

UDC

中华人民共和国行业标准



P

JGJ/T 60 - 2012

备案号 J 1473 - 2012

交通客运站建筑设计规范

Code for design of passenger transportation building

2012 - 11 - 01 发布

2013 - 03 - 01 实施

中华人民共和国住房和城乡建设部 发布

中华人民共和国行业标准

交通客运站建筑设计规范

Code for design of passenger transportation building

JGJ/T 60-2012

批准部门：中华人民共和国住房和城乡建设部

施行日期：2 0 1 3 年 3 月 1 日

中国建筑工业出版社

2012 北 京

中华人民共和国行业标准
交通客运站建筑设计规范

Code for design of passenger transportation building

JGJ/T 60 - 2012

*

中国建筑工业出版社出版、发行（北京西郊百万庄）

各地新华书店、建筑书店经销

北京红光制版公司制版

北京同文印刷有限责任公司印刷

*

开本：850×1168 毫米 1/32 印张：1 $\frac{1}{4}$ 字数：48 千字

2013 年 2 月第一版 2013 年 2 月第一次印刷

定价：**10.00 元**

统一书号：15112·23627

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，可寄本社退换

（邮政编码 100037）

本社网址：<http://www.cabp.com.cn>

网上书店：<http://www.china-building.com.cn>

中华人民共和国住房和城乡建设部 公 告

第 1513 号

住房城乡建设部关于发布行业标准 《交通客运站建筑设计规范》的公告

现批准《交通客运站建筑设计规范》为行业标准，编号为 JGJ/T 60-2012，自 2013 年 3 月 1 日起实施。原行业标准《汽车客运站建筑设计规范》JGJ 60-99 和《港口客运站建筑设计规范》JGJ 86-92 同时废止。

本规范由我部标准定额研究所组织中国建筑工业出版社出版发行。

中华人民共和国住房和城乡建设部

2012 年 11 月 1 日

前 言

根据住房和城乡建设部《关于印发〈2009 年工程建设标准规范制订、修订计划〉的通知》（建标〔2009〕88 号）的要求，规范编制组经广泛调查研究，认真总结实践经验，参考有关国际标准和国外先进标准，并在广泛征求意见的基础上，对原行业标准《汽车客运站建筑设计规范》JGJ 60-99 和《港口客运站建筑设计规范》JGJ 86-92 进行了修订。

本规范的主要技术内容是：1. 总则；2. 术语；3. 基本规定；4. 选址与总平面布置；5. 站前广场；6. 站房与室外营运区；7. 防火与疏散；8. 室内环境；9. 建筑设备。

本次修订的主要技术内容是：1. 明确了规范的适用范围；2. 增加了港口客运站部分的术语、四节一环保、无障碍设计、公共安全防范、室内环境等内容；3. 补充了节能与安检等内容；4. 取消了汽车客运站部分中行包廊的内容，调整了发车位的相关要求；5. 补充了滚装船客货运输和国际港口客运联检等内容；6. 修订了站房设计的相关内容；7. 修改了港口客运站旅客最高聚集人数的计算方法和港口客运站分级标准。

本规范由住房和城乡建设部负责管理，由甘肃省建筑设计研究院负责汽车客运站部分具体技术内容的解释，由大连市建筑设计研究院有限公司负责港口客运站部分具体技术内容的解释。执行过程中如有意见或建议，请寄送甘肃省建筑设计研究院（地址：甘肃省兰州市静宁路 81 号，邮编：730030）、大连市建筑设计研究院有限公司（地址：辽宁省大连市胜利路 102 号，邮编：116021）。

本规范主编单位：大连市建筑设计研究院有限公司
甘肃省建筑设计研究院

本规范参编单位：中交水运规划设计院有限公司
中交公路规划设计院有限公司
长安大学

本规范主要起草人员：乔松年 屈刚 周立安 单颖
章海峰 张三省 叶金华 毛明强
钟诚 周银双 王可为 胡斌东
孙志坤 朱健 袁卫宁 陈丽红
夏云峰 杜冰

本规范主要审查人员：张家臣 赵元超 关欣 刘杰
朱江 章竞屋 赵鸿珊 张正康
李廷文 王建军 耿蕤

目 次

1	总则	1
2	术语	2
3	基本规定	4
4	选址与总平面布置	6
5	站前广场	8
6	站房与室外营运区	9
6.1	一般规定	9
6.2	候乘厅	9
6.3	售票用房	10
6.4	行包用房	11
6.5	站务用房	12
6.6	服务用房与附属用房	13
6.7	汽车客运站的营运停车场、发车位与站台	14
6.8	客运码头与客货滚装码头	15
6.9	国际港口客运用房	16
7	防火与疏散	17
8	室内环境	18
9	建筑设备	19
9.1	给水排水	19
9.2	供暖通风	19
9.3	电气	20
	本规范用词说明	23
	引用标准名录	24
	附：条文说明	25

Contents

1	General Provisions	1
2	Terms	2
3	Basic Requirements	4
4	Site and General Layout	6
5	Station Square	8
6	Station House and Outdoor Operation Zone	9
6.1	General Requirements	9
6.2	Lounge	9
6.3	Tickets Office	10
6.4	Luggage Office	11
6.5	Internal Office	12
6.6	Serving and Affiliated Office	13
6.7	Operational Vehicle Parking Lot, Seat of Operational Vehicle and Platform	14
6.8	Passenger Wharf and Passenger-freight Ro-Ro Wharf	15
6.9	International Passenger Office	16
7	Fire Protection and Safety Evacuation	17
8	Indoor Environment	18
9	Building Equipment	19
9.1	Water and Drain	19
9.2	Heating and Ventilating	19
9.3	Electric System	20
	Explanation of Wording in This Code	23
	List of Quoted Standards	24
	Addition; Explanation of Provisions	25

1 总 则

1.0.1 为保证交通客运站建筑设计符合适用、安全、节能、环保、卫生、经济等基本要求，制定本规范。

1.0.2 本规范适用于新建、扩建和改建的汽车客运站和港口客运站的建筑设计。不适用于汽车货运站、城市公共汽车站、水路货运站、城镇轮渡站、游艇码头等建筑设计。

1.0.3 交通客运站布局应符合城镇总体规划的要求，并应根据当地经济、交通发展条件，结合当地的气候、地理、地质、人文等特点，合理确定建筑形态。

1.0.4 交通客运站建筑设计除应符合本规范外，尚应符合国家现行有关标准的规定。

2 术 语

2.0.1 交通客运站 transportation terminal

为公众提供一种或几种形式的交通客运服务的公共建筑的总称。本规范所指交通客运站是为旅客办理水路、公路客运业务，一般由站前广场、站房、室外营运区等部分组成的建筑和设施的总称。

2.0.2 汽车客运站 bus terminal

办理汽车客运业务，为旅客提供公路运输服务的建筑和设施。

2.0.3 港口客运站 port terminal

办理水路客运业务，为旅客提供水路运输服务的建筑和设施。

2.0.4 年平均日旅客发送量 annual average daily passenger delivery volume

交通客运站统计年度平均每天的旅客发送量。

2.0.5 旅客最高聚集人数 maximum gathering passenger number

交通客运站设计年度中旅客发送量偏高期间内，每天最大同时在站人数的平均值。

2.0.6 站房 station building

交通客运站内候乘、售票、行包、驻站和办公等主要建筑用房的总称。

2.0.7 客运码头 passenger wharf

供客轮停靠、上下旅客的码头。

2.0.8 客货滚装码头 passenger-freight Ro-Ro wharf

供滚装船停靠，旅客、集装箱、散货、滚装车辆上下船的码头。

- 2.0.9 营运停车场** operation vehicle parking lot
站场内停放待发营运客车的场地。
- 2.0.10 乘降区** boarding zone
旅客上车与下车的区域。
- 2.0.11 社会停车场** public parking lot
供停放交通客运站营运车辆之外的其他社会车辆的场地。
- 2.0.12 候乘厅** lounge
旅客乘船乘车前的等候和中转旅客的休息大厅。
- 2.0.13 发车位** seat of operational vehicle
符合旅客和行包上车条件的停车位。
- 2.0.14 营运区** operation zone
向旅客开放使用的区域。
- 2.0.15 重点旅客** key passenger
需要提供特殊服务的旅客。
- 2.0.16 候乘风雨廊** corridor
供候乘旅客遮风避雨或休息的廊式建筑。
- 2.0.17 无性别卫生间** unisex toilet
专门为协助行动不能自理的人使用的厕所。

3 基本规定

3.0.1 交通客运站建筑设计应采用安全、节能、节地、节水、节材和环保的先进、成熟技术。

3.0.2 交通客运站的建筑设计应采取综合措施，减少噪声和污水等对环境的影响。

3.0.3 汽车客运站的站级分级应根据年平均日旅客发送量划分，并应符合表 3.0.3 的规定。

表 3.0.3 汽车客运站的站级分级

分 级	发车位 (个)	年平均日旅客发送量 (人/d)
一 级	≥20	≥10000
二 级	13~19	5000~9999
三 级	7~12	2000~4999
四 级	≤6	300~1999
五 级	—	≤299

注：1 重要的汽车客运站，其站级分级可按实际需要确定，并报主管部门批准；

2 当年平均日旅客发送量超过 25000 人次时，宜另建汽车客运站分站。

3.0.4 汽车客运站旅客最高聚集人数可按下式计算：

$$Q_{\max} = F \times a \quad (3.0.4)$$

式中： $Q_{\max}$ ——旅客最高聚集人数 (人)；

F ——设计年度平均日旅客发送量 (人)；

a ——计算百分比 (%)，按表 3.0.4 取值。

表 3.0.4 计算百分比

设计年度平均日 旅客发送量 (人)	计算百分比 (%)	设计年度平均日 旅客发送量 (人)	计算百分比 (%)
≥15000	8	300~2000	15~20

续表 3.0.4

设计年度平均日 旅客发送量 (人)	计算百分比 (%)	设计年度平均日 旅客发送量 (人)	计算百分比 (%)
10000~14999	10~8	100~300	20~30
5000~9999	12~10	<100	30~50
2000~4999	15~12	—	—

3.0.5 港口客运站应按客运为主兼顾货运的原则进行设计。

3.0.6 港口客运站的站级分级应根据年平均日旅客发送量划分, 并应符合表 3.0.6 的规定。

表 3.0.6 港口客运站的站级分级

分级	年平均日旅客发送量 (人/d)
一级	≥ 3000
二级	2000~2999
三级	1000~1999
四级	≤ 999

注: 1 重要的港口客运站的站级分级, 可按实际需要确定, 并报主管部门批准;

2 国际航线港口客运站的站级分级, 可按实际需要确定, 并报主管部门批准。

3.0.7 港口客运站旅客最高聚集人数可按下列公式计算:

$$Q_{\max} = \sum_{i=1}^n \frac{h-h_i}{h} \cdot Q_i \text{ (当 } h_1 = 0 \text{ 时)} \quad (3.0.7-1)$$

$$Q_i = A_i - a_i \quad (3.0.7-2)$$

式中: $Q_{\max}$ ——旅客最高聚集人数 (人);

Q_i ——第 i 船旅客有效额定人数 (人);

A_i ——第 i 船额定载客人数 (人);

a_i ——第 i 船额定不需经站房登船的人数 (人);

h_i ——第 i 船与首发船的检票时间间隔 (h);

h ——检票前旅客有效候船时间段 (取 2.0h)。

4 选址与总平面布置

4.0.1 交通客运站选址应符合城镇总体规划的要求，并应符合下列规定：

- 1 站址应有供水、排水、供电和通信等条件；
- 2 站址应避开易发生地质灾害的区域；
- 3 站址与有害物品、危险品等污染源的防护距离，应符合环境保护、安全和卫生等国家现行有关标准的规定；
- 4 港口客运站选址应具有足够的水域和陆域面积，适宜的码头岸线和水深。

4.0.2 总平面布置应合理利用地形条件，布局紧凑，节约用地，远、近期结合，并宜留有发展余地。

4.0.3 汽车客运站总平面布置应包括站前广场、站房、营运停车场和其他附属建筑等内容。

4.0.4 汽车进站口、出站口应满足营运车辆通行要求，并应符合下列规定：

1 一、二级汽车客运站进站口、出站口应分别设置，三、四级汽车客运站宜分别设置；进站口、出站口净宽不应小于4.0m，净高不应小于4.5m；

2 汽车进站口、出站口与旅客主要出入口之间应设不小于5.0m的安全距离，并应有隔离措施；

3 汽车进站口、出站口与公园、学校、托幼、残障人使用的建筑及人员密集场所的主要出入口距离不应小于20.0m；

4 汽车进站口、出站口与城市干道之间宜设有车辆排队等候的缓冲空间，并应满足驾驶员行车安全视距的要求。

4.0.5 汽车客运站站内道路应按人行道路、车行道路分别设置。双车道宽度不应小于7.0m；单车道宽度不应小于4.0m；主要人

行道路宽度不应小于 3.0m。

4.0.6 港口客运站总平面布置应包括站前广场、站房、客运码头（或客货滚装船码头）和其他附属建筑等内容。

5 站前广场

5.0.1 站前广场宜由车行及人行道路、停车场、乘降区、集散场地、绿化用地、安全保障设施和市政配套设施等组成。

5.0.2 一、二级交通客运站站前广场的规模，当按旅客最高聚集人数计算时，每人不宜小于 1.5m^2 。其他站级交通客运站站前广场的规模，可根据当地要求和实际情况确定。

5.0.3 站前广场应与城镇道路衔接，在满足城镇规划的前提下，应合理组织人流、车流，方便换乘与集散，互不干扰。对于站前广场用地面积受限制的交通客运站，可采用其他方式完成人流的换乘与集散。

5.0.4 站前广场应设置社会停车场，并应合理划分城市公共交通、小型客车和小型货车的停车区域。出租车的等候区应独立设置。

5.0.5 站前广场的设计应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763 的规定。人行区域的地面应坚实平整，并应防滑。

5.0.6 站前广场应设置排水、照明设施。

6 站房与室外营运区

6.1 一般规定

6.1.1 站房应功能分区明确，人流、物流安排合理，有利于安全营运和方便使用。

6.1.2 站房宜由候乘厅、售票用房、行包用房、站务用房、服务用房、附属用房等组成，并可根据需要设置进站大厅。对于汽车客运站，还宜设置站台和发车位；对于港口客运站，还宜设置上下船廊道、驻站业务用房。

6.1.3 候乘厅、售票用房、行包用房等用房的建筑规模，应按旅客最高聚集人数确定。

6.1.4 站房内营运区建筑空间布局和结构选型应具有适当的灵活性、通用性和先进性，并应能适应改建和扩建的需要。

6.1.5 站房旅客入口处应留有设置防爆及安全检测设备的位置，并应预留电源。

6.1.6 站房与室外营运区应进行无障碍设计，并应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763的有关规定。

6.1.7 站房的节能设计应符合现行国家标准《公共建筑节能设计标准》GB 50189的有关规定。

6.2 候乘厅

6.2.1 候乘厅可根据交通客运站的站级、旅客构成，设置普通候乘厅、重点旅客候乘厅。对于港口客运站，可根据需要设置候乘风雨廊和其他候船设施。

6.2.2 候乘厅的设计应符合下列规定：

1 普通旅客候乘厅的使用面积应按旅客最高聚集人数计算，且每人不应小于 1.1m^2 ；

2 一、二级交通客运站应设重点旅客候乘厅，其他站级可根据需要设置；

3 一、二级交通客运站应设母婴候乘厅，其他站级可根据需要设置，并应邻近检票口。母婴候乘厅内宜设置婴儿服务设施和专用厕所；

4 候乘厅内应设无障碍候乘区，并应邻近检票口；候乘厅与站台或上下船廊道之间应满足无障碍通行要求；

5 候乘厅座椅排列方式应有利于组织旅客检票；候乘厅每排座椅不应超过 20 座，座椅之间走道净宽不应小于 1.3m，并应在两端设不小于 1.5m 通道；港口客运站候乘厅座椅的数量不宜小于旅客最高聚集人数的 40%；

6 当候乘厅与入口不在同层时，应设置自动扶梯和无障碍电梯或无障碍坡道；

7 候乘厅的检票口应设导向栏杆，通道应顺直，且导向栏杆应采用柔性或可移动栏杆，栏杆高度不应低于 1.2m；

8 候乘厅内应设饮水设施，并应与盥洗间和厕所分设。

6.2.3 汽车客运站候乘厅内应设检票口，每三个发车位不应少于一个。当采用自动检票机时，不应设置单通道。当检票口与站台有高差时，应设坡道，其坡度不得大于 1:12。

6.2.4 港口客运站室外候乘区应设避雨设施，并可单独设检票口。

6.2.5 港口客运站候乘风雨廊宜结合上下船通道设置，候乘风雨廊宽度不宜小于 1.3m，净高不应低于 2.4m，并可设检票口。

6.2.6 港口客运站候乘厅检票口与客运码头间，可根据需要设置平台、廊道或其他登船设施，并应设避雨设施，净高不应低于 2.4m。登船设施的安全防护栏杆高度不应低于 1.2 m。

6.3 售票用房

6.3.1 售票用房宜由售票厅、票务用房等组成。

6.3.2 售票厅的位置应方便旅客购票。四级及以下站级的客运

站,售票厅可与候乘厅合用,其余站级的客运站宜单独设置售票厅,并应与候乘厅、行包托运厅联系方便。

6.3.3 售票厅的设计应符合下列规定:

1 售票窗口的数量应按旅客最高聚集人数的 $1/120$ 计算,且一、二级港口客运站应按 30% 折减;

2 售票厅的使用面积,应按每个售票窗口不应小于 15.0m^2 计算;

3 售票窗口的中距不应小于 1.5m ,靠墙售票窗口中心距墙边不应小于 1.2m ;

4 售票窗口窗台距地面高度宜为 1.1m ,窗口宽度宜为 0.5m ;

5 售票窗口前宜设导向栏杆,栏杆高度不宜低于 1.2m ,宽度宜与窗口中距相同;

6 设自动售票机时,其使用面积应按 $4.0\text{m}^2/\text{台}$ 计算,并应预留电源;

7 一、二级交通客运站应至少设置一个无障碍售票窗口,并应符合现行国家标准《无障碍设计规范》GB 50763 的规定。

6.3.4 售票室使用面积可按每个售票窗口不小于 5.0m^2 计算,且最小使用面积不宜小于 14.0m^2 。

6.3.5 售票室室内工作区地面至售票口窗台面不宜高于 0.8m 。

6.3.6 售票室应有防盗设施,且不应设置直接开向售票厅的门。

6.3.7 票据室应独立设置,使用面积不宜小于 9.0m^2 ,并应有通风、防火、防盗、防鼠、防水和防潮等措施。

6.4 行包用房

6.4.1 交通客运站行包用房应根据需要设置行包托运厅、行包提取厅、行包仓库和业务办公室、计算机室、票据室、工作人员休息室、牵引车库等用房。

6.4.2 一、二级交通客运站应分别设置行包托运厅、行包提取厅,且行包托运厅宜靠近售票厅,行包提取厅宜靠近出站口;

三、四级交通客运站的行包托运厅和行包提取厅，可设于同一空间内。

6.4.3 行包托运厅应留有设置安全检测设备的位置和电源，并应就近设置泄爆室或泄爆装置。

6.4.4 一、二级港口客运站宜有行包装卸运输设施的停放和维修场所。

6.4.5 行包用房的设计应符合下列规定：

1 港口客运站行包用房的使用面积，按设计旅客最高聚集人数计算时，国内每人宜为 0.1m^2 ，国际每人不宜小于 0.3m^2 ；

2 行包仓库内净高不应低于 3.6m ；

3 行包托运与提取受理处的门净宽不应小于 1.5m ；受理柜台面高度不宜大于 0.5m ，台面材料应耐磕碰；

4 行包受理口应有可关闭设施；

5 有机械作业的行包仓库，应满足机械作业的要求，其门的净宽度和净高度均不应小于 3.0m ；

6 行包仓库应有利于运输工具通行和行包堆放；

7 不在同一楼层的行包用房，应设机械传输或提升装置；

8 国际客运的行包用房应独立设置，并应有海关和检验检疫监控设施及业务用房；

9 行包仓库应通风良好，并应有防火、防盗、防鼠、防水和防潮等措施。

6.5 站务用房

6.5.1 站务用房应根据交通客运站建筑规模及使用需要设置，其用房宜包括服务人员更衣室与值班室、广播室、补票室、调度室、客运办公用房、公安值班室、站长室、客运值班室、会议室等。

6.5.2 值班室应临近候乘厅，其使用面积应按最大班人数不小于 $2.0\text{m}^2/\text{人}$ 确定，且最小使用面积不应小于 9.0m^2 。

6.5.3 站房内应设广播室，且使用面积不宜小于 8.0m^2 ，并应

有隔声、防潮和防尘措施。无监控设备的广播室宜设在便于观察候乘厅、站场、发车位部位。

6.5.4 客运办公用房应按办公人数计算，其使用面积不宜小于 $4.0\text{m}^2/\text{人}$ 。

6.5.5 一、二级汽车客运站在出站口处应设补票室，港口客运站在检票口附近宜设补票室。补票室的使用面积不宜小于 10.0m^2 ，并应有防盗设施。

6.5.6 汽车客运站调度室应邻近站场和发车位，并应设外门。一、二级汽车客运站的调度室使用面积不宜小于 20.0m^2 ；三、四级汽车客运站的调度室使用面积不宜小于 10.0m^2 。

6.5.7 公安值班室应布置在与售票厅、候乘厅、值班站长室联系方便的位置，其使用面积应由公安部门根据交通客运站等级、周边环境等确定，室内应设独立的通信设施，门窗应有安全防护设施。

6.6 服务用房与附属用房

6.6.1 站房内应设置旅客服务用房与设施，宜有问讯台（室）、小件寄存处、自助存包柜、邮政、电信、医务室、商业服务设施等，并应符合下列规定：

1 问讯台（室）应邻近旅客主要出入口；问讯室使用面积不宜小于 6.0m^2 ，问讯台（室）前应有不小于 8.0m^2 的旅客活动场地；

2 小件寄存处应有通风、防火、防盗、防鼠、防水和防潮等措施；

3 一、二级交通客运站站房内应设医务室；医务室应邻近候乘厅，其使用面积不应小于 10.0m^2 ；

4 站房内可根据需要设置小型商业服务设施。

6.6.2 站房内应设厕所和盥洗室，并应设无障碍厕位，一、二级交通客运站宜设无性别厕所，并宜与无障碍厕所合用。一、二、三级交通客运站工作人员和旅客使用的厕所应分设，四级及

以下站级的交通客运站，工作人员和旅客使用的厕所可合并设置。

6.6.3 旅客使用的厕所及盥洗室的设计应符合下列规定：

1 厕所应设前室，一、二级交通客运站应单独设盥洗室，并宜设置儿童使用的盥洗台和小便器；

2 厕所宜有自然采光，并应有良好通风；

3 厕所及盥洗室的卫生设施应符合现行行业标准《城市公共厕所设计标准》CJJ 14 的有关规定。

4 男女旅客宜各按 50% 计算，一、二级交通客运站宜设置儿童使用的盥洗台和小便池。

6.6.4 一、二级交通客运站的厕所宜分散布置，候乘厅内厕所服务半径不宜大于 50.0m。

6.6.5 对于一、二级汽车客运站厕所的布置除应符合本规范第 6.6.3 和 6.6.4 条的规定外，还应在旅客出站口处设厕所，洁具数量可根据同时到站车辆不超过四辆确定。

6.6.6 交通客运站可根据需要设置设备用房、维修用房、洗车台、司乘休息室和职工浴室、食堂、仓库等附属用房，其设置应符合国家现行有关标准的规定。

6.6.7 有噪声和空气污染源的附属用房，应设置防护措施。

6.6.8 汽车客运站维修用房应按一级维护及小修规模设置。维修用房场地宜与城镇道路直通，并应与站场之间有隔离设施。

6.7 汽车客运站的营运停车场、发车位与站台

6.7.1 汽车客运站营运停车场容量应按站场面积和现行行业标准《汽车客运站级别划分和建设要求》JT/T 200 确定。

6.7.2 汽车客运站营运停车场的停车数大于 50 辆时，其汽车疏散口不应少于两个，且疏散口应在不同方向设置，并应直通城市道路。停车数不超过 50 辆时，可只设一个汽车疏散口。

6.7.3 汽车客运站营运停车场内的车辆宜分组停放，车辆停放的横向净距不应小于 0.8m，每组停车数量不宜超过 50 辆，组与

组之间防火间距不应小于 6.0m。

6.7.4 汽车客运站发车位和停车区前的出车通道净宽不应小于 12.0m。

6.7.5 汽车客运站营运停车场应合理布置洗车设施及检修台。通向洗车设施及检修台前的通道应保持不小于 10.0m 的直道。

6.7.6 汽车客运站营运停车场周边宜种植常绿乔木。

6.7.7 汽车客运站应设置发车位和站台，且发车位宽度不应小于 3.9m。

6.7.8 站台设计应有利旅客上下车和客车运转，单侧站台净宽不应小于 2.5m，双侧设站台时，净宽不应小于 4.0m。

6.7.9 发车位为露天时，站台应设置雨棚。雨棚宜能覆盖到车辆行李舱位置，雨棚净高不得低于 5.0m。

6.7.10 当站台雨棚设置承重柱时，应符合下列规定：

- 1 柱子与候乘厅外墙净距不应小于 2.5m；
- 2 柱子不得影响旅客交通、行包装卸和行车安全。

6.7.11 发车位地面设计应坡向外侧，坡度不应小于 0.5%。

6.8 客运码头与客货滚装码头

6.8.1 客运码头和客货滚装码头应为旅客提供安全、方便的上下船设施。对于客货滚装码头，还应为乘船车辆设置上下船的设施，且旅客和车辆的上下船设施应分开设置，并应符合现行行业标准《客滚船码头安全技术及管理要求》JT 366 和《滚装码头设计规范》JTS 165-6 的相关规定。

6.8.2 在客货滚装码头附近应设置乘船车辆待检停车场、安全检测设备和汽车待装停车场。汽车待装停车场应符合下列规定：

- 1 汽车待装停车场的停车数量不应小于同时发船所载车辆数量的 2 倍；
 - 2 汽车待装停车场应为候船驾驶员设置必要的服务设施。
- 6.8.3** 客运码头与客货滚装码头均应设置排水、照明设施。

6.9 国际港口客运用房

6.9.1 国际港口客运用房应由出境、入境、管理和驻站业务等用房组成。

6.9.2 出境、入境用房应包括售票、换票、候检、联检、签证、行包和其他服务用房等。出境、入境用房在条件允许情况下，可以互用。

6.9.3 出境、入境用房布置，应避免联检前的旅客及行李与联检后的旅客及行李的接触和混杂。

6.9.4 出境、入境用房布置应符合联检程序的要求，并宜具备适当的灵活性和通用性。联检通道净高不宜小于 4.0m。

6.9.5 出境、入境同一种联检用房宜同层布置。当分层布置时，其上下层连接应设自动扶梯和无障碍电梯。

6.9.6 联检用房及设施应符合下列规定：

1 联检用房及设施应包括边防检查、检验检疫、出入境管理、海关等办公业务用房及查验监控设施；

2 出境旅客的联检可按检验检疫、海关、行包托运、边防的流程布置；

3 入境旅客的联检可按检验检疫、出入境管理（落地签）、边防、行包提取、海关的流程布置。

6.9.7 管理用房应由客运站营运公司用房、物业用房等组成。

6.9.8 驻站业务用房应由边防、检验检疫、海关、海事、公安、船运公司等业务用房组成。

6.9.9 服务用房可由商业零售、餐饮、小件寄存、邮电、银行、免税店等组成。免税店及其仓库的设置应符合海关的相关规定。

6.9.10 候检厅、联检厅应分别设置厕所和盥洗室。

7 防火与疏散

7.0.1 交通客运站的防火和疏散设计应符合国家现行有关建筑防火设计标准的有关规定。

7.0.2 交通客运站的耐火等级，一、二、三级站不应低于二级，其他站级不应低于三级。

7.0.3 交通客运站与其他建筑合建时，应单独划分防火分区。

7.0.4 汽车客运站的停车场和发车位除应设室外消火栓外，还应设置适用于扑灭汽油、柴油、燃气等易燃物质燃烧的消防设施。体积超过 5000m^3 的站房，应设室内消防给水。

7.0.5 候乘厅应设置足够数量的安全出口，进站检票口和出站口应具备安全疏散功能。

7.0.6 交通客运站内旅客使用的疏散楼梯踏步宽度不应小于 0.28m ，踏步高度不应大于 0.16m 。

7.0.7 候乘厅及疏散通道墙面不应采用具有镜面效果的装修饰面及假门。

7.0.8 交通客运站消防安全标志和站房内采用的装修材料应分别符合现行国家标准《消防安全标志设置要求》GB 15630 和《建筑内部装修设计防火规范》GB 50222 的有关规定。

8 室内环境

8.0.1 候乘厅宜利用自然采光和自然通风，并应满足采光、通风和卫生要求，其外窗窗地面积比应符合现行国家标准《建筑采光设计标准》GB/T 50033 的规定，可开启面积应符合《公共建筑节能设计标准》GB 50189 的有关规定。当采用自然通风时，候乘厅净高不应低于 3.6m。

8.0.2 售票厅应有良好的自然采光和自然通风，其窗地面积比应符合现行国家标准《建筑采光设计标准》GB/T 50033 的规定。当采用自然通风时，售票厅净高不应低于 3.6m。

8.0.3 候乘厅室内空间应采取吸声降噪措施，背景噪声的允许噪声值（A 声级）不宜大于 55dB。

8.0.4 候乘厅的地面应防滑。严寒和寒冷地区的交通客运站售票室的地面，宜采取保温措施。

8.0.5 站房的吸声、隔热、保温等构造，不应采用易燃及受高温散发有毒烟雾的材料。

8.0.6 交通客运站室内建筑材料和装修材料所产生的室内环境污染物质浓度限量应符合现行国家标准《民用建筑工程室内环境污染控制规范》GB 50325 的规定。

8.0.7 交通客运站应设标志标识引导系统的结构、构造应安全可靠，并应符合现行行业标准《交通客运图形符号、标志及技术要求》JT/T 471 的有关规定。

9 建 筑 设 备

9.1 给 水 排 水

- 9.1.1 交通客运站应设室内室外给水与排水系统。
- 9.1.2 交通客运站应设开水供应设施。对于严寒和寒冷地区，一、二级交通客运站的盥洗室应设热水供应系统，其他站级交通客运站的盥洗室宜设热水供应系统。
- 9.1.3 交通客运站入境候检旅客使用的厕所化粪池应单独设置。
- 9.1.4 一级汽车客运站应设置汽车自动冲洗装置，二、三级汽车客运站宜设汽车冲洗台。
- 9.1.5 交通客运站污水的排放应符合国家现行有关标准的规定，含油废水应进行处理，达到排放标准后再排放。
- 9.1.6 国际客运站的口岸应设入境车辆清洗和消毒设施。
- 9.1.7 一、二级汽车客运站和使用设有卫生间的车辆的汽车客运站，应设置相应的污物收集、处理设施。
- 9.1.8 交通客运站宜设计中水工程和雨水利用工程。

9.2 供 暖 通 风

- 9.2.1 供暖地区的交通客运站，应设置集中供暖系统。四级及以下站级汽车客运站因地制宜，可采用其他供暖方式。
- 9.2.2 供暖室内计算温度应符合表 9.2.2 的规定。

表 9.2.2 供暖室内计算温度

房间名称	室内计算温度 (℃)
候乘厅、售票厅、行包托运厅	14~16
重点旅客候乘厅、医务室、母婴候乘厅	18~20
办公用房	18~20

续表 9.2.2

房间名称	室内计算温度 (℃)
厕所、盥洗间、走廊	14~16
联检用房	18~20

9.2.3 严寒和寒冷地区的候乘厅、售票厅等，其供暖系统宜独立设置，并宜设置集中室温调节装置，非使用时段可调至值班供暖温度。

9.2.4 高大空间的候乘厅、售票厅，宜采用低温地板辐射供暖方式。

9.2.5 候乘厅、售票厅等人员密集场所应设通风换气装置，通风量应符合现行国家标准《采暖通风与空气调节设计规范》GB 50019 的有关规定。公共厕所应设机械排风装置，换气次数不应小于 10 次/h。

9.2.6 当候乘厅、售票厅采取机械通风时，冬季宜采用值班供暖与热风供暖相结合的供暖方式。

9.2.7 汽车客运站设在封闭或半封闭空间内时，发车位和站台宜设汽车尾气集中排放措施。

9.2.8 严寒和寒冷地区的一、二级交通客运站候乘厅、售票厅等，其通向室外的主要出入口宜设热空气幕。

9.2.9 一、二级交通客运站的候乘厅和国际候乘厅、联检厅，宜设舒适性空调系统。对高大空间宜采用分层空气调节系统。

9.3 电 气

9.3.1 交通客运站的电气设计应符合现行行业标准《民用建筑电气设计规范》JGJ 16 和《交通建筑电气设计规范》JGJ 243 的有关规定。

9.3.2 交通客运站的用电负荷应分为三级，并应符合表 9.3.2 的规定。

表 9.3.2 负荷的分级

适用场所 建筑类别	负荷等级 一级负荷	二级负荷	三级负荷
汽车客运站	—	一、二级汽车客运站主要用电负荷（包括：公共区域照明、管理用房照明及设备、电梯、送排风系统设备、排污水设备、生活水泵）	不属于一级和二级的用电负荷
港口客运站	一级港口客运站的通信、监控系统设备、导航设施用电	港口重要作业区一、二级港口客运站主要用电负荷（包括：公共区域照明、管理用房照明及设备、电梯、送排风系统设备、排污水设备、生活水泵）	

9.3.3 交通客运站的照明设计应符合现行国家标准《建筑照明设计标准》GB 50034 的规定。

9.3.4 交通客运站的检票口、售票台、联检工作台宜设局部照明，局部照明照度标准值宜为 500lx。

9.3.5 交通客运站应设置引导旅客的标志标识照明。

9.3.6 交通客运站站场车辆进站、出站口宜装设同步的声、光信号装置，其灯光信号应满足交通信号的要求。

9.3.7 交通客运站站场内照明不应驾驶员产生眩光，眩光限制阈值增量（TI）最大初始值不应大于 15%。

9.3.8 交通客运站站内应设置通信、广播设备。一、二级交通客运站应设置专用通信网络机房及信息显示系统，并宜设计计算机网络、综合布线、室内移动覆盖系统。其余站级交通客运站可根据需要设置。

9.3.9 候乘厅和售票厅内宜设交互式旅客信息查询系统。

9.3.10 交通客运站站场具有一个以上车辆进站口、出站口时，应用文字和灯光分别标明进站口及出站口。

9.3.11 交通客运站安全防范系统的设计应符合现行国家标准《安全防范工程技术规范》GB 50348 的有关规定。

9.3.12 交通客运站防雷接地设计应符合现行国家标准《建筑物防雷设计规范》GB 50057 的规定。港口客运站站房的防雷设计类别不应低于三类。

本规范用词说明

1 为便于在执行本规范条文时区别对待，对于要求严格程度不同的用词说明如下：

1) 表示很严格，非这样做不可的：

正面词采用“必须”，反面词采用“严禁”；

2) 表示严格，在正常情况下均应这样做的：

正面词采用“应”，反面词采用“不应”或“不得”；

3) 表示允许稍有选择，在条件许可时首先应这样做的：

正面词采用“宜”，反面词采用“不宜”；

4) 表示有选择，在一定条件下可以这样做的，采用“可”。

2 条文中指明应按其他有关标准执行的写法为：“应符合……的规定”或“应按……执行”。

引用标准名录

- 1 《采暖通风与空气调节设计规范》GB 50019
- 2 《建筑采光设计标准》GB/T 50033
- 3 《建筑照明设计标准》GB 50034
- 4 《建筑物防雷设计规范》GB 50057
- 5 《公共建筑节能设计标准》GB 50189
- 6 《建筑内部装修设计防火规范》GB 50222
- 7 《民用建筑工程室内环境污染控制规范》GB 50325
- 8 《安全防范工程技术规范》GB 50348
- 9 《无障碍设计规范》GB 50763
- 10 《消防安全标志设置要求》GB 15630
- 11 《民用建筑电气设计规范》JGJ 16
- 12 《交通建筑电气设计规范》JGJ 243
- 13 《城市公共厕所设计标准》CJJ 14
- 14 《滚装码头设计规范》JTS 165 - 6
- 15 《汽车客运站级别划分和建设要求》JT/T 200
- 16 《客滚船码头安全技术及管理要求》JT 366
- 17 《交通客运图形符号、标志及技术要求》JT/T 471

中华人民共和国行业标准

交通客运站建筑设计规范

JGJ/T 60 - 2012

条文说明

修 订 说 明

《交通客运站建筑设计规范》JGJ/T 60-2012 经住房和城乡建设部 2012 年 11 月 1 日以第 1513 号公告批准、发布。

本规范是在原行业标准《汽车客运站建筑设计规范》JGJ 60-99 和《港口客运站建筑设计规范》JGJ 86-92 的基础上合并修订而成的，上一版的主编单位分别是甘肃省建筑设计研究院和大连市建筑设计研究院，参编单位分别是交通部水运规划设计院、西安公路学院、长江航务管理局和中国交通公路规划设计院，主要起草人员分别是章竞屋、罗永华、吴永明、程万平、史国忠和杨连级、李景奎、王恒山、曹振熙、曹大洲、沈永康、杨贵松、郑官振、董文彩。本次修订的主要技术内容是：1. 明确了本规范的适用范围；2. 增加了港口客运站部分的术语、四节一环保、无障碍设计、公共安全防范、室内环境等内容；3. 补充了节能与安检等内容；4. 取消了汽车客运站部分中行包廊的内容，调整了发车位的相关要求；5. 补充了滚装船客货运输和国际港口客运联检等内容；6. 修订了站房设计的相关内容；7. 修改了港口客运站旅客最高聚集人数的计算方法和港口客运站分级标准。

本规范修订过程中，编制组进行了大量的调查研究，总结了我国汽车客运和港口客运建筑的实践经验，同时参考了国外先进技术法规、技术标准。

为便于广大设计、施工、科研、学校等单位有关人员在使用规范时能正确理解和执行条文规定，《交通客运站建筑设计规范》编制组按章、节、条顺序编制了本规范的条文说明，对条文规定的目的、依据以及执行中需注意的有关事项进行了说明。但是，本条文说明不具备与规范正文同等的法律效力，仅供使用者作为理解和把握规范规定时的参考。

目 次

1	总则	28
3	基本规定	29
4	选址与总平面布置	32
5	站前广场	34
6	站房与室外营运区	35
6.1	一般规定	35
6.2	候乘厅	35
6.3	售票用房	37
6.4	行包用房	39
6.5	站务用房	40
6.6	服务用房与附属用房	41
6.7	汽车客运站的营运停车场、发车位与站台	42
6.8	客运码头与客货滚装码头	43
6.9	国际港口客运用房	44
7	防火与疏散	45
8	室内环境	46
9	建筑设备	47
9.1	给水排水	47
9.2	供暖通风	48
9.3	电气	49

1 总 则

1.0.1 本规范是在原行业标准《汽车客运站建筑设计规范》JGJ 60-99 和《港口客运站建筑设计规范》JGJ 86-92 的基础上合并修订而成的。

本条明确规定了交通客运站建筑设计应遵循“适用、安全、节能、环保、卫生、经济”的基本原则。适用是指方便各种类别的旅客使用，功能流线合理，即“以人为本”。安全是指旅客人身财产的安全，包括候车候船、登车登船及运行中的安全，强调了安检措施。节能、环保是我国的基本国策，是指节约能源、节约水源、节约土地、节约电源，保护环境。卫生是指交通客运站站房、交通运输工具内，应满足旅客卫生的基本要求。经济是我国基本建设长期应遵守的方针。

1.0.2 本条明确了本规范的适用范围，系指新建、扩建和改建的汽车客运站和港口客运站。《铁路旅客车站建筑设计规范》已制定并实施，航空港客运站建筑设计规范也正在编制中，所以铁路旅客车站和航空港客运站建筑设计不在本规范内容之内。

1.0.3 交通客运站的布局需要充分考虑交通与城镇的发展和总体规划要求，并满足不同的气候条件，不同的地形、地貌，不同的人文背景等要求。

3 基本规定

3.0.3 表 3.0.3 所示为两种规模概念，可以对照引用，发车位是基建规模概念，可认为是静态规模；年平均日旅客发送量是统计规模，也可认为是动态规模。

目前客运汽车的单车载客座位数为 40 座～60 座，当车站的日发送客运量超过 25000 人次时，车站的日发送班车需 500 多个班次，必然增加车站建设规模和征地的难度，也给车站和城镇交通增加压力。若按客流方向和城镇交通分区，分别设置汽车客运站，将更有利于缓解汽车客运压力和城镇交通压力。

3.0.4 汽车客运站为保证其建设的各个阶段基础数据的统一，本规范直接引用现行行业标准《汽车客运站级别划分和建设要求》JT/T 200 中旅客最高聚集人数的计算公式。

3.0.5 根据对港口客运站使用情况的调查，港口客运站专用站极少，绝大多数是以客运为主，兼顾货运。目前，我国的客船船型大部分以客货船为主，即滚装客船。

3.0.6 港口客运站旅客上船出港需安检、候船、办理相关手续，需在客运站停留一定的时间，而下船进港则可以很快通过出港口疏散，基本上不需要进站而占用站房设施。因此，国内港口客运站的站级分级，按出港旅客人数来划分是适宜的。原有规范采用出港旅客聚集量来划分，因为出港旅客聚集量除了与出港旅客人数有关，还与港口客运站管理水平等很多因素有关，目前所采用模式的计算结果与现有港口客运站的实际调查结果差距较大。本规范按年平均日旅客发送量划分站级分级。部分港口客运站年平均日旅客发送量调查结果见表 1。

表 1 部分港口客运站年平均日出港旅客人数调查统计表

港口名称	年旅客发送量 (万人)	发送天数 (d)	年平均日旅客发送量 (人/d)
大连港客运站	135.35	330	4101
大连湾新港客运站	110.2	340	3241
烟台环海路客运站	99.2	345	2875
重庆万州港客运站	70	365	1917
烟台北马路客运站	56.7	345	1633
大连港大连湾客运站	34.65	330	1050
大连新海航运 有限公司客运站	21	262	801
武汉港客运站	10	200	500

3.0.7 原行业标准《港口客运站建筑设计规范》JGJ 86 - 92 是以“设计旅客聚集量”划分站级和客运站建设规模。按原计算公式计算得到的结果不能客观反映出同时在站人数， K_1 （聚集系数）、 K_2 （客运不平衡系数）也不能适应港口客运的变化。因此作为确定港口客运站建设规模的量化指标是不准确的。

本规范修订采用“年平均日旅客发送量”划分站级，采用“旅客最高聚集人数”确定客运站建设规模。

“旅客最高聚集人数”体现的是检票前出港旅客同时在站候船人数。经过实地调研，大多数港口客运站，乘船旅客在发船前 2.0h~3.0h 陆续进站，候船厅内旅客呈线性增长方式聚集；客运站通常检票时间为 30min~40min，旅客候船时间一般在 1.5h~2.5h；船只检票时刻，登船旅客大多数已经在候船厅内等候；在旅客发送偏高期间内，各船都能达到船只的额定载客人数。

为方便计算，取 2.0h 为旅客有效候船时间段。在此期间内，候船旅客的聚集量随着候船时间的延长而增加，通过建立时间与旅客候船聚集人数的线性比例函数关系，即可求得对每只船对应的旅客聚集人数。那么在旅客有效候船时间段内，港口客运站发

船为单船时，则首发船检票时刻的聚集人数即为“旅客最高聚集人数”；当发船为多船时，后发船只与首发船只候船旅客出现重叠，此时首发船检票时刻对应的各船只的旅客聚集人数之和即为“旅客最高聚集人数”。

4 选址与总平面布置

4.0.1 本条规定了交通客运站站址的要求。

2 不良地质会对交通客运站构成安全隐患,甚至影响交通客运站的使用。

3 交通客运站需要为旅客提供安全、方便、舒适、优美的客运环境,选择站址时,应重视对外部环境的要求,应远离有毒和粉尘等有害品、危险品的污染物作业场地。

4 港口客运站站址具有足够的陆域面积、码头岸线和水深,可以满足站房、站前广场、停车场等设施的布置及发展要求;具有掩护条件良好的水域,可以满足客船靠码头及安全停泊的要求。

4.0.2 交通客运站一般建在城镇或交通便利地区,由于人口集中、建筑密集,城镇用地更为紧张,因此应充分利用站址的地形条件,布置紧凑,减少拆迁,远、近期结合并留有发展余地。

4.0.4 本条对汽车进站口、出站口提出了如下要求:

1 一、二级汽车客运站,日客运量较大,进出站车辆频繁,为避免车辆堵塞及安全事故,进出站口需要分别独立设置。三、四级汽车客运站,日发送班车量较少,进出站车辆密度较小,但按交通规则,也最好分别独立设置。对日发送班车不超过 50 辆的汽车客运站,可以适当放宽。进出站口宽度不能小于 4.0m 的规定,是根据目前客运汽车外形尺寸及运行安全距离确定的。

2 本款是为了防止大股客流与车流互相交叉干扰,保证旅客安全。

3 进站、出站口距公园、学校、托幼、残障人使用的建筑及人员密集场所的主要出入口的安全距离的确定,是从需要与现实的可能性角度,综合考虑确定的。

4 进站、出站口与城市主干道设置进出站车辆排队等候的缓冲空间，是为了减少频繁进出车辆对城市交通的干扰和保证行车的安全。

4.0.5 各行其道是效能规则之一。本条规定的车行道路宽度是参照公路设计标准及目前长途客车的外形尺寸和行驶安全距离而确定。主要人行道路指进出站的大股人流道路，其宽度应保证上下车旅客高峰时刻能迅速通过及疏散，避免因急于进出站的紧张心理而造成拥挤现象，保证车行和人行安全。

5 站 前 广 场

5.0.1 本条规定了站前广场的组成内容，并增加了安全保障设施。站前广场是人流车流集散的区域，为保障人民生命财产安全，一般需要设置监控录像、治安报警岗亭等安全保障设施。

5.0.2 站前广场的面积可依据交通客运站的站级、到发旅客人数、旅客集散交通条件等确定。交通客运站用地一般比较紧张，对于有条件的地区，站前广场面积可以适当提高。其他站级交通客运站因规模较小，站前广场面积可以根据实际情况确定。

5.0.3 站前广场是交通客运站与城镇交通的衔接点。站前广场应该位于客运站旅客主要出入口的前方，并且由于站前广场车多人多，为保证旅客活动区不受行车影响和旅客的行走安全，需要将公交车站与出租车站靠近旅客出站口一侧，以便合理组织交通，充分利用城镇公共交通设施，使旅客能迅速、安全地到达和离开客运站。

5.0.6 由于站前广场面积较大，容易积水，影响使用，影响市容且不卫生。设计中一般要求广场纵向坡度不小于 0.5%，以利排水，同时不能大于 2.0%，避免产生车辆自动滑坡现象。广场内人行道路标高需要略高于车行道，并坡向行车道，坡度一般不小于 0.5%，以便排水畅通，避免积水，便于旅客行走。

6 站房与室外营运区

6.1 一般规定

6.1.1 这是交通客运站站房设计的基本要求。进站与出站的人流、物流避免平面交叉，做到均匀分布、互不干扰，以利于安全和方便使用。

6.1.3 交通客运站的候乘厅、售票用房、行包用房等用房是旅客的主要活动区域，这些区域需要满足旅客同时在站最多人数的使用要求，因此按照旅客最高聚集人数计算这些空间的建筑规模是合理的。

6.1.4 为旅客服务的营运区在空间上要开敞、明亮，对区域内需分隔的部位如候乘厅可利用护栏或安全透明的隔断进行灵活划分，以增加视觉上的通透性和旅客的方位感，并增加了空间的变化和渗透性，使旅客流线通畅，引导旅客合理有序地流动。

对于新建港口客运站，在正常使用过程中，经营和管理可能会有变化，同时，为适应客流量的增长和航线的变化而改扩建等，都要改变某些建筑空间的使用功能。尤其是国际客运站，客流量变化波动较大，其联检手续简繁不等、检验设备和检验方式不断变化，需经常调整各使用空间布局，有时国际客运用房和国内客运用房需相互调剂使用等。站房的建筑空间和结构选型具有不同程度的灵活性和通用性，对方便使用和经济合理具有重要意义。

6.2 候乘厅

6.2.1 不同类别的旅客对候乘的环境和条件有不同的要求，因此需设置普通旅客候乘厅和重点旅客候乘厅。

军人、团体、行动不便旅客候乘厅可根据站级和需要在普通

旅客候乘厅内，利用护栏或安全透明隔断进行灵活分隔。一、二级交通客运站宜设母婴候乘厅，母婴候乘厅应邻近站台或单独设检票口，以方便这部分旅客检票、上车、上船。其他站级可视实际情况设置。

6.2.2 本条规定了候乘厅的设计要求。

1 普通旅客候乘厅人均使用面积保留了原有指标，仍不小于 1.1m^2 。实际调查普遍反映原有候乘厅人均使用面积是适宜的，无需再增加。

2 一、二级站重点旅客候乘厅的使用面积可根据实际使用情况确定。

3 一、二级站旅客较多，为方便妇女携带婴儿候乘，宜设母婴候乘厅，有条件时还要考虑配备婴儿床、婴儿车以及专用厕所和设置换尿布平台等服务设施。

5 为保持候乘秩序，在候乘厅内为旅客提供适量的座椅，是对出行旅客的人文关怀。我国很多候乘厅都采用了在排队检票位置的两侧设置座椅，使旅客能就座候乘休息，检票时起立顺序排队，达到休息与排队相结合的目的。两排座椅之间的通道应为排队及放置行李的水平空间，经过调查一些候乘厅的实际情况， 1.3m 的间距可以满足基本需要。因此，将其定为最小间距。经调查，港口客运站其座椅数量按旅客最高聚集人数的 40% 设置即可满足使用要求。

6 自动扶梯和电梯是一种既方便又安全的垂直交通工具，在当今的铁路客运站、民航候机楼及公共建筑中已广为应用，深受使用者的欢迎。交通客运站候乘厅人员密度大、时间性要求强、携带包裹较多，设在地面层使用方便，但是会增大占地面积，有的候乘厅会设在二层及以上楼层，对此，为方便旅客使用，本条规定了候乘厅设自动扶梯和供行动不便旅客使用的电梯或无障碍坡道。

7 交通客运站候乘厅检票口处，为保持检票秩序，避免出现拥挤、交叉等混乱现象，通常需要设导向栏杆，其宽度以通行

一个旅客为宜，长度根据实际情况而定。采用柔性或可移动栏杆是出于安全方面的考虑，发生意外时，可迅速拆除或移动栏杆，形成疏散通道。

6.2.3 汽车客运站检票口设在三个车位中间，旅客分批检票后，可由左、中、右三个方向到达三个车位，人流不发生交叉，如两个车位设一个检票口，则将增加 50% 检票口，如四个车位设一个检票口，就会人流交叉，造成客流混乱，规定三个车位设一个检票口是经济合理的。由于地形或设计原因，候车厅与站台有可能不在同一标高，检票口处于候车厅与站台之间，从旅客的心理及动态分析，检票口设踏步是不适宜的，如有高差，提示做缓坡，不但方便普通旅客同行，还可供残疾人轮椅通行。

6.2.5 候乘风雨廊是南方沿江的一些小型客运站常采用的一种候船形式，它是在码头一侧，用栏杆围起来带雨篷的长廊，旅客在此排队等候检票上船。这种候乘风雨廊的宽度应考虑旅客携带行李排队的要求，以便保持良好的秩序。

6.2.6 平台和廊道把候船厅和客船联系起来，平台和廊道均宜设避雨的顶盖，使旅客登船时避免日晒雨淋，并使旅客的安全得以保障，还可免去不必要的上下往返。

6.3 售票用房

6.3.2 四级及以下站级客运站客流量较少，在候乘厅布置售票窗口，既方便旅客又有效地利用了面积，还便于集中管理。

汽车客运站旅客大部分都习惯购完票就去候车，甚至立即检票上车，因此售票厅与候车厅虽分设，但需要联系方便，以满足旅客的需要，甚至可在检票口附近单设售票窗口。

港口客运站旅客大部分都习惯通过各种形式提前购票，开船前才到候船厅检票登船，售票厅和候船厅在使用程序上联系不甚密切，在管理上售票厅和候船厅对旅客的开放时间往往不相同，因此通常需要分开设置，便于管理和组织不同人流。

6.3.3 本条规定了售票厅的设计要求。

1 汽车客运站每个售票窗口每小时可售票数按原交通部部标为 120 张, 90 年代后计算机进入售票活动, 售票过程中钱钞支付过程所需时间不变, 所不同的是定额撕票与计算机打票, 这二者时差不是太大, 故仍维持原指标 120 张/h 不变。

港口客运站售票方式摆脱了在站内集中售票的传统模式, 出现了在市内、市外多点多种形式的售票方式, 大大减少了售票厅购票人流, 缓解了购票的压力。经测算, 一、二级港口客运站售票窗口数目按 30% 折减即可满足购票要求。

2 本款规定了售票厅的使用面积。售票厅内除具备购票与售票的功能外, 还需要为旅客提供等候休息场所、问讯台, 并宜设自动售票机、联运售票窗口、旅行社、公安值班室、售票人员专用厕所等空间。

3 经实地调查, 售票室内为了保证安静的工作环境, 每个售票窗口之间大都用玻璃隔断分隔成独立空间, 其售票桌椅垂直窗口布置, 连同人体活动空间大部分不小于 1.5m, 有的甚至达到了 2.1m。同时还需要考虑旅客购票后走出和维持秩序所需空间, 使购票人群的密度相对变小, 改善售票和购票环境。

规定靠墙售票窗口中心距墙边不小于 1.2m, 是为了防止将售票室布置在死角内形成暗房间, 保障售票室工作环境有良好的自然通风 (不适合用电风扇, 防止吹散票据) 及采光。

4 售票窗口窗台距地面高度, 是根据售票台面的电脑设备和购票者站立高度等因素而确定的。

5 导向栏杆对排队购票维持购票秩序是有利的, 其宽度应该考虑一股人流排队购票和购票后走出购票队列及维持秩序所需空间, 其长度应该按实际需要确定。

7 设置无障碍售票窗口体现了对行动不便者的关怀。

6.3.4 售票室最小使用面积指标的确定主要是考虑售票室进深, 除了售票台、通道外, 还要放置办公桌椅等, 所以其进深尺寸一般不小于 3.3m; 按每个售票窗口中距 1.5m 计算, 其最小使用面积为每个窗口不小于 5.0m²。最少设置两个售票窗口的售票

室，室内除办公桌椅外还设有票据柜，所以规定最小使用面积不小于 14.0m^2 。

6.3.5 售票室内地面至售票窗口窗台高度是按坐着工作台面高度 0.8m 确定的，具体设计中，可将售票员工作位置地面局部抬高，也可将售票室全部抬高，使售票窗口内外均有一个合理的高度。

6.3.6 售票室内存用现金和有价票证，为保障安全和不受干扰，所以规定不能设置直接开向售票厅的门。

6.3.7 票据室独立设置，有利于安全保卫。票据为纸质乘车有价凭证，是财务结算的依据，需要采取基本保卫条件和通风、防火、防盗、防鼠、防水、防潮等措施。

6.4 行包用房

6.4.1 本条规定了行包用房的基本组成。经调查，近年来随着物流业的发展，旅客行包托运量减少，行包用房的组成可以根据实际需要设置。

6.4.2 托运与提取均为处理旅客行包的过程，一、二级站行包进出量较大，分别设置是有利营运管理，其他站级如能合并，无论对空间利用、提高劳动效益均是有利的。行包为随旅客出行的物品，托运用房靠近售票处，方便旅客购票后托运；行包提取用房布置在出站口附近，方便旅客提取。

6.4.4 行包在站内的运输工作量较大，劳动强度也较大，一、二级港口客运站考虑机械化转运（如皮带运输、叉车搬运等），可以减轻劳动强度，提高工作效率。

6.4.5 本条规定了行包用房的设计要求。

1 港口客运站行包用房使用面积的确定。根据对 13 个港口客运站行包用房使用情况调查，普遍反映国内客运行包托运量随着物流、配货业的发展呈下降的趋势，致使行包用房使用面积过剩，行包用房人均使用面积由原规范每人不小于 0.3m^2 改为 0.1m^2 是适宜的。国际货运行包托运量较大，根据几个沿海有国

际航运业务的港口的调查，普遍每人不小于 0.3m^2 。其行包托运厅、行包提取厅、行包托运、提取仓库的使用面积可以根据实际使用情况确定。

汽车客运旅客行包多自行携带，汽车客运站的行包托运大多独立经营，行包数量与旅客人数并无直接关联，难以形成统一的与面积相关的数据，所以在本次规范编制中汽车客运站行包用房仍保留，但不作具体的数据控制。

3 本款的规定是便于旅客出入及自行托取方便，并按人体尺度及旅行包规格确定受理柜台面的高度。

8 出境旅客的行包需经联检后方可进入行包房，为避免与国内行包混杂，必须单独设置。根据相关部门要求还需要设置海关和检验检疫监控。

6.5 站务用房

6.5.1 本条规定了站务用房的基本组成，增加了服务人员更衣室、广播室和补票室。

6.5.2 服务人员更衣室与值班室是供服务员更衣和临时休息的地方，其使用面积根据人数确定，按每人 2.0m^2 的使用面积是可以满足要求的。由于四级及以下站的服务人员很少，有时仅设一间服务员室，但也要有合理空间，故规定最小使用面积不小于 9.0m^2 。

6.5.3 由于广播室设有播音机、扩音机以及必要的通信设备，所以本条规定最小使用面积不宜小于 8.0m^2 。无监控设施的广播室其设置位置需要考虑候乘厅、站场、发车位在视野范围内，以便及时提示有关工作人员调整即时状态，以利站务管理。

6.5.4 客运办公用房使用面积按 $4.0\text{m}^2/\text{人}$ ，系根据现行行业标准《办公建筑设计规范》JGJ 67 的有关规定确定的。

6.5.5 一、二级汽车客运站发车多，到站车也多，为了控制到站旅客流向，方便旅客及管理事项，有必要设置补票室。港口客运站面积较大，一般售票厅与候船厅分开设置，距离较远，为方

便旅客临时购票，站房内位于检票口附近宜设补票室。室内一般设有办公桌椅及票据柜等，故规定房间最小使用面积不小于 10.0m^2 。由于室内存有票据及现金，故其门窗应有防盗设施。

6.5.6 汽车客运站调度室系站务活动指挥中心之一，设外门便于与站场或发车位上的站务人员及时联系。调度室联系、接待等业务较多，使用面积是按交通运输部的要求确定的。

6.5.7 站房内公安值班室负责交通客运站的治安工作，其位置应该根据安全保卫工作的需要设置在旅客相对集中的售票厅、候乘厅附近。其使用面积应根据公安部门有关规定确定。独立通信设施是公安工作的一般需要。

6.6 服务用房与附属用房

6.6.1 本条规定了旅客服务用房与设施的内容。

1 问讯台（室）应设在旅客容易发现的地方，如邻近主要出入口处，更为直接、方便地为旅客服务。结合客运站的服务设施，可以采用问讯台或问讯室的方式设置。问讯台（室）前的 8.0m^2 面积是旅客聚集等候问讯所必需的面积。

3 一、二级交通客运站旅客及工作人员较多，应设医务室。其使用面积按一位医务人员处理日常医务工作所需陈设的最小面积计算。

4 小型商业服务设施是指设在旅客站房范围内，为方便及满足旅客的基本需求，专为候乘旅客服务的小型超市、商店、餐饮、书报杂志、娱乐等设施。站房内不能设置大型的商业设施（包括大型的零售、餐饮、娱乐等），是因为客运站为人员密集的场所，这些设施在消防、安全等方面存在一定的隐患，一旦发生安全事故，会危及整个站房的安全。

6.6.3 本条规定了厕所、盥洗室的设计要求。

1 前室的设置是根据文明、卫生的要求考虑的，使厕所与其他空间有所缓冲，前室也可设置一些必要的洗手盆，设洗手盆的前室不能视为盥洗室，一、二级站应按规定另设盥洗室。

2 明确厕所宜有自然采光，不能置于暗室用人工照明，至于通风，这里提的是良好通风，即自然通风或其他形式通风均可，应注意不要将异味串入其他空间。

3 行业标准《城市公共厕所设计标准》CJJ 14 - 2005 的第 3.2.6 条对公共交通建筑内为顾客配置的卫生设施数量做了明确规定。汽车客运站和港口客运站内为旅客配置的厕所按此执行。当行业标准《城市公共厕所设计标准》CJJ 14 修订后，应按新的规定执行。

4 经调查，前期建成的一些交通客运站其厕所男、女旅客比例已不能满足当前的使用要求，为此调整了男、女旅客的比例为各 50%；当母婴候乘厅设有专用厕所时，应扣除其数量；

6.6.4 部分交通客运站使用面积较大，旅客分散，流线复杂，如果集中设置过大的厕所，因服务半径不合理，达不到方便旅客的要求，而且在卫生、管理等方面都有所不便。所以一、二级站的厕所应酌情合理分散设置，并规定了最大服务半径。

6.6.5 汽车客运站在出站口设置厕所是为了方便旅客。

6.6.6 本条规定了设备用房的组成。交通客运站设计可以根据实际需要确定。

6.6.7 有噪声和空气污染源的附属用房会造成对主体建筑的环境污染，所以应对其采取有效的防护措施，并应符合国家相关标准的规定。

6.6.8 维修车间设置规模及包括内容可以按照交通运输部行业标准执行。维修车间与站场虽然有业务联系，但工作内容是不同的，为了各自的安全生产，应该有所分隔。

6.7 汽车客运站的营运停车场、发车位与站台

6.7.1 汽车客运站营运停车场容量变化较大，应按有关行业标准设计。在改建、扩建项目中站场面积较小，可以考虑异地停车。

6.7.2 本条所规定的停车数量大于 50 辆，紧急情况时，疏散口不足，车辆疏散不出去，易造成混乱，因此，设计时应留有足够

的疏散口。疏散口在不同方向设置，并直通城市道路，能保证车辆能迅速地疏散到安全地带。

6.7.3 分组停放，有利于停车的整齐存放，避免混乱。每组停车数量过多，增加车辆停放的困难，并不利于疏散。因此本条规定了每组停放车辆不宜超过 50 辆。组与组之间的通道宽度不小于 6.0m，是为满足车辆进出和防火安全距离的要求。

6.7.4 本条的规定为一般客车回车、调车之下限要求。按要求设一个疏散口的站，亦可作为消防车之回车场地。

6.7.5 洗车设施及检修台均有较严格的行车、停车位置要求，在进入就位前有一段直道有利安全操作。

6.7.8 站台设计必须为站务工作的三条流线创造良好的工作条件，站台净宽系指候车厅外墙突出物至站台另一侧的边缘或雨棚构造柱内侧面的净宽，单侧站台净宽考虑两股人流和一辆手推车通行的要求，双侧站台净宽考虑四股人流和一辆手推车通行的要求。

6.7.9 发车位露天时，站台应设置雨棚，站台雨棚是站台设计的一般要求，是对旅客的起码关怀，上下车不致受雨水浸润影响。站台雨棚净高是按车顶装货平台离地高度及人工安全操作的最低要求和保证发车位处的通风采光，雨棚净高不小于 5.0m。

6.7.10 本条对车站雨棚承重柱的设置作了规定。

1 附墙柱突出墙面应保证净距，以免影响实际通道宽度；

2 站台雨棚下方面积较小，但人流、货流活动频繁，承重柱设置位置应注意人流、货流的活动规律。

6.7.11 发车位地坪坡向是为了方便发车，也有利发车位及时排水，方便旅客上下车。

6.8 客运码头与客货滚装码头

6.8.1 可以为旅客设置的上、下船设施有旅客登船船桥、登船梯及随水位升降的活动引桥等。有条件地区还可以设置现代化的登船机。滚装码头设置乘船车辆的登船设施，如活动引桥或专用斜坡道等。旅客和车辆的登船设施可以在平面上分开设置，也可

以立交分设。

6.8.2 客货滚装码头的车辆登船，按照候检、报检、安全检查、缴费、候船的流程设置。待检停车场应该满足车辆排队候检的需要。汽车待装停车场的停车数量至少是同时发船所载车辆数量的2倍。为驾驶员设置必要的服务设施包括厕所、小卖部、休息室等。

6.8.3 通常客运码头、客货滚装码头占地面积较大，容易积水，影响使用，且不卫生。设计中一般要求客运码头纵向坡度不应小于0.5%，以利排水，同时不宜大于2.0%，避免产生车辆自动滑坡现象。

6.9 国际港口客运用房

6.9.1 本条规定了国际港口客运用房的基本组成。

6.9.2 国际客运旅客出境与入境的流程基本相同，但方向相反。航班密度较低的国际客运站可以共用一套出境和入境用房及设施。入境流程还需设置办理落地签证手续的柜台和业务用房。

6.9.3 国际客运站出境和入境用房，无论是分别设置或是互用，还是国际国内合建，都应做到联检前后的旅客、行包不接触、不混杂，这是国际客运的特殊要求。为安全运营，组织好人流与货流，避免交叉，必要时可采用立交的方式解决。

6.9.4 国际客运因国际间航线客流量变化波动较大，其联检手续有简有繁，检查设备、手续不断更新，使用流程经常调整，因此，提出国际客运各种用房应联系紧密，流程合理，在满足当前要求的同时，布局上应有灵活性和通用性。

6.9.5 因出入境的旅客一般携带行包较多，并且都要自携行包通过各种检查，因此其用房宜设在同一楼层，避免旅客上下携带不方便。当入境和出境同一种使用程序的用房布置在不同楼层时，应设有运送旅客和行包的垂直运输设备，如自动扶梯、无障碍电梯等。

6.9.10 国际候检和联检，一般时间较长，为使联检前后的旅客互不接触，候检厅、联检厅均需单独设置厕所和盥洗室。

7 防火与疏散

7.0.2 交通客运站是人员密集的公共建筑，在设计时应尽可能采用较高的耐火等级。

7.0.4 汽车客运站人多、车多、火灾危险性较大，消防设施、灭火器材需要配套齐全。

7.0.6 交通客运站是人员密集的公共建筑，控制疏散楼梯踏步的尺寸，有利于紧急情况发生时安全疏散。其尺寸系根据现行国家标准《民用建筑设计通则》GB 50352 的有关规定而确定。

7.0.7 镜子、不锈钢等建筑材料作为室内材料已屡见不鲜。但用于人员密集的公共场所，容易造成空间尺度概念及疏散方向的迷乱，因此规定候乘厅及疏散通道墙面装修中不能使用。

8 室内环境

8.0.1 为旅客候乘时有舒适、卫生的室内环境，并节约能源，候乘厅应有较好的自然采光和自然通风。

站房属于公共建筑，候乘厅内聚集旅客较多，从自然采光和自然通风要求考虑，应该有适宜的净高。调查发现，绝大多数候乘厅都在 4.5m 以上，少量小型候乘室净高在 3.6m 左右，但自然采光和自然通风效果不好。本条规定候乘厅净高不应低于 3.6m，是对候乘厅净高下限值的规定，对于有条件的地区，站房净高可以根据站房面积及候乘人数适当提高。

8.0.2 为了保障购票者的身体健康，避免疾病的传染，节约能源，其基本的卫生条件应予保证，为此规定了交通客运站售票厅的净高不应低于 3.6m 的要求。

8.0.3 候乘厅系大跨度空间，旅客流动大、噪声大，应考虑吸声减噪措施，满足语音广播的清晰度。

8.0.5 火灾发生时除了产生明火外，还会产生有毒有害烟雾，对人员密集的场所危害更大，为此不得将那些易燃及受高温散发有毒烟雾的建筑材料用于候乘厅、售票厅内。

8.0.6 交通客运站室内建筑材料和装修材料应采用防火、防污染、防潮、防水、防腐、防虫的材料和辅料，降低室内环境污染物的浓度。

9 建筑设备

9.1 给水排水

9.1.2 严寒和寒冷地区的一、二级交通客运站大多位于大中城市，供热条件较好，可提供方便的热源。其他站级交通客运站盥洗室，有条件时，也应当设热水供应系统。

9.1.3 本条对交通客运站入境旅客联检厅化粪池的设置提出要求。入境旅客可能携带病菌，生活污水在排至市政管网之前应进行消毒处理，故化粪池应单独设置。

9.1.4 一级汽车客运站一般位于大中城市，行车路线长，车身易脏，为了保持市容及时清洗车身，需要设自动冲洗装置。二、三级站相对而言能将车冲洗干净即可，可以设置一般冲洗台。但无论采用哪种方式冲洗，都要考虑节约用水，减轻城市供水负担。

9.1.5 交通客运站污水需要进行处理，达到城市污水排放标准后，方可排入城市排水管网；站场冲洗及汽车冲洗所排放的含油废水及泥沙较多，未经处理就排放，必然污染城市环境或堵塞排水管井，为此规定应进行处理，达标后排放。

9.1.6 由于入境车辆可能携带病菌、泥沙污物，为保证入境车辆符合我国卫生检疫和环境卫生的要求，需要对入境车辆设置专用清洗和消毒设施。

9.1.7 随着运营车辆上服务设施的发展，已有部分较高等级的车辆上配备了卫生间，但由于在以往的汽车客运站建设中均未设置相关污废收集、处理设施，导致许多运营线路上卫生间功能无法正常使用。因此补充此条，以保证“车”与“站”发展的同步。

9.2 供暖通风

9.2.1 随着国民经济的发展及人民生活水平的提高,建筑的供暖系统已成为必要的配套设施,因此供暖地区的客运站均应设置供暖系统。四、五级汽车客运站大多处于中、小城乡地区,经过技术经济比较,不适合采用集中热供暖的,可因地制宜采用其他合适的供暖方式,但需注意安全防护及环境污染。

9.2.2 室内设计温度系依据现行国家标准《采暖通风与空气调节设计规范》GB 50019 确定,设计取值时应根据具体情况,在其上下限范围内取值。

9.2.3 候乘厅、售票厅等房间,当客运班次较少或夜间无人使用时,使其保持值班供暖温度可节约能源。设置独立供暖系统可在该系统总管上设置集中室温调节装置,便于分区管理。

9.2.4 高大空间由于温度梯度作用,要满足 2m 以下人员活动区的温度要求,2m 以上的温度就会随高度增加而升高,这将增加建筑的能耗。经调查,近年来采用了低温地板辐射供暖方式的高大空间,均取得了良好的效果。同时在相同热舒适条件下,室内设计温度可比对流供暖降低 2℃,减少了建筑物能耗。

9.2.5 通风换气的方式,当自然通风不满足要求时可采用机械通风。交通客运站人流较多,为避免厕所臭气外逸,一定要使其处于负压。

9.2.6 非工作时间,采用值班供暖系统将室内温度保持在 5℃ 左右,工作时间采用送风系统(热风)将室内温度提高到所需要的温度,这样比较灵活、经济、节能。

9.2.7 汽车客运站的发车位(站台)设于封闭或半封闭空间内时,汽车尾气对旅客健康影响较大,一般需要采取汽车尾气集中排放措施。

9.2.8 在严寒和寒冷地区一、二级站候乘厅、售票厅,通向室外的主要出入口,客流量大,外门开启频繁,导致供暖能耗增加,为保证室内温度,可以设置热空气幕。

9.2.9 随着我国国民经济的发展,人们对舒适度的要求逐步提高,一、二级客运站的候乘厅和国际候乘厅、联检厅等处的人员聚集量大,停留时间较长,设舒适性空调设施是需要的。夏季空调室内计算温度应符合现行国家标准《采暖通风与空气调节设计规范》GB 50019 的有关规定。对于高大空间宜采用分层空气调节系统,保持 2m 高度以下人员活动区域温度要求即可,以达到节约能源的目的。

9.3 电 气

9.3.2 本条明确规定了交通客运站用电负荷的分级,消防用电负荷分级按照国家现行相关标准执行。国际客运站供电负荷等级未作规定,但在设计时要注意安检和联检设备用电负荷的要求。

9.3.3 明确照明分类、有利设计、方便使用。

9.3.4 售票工作台等处增设局部照明是为了迅速、准确看清票据、钱款、证件等,提高工作效率。照度标准值(500lx)是按现行国家标准《建筑照明设计标准》GB 50034 要求确定的。

9.3.5 设置合理引导旅客的标志标识照明的目的是帮助旅客完成连贯、完整的活动,并帮助旅客方便迅速确定环境,引导旅客方便、快捷地到达所需之处。

9.3.6 车辆进站、出站口与城市道路或人行道有交汇点,为了安全应设同步声、光信号,并应符合交通信号的规定。

9.3.7 为驾驶员安全行车创造必要条件。眩光限制阈值增量(TI)最大初始值 15%是根据现行国家行业标准《城市道路照明设计标准》CJJ 45 中机动车交通道路照明标准值对支路要求而确定的。

9.3.8 通信、广播设备是交通客运站必要设施,其设备种类、数量及功能要求应与站级规模相适应。

一、二级交通客运站站务工作量较大,宜在售票、检票、行包、通信、显示、结算、调度等部位设计计算机网络、综合布线等终端。其余站级可根据需要设置。

9.3.12 港口客运站位于江、河、湖、海岸边，雷电活动较频繁，因此要求各站级港口客运站均设防雷保护是必要的。

汽车客运站防雷设计应根据当地气象部门有关雷暴参数对建筑物进行防雷分类。



1 5 1 1 2 2 3 6 2 7



统一书号: 15112 · 23627
定 价: 10.00 元