

# 团体标准

T/ITS 0104—2022

## 城市群多模式客运枢纽分类分级

Classification of multimodal passenger transportation hub in urban agglomerations

2022-10-12 发布

2022-10-12 实施

中国智能交通产业联盟 发布

中国智能交通产业联盟

## 目 次

前 言 .....	II
1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
3.1 .....	1
3.2 .....	1
3.3 .....	1
3.4 .....	1
4 分类 .....	1
4.1 .....	1
4.2 .....	2
4.3 .....	2
4.4 .....	2
5 分级 .....	2
5.1 .....	2
5.2 .....	2
5.3 .....	2
5.4 .....	3
5.5 .....	3

## 前 言

本文件按照GB/T 1.1—2020《标准化工作导则 第1部分：标准化文件的结构和起草规则》的规定起草。

请注意本文件的某些内容可能涉及专利。本文件的发布机构不承担识别专利的责任。

本文件由中国智能交通产业联盟（C-ITS）提出并归口。

本文件起草单位：交通运输部科学研究院、交通运输部公路科学研究所、同济大学、吉林大学。

本文件主要起草人：杨新征、李斌、彭琥、赵海宾、郝萌、尹怡晓、郭忠、刘好德、许飒、刘冬梅、魏领红、崔占伟、廖凯、朱经纬、祝昭、骆晓、尹志芳、张晚笛、李超、林翊、吴文静。

# 城市群多模式客运枢纽分类分级

## 1 范围

本文件规定了城市群多模式客运枢纽的类型与级别划分。

本文件适用于城市群多模式客运枢纽的运营与管理，兼顾中转换乘功能，考虑城市群内不同枢纽之间的联动关系。

## 2 规范性引用文件

下列文件中的内容通过文中的规范性引用而构成本文件必不可少的条款。其中，注日期的引用文件，仅该日期对应的版本适用于本文件；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界定的以及下列术语和定义适用于本文件。

### 3.1

城市群多模式客运枢纽 multimodal passenger transportation hub in urban agglomerations

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，服务城市群多种出行方式转换和多模式客运网络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。

[来源：JT/T 1065-2016，2.1]

### 3.2

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

多模式客运枢纽内对外运输方式发送的旅客数量之和。

### 3.3

多模式客运枢纽总发送量 total passenger delivery volume of multimodal passenger transportation hub

多模式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多模式客运枢纽内城市交通方式发送的旅客数量之和，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

日均联程换乘量占比 percentage of daily intermodal transfer

多模式客运枢纽内日均联程换乘量占总发送量的比例。

注：联程换乘量是经过城市群内部两个及以上枢纽进行换乘的城市间联程出行客流量。具体包括：城市群内部城市间换乘出行、城市群外部城市间换乘出行、城市群内城市与城市群外城市间换乘出行。

## 4 分类

### 4.1

面向运营阶段、兼顾中转换乘功能、考虑区域内不同枢纽间联动关系，多模式客运枢纽划分为核心多模式客运枢纽、干线多模式客运枢纽、支线多模式客运枢纽三种类型。

#### 4.2

核心多模式客运枢纽：主要服务城市群腹地乘客的远程、中程出行，与群内其他枢纽联系强度相对较高，联程运输过程中居于核心且不可缺失的位置。

#### 4.3

干线多模式客运枢纽：主要服务省域腹地乘客的中程、短程出行，与群内其他枢纽联系强度相对一般，联程运输过程中一般需要通过核心枢纽来组织远程出行。

#### 4.4

支线多模式客运枢纽：主要服务城市腹地乘客的短程出行，与群内其他枢纽联系强度相对较弱，联程运输过程中一般需要通过核心枢纽或干线枢纽来组织远程、中程出行。

### 5 分级

#### 5.1

根据多模式客运枢纽总发送量和对外运输方式总发送量，以及日均联程换乘量占比，多模式客运枢纽划分为一级多模式客运枢纽、二级多模式客运枢纽、三级多模式客运枢纽、四级多模式客运枢纽四个等级。

#### 5.2

一级多模式客运枢纽日均联程换乘量占比应不小于20%，并符合下列条件之一：

##### 5.2.1

铁路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于20万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于10万人次。

##### 5.2.2

公路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于10万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于5万人次。

##### 5.2.3

水运主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于4万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于2万人次。

##### 5.2.4

航空主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于10万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于5万人次。

#### 5.3

二级多模式客运枢纽日均联程换乘量占比应不小于10%且小于20%，并符合下列条件之一：

##### 5.3.1

铁路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于10万人次且小于20万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于5万人次且小于10万人次。

##### 5.3.2

公路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于2万人次且小于10万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于1万人次且小于5万人次。

### 5.3.3

水运主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于2万人次且小于4万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于1万人次且小于2万人次。

### 5.3.4

航空主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于6万人次且小于10万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于3万人次且小于5万人次。

## 5.4

三级多模式客运枢纽日均联程换乘量占比应不小于5%且小于10%，并符合下列条件之一：

### 5.4.1

铁路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于5万人次且小于10万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于2万人次且小于5万人次。

### 5.4.2

公路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于1万人次且小于2万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于0.5万人次且小于1万人次。

### 5.4.3

水运主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于0.5万人次且小于2万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于0.2万人次且小于1万人次。

### 5.4.4

航空主导型多模式客运枢纽：总发送量日均不小于2万人次且小于6万人次，或者对外运输方式总发送量日均不小于1万人次且小于3万人次。

## 5.5

四级多模式客运枢纽日均联程换乘量占比应小于5%，并符合下列条件之一：

### 5.5.1

铁路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均小于5万人次，或者对外运输方式总发送量日均小于2万人次。

### 5.5.2

公路主导型多模式客运枢纽：总发送量日均小于1万人次，或者对外运输方式总发送量日均小于0.5万人次。

### 5.5.3

水运主导型多模式客运枢纽：总发送量日均小于0.5万人次，或者对外运输方式总发送量日均小于0.2万人次。

### 5.5.4

航空主导型多模式客运枢纽：总发送量日均小于2万人次，或者对外运输方式总发送量日均小于1万人次。

T/ITS 0104-2022

中国智能交通产业联盟

标准

城市群多模式客运枢纽分类分级

T/ITS 0104-2022

北京市海淀区西土城路 8 号（100088）

中国智能交通产业联盟印刷

网址：<http://www.c-its.org.cn>

2022 年 10 月第一版 2022 年 10 月第一次印刷