

综合客运枢纽一体化发展趋势研究

张绪祥

(西藏大学工学院, 西藏自治区拉萨 850000)

摘要: 综合客运枢纽是综合运输体系的重要组成部分, 它能够把各个城市之间的交通有效连接起来, 从而大幅提升客运效率。随着我国新型城镇化发展速度大幅提升, 综合客运枢纽的建设工作应得到进一步优化, 通过开展一体化建设, 能够大幅提升运输各类资源的效率, 更适应人们的便捷出行需求。鉴于此, 本文将针对综合客运枢纽一体化发展进行分析, 并提出一些策略, 仅供各位同仁参考。

关键词: 综合客运枢纽; 一体化; 发展

一、综合客运枢纽一体化发展的问题

(一) 铁路客运站交通衔接指导规范不健全

现阶段, 各个城市开展铁路车站建设, 通常是在各个点上研究各自的建设方式。在针对各个交通方式战场的建设展开研究时我们可以发现, 很多行业标准赋予了战场过多的功能, 这样会导致整个枢纽的规模过于庞大、分散, 这样会极大影响乘客换乘的效率, 还会对他们的服务体验产生一定的影响。此外, 我国在铁路车站的规划、设计、运营、管理等方面缺乏相应的规范, 常会关注铁路车站自身的需求, 很少能针对城市交通的衔接展开分析, 这样会对综合客运枢纽一体化发展产生极大阻碍。

(二) 铁路客站功能研究不够深入

现阶段, 铁路客站已经不仅仅是车辆进站、离站的场所, 它也会辐射一定的范围, 即作为运输网络的一个节点, 本身除了要肩负交通功能, 还是城市建设的重要组成部分。但是, 当前很多铁路客站主要是以功能性为主, 很少会有人对铁路客站与城市的功能兼容展开分析, 这样会对之后综合客运枢纽一体化发展产生不良影响。

(三) 现行管理体制机制及利益关系不顺畅

城市交通的建设与规划会涉及到很多方面, 包括车站、铁路、土地利用、城市功能布局以及公共汽车等诸多内容, 这些工作会涉及到很多部门、领域, 但是, 各个部门之间的岗位职责、工作内容、行业标准也各不相同, 这样会导致他们在进行合作时, 出现权责划分不清晰、不规范、不统一的情况, 从而导致各个部门之间的协调难度大幅提升。此外, 在交通行业条块分割的管理机制喜爱, 铁路客站的各个部分通常会属于不同的管理主体, 这样各自为政的管理方式会导致铁路客站的资源难被有效利用、整合, 从而影响客运枢纽一体化发展。

二、综合客运枢纽一体化发展趋势

(一) 从单纯的交通枢纽转变为城市综合体

新型城镇化是我国经济社会发展的重要组成部分, 在社会发展中有非常关键的地位。在此过程中, 综合客运枢纽是链接各个地区的重要节点, 对于提升城镇化水平有不容忽视的作用。为了更好地实现新型城镇化的目标, 综合客运枢纽需要承担更多的城市功能, 实现一体化发展, 这样才能更好地让交通功能和城市功能结合。为此, 我们需要积极协调客运枢纽和周边地区的关系, 在满足交通需求的基础上, 更好的发挥客流的聚集效应, 从而激发出各类需求。在综合客运枢纽周边, 应做好购物、休闲、旅游、商务、居住等多元功能的设计, 从而逐渐打造一个集商务活动、旅游娱乐、公共服务于一体的综合性服务中心。这样除了能提升土地的开发价值, 还能促使相关区域得到进一步发展。

(二) 从分散式建设到一体化方向发展

针对我国的客运枢纽发展历史展开分析可以发现, 以往的客

运枢纽在运营、规划、建设等方面通常是分散式的, 这样会极大影响客运枢纽的运输服务水平, 从而在很大程度上影响服务工作效率。随着我国经济不断发展, 社会稳定程度不断提升, 人们对于更为优质、舒适的枢纽服务产生了更为急迫的需求, 这也成为了推动客运枢纽一体化发展的动力。

综合客运枢纽一体化发展的最显著特征就是信息建设、基础设施建设的一体化, 它要求在同一建筑中能够合理布局地铁、机场、汽车站、铁路站等多种交通设施, 以此保证它们之间能够做到无缝衔接。建筑内部的电梯、楼梯等设施, 也应满足顾客在各个交通工具之间自由、便捷换乘的需求。

(三) 交通服务从单一化转向多元化

随着我国经济水平不断提升, 人们的生活也变得越来越好, 各个地区的游客人数也在不断提升, 这就对综合客运枢纽提出了更高的要求。为更好地满足广大旅客对于高品质出行的需求, 综合客运枢纽的服务质量应得到进一步提升, 这样才能更好地满足人们对于优质生活的期待。

在开展综合客运枢纽一体化建设时, 我们必须遵循以人为本的理念, 这样才能不断提升综合客运枢纽的服务水平, 使其从以往的单一化服务转变为多元化服务, 提升服务工作的综合水平。在工作中, 我们除了要保证旅客能够进得来、出得去、接得上, 还要不断提升旅客换乘的舒适性、便捷性和安全性, 为他们提供更多选择。具体来说, 我们需要对公交、民航、港口、城市轨道交通、私人交通等运输方式进行优化, 使其能够在综合客运枢纽中做到立体式、有效式衔接, 缩短旅客的换乘距离, 以此更好地满足他们的出行需求。不仅如此, 我们还可将一些人性化服务引入客运枢纽中, 规划统一的引导标志, 这样能为旅客提供更为优质的换乘体验。

在综合化客运枢纽的设计中, 我们要做好消防、通风、采光等方面的设计, 保证旅客能够在一个安全、光明、整洁的环境中出行。此外, 我们还应对综合客运枢纽的外围设施展开优化, 提升枢纽的运输能力, 使得内外运输网络高效匹配, 满足旅客的多样化出行需求。

(四) 综合客运枢纽建设应朝着节能化方向发展

现阶段, 我国对于生态文明建设的要求不断提升, 人们对于绿色交通的认识也在不断增强, 这也要求我们在开展综合客运枢纽一体化发展时, 要不断提升客运枢纽的绿色化、低碳化水平。综合客运枢纽的节能化主要体现在如下方面:

其一, 在建筑设计上, 我们应充分体现建筑本身的节能理念, 主要包括外墙、屋顶等利用绿色材料建设, 提升其保温设计水平, 保证窗墙比例合理, 又条件的综合客运枢纽还可增加太阳能发电装置、日光照明系统的呢过。其二, 在运营能源的使用上, 我们要尽量用太阳能、LED灯具等, 取暖方面可以采用热泵空调、

光伏板供热等,办公设备也要选择一级能效的设备,这样能实现对资源的更高效利用。其三,在车辆排放管理方面,客运枢纽可以增加汽车尾气吸收装置,而后将尾气统一进行净化处理,以此减少对环境的污染。最后,在绿色循环方面,我们应做好客运枢纽的绿化布局,做好雨水回收、中水浇灌等工作,保证绿色、低碳、节能的理念在综合客运枢纽一体化发展中更好的体现。

(五) 运营管理方向应朝着智能化发展

在当前的社会背景下,旅客对于高品质的运输需求不断提升,大量的客流也会对客运枢纽的应急管理功能提出新的挑战。为了更好地应对可能出现的各类问题,必须要不断提升客运枢纽智能化管理水平,这样方可实现更高效的信息传递、信息共享、信息整合,从而实现安全管理与应急联动的智能化。通过开展智能化运营管理,能够大幅提升旅客的出行服务水平,保证运输安全,从而大幅提升客运枢纽的运行效率。

三、综合客运枢纽一体化发展的建议

(一) 创设综合客运枢纽治理体系

结合我国政府对于全面深化改革的相关要求,在推进综合运输体制发展的框架内,我们必须明确政府和市场的职责便捷,更为科学地划分交通部门和其他相关部门的权责关系,这样方可为之后综合客运枢纽一体化发展打下坚实基础。针对综合客运枢纽的管理工作,应做到精准施策、分类指导,这样方可逐渐打造一个更为合理、科学的综合客运枢纽治理体系,更好地满足新时代下客运枢纽的发展需求。

(二) 开展综合客运枢纽建设规划

“十四五”期间,我国的公路发展思路也发生了一定的调整 and 变化,已经不单单是局限于单一的运输方式,而应更为主动、积极地融入综合交通运输管理体系。为此,我们要从全局角度出发思考,积极协调各个运输方式的发展视角,以此进一步凸显出综合客运枢纽的战略眼光和气度。结合新的治理体系,交通运输部要结合自己的职权范围,制定一个更为合理、科学的综合客运枢纽一体化建设规划。该规划能够让各个综合客运枢纽成为一个统一整体,而后实现对客运枢纽一体化的统一投资、建设、运营,大幅提升综合客运枢纽的综合水平。同时,我们可以结合《“十四五”综合客运枢纽建设规划》展开分析,而后制定一个更为权威、实施力强的规划,而后将其向社会公开,以此保证各类制度的顺利实施。

(三) 规范化综合客运枢纽工作程序

为提升综合客运枢纽一体化水平,我们需要结合国家的相关规定,制定一个更为明确、科学的综合客运枢纽前期工作程序。在综合客运枢纽规划的指导下,合理开展前期工作,为综合客运枢纽的一体化建设打下坚实基础。同时,我们可以沿用“十三五”期间的综合客运枢纽前期工作思路,对于一些主导性的机场、铁路、客运站等,按照他们各自的既定工作程序开展。对于那些其他的运输方式,比如公交枢纽、出租车停靠站、港口客运站、广场等,可以将一同整合到项目中并开展立项。同时,我们可以建议地方政府带头,打造一个政府主导、多部门参与、共同推进的工作机制。在此期间,必须要明确各个机构的相关领导人、责任人,做好与国家发改委、环保部门、国土资源部门等方面的协调与沟通,争取到更多支持,以此保证每个环节都能顺利进行。

(四) 调整综合客运枢纽资金支持政策

在“十四五”期间综合客运枢纽的资金补助政策基础上,我们可以结合各地的行政体制、财税制度,对综合客运枢纽的资金展开优化与革新,保证资金的支持到位。中央补助性资金可以作

为一个引导资金,而后结合相应的发展方向,合理设计资金的补助额度,这样能保证综合客运枢纽的一体化发展有充足的资金支持,从而大幅提升综合客运枢纽的服务水平。

针对资金补助额度的确定,我们可以遵循如下原则:对于那些设计总承包的综合客运枢纽项目,我们应给予他们更多补助;对于一些分别委托的项目,可以少量给予补助。在建筑的形式方面,对于那些立体化换乘的项目,可以给予充足补助;对于平面换乘、通道换乘的项目,可以给予少量补助。通过给予合理的补助,能够大幅提升综合客运枢纽的一体化建设水平。在施工方面,对于采用总承包的项目,可以给予更多补助;对于分别委派施工的项目,可以适当给予补助。结合上述原则,我们可以结合运营、建设、设计等方面,对综合客运枢纽一体化展开优化,而后确定各个因素的权重,用不同的方式确定资金比例,从而保证补助比例的合理性、科学性。此外,我们应建议统筹考虑交通运输部的公交都市、信息化建设、节能减排等政策,对其展开更深入研究,从而逐渐形成一个政策支持合力,大幅提升综合客运枢纽的一体化水平。

(五) 完善综合客运枢纽标准体系

为促进综合客运枢纽一体化发展顺利,我们应尝试建立一个更为完善的综合客运枢纽标准化体系,这对之后各类工作的开展有极大促进作用。通过加强交通运输方面的基础设施建设,完善相应的服务标准,能够有效推动交通运输市场的进一步发展,提升全行业的服务水平和质量。结合《交通运输部办公厅关于加强交通运输标准化工作的意见》的相关要求,我们应制定一个更为科学、合理的发展规划制度,从各个层面消除不同部门、系统之间的矛盾。综合客运枢纽,作为综合交通的枢纽节点和绿色交通的关键支撑,其在规划、建设、管理、服务等诸多环节,均受到这三大标准体系的深刻影响。为了确保综合客运枢纽的高效运作和持续发展,我们必须在这些标准体系的框架下,制定一套全面而系统的标准体系。

这套标准体系将涵盖综合客运枢纽的各个方面,包括但不限于建设标准、服务规范、考核评估机制、安全应急预案以及信息化建设等。通过这一标准体系,我们将为综合客运枢纽的健康发展提供有力保障,推动交通运输行业的全面升级和可持续发展。

四、总结

综上所述,为进一步提升综合客运枢纽一体化发展效率,我们可以从创设综合客运枢纽治理体系;开展综合客运枢纽建设规划;规范化综合客运枢纽工作程序;调整综合客运枢纽资金支持政策;完善综合客运枢纽标准体系等层面入手分析,以此在无形中促使综合客运枢纽一体化发展质量提升到一个新的高度。

参考文献:

- [1] 易兵,于国岳,刘涛,等.重庆综合客运枢纽TOD的实践[J].科技导报,2023,41(24):82-91.
- [2] 姚恩建,陈峻,杨扬,等.综合客运枢纽集群协同发展展望[J].前瞻科技,2023,2(03):97-105.
- [3] 骆冠良.城市综合客运枢纽区域TOD开发评价及优化模型[D].北京交通大学,2023.
- [4] 吴利军.综合客运枢纽一体化换乘设计研究[J].工程技术研究,2021,6(23):170-172.
- [5] 成华,苏小军.面向协同化运营的铁路综合客运枢纽建设问题浅析[J].交通节能与环保,2021,17(05):154-158.
- [6] 陈琪.基于站城一体化的中小型高铁综合客运枢纽规划研究[D].西南交通大学,2020.