头或者大型邮轮母港，连同与之配套建设的其他对外运输方式站场和城市公共交通站场等一起构建为综合客运枢纽。

分析：结合以上枢纽构成分析，确定定义为：依托客运码头形成的综合客运枢纽。

6) 换乘

主要参考标准解释有：

(1) 乘客在出行中转换线路或交通方式的行为。《城市公共交通常用名词术语》(GB/T 5655-1999)，第 4.1.41 条。

(2) 换乘 **exchange traffic**：指旅客所乘列车不能直抵到站，需在换车站改乘另一列车接续旅行到目的地。《铁路旅客运输组织术语》(GB/T 13317-91)，第 4.3.6 条。

分析：结合以上定义，调整定义为：乘客在综合客运枢纽中转换线路或交通运输方式的行为。

7) 换乘区域

换乘区域是实现旅客在各种运输方式间换乘的建筑空间，是综合客运枢纽的重要组成部分，它可以为乘坐不同运输方式的旅客和其他相关人员提供换乘服务，具有中转集散、换乘信息及辅助服务等功能的区域，是各种运输方式站场在枢纽内实现有效衔接的纽带。

分析：结合以上换乘区域功能描述，确定定义为：在综合客运枢纽内，旅客进行线路或交通运输方式转换的区域。

3.4.2 设施设备

1) 换乘广场

换乘广场是旅客的重要集散换乘场所，其功能是作为旅客集散换乘的场所之一，同时可作为旅客停留、休闲的活动场所。主要是在中小型的综合客运枢纽规划设计中采用。

分析：结合以上功能描述，确定定义为：供旅客在综合客运枢纽内实现换乘集散的开敞式空间。

2) 换乘大厅

换乘大厅是枢纽内乘客集中转换的统一换乘场所，它与多个通道及楼梯相连，是枢纽内部实现多种交通方式无缝衔接的重要节点。主要在大型的综合客运枢纽规划设计中采用。除换乘功能外，换乘大厅还具有人流集散、购票检票等功能，随着枢纽的发展，有些换乘大厅内还结合布设商业娱乐空间。

分析：结合以上功能描述，确定定义为：供旅客在综合客运枢纽内部实现换乘集散的空間。

3) 换乘通道

换乘通道是指旅客从一种运输方式设施换乘到另一种运输方式设施所需走行的通道，是不同枢纽设施的连接媒介，引导换乘乘客在不同的设施间流转。换乘通道主要包括地下通道、天桥、地面换乘走廊等。按平面方式，换乘通道可分为直线式、弧线式；按照竖向形式，换乘通道可分为坡道式、楼梯式；按旅客流动方面可分为单向、双向通道。

分析：结合以上功能描述，确定定义为：供旅客在综合客运枢纽内换乘集散的通道。

4) 公共信息导向系统

主要参考标准解释有：

(1) 引导标识 **guiding mark**：航站楼内为方便旅客而设置的规范的引导标志。《民用航空旅客运输术语》(GB/T 18041-2000)，第 17.1.2 条。

(2) 客运导向设备 **lead facility**：引导旅客通向站内各种旅客服务设施及服务单位路线的设备。《铁路车站及枢纽术语》(GB/T15165-94)，第 8.10 条。

(3) 导向标志 **directive sign**：指导乘客去往某场所或设施的方向或路径的标志。《城市公共交通工程术语标准》(CJJ/T119-2008)，第 4.4.13 条。

(4) 公共信息导向系统 **public information guidance system**：由导向要素构成的引导人们在公共场所进行有序活动的标志系统。《图形符号 术语 第 2 部分：标志及导向系统》(GB/T15565.2-2008)，第 3.1 条。

(5) 导向标志 **direction sign**：由图形标志和（或）文字标志与箭头符号组合形成，用于指示通往预期目的地线路的公共信息图形标志。《图形符号 术语 第 2 部分：标志及导向系统》(GB/T15565.2-2008)，第 3.2.2 条。

分析：综合以上定义，选择定义（4）。

5) 换乘信息查询系统

主要参考标准解释有：

(1) 出行信息查询系统 **travel information inquiry system**: 供公众查询公交出行信息的多媒体系统。《城市公共交通工程术语标准》(CJJ/T 119-2008), 第 3.5.4 条。

分析：结合以上定义，调整定义为：供旅客查询换乘信息的多媒体系统。

6) 班次时刻表

主要参考标准解释有：

(1) 列车时刻表 **timetable**: 根据列车运行图所编制的表示列车在铁路车站出发、到达或通过时刻和停车时间的表格，是列车运行图的数字化和表格化。《中国铁道百科全书运输与经济》，P217。

(2) 行车时刻表 **timetable**: 车辆运行时间的计划表。《城市公共交通常用名词术语》(CB5655-85), 第 4.3.8 条。

(3) 运行时刻表 **operation schedule**: 一条线路全天应完成的运行计划的表格。其中包括车次、车号、乘务组以及在首末站和中途考核站的运行时刻等，也称行车时刻表。《城市公共交通工程术语标准》(CJJ/T 119-2008), 第 4.2.21 条。

(4) 班期时刻表 **timetable**: 将航空公司的航线、航班及其班期和时刻等按一定次序汇编成的图表或册子。《民用航空旅客运输术语》(GB/T 18041-2000), 第 3.8.9 条。

(5) 班次时刻表 **time table**: 公布客运班次及发车时刻的图表。《道路运输术语》(GB/T 8226-2008), 第 2.4.2.3 条。

分析：结合以上定义，调整定义为：公布客运班次、线路及出发、到达、停靠时分等运营计划的图表。

7) 城市客运交通线路图

主要参考标准解释有：

(1) 营运线路图 bus route map: 营运区域内客运班线和站点的示意图。《道路运输术语》(GB/T 8226-2008), 第 2.4.2.6 条。

(2) 公共交通线路图 route map of public transport: 标有公共交通线路、场、站的地图。《城市公共交通工程术语标准》(CJJ/T 119-2008), 第 4.4.16 条。

分析：结合以上定义，调整定义为：标有城市客运交通线路、场、站的示意图。

8) 揭示牌

主要参考标准解释有：

(1) 揭示牌 bulletin: 向旅客通告事项，提供运营、管理、安全、服务等视觉信息的告示牌。《铁路旅客车站建筑设计规范》(GB50226-2007), 第 2.0.14

(2) 揭示揭挂 billboard: 用文字、图形、图像等方式提供的固定信息。《铁路旅客运输词汇》(GB/T13317-2010), 第 3.7.1 条。

分析：综合以上定义，选择定义 (1)

3.4.3 换乘组织与管理

1) 平面换乘

综合客运枢纽内交通方式之间的衔接换乘方式可分为平面换乘、立体换乘及混合换乘。

综合客运枢纽的平面式换乘布局模式是指枢纽内各种交通方式设施在同一水平面上的投影不重叠或少部分重叠的组织模式。

分析：结合以上组织模式分析，确定定义为：旅客在综合客运枢纽内通过同一

水平面内的设施进行的换乘。

2) 立体换乘

综合客运枢纽的立体式换乘布局模式是指枢纽内各种交通方式设施在同一水平面上的投影完全重叠或大部分重叠的组织模式。具体来说，立体式综合客运枢纽是集换乘、餐饮、购物、娱乐等多种功能于一体，实现多种客运方式在一幢交通建筑的室内或周边进行垂直或水平方向的最短距离换乘的枢纽形式。

分析：结合以上组织模式分析，确定定义为：旅客在综合客运枢纽内通过不同水平面内立体交叉的设施进行的换乘。

3) 混合换乘

综合客运枢纽的混合式布局模式是枢纽平面式与立体式相结合的组织模式。该模式是建立在联系化、集约化的基础上，根据城市各功能空间的特性和要求，如关联性、公共性和可达性等，结合具体环境条件进行设计的开发形式。它是大容量城市快速公共交通系统与紧凑型土地使用特征的充分表现。

分析：结合以上组织模式分析，确定定义为：旅客在综合客运枢纽内通过立体换乘和平面换乘进行的换乘。

4) 旅客换乘流线

主要参考标准解释有：

(1) 旅客流线 **passenger flow route**：旅客在车站的集散活动产生的流动过程和流动路线。《铁路旅客运输词汇》(GB/T 13317-2010)，第 5.2 条。

(2) 进站旅客流线 **passenger input line**：旅客从到达车站至上车全过程的流动路线。《铁路旅客运输组织术语》(GB/T 13317-91)，第 2.1.6.1 条。

(3) 出站旅客流线 **passenger output line**：旅客从下车至站前广场疏散过程的流动路线。《铁路旅客运输组织术语》(GB/T 13317-91)，第 2.1.6.2 条。

分析：综合以上定义，确定定义为：旅客在综合客运枢纽内从下客运工具至乘上另一种客运工具全过程的流动路线。

3.4.4 技术指标

1) 总换乘量

综合客运枢纽是各种交通方式间客流交换的主要场所，交通换乘功能是综合客运枢纽的核心功能。交通换乘的预测结果表现为换乘矩阵。在目前各类客运站场相关规范中，并没有专门针对换乘总量的定义及测算方法。结合《综合客运枢纽项目可行性研究指南》一书认为：综合客运枢纽总换乘量为通过综合客运枢纽实现出行、换乘行为的客流总量。综合客运枢纽总换乘量=枢纽对外交通总发送量+枢纽城市交通总发送量=枢纽对外交通总到达量+枢纽城市交通总到达量

分析：结合以上分析，确定定义为：通过综合客运枢纽实现出行、换乘行为的客流总量。

2) 对外旅客日均发送量

目前对于综合客运枢纽旅客发送量没有统一的定义，《以铁路客站为中心的综合客运交通枢纽规划设计指南》研究认为，对外集散客流量是“以枢纽为基点的对外交通是指城际之间的交通流动，主要涵盖铁路、公路、航空等交通方式”。

《汽车客运站级别划分和建设要求 JT200-2004》定义设计年度平均日旅客发送量为：设计年度车站平均每天始发旅客的数量。

《道路运输术语(GB/T 8226-2008)》定义旅客平均日发送量为：在一定时期内，车站每日平均发送旅客的数量。

分析：结合以上分析，确定定义为：在一定时期内，综合客运枢纽各对外运输方式平均每日发送的旅客数量之和。

3) 对内旅客日均疏散量

目前对于综合客运枢纽对内疏散客流量没有统一的定义,《以铁路客站为中心的综合客运交通枢纽规划设计指南》研究认为,“以枢纽为基点的对内交通是指枢纽与城市内部的交通流动,主要涵盖城市内部的交通方式,包括城市轨道交通、常规公交、出租车、社会车辆、非机动车及行人等交通方式,及综合客运枢纽吸引的周边地区的人流”。

分析:结合以上分析,确定定义为:在一定时期内,综合客运枢纽中城市内交通方式平均每日疏散的客流量之和。

4) 换乘客流量

分析:根据综合客运枢纽中旅客换乘的方式,确定定义为:综合客运枢纽中两种交通运输方式之间或同一交通运输方式之间换乘旅客的流量。

5) 换乘时间

主要参考标准解释有:

(1) 乘客在换乘中的步行时间与候车时间之和。《城市公共交通工程术语标准》(CJJ/T119-2008),第 4.1.22 条。

分析:根据(1)的定义,结合综合客运枢纽特性,重新定义为:旅客在综合客运枢纽内换乘的步行时间与等候时间之和。

6) 换乘距离

主要参考标准解释有:

(1) 乘客在一次换乘中的步行距离。《城市公共交通工程术语标准》(CJJ/T119-2008),第 4.1.17.

分析:根据(1)的定义,结合综合客运枢纽特性,重新定义为:旅客在一次

换乘中的步行距离。

4 其他需要说明的问题

4.1 标准实施建议

建议各级交通主管部门、相关监督管理部门及规划设计单位，在综合客运枢纽的规划、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，积极采用本标准术语内容，以规范用词。

本标准为第一次制定并与现行标准无冲突，建议颁布后即实施。

4.2 采用国际标准和国外先进性标准的一致性程度

本推荐性标准与相应的国际标准和国外先进性标准在编制目的、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。

4.3 与有关法律、法规和强制性国家标准的关系

本标准与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

4.4 与行业标准、地方标准的关系

本标准与现有行业标准、地方标准不冲突。

4.5 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。

4.6 标准性质的建议

建议本标准为推荐性标准。

4.7 废止行业有关标准建议

本标准与现行法律、法规和强制性标准没有冲突，无废止。

4.8 预期经济效益和社会效益分析

本标准的制定为综合客运枢纽的规划、建设、运营和管理提供了规范化的基础术语，为促进综合客运枢纽科学发展提供了技术支撑。

4.9 其他应予以说明的事项

无。