

湖南省综合客运枢纽布局规划

(2019-2035)

湖南省交通运输厅
湖南省发展和改革委员会
2019年12月

湖南省交通运输厅 湖南省发展和改革委员会 文件

湘交综规〔2019〕234号

湖南省交通运输厅 湖南省发展和改革委员会 关于印发《湖南省综合客运枢纽布局规划 (2019-2035)》的通知

各市州（省管县）交通运输局、发改委：

现将《湖南省综合客运枢纽布局规划（2019-2035）》印发给你们，请结合本地本部门实际，认真组织实施。



2019年12月16日

抄送：省直相关单位，省道路运输管理局。

湖南省交通运输厅办公室

2019年12月19日印制

目 录

前 言.....	1
一、发展基础.....	2
(一) 发展现状.....	2
(二) 存在问题.....	3
二、形势要求.....	5
(一) 发展要求.....	5
(二) 需求预测.....	7
三、发展目标.....	9
(一) 指导思想.....	9
(二) 规划目标.....	9
四、空间布局.....	11
(一) 分类分级.....	11
(二) 布局方案.....	13
(三) 实施方案.....	14
五、建管要求.....	16
(一) 建设要求.....	16
(二) 建管模式.....	17
六、保障措施.....	19

附表：湖南省综合客运枢纽布局规划方案

附图：湖南省综合客运枢纽布局规划系列图集

前 言

当前，统筹各种运输方式协调发展，构建安全、高效、畅通、便捷、绿色的现代化综合交通运输体系已上升为国家战略。综合客运枢纽衔接两种及以上交通方式，是促进各种运输方式协调发展，提高旅客出行效率，构建综合交通运输体系的重要环节。推进综合客运枢纽建设，充分发挥各种运输方式整体优势和组合效率，对于构建综合立体交通网络、打造交通强国示范区具有重要意义，也是湖南省建设内陆开放“新高地”、区域发展“支撑点”、中部崛起“前哨站”、城乡融合“示范区”的重要依托。

为有效支撑湖南“一带一部”战略，提升旅客运输效率和服务品质，充分发挥交通对产业布局、城市建设和提高人民生活质量的引领作用，依据《关于打造现代综合客运枢纽提高旅客出行质量效率的实施意见》《关于加快推进旅客联程运输发展的指导意见》《湖南省交通运输“十三五”发展规划》《湖南省城市综合交通体系“十三五”发展规划》等相关文件制定本规划，规划期为2019-2035年。

本规划立足于交通行业主要职责，针对汇集两种及以上对外运输方式的综合客运枢纽，重点关注公路客运站（包括公路班线、城际公交、城乡公交、跨市机场大巴等）与机场、铁路站及城市交通的衔接。

一、发展基础

(一) 发展现状

湖南省地处我国中部、长江中游，位于东部沿海地区和中西部地区的过渡带、长江开放经济带和沿海开放经济带的结合部，具有承东启西、连南接北的枢纽地位。经过多年建设发展，全省已初步形成了由铁路、公路、水路、民航等多种运输方式构成的综合交通运输网络，各类客运场站建设稳步推进，服务功能日趋完善。

一是综合交通运输网络初步形成。近年来，全省综合交通基础设施建设步伐加快。截至 2018 年底，全省铁路运营里程 5069 公里，其中高铁运营里程 1730 公里，形成了“十”字形高速铁路主骨架和“三纵两横”普通铁路网；公路总里程 24 万公里，形成了以“五纵六横”高速公路为骨架、国省干线为支撑、农村公路为基础的网络；全省高速公路通车里程 6725 公里；内河航道里程 1.2 万公里，占全国的 9.6%，基本形成了以长江干线为依托，湘江、资水、沅水、澧水中下游及洞庭湖水系为主体的内河水运格局；民用航空初步形成了“一枢纽一千线六支线”机场布局，其中黄花机场航线和通航城市数量位居中部地区第一。

二是客运规模和服务能力不断提升。随着交通基础设施网络的不断完善，湖南省客运量及客运周转量均呈整体上升趋势，全省客运服务能力不断提升。2018 年，全省客运总量

达到 10.8 亿人，其中公路、铁路、水运、航空客运量占比分别为 84.2%、12.9%、1.6%和 1.3%，铁路客运量受近年来高铁建设的不断拉动正逐年增加，航空客运量稳步上升，公路受多种运输方式竞争，客运量呈下降趋势，但依旧占据客运主导地位。

三是客运枢纽场站建设成效显著。全省现有公路一级客运站 52 个、二级客运站 95 个，三级客运站 128 个，其他等级客运站 866 个；已建成铁路站场 78 个，其中高铁站 19 个，占比达到 24.36%；已有长沙黄花国际机场、张家界荷花国际机场等 8 座民航运输机场。随着京广高铁、沪昆高铁等高速铁路的相继建成，湖南省综合客运枢纽建设不断加快，现已建成长沙南站综合客运枢纽、衡阳东站综合客运枢纽等 10 个综合客运枢纽场站，其中大部分以高铁站为中心，配建公路汽车站，实现旅客公铁联运。

（二）存在问题

一是枢纽供给能力与客运需求不匹配。目前全省仅长沙、常德、益阳、衡阳、怀化、郴州及张家界等地中心城区建有综合客运枢纽，覆盖全省 50%的市州，难以满足全省客运需求。已有综合客运枢纽服务能力普遍不高，区域辐射能力较低，部分枢纽规模较小，如长沙机场、邵阳机场、郴州西站、怀化南站等枢纽已达到或接近设计容量，难以满足客运快速增长的需求。

二是枢纽布局与城市发展需求不匹配。全省现有综合客运枢纽布局尚不均衡，城市对外客运量及换乘需求较大的邵阳、株洲等地缺少综合客运枢纽覆盖，亟需从省级层面对综合客运枢纽的布局位置及功能定位进行科学整体规划。部分综合客运枢纽所在地较为偏僻，距离中心城区较远，难以满足该区域大部分的综合客运换乘需求。

三是枢纽换乘衔接与出行需求不匹配。全省已建成的综合客运枢纽基本实现了两种或两种以上对外运输方式的物理衔接，但枢纽内部旅客实际换乘体验并不理想。部分枢纽内部铁路站房与公路汽车站距离超过500米，旅客换乘流线设计复杂，给旅客进出站和换乘造成不便。一些枢纽内部交通标识系统仍存在不清晰、缺少人性化等问题，不同运输方式间信息互不共享，降低了旅客的出行效率。

四是枢纽管理体制与运营效率不匹配。全省跨部门、跨区域的综合客运枢纽规划建设协调机制尚未理顺，存在多头管理、条块分割的现象，无法实现统一规划、统一设计、同步建设。枢纽运营管理过程中缺少统一的管理责任主体，部分枢纽内部组织混乱，在人流或车流较多的出行高峰易造成内部及附近道路拥堵。制约综合客运枢纽建设发展的土地、资金等问题仍然较为突出，人才保障机制需进一步完善。

二、形势要求

（一）发展要求

一是交通强国战略要求促进综合客运枢纽发展。现代化综合交通运输体系和综合交通枢纽是交通强国建设的重要基础，要求以国家发改委《关于打造现代综合客运枢纽提高旅客出行质量效率的实施意见》文件为指导，以满足旅客出行需求为核心，统筹规划布局，提高服务质量，创新体制机制，运用先进技术，加强一体衔接，加快推进交通供给侧结构性改革，打造一批功能完善、换乘高效、出行便捷的现代化综合客运枢纽，全面提升交通运输整体质量和综合效率，进一步提升旅客出行的满意度和获得感。

二是“一带一部”发展定位要求发挥综合客运枢纽门户作用。充分发挥湖南“一带一部”区位优势，加快对接粤港澳大湾区，要求以综合运输大通道为依托，不断完善通道内各项基础设施和综合交通枢纽，加强与全国各地交通基础设施互联互通，打造复合型、开放型全国重要交通枢纽。要加快打通完善“十纵十横”综合运输大通道湖南段，提升长沙枢纽的国际服务功能，并优化岳阳、怀化等地的中转换乘设施和集疏运网络，促进各种运输方式协调发展，扩大辐射范围。

三是经济社会快速发展要求优化综合客运枢纽布局。未来湖南省将重点打造以长株潭为核心，以岳阳、郴州、怀化

为增长极，以京广、环洞庭湖、沪昆、张吉怀为经济带的“一核三级四带多点”经济发展格局。湖南省经济社会发展的新形势，要求对全省综合客运枢纽进行优化布局，完善对外交通网络，满足长株潭融城、郴州对接粤港澳大湾区和怀化对接成渝城市群的需要，促进岳阳—长沙—衡阳—郴州京广高铁经济带、长沙—娄底—邵阳—怀化沪昆高铁经济带的发展。

四是满足人民美好生活向往要求提高综合客运枢纽服务质量。湖南省近年来提出“建设人民满意交通”的发展主题，要求把人民群众满不满意作为交通工作的基本出发点和落脚点。综合客运枢纽作为“建设人民满意交通”的重要抓手，其服务质量直接关系到人民群众的获得感与幸福感。要进一步做好综合客运枢纽的一体化衔接、零换乘设置，加强智能引导和流线设计，完善综合客运枢纽服务功能，提高综合客运枢纽服务质量，使出行更便捷、可靠、舒适，满足人民美好生活的需要。

五是供给侧改革新形势要求明确综合客运枢纽建管模式。《交通强国建设纲要》明确提出，要坚持以供给侧结构性改革为主线，由各种交通方式相对独立发展向更加注重一体化融合发展转变。综合客运枢纽建设有别于传统的单一交通方式客运站建设，要求从决策到规划、设计、投资、建设、运营管理等各个阶段做到统一衔接，明确责任主体和建管要

求，同时要紧跟道路客运转型、交旅融合发展以及网约车规范发展等新形势，使综合客运枢纽形成并真正起到整合交通资源的作用。

（二）需求预测

1. 发展趋势。

客运需求不断增强。未来随着全省经济发展水平的提高，高铁及民航客运量将进一步增长，公路客运量受高铁及私家车分流影响，呈逐年下降趋势。随着城际公交、城乡公交、旅游长途公交以及跨市机场大巴等公路客运组织模式的逐渐丰富，未来全省公路客运量将在缓慢减少后趋于稳定。

各方式分工日趋合理。未来全省综合运输结构中，公路运输将继续保持短途优势，以 50 公里左右为最佳客运距离；随着全省高铁网络的逐步完善，铁路平均运距将逐渐缩短，在中长途客运中的优势地位更加凸显；航空运输受高铁分流影响，将更多地承担全省旅客长途运输。

2. 需求规模。

综合客运枢纽需求预测以服务全省经济社会发展为基本出发点，在分析社会经济与交通运输的内在联系和发展趋势的基础上，对规划年全省综合运输客运量和各地客运方式分担量进行预测，为全省综合客运枢纽布局提供必要依据。

表 1 全省综合运输客运总量及分方式预测

年份	客运总量 (万人)	铁路占比 (%)	公路占比 (%)	水路占比 (%)	民航占比 (%)
2020	212180	14.28	82.38	1.73	1.61
2025	261721	15.31	81.04	1.81	1.84
2030	309519	16.14	80.01	1.86	1.99
2035	354493	16.60	79.44	1.89	2.07

根据各市州经济体量、人口总量、客运需求、交通区位、交通枢纽的辐射范围以及在四大板块中所承担的区域客运组织功能，考虑到各市州经济发展的阶段性及未来发展形势，预测各市州综合运输客运量和各方式分担量。

表 2 2035 年各市州综合运输客运量和分方式预测

城市	各方式客运量 (万人)				
	合计	铁路	公路	水路	民航
长沙	47485	20962	19420	4	7098
株洲	34554	4909	29621	24	0
湘潭	7384	1318	6010	57	0
衡阳	47794	8689	38908	109	88
邵阳	36278	1641	34337	283	16
岳阳	26821	4608	22132	61	21
常德	20672	624	19833	65	149
张家界	12748	1290	10351	700	407
益阳	21247	179	20704	364	0
郴州	23157	3588	18723	833	12
永州	18178	1569	15618	955	36

怀化	27880	5200	19817	2767	95
娄底	19096	3336	15659	93	8
湘西	11199	830	9981	372	15
全省	354493	58743	281116	6688	7946

三、发展目标

(一) 指导思想

深入贯彻党的十九大精神，按照国家“一带一路”、长江经济带、中部崛起、粤港澳大湾区、交通强国等重大战略部署及努力将长江中游城市群打造成为全国经济增长第四极的要求，落实“创新、协调、绿色、开放、共享”发展理念，以建设安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系为指引，坚持以人为本的基本导向，以提升服务质量为主旨、推进设施衔接为主线、完善建设标准为手段、加强支持保障为支撑，强化规划统筹、设施衔接、服务联动，着力推进湖南省综合客运枢纽功能层次化、衔接一体化、管理精细化，提高省际、城际、城市、城乡间公共交通方式间的转换效率，为湖南省构建高质量综合交通运输体系奠定坚实基础。

(二) 功能定位

综合客运枢纽是湖南省综合客运网络的运输组织中枢，根据客运市场需求，确定湖南省综合客运枢纽系统功能定位为：湖南省对外辐射的交通共享平台和服务客流快速转换的

公共交通枢纽，旅客一体化出行体验的多模式服务载体，城市空间拓展及区域经济开发的新引擎。

（三）规划原则

1. 统筹规划，因地制宜。坚持实事求是、因地制宜，结合各地市不同的发展条件、阶段目标，协同推进区域内综合客运枢纽建设，保障规划建设的规范性和有序性，提升区域综合运输网的整体效能和协调性。充分利用现状用地条件，对不同区域提出差别化的布局和选址要求。

2. 分类规划，突出重点。坚持分类规划，明晰不同类型枢纽的功能定位，加强对枢纽规划建设的指导。突出重点，明确对湖南省内外客运组织具有重要影响意义的重点枢纽空间布局，优先推进一批现代化、一体化的综合客运枢纽建设项目，增强枢纽所在城市的交通支撑保障能力，切实提升综合客运服务水平。

3. 统一规划，衔接优先。枢纽建设既要考虑各地市内部交通、生产等联系，也应考虑老城区客流集中和新城区居民就近出行需求等因素，应尽量减少乘客换乘次数和换乘时间，提升综合运输服务品质。加强公路与铁路、民航、城际轨道等各种交通方式之间的无缝衔接以及城际、城乡与城市交通之间的紧密衔接。

4. 分期规划，远近结合。枢纽建设应坚持以满足当前社会经济发展需求为基本前提，考虑与城市居民区分布、生产

力布局相适应，充分适应旅客出行特点，同时兼顾城市未来发展需求，具有一定的前瞻性。明确近、远期建设目标，预判综合客运枢纽在不同时期的功能、形态变化，为枢纽未来发展预留空间。

（四）规划目标

到 2035 年，全省基本形成“能力合理、布局完善、换乘便捷、服务优质”的综合客运枢纽体系。城区人口规模 20 万以上的城市或县城至少覆盖一个及以上综合客运枢纽，实现全省范围内综合客运枢纽服务的全覆盖；全省综合客运枢纽内各交通方式的换乘距离基本控制在 300 米以内且换乘时间控制在 5 分钟以内，大城市中心城区内改扩建的综合客运枢纽项目中各交通方式的换乘距离控制在 500 米以内；综合客运枢纽集疏运系统应保证车辆 15 分钟内进入城市对外交通主干道；完善综合客运枢纽与国家级旅游景区交通服务设施的衔接，支撑长株潭城市群发展格局和重要旅游景点布局，促进综合客运枢纽交通功能与经济开发功能融为一体，通过优化客运组织，推进旅客一体化联程联运，全面提升全省客运服务标准及品质，构建现代化的综合客运枢纽体系。

四、空间布局

（一）分类分级

1. 分类标准。

根据枢纽辐射范围、功能定位及交通衔接条件的不同，

将湖南省综合客运枢纽分为三个类别：

门户枢纽：区域及全省旅客对外运输门户，主要服务于大范围、长距离的国际、国内出行。此类枢纽应当符合以下条件：

——重点布局在长株潭城市群、岳阳、怀化等城市以及部分其他城市。

——重点考虑公路与高速铁路站、干线机场、重要普通铁路站的衔接。

——铁路旅客流向以国内中长途旅客为主。

——配套建设快速、大容量的集疏运系统，如高速公路、城市快速路、城市或城际轨道等。

——各种运输方式的基础设施、运输组织等应当实现有机衔接，形成具有一定规模的一体化客运服务系统。

重要枢纽：主要服务于全省各大区域组团之间以及区域组团内中心城市与国内其他城市之间的出行交流。此类枢纽应当符合以下条件：

——重点布局在张家界、衡阳、常德、娄底、郴州等城市以及部分其他城市。

——重点考虑公路与高速铁路站、普通铁路站或支线机场的衔接。

——铁路旅客流向以周边省际旅客为主，公路旅客流向以省内中短途旅客为主。

——具有便捷、容量匹配的集疏运系统，如城市快速路或干线道路等。

一般枢纽：主要服务于区域组团内部城市之间的出行交流。此类枢纽应当符合以下条件：

——重点布局在邵阳、益阳、永州、吉首等城市以及部分其他城市。

——重点考虑公路与普通铁路站、城际铁路站的衔接，或与重要县级市高速铁路站或城际铁路站的衔接。

——铁路旅客流向以周边省际旅客为主，公路旅客流向以周边城市及市域内短途旅客为主。

——具有便捷的集疏运系统，如城市快速路或干线道路等。

2. 分级标准。

根据枢纽内部公路旅客日发送量、铁路旅客日发送量和机场旅客年吞吐量的不同，将湖南省综合客运枢纽分为四个级别：

特大型综合客运枢纽：公路旅客日发送量超过 0.8 万人次，铁路旅客日发送量超过 5 万人次或机场旅客年吞吐量超过 500 万人次。

大型综合客运枢纽：公路旅客日发送量在 0.5-0.8 万人次之间，铁路旅客日发送量在 3-5 万人次之间或机场旅客年吞吐量在 100-500 万人次之间。

中型综合客运枢纽：公路旅客日发送量在 0.2-0.5 万人次之间，铁路旅客日发送量在 1.5-3 万人次之间或机场旅客年吞吐量在 20-100 万人次之间。

小型综合客运枢纽：公路旅客日发送量小于 0.2 万人次，铁路旅客日发送量小于 1.5 万人次或机场旅客年吞吐量小于 20 万人次。

(二) 布局方案

依据规划布局条件，全省共布局综合客运枢纽 52 个，其中门户枢纽 14 个，重要枢纽 19 个，一般枢纽 19 个，具体方案详见附表及附图。

表 3 湖南省综合客运枢纽分类分级方案

分类分级	门户枢纽	重要枢纽	一般枢纽
特大型	黄花机场综合客运枢纽 长沙南站综合客运枢纽 长沙西站综合客运枢纽	长沙站综合客运枢纽	
大型	株洲西站综合客运枢纽 怀化南站综合客运枢纽 岳阳东站综合客运枢纽 荷花机场综合客运枢纽 衡阳东站综合客运枢纽 永州站综合客运枢纽	长沙汽车南站综合客运枢纽 株洲站综合客运枢纽 张家界高铁综合客运枢纽 桃花源机场综合客运枢纽 常德站综合客运枢纽 邵阳站综合客运枢纽 南岳机场综合客运枢纽	
中型	湘潭北站综合客运枢纽 芷江机场综合客运枢纽 三荷机场综合客运枢纽 郴州机场综合客运枢纽 吉首东站综合客运枢纽	湘潭站综合客运枢纽 怀化站综合客运枢纽 郴州西站综合客运枢纽 娄底南站综合客运枢纽 益阳南站综合客运枢纽 零陵机场综合客运枢纽 湘西机场综合客运枢纽	宁乡西站综合客运枢纽 醴陵东站综合客运枢纽 衡山西站综合客运枢纽 石门北站综合客运枢纽 汉寿南站综合客运枢纽 娄底站综合客运枢纽 邵阳北站综合客运枢纽 益阳站综合客运枢纽

小型		韶山南站综合客运枢纽 新化机场综合客运枢纽 邵东机场综合客运枢纽 武冈机场综合客运枢纽	荷塘综合客运枢纽 靖州站综合客运枢纽 汨罗东站综合客运枢纽 隆回站综合客运枢纽 张家界站综合客运枢纽 慈利高铁站综合客运枢纽 桑植站综合客运枢纽 桃花源站综合客运枢纽 祁东站综合客运枢纽 新化南站综合客运枢纽 凤凰城北综合客运枢纽
----	--	--	---

(三) 实施方案

根据全省各市州实际情况和未来发展需求，以及各地铁路和机场建设时间安排，坚持“因地制宜、远近结合”的原则，统筹安排湖南省综合客运枢纽实施计划。

总体上，全省已建成综合客运枢纽 10 个，近期（2019-2025 年间）安排建设项目 33 个，中远期（2025-2035 年间）建设项目 9 个，具体方案详见附表。

需要说明的是，在综合客运枢纽项目具体建设过程中，应科学分析实际运量需求，合理确定公路客运站及配套设施的建设规模，不宜过分强调建设等级，造成设施闲置和浪费。

表 4 湖南省综合客运枢纽建设时序

综合客运枢纽类型 \ 建设时序	建成	近期	中远期
	门户枢纽	3	11
重要枢纽	3	10	6
一般枢纽	4	12	3
合计	10	33	9

五、建管要求

（一）建设要求

按照交通运输部对综合客运枢纽的建设要求以及湖南省发展实际，全省各市州要以实现旅客运输“零距离换乘”为立足点，加强综合客运枢纽建设。

一是做好中长期综合客运枢纽项目的规划控制用地预留。引导规划高铁站点布局，新建综合客运枢纽应尽量布局在各城市中心城区或人口集聚区域的周边区域，避免增加中长期项目的实施难度和建设成本。

二是加强枢纽内部各种运输方式站场一体化、立体化开发建设。新建航空主导型综合客运枢纽内公路客运站尽量与机场航站楼一体建设，新建铁路主导型综合客运枢纽尽量采取立体换乘或平面贴临建设，打破各运输方式站场功能区划制约，合理配置旅游客运服务中心、网约车停靠点等多元化服务设施。

三是鼓励综合客运枢纽采用“平面立体组合式”空间布局。综合客运枢纽新建项目原则上不鼓励采用“平面式”空间布局，同时应设计独立的换乘空间（广场、通道、大厅等），改扩建或已建成“平面式”布局的综合客运枢纽应适时改善换乘条件。

四是尽量缩短旅客换乘距离和换乘时间。综合客运枢纽内部各种运输方式场站的功能区应紧凑布局，新建“立体式”

或“平面立体组合式”空间布局综合客运枢纽的换乘距离原则上应控制在 300 米范围内，换乘时间在 5 分钟以内。

五是构建高效衔接的综合客运枢纽集疏运系统。枢纽应建设直通的对外集疏运通道，或设置城市快速路专用匝道，枢纽周边须有城市干线道路与对外高等级公路衔接，对于换乘规模较大的枢纽应考虑预留城市轨道交通建设条件。

六是强化旅客换乘标识标牌设置。枢纽内部标识系统应满足连续、统一、易识别的总体要求，不同交通方式站场及公共换乘区域内的交通导向标识系统中的图形、箭头、文字、颜色等要素相互协调统一，引导旅客便捷、安全进出和换乘。

七是建设一体化的综合信息管理服务体系。综合客运枢纽内部应建立不同交通方式的协同运行与服务管理机制，建立公共信息服务管理平台，加强场站内部智能化设施及技术应用，优化旅客出行体验，打造“智慧枢纽”。

八是推进大型综合客运枢纽向城市综合体转型。完善枢纽用地布局和设施条件，通过拓展周边用地、建设上盖建筑等形式实施综合商业开发，发展枢纽经济，促进地上地下统一规划、统筹开发建设，推进大型综合客运枢纽向城市综合体转型。

（二）建管模式

综合客运枢纽是具有社会公益属性的公共服务设施，其建设内容主要包括铁路站、机场、公路客运站、轨道站等主

体功能设施和公交站、停车场、站前广场、内部衔接道路、商业服务设施等公共服务设施，需要从决策、规划、设计、投资、建设、运营等各个阶段做到统一衔接，明确责任主体，因地制宜地选择合理的投资、建设和运营管理模式。

投资管理模式。建议各市州依托具体建设项目，成立综合客运枢纽管理公司，对于铁路站房、机场候机楼、公路客运站、轨道站等界面明确的设施由各自责任主体负责投资，对于换乘空间（广场、通道、大厅等）、内部衔接道路、停车场、人行通道等界面比较模糊的设施由枢纽管理公司负责投资，尽可能避免设施责任主体不明确等问题，加强枢纽统一建设和管理。

建设管理模式。各市州应加强对枢纽规划建设的组织领导工作，成立领导机构和建设指挥机构，具体负责本地区综合客运枢纽的选址、征地、设计和建设。省交通运输厅、省发展改革委及省自然资源厅应积极协助地方政府，加强与交通运输部、中国国家铁路集团有限公司及民航中南地区管理局等建设主管部门沟通协调，落实全省综合客运枢纽项目选址用地及建设方案。

运营管理模式。一体化运营管理是综合客运枢纽运营的发展方向，建议由综合客运枢纽的各个投资主体联合成立统一的综合客运枢纽管理公司，专门负责对枢纽日常运营管理和各相关主体之间的协调管理，以及对附属商业设施的经营

开发。

六、保障措施

一是强化规划引领。加强规划实施监管与跟踪评估，严格控制综合客运枢纽的数量和规模。各市州、县发改和交通部门积极争取当地政府支持，做好本规划与城市总体规划、国土空间规划、综合交通规划等规划的衔接，保障在规划环节做到各交通方式线路及站场规划的紧密衔接。各市州政府应协调相关主管部门，为枢纽站场未来发展预留用地，加大对综合客运枢纽建设用地的支持力度。

二是加大政策扶持。对于符合交通运输部《综合客运枢纽投资补助项目管理办法》等国家相关政策的项目，各市州应积极争取国家资金补助，省级交通运输厅同步予以适当配套资金支持。鼓励综合客运枢纽采用 PPP 等多元融资模式建设，拓展枢纽的融资渠道。通过增强综合客运枢纽经济开发功能，反哺综合客运枢纽的公共服务，激励和吸引各种企业加盟综合客运枢纽的投资建设。开展综合客运枢纽省级示范工程，为全省综合客运枢纽建设提供行业标杆和规范标准。

三是完善管理体系。各市州应建立枢纽规划实施责任制，明晰相关部门的职能，针对枢纽规划实施情况建立相应的监管考核制度，以确保枢纽规划得到有效落实。研究制定综合客运枢纽规范体系，从前期工作、方案研究、设计施工、专家咨询等多个环节制定统一的工作流程和技术标准，保证

综合客运枢纽建设质量。完善人才激励政策，培养一批高水平、专业化的综合客运枢纽运营管理团队。

附表 湖南省综合客运枢纽布局规划方案

城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
长株潭	1	黄花机场综合客运枢纽	门户	特大型	长沙县黄花机场3号航站楼	新建3号航站楼 新建综合交通中心	2.67	改扩建	近期	立体	以黄花机场3号航站楼和渝长厦高铁为依托,实现机场、高铁、磁浮、公路、地铁、城市公交的衔接,打造成为我国中部地区的区域性航空门户乃至国际航空枢纽
	2	长沙南站综合客运枢纽	门户	特大型	雨花区高铁长沙南站		3.15	建成	建成	立体	以高铁长沙南站为依托,实现高铁、地铁、磁浮、公路、城市公交的衔接,长株潭城市群对外主要枢纽之一,辐射我国中部地区的重要区域性枢纽,服务于京广高铁、沪昆高铁等线路的旅客集散
	3	长沙西站综合客运枢纽	门户	特大型	望城区金桥街道汇智路西侧规划高铁长沙西站	新建铁路站房 新建公路客运站	3.60	新建	近期	立体	以高铁长沙西站为依托,实现高铁、城际、地铁、公路、城市公交的衔接,长株潭城市群对外主要枢纽之一,辐射我国中部地区的重要区域性枢纽,服务于长益常高铁、长赣高铁等线路的旅客集散
	4	湘潭北站综合客运枢纽	门户	中型	雨湖区高铁湘潭北站	新建公路客运站	3.60	改扩建	中远期	平面	以高铁湘潭北站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,湘潭市主要对外交通枢纽,长株潭城市群重要对外交通枢纽
	5	株洲西站综合客运枢纽	门户	大型	天元区高铁株洲西站	新建公路客运站	9.33	改扩建	近期	平面	以高铁株洲西站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,株洲市主要对外交通枢纽,长株潭城市群重要对外交通枢纽

城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
	6	长沙站综合客运枢纽	重要	特大型	芙蓉区铁路长沙站	优化公铁换乘通道	2.00	改扩建	中远期	立体	以长沙站为依托,实现普铁、城际、公路、城市公交的衔接,长株潭城市群对外主要枢纽之一,服务于京广铁路、石长铁路等多条铁路旅客集散,长株潭一体化重要节点,打造成中心城区枢纽改扩建典范
	7	汽车南站综合客运枢纽	重要	大型	雨花区中意一路北侧		6.67	在建	近期	立体	以长沙汽车南站和长株潭城际铁路洞井站为依托,实现城际、地铁、公路、城市公交的衔接。长株潭城市群的重要枢纽之一,打造成集交通、商业、办公、住宅等业态为一体的城市交通综合体典范
	8	湘潭站综合客运枢纽	重要	中型	雨湖区铁路湘潭站	新建公路客运站	3.60	改扩建	近期	平面	以湘潭站为依托,实现普铁、城际、公路、城市交通的衔接,湘潭市主要对外交通枢纽,促进长株潭一体化的重要节点
	9	韶山南站综合客运枢纽	重要	小型	韶山市高铁韶山南站		9.57	建成	建成	平面	以高铁韶山南站为依托,实现公铁联运换乘,韶山市主要对外交通枢纽,辐射长株潭城市群西部
	10	株洲站综合客运枢纽	重要	大型	芦淞区铁路株洲站	新建公路客运站	4.51	改扩建	近期	平面	以株洲站为依托,实现普铁、城际、公路、城市交通的衔接,株洲市主要对外交通枢纽,促进长株潭一体化的重要节点
	11	宁乡西站综合客运枢纽	一般	中型	宁乡菁华铺规划乡高铁宁乡西站	新建铁路站房 新建公路客运站	3.60	新建	近期	立体	以常益长高铁宁乡西站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,宁乡市主要对外交通枢纽

城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
	12	醴陵东站综合客运枢纽	一般	中型	醴陵市高铁醴陵东站	新建公路客运站	8.00	改扩建	近期	平面	以沪昆高铁醴陵东站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,醴陵市主要对外交通枢纽
	13	荷塘综合客运枢纽	一般	小型	岳塘区铁路荷塘站	新建公路客运站	8.00	改扩建	近期	立体	以长株潭城际铁路荷塘站为依托,实现城际、公路、城市交通的衔接,促进长株潭一体化的重要节点
怀化	14	芷江机场综合客运枢纽	门户	中型	芷江县芷江机场航站楼	新建2号航站楼 新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以芷江机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,怀化市主要对外交通枢纽,辐射大湘西地区
	15	怀化南站综合客运枢纽	门户	大型	鹤城区高铁怀化南站		5.24	建成	建成	平面	以高铁怀化南站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,怀化市主要对外交通枢纽,辐射大湘西地区
	16	怀化站综合客运枢纽	重要	中型	鹤城区铁路怀化站	新建公路客运站	3.60	改扩建	中远期	平面	以怀化站为依托,实现普铁、公路、城市交通的衔接,怀化市主要对外交通枢纽
	17	靖州站综合客运枢纽	一般	小型	靖州县兴永郴赣铁路靖州站	新建/改扩建铁路站房 新建公路客运站	2.00	新建	中远期	立体	以兴永郴赣铁路靖州站为依托,实现公铁联运换乘,服务怀化市南部地区旅客及城乡居民出行
岳阳	18	三荷机场综合客运枢纽	门户	中型	经开区三荷机场航站楼	新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以三荷机场为依托,实现机场、公路、城市轨道、城市公交的衔接,岳阳市主要对外交通枢纽,辐射湘北地区
	19	岳阳东站综合客运枢纽	门户	大型	岳阳楼区高铁岳阳东站	新建公路客运站	3.60	改扩建	近期	平面	以高铁岳阳东站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,岳阳市主要对外交通枢纽,辐射湘北地区
	20	汨罗东站综合客运枢纽	一般	小型	汨罗市高铁汨罗东站		2.00	建成	建成	平面	以高铁汨罗东站为依托,实现公铁联运换乘,服务汨罗市旅客及周边地区城乡居民出行

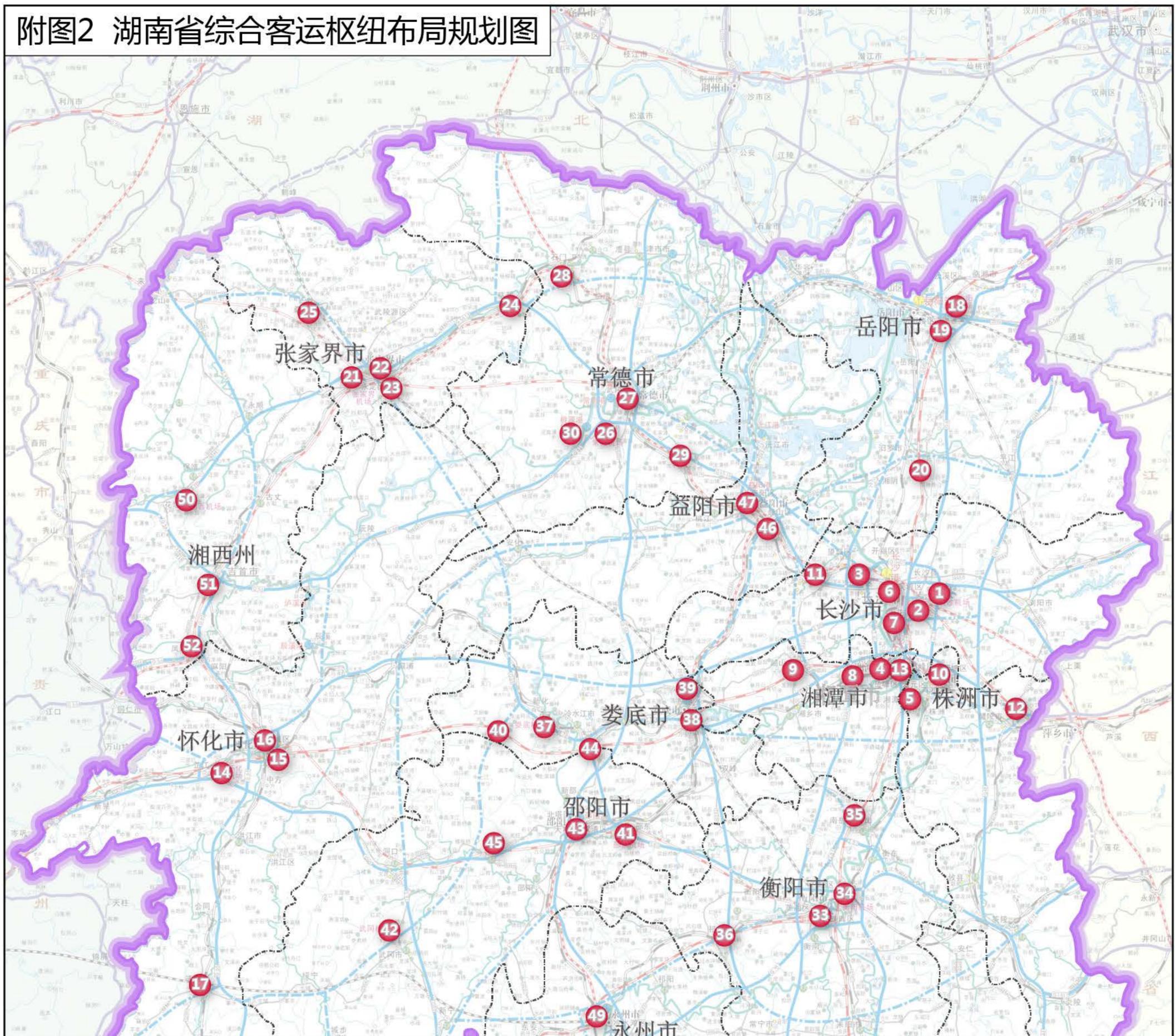
城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
张家界	21	荷花机场综合客运枢纽	门户	大型	永定区张家界荷花机场航站楼	新建公路客运站	3.60	改扩建	近期	平面	以荷花机场为依托,实现机场、磁浮、公路、城市公交的衔接,张家界市主要旅游集散中心,湖南省西北部主要对外交通枢纽,地区性航空枢纽
	22	张家界高铁站综合客运枢纽	重要	大型	永定区沙提高铁片区	新建铁路站房 新建公路客运站	3.60	新建	近期	立体	以张家界高铁站为依托,实现高铁、磁浮、公路、城市公交的衔接,张家界市主要旅游集散中心,湖南省西北部重要对外交通枢纽
	23	张家界站综合客运枢纽	一般	小型	永定区铁路张家界站		9.50	建成	建成	平面	以张家界站为依托,实现普铁、公路、城市交通的衔接,张家界市重要对外交通枢纽
	24	慈利高铁站综合客运枢纽	一般	小型	慈利县规划高铁慈利站	新建铁路站房 新建公路客运站	2.00	新建	中远期	立体	以慈利高铁站为依托,实现公铁联运换乘,服务慈利县及周边地区城乡居民出行
	25	桑植站综合客运枢纽	一般	小型	桑植县规划高铁桑植站	新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以桑植站为依托,实现公铁联运换乘,服务桑植县及周边地区城乡居民出行
常德	26	桃花源机场综合客运枢纽	重要	大型	鼎城区桃花源机场航站楼	新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以桃花源机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,常德市主要对外交通枢纽,辐射益阳、沅陵等地
	26	常德站综合客运枢纽	重要	大型	武陵区铁路常德站		3.60	建成	建成	平面	以常德站为依托,实现普铁、高铁、公路、城市交通的衔接,常德市主要对外交通枢纽
	28	石门北站综合客运枢纽	一般	中型	石门县铁路石门北站		3.60	建成	建成	平面	以石门北站为依托,实现公铁联运换乘,服务石门县及周边地区城乡居民出行
	29	汉寿南站综合客运枢纽	一般	中型	汉寿县规划高铁汉寿南站	新建铁路站房 新建公路客运站	2.00	新建	近期	立体	以常益长高铁汉寿南站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,汉寿县主要对外交通枢纽

城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
	30	桃花源站综合客运枢纽	一般	小型	桃源县深水港乡高桥村	新建铁路站房 新建公路客运站	2.00	新建	近期	平面	以桃花源站为依托,实现公铁联运换乘,服务桃源县及周边地区城乡居民出行
郴州	31	郴州机场综合客运枢纽	门户	中型	北湖区华塘镇塔水村规划郴州机场	新建机场 新建公路客运站	2.00	新建	近期	立体	以郴州机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,郴州市主要对外交通枢纽,辐射郴州市及周边地区城乡居民出行
	32	郴州西站综合客运枢纽	重要	中型	北湖区高铁郴州西站		1.00	建成	建成	平面	以高铁郴州西站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,郴州市主要对外交通枢纽,辐射郴州市及周边地区城乡居民出行
衡阳	33	南岳机场综合客运枢纽	重要	大型	衡南县南岳机场航站楼	新建公路客运站	2.00	改扩建	中远期	平面	以南岳机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,衡阳市主要对外交通枢纽,重要旅游集散点,辐射湘南地区
	34	衡阳东站综合客运枢纽	门户	大型	珠晖区高铁衡阳东站		5.53	建成	建成	平面	以高铁衡阳东站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,衡阳市主要对外交通枢纽,重要旅游集散点,辐射湘南地区
	35	衡山西站综合客运枢纽	一般	中型	南岳区高铁衡山西站	新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以京广高铁衡山西站为依托,实现公铁联运换乘,服务南岳区、衡山景区及周边地区城乡居民出行
	36	祁东站综合客运枢纽	一般	小型	祁东县高铁祁东站	新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以高铁祁东站为依托,实现公铁联运换乘,服务祁东县及周边地区城乡居民出行
娄底	37	新化机场综合客运枢纽	重要	小型	新化县游家镇规划新化机场	新建机场 新建公路客运站	3.99	新建	近期	立体	以新化机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,娄底市主要对外交通枢纽,湖南省中部地区重要对外交通节点

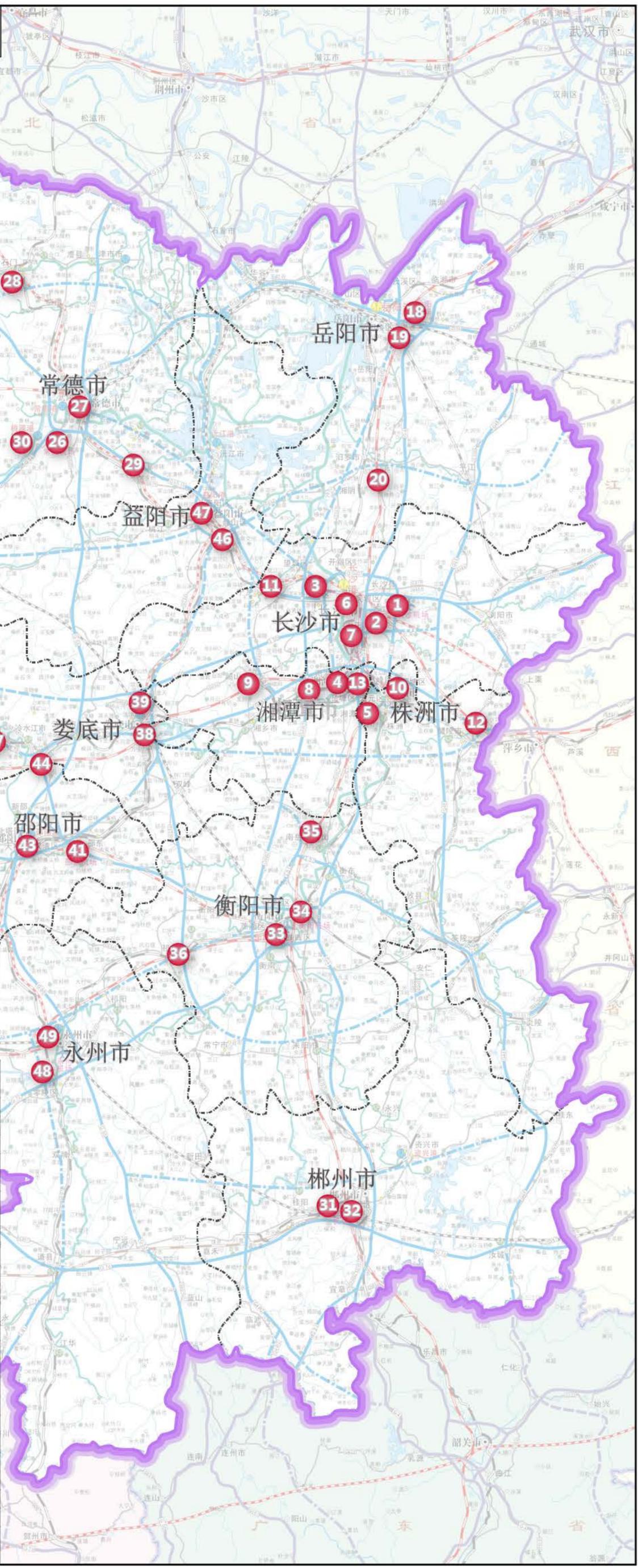
城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
	38	娄底南站综合客运枢纽	重要	中型	娄星区高铁娄底南站	新建公路客运站	9.60	改扩建	近期	平面	以高铁娄底南站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,娄底市主要对外交通枢纽
	39	娄底站综合客运枢纽	一般	中型	娄星区铁路娄底站	新建公路客运站	2.00	改扩建	中远期	平面	以娄底站为依托,实现公铁联运换乘,服务娄底市及周边地区城乡居民出行
	40	新化南站综合客运枢纽	一般	小型	新化县高铁新化南站		4.93	在建	近期	平面	以高铁新化南站为依托,实现公铁联运换乘,服务新化县及周边地区城乡居民出行
邵阳	41	邵东机场综合客运枢纽	重要	小型	邵东县魏家桥镇邵东机场航站楼	新建机场 新建公路客运站	2.00	新建	中远期	立体	以邵东机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,邵阳市主要对外交通枢纽,辐射湘中涟源县、双峰县、衡阳县、祁东县等地
	42	武冈机场综合客运枢纽	重要	小型	武冈市武冈机场航站楼	新建公路客运站	3.60	改扩建	近期	平面	以武冈机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,邵阳市西部地区主要对外交通枢纽,重要旅游集散中心
	43	邵阳站综合客运枢纽	重要	大型	大祥区铁路邵阳站	扩建铁路站房 新建公路客运站	9.00	改扩建	近期	平面	以邵阳站为依托,实现铁路、公路、城市交通的衔接,邵阳市主要对外交通枢纽
	44	邵阳北站综合客运枢纽	一般	中型	新邵县高铁邵阳北站		4.05	在建	近期	平面	以高铁邵阳北站为依托,实现公铁联运换乘,服务邵阳市北部及周边冷水江、涟源等地城乡居民出行
	45	隆回站综合客运枢纽	一般	小型	隆回县高铁隆回站	新建公路客运站	2.00	改扩建	近期	平面	以隆回站为依托,实现公铁联运换乘,服务隆回县及周边地区城乡居民出行
益阳	46	益阳南站综合客运枢纽	重要	中型	赫山区高新路规划益阳南站	新建铁路站房 新建公路客运站	3.60	新建	近期	立体	以高铁益阳南站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,益阳市主要对外交通枢纽,服务益阳市及周边城乡居民出行

城市	序号	枢纽名称	枢纽类型	枢纽等级	位置	建设内容	公路客运站占地规模(公顷)	建设性质	建设时序	换乘方式	功能定位
	47	益阳站综合客运枢纽	一般	中型	赫山区铁路益阳站		3.60	建成	建成	平面	以益阳站为依托,实现公铁联运换乘,服务益阳市及周边地区城乡居民出行
永州	48	零陵机场综合客运枢纽	重要	中型	冷水滩区仁湾街道新机场航站楼	新建机场 新建公路客运站	2.00	新建	中远期	立体	以零陵机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,永州市主要对外交通枢纽
	49	永州站综合客运枢纽	门户	大型	冷水滩区高铁永州站	新建公路客运站	8.50	改扩建	近期	平面	以永州站为依托,实现铁路、公路、城市交通的衔接,永州市主要对外交通枢纽,服务永州市及周边地区城乡居民出行
湘西	50	湘西机场综合客运枢纽	重要	中型	花垣县老天坪规划湘西机场航站楼	新建机场 新建公路客运站	2.00	新建	近期	立体	以湘西机场为依托,实现机场、公路、城市交通的衔接,湘西州及周边地区主要游客集散中心,服务周边城乡居民出行
	51	吉首东站综合客运枢纽	门户	中型	吉首市双塘街道联合村规划高铁吉首东站	新建铁路站房 新建公路客运站	3.60	新建	近期	立体	以高铁吉首东站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,湘西州及周边地区主要游客集散中心,服务周边城乡居民出行
	52	凤凰城北综合客运枢纽	一般	小型	凤凰县沱江镇文化脑村规划高铁凤凰站	新建铁路站房 新建公路客运站	2.00	新建	近期	立体	以张吉怀高铁凤凰北站为依托,实现高铁、公路、城市交通的衔接,服务周边城乡居民出行

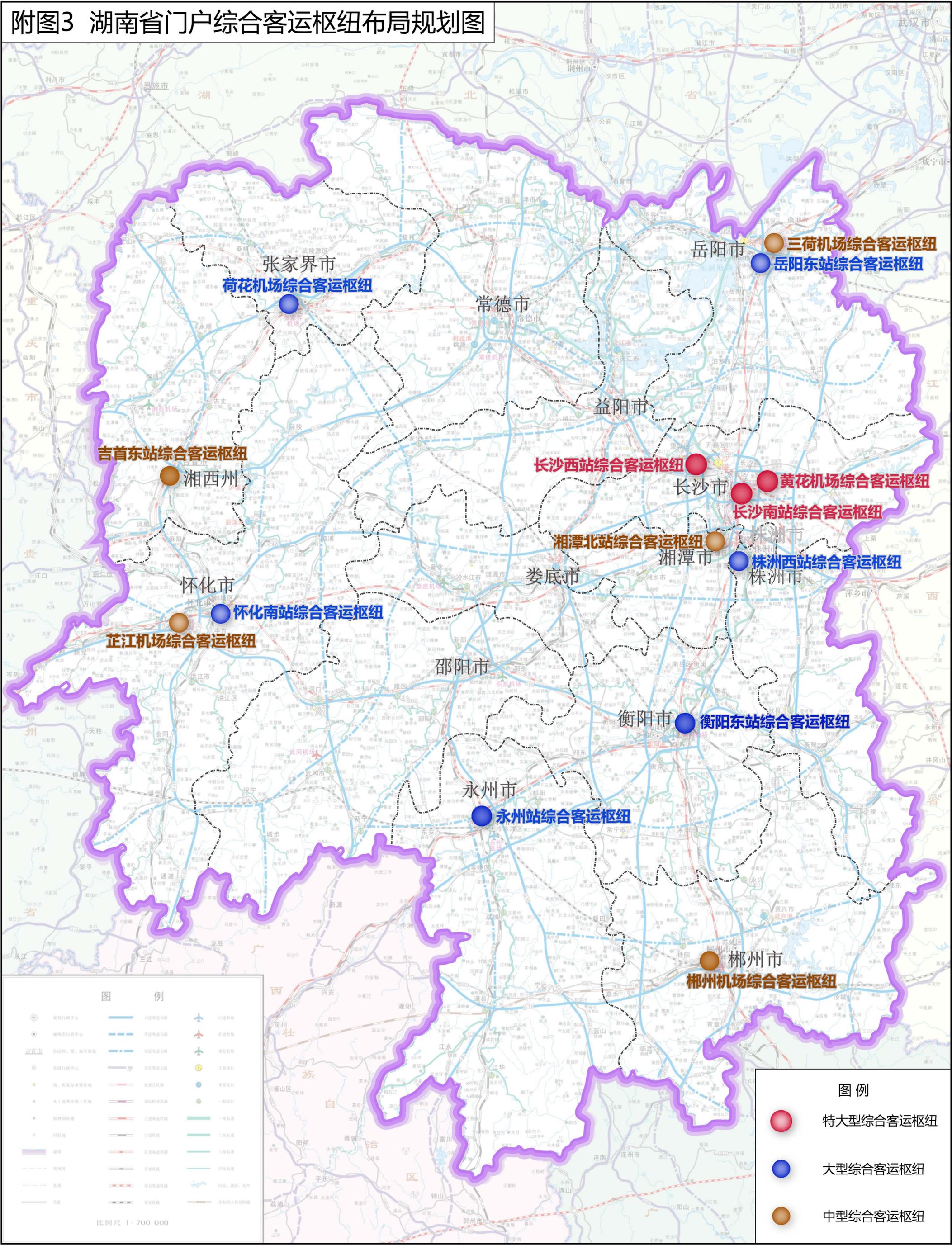
附图2 湖南省综合客运枢纽布局规划图



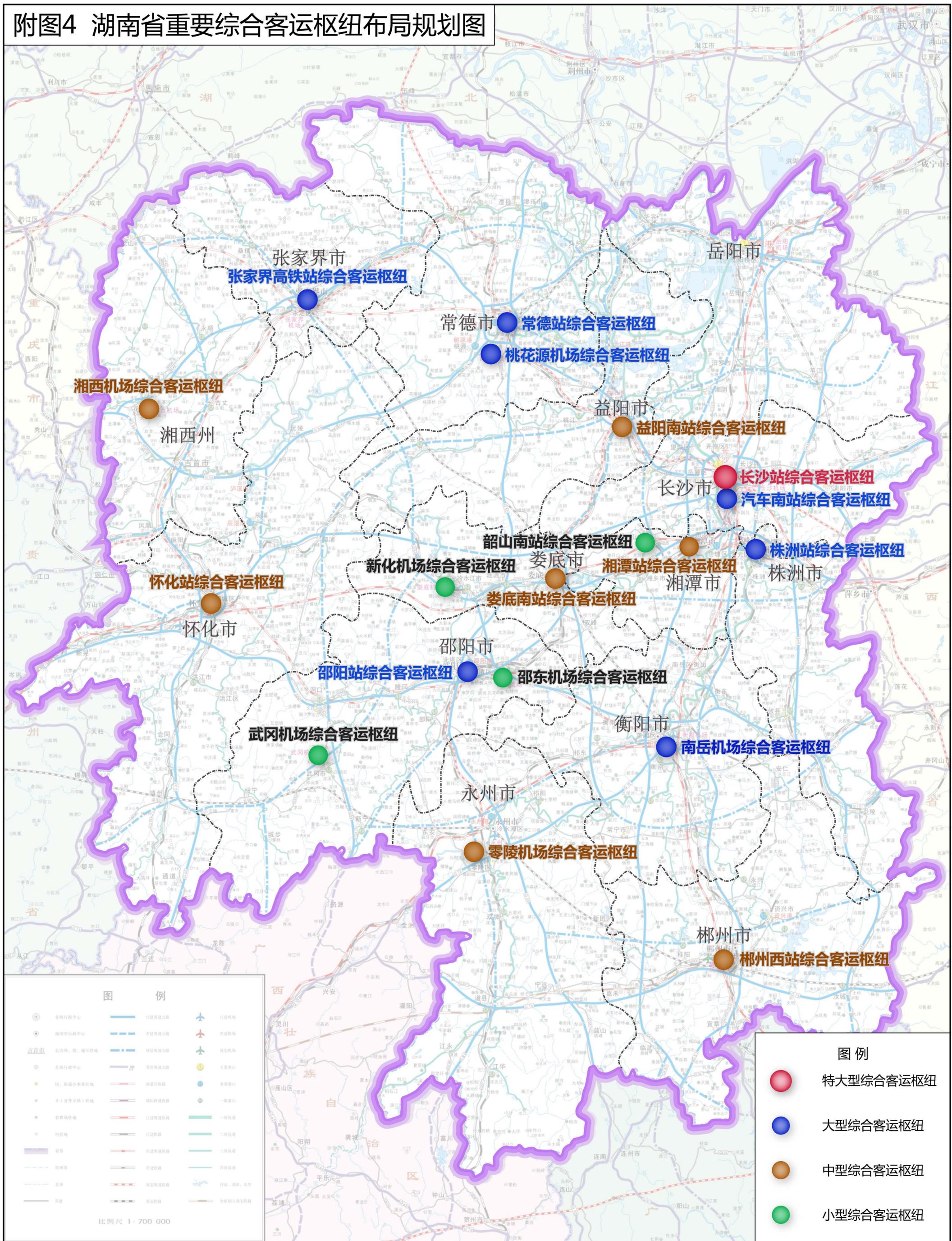
城市	序号	枢纽
长株潭	1	黄花机场综合客运枢纽
	2	长沙南站综合客运枢纽
	3	长沙西站综合客运枢纽
	4	湘潭北站综合客运枢纽
	5	株洲西站综合客运枢纽
	6	长沙站综合客运枢纽
	7	汽车南站综合客运枢纽
	8	湘潭站综合客运枢纽
	9	韶山南站综合客运枢纽
	10	株洲站综合客运枢纽
	11	宁乡西站综合客运枢纽
	12	醴陵东站综合客运枢纽
	13	荷塘综合客运枢纽
怀化	14	芷江机场综合客运枢纽
	15	怀化南站综合客运枢纽
	16	怀化站综合客运枢纽
	17	靖州站综合客运枢纽
岳阳	18	三荷机场综合客运枢纽
	19	岳阳东站综合客运枢纽
张家界	21	荷花机场综合客运枢纽
	22	张家界高铁站综合客运枢纽
	23	张家界站综合客运枢纽
	24	慈利高铁站综合客运枢纽
	25	桑植站综合客运枢纽
	26	桃花源机场综合客运枢纽
	27	常德站综合客运枢纽
	28	石门北站综合客运枢纽
	29	汉寿南站综合客运枢纽
	30	桃花源站综合客运枢纽
	31	郴州机场综合客运枢纽
	32	郴州西站综合客运枢纽
	33	南岳机场综合客运枢纽
	34	衡阳东站综合客运枢纽
	35	衡山西站综合客运枢纽
	36	祁东站综合客运枢纽
	37	新化机场综合客运枢纽
	38	娄底南站综合客运枢纽
	39	娄底站综合客运枢纽
	40	新化南站综合客运枢纽
	41	邵东机场综合客运枢纽
	42	武冈机场综合客运枢纽
	43	邵阳站综合客运枢纽
	44	邵阳北站综合客运枢纽
	45	隆回站综合客运枢纽
	46	益阳南站综合客运枢纽
	47	益阳站综合客运枢纽
	48	零陵机场综合客运枢纽
	49	永州站综合客运枢纽
	50	湘西机场综合客运枢纽
	51	吉首东站综合客运枢纽
	52	凤凰城北综合客运枢纽



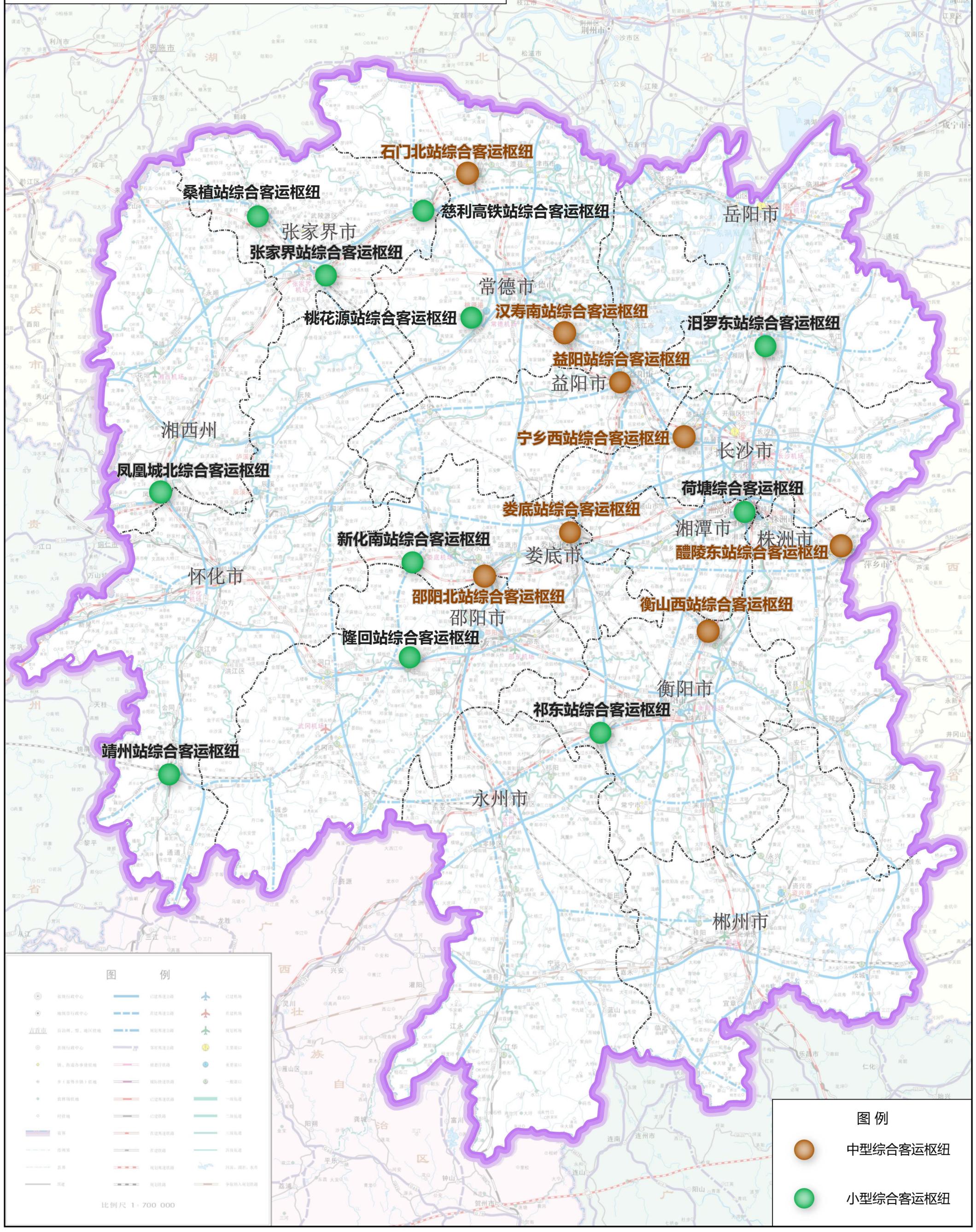
附图3 湖南省门户综合客运枢纽布局规划图



附图4 湖南省重要综合客运枢纽布局规划图



附图5 湖南省一般综合客运枢纽布局规划图



图例

- | | | |
|-------------|-----------|---------|
| ◎ 省行政中心 | —— 已建高速公路 | ✈ 已建机场 |
| ◎ 地级行政中心 | —— 在建高速公路 | ✈ 在建机场 |
| ◎ 县级行政中心 | —— 规划高速公路 | ✈ 规划机场 |
| ◎ 镇、街道办事处驻地 | —— 普通国道 | ● 主要港口 |
| ◎ 乡(镇)级驻地 | —— 省道 | ● 次要港口 |
| ● 农林牧渔村 | —— 县道 | ● 一般港口 |
| ● 村驻地 | —— 乡道 | ● 一级航道 |
| —— 省道 | —— 村道 | —— 二级航道 |
| —— 国道 | —— 乡道 | —— 三级航道 |
| —— 省道 | —— 村道 | —— 四级航道 |
| —— 国道 | —— 村道 | —— 五级航道 |
| —— 省道 | —— 村道 | —— 六级航道 |
| —— 国道 | —— 村道 | —— 七级航道 |
| —— 省道 | —— 村道 | —— 八级航道 |
| —— 国道 | —— 村道 | —— 九级航道 |
| —— 省道 | —— 村道 | —— 十级航道 |

比例尺 1:700 000

图例

- 中型综合客运枢纽
- 小型综合客运枢纽

附图6 湖南省综合客运枢纽近期建设重点项目图

