

中华人民共和国行业标准

# 汽车客运站建筑设计规范

Code for Architectural Design of  
Passenger Coach Station

**JGJ 60—99**

中国建筑资讯网

1999 北京

中华人民共和国行业标准

汽车客运站建筑设计规范

Code for Architectural Design of  
Passenger Coach Station

JGJ 60—99

主编单位：甘肃省建筑设计研究院

批准部门：中华人民共和国建设部

中华人民共和国交通部

施行日期：1999年12月1日

# 关于发布行业标准《汽车客运站 建筑设计规范》的通知

建标 [1999] 243号

根据建设部《关于印发1993年工程建设行业标准制订、修订项目计划（建设部部分第一批）的通知》（建标 [1993] 285号）的要求，由甘肃省建筑设计研究院主编的《汽车客运站建筑设计规范》，经审查，批准为强制性行业标准，编号 JGJ60—99，自1999年12月1日起施行。原部标准《公路汽车客运站建筑设计规范》JGJ60—89同时废止。

本标准由建设部建筑设计标准技术归口单位中国建筑技术研究院负责管理，甘肃省建筑设计研究院负责具体解释，建设部标准定额研究所组织中国建筑工业出版社出版。

中华人民共和国建设部

中华人民共和国交通部

1999年10月10日

# 前 言

根据建设部标 [1993] 285 号文的要求，规范编制组在广泛调查研究，认真总结实践经验，并在征求意见的基础上，制定了本规范。

本规范的主要技术内容是：

1. 总则；2. 术语；3. 站址和总平面；4. 站前广场；5. 站房设计；6. 停车场；7. 防火设计；8. 建筑设备。

修订的主要技术内容是：

1. 旅客最高聚集人数的计算方法；2. 多层候车；3. 建筑设备设置标准。

本规范由建设部建筑设计标准技术归口单位中国建筑技术研究院建筑标准设计研究所归口管理，授权由主编单位负责具体解释。

本规范主编单位是：甘肃省建筑设计研究院

（地址：兰州小稍门外 65 号 邮政编码：730030）

本规范参加单位是：中国交通公路规划设计院。

本规范主要起草人员是：

章竟屋 罗永华 吴永明 程万平 史国忠

# 目 次

1	总则	1
2	术语	2
3	站址和总平面	3
3.1	站址选择	3
3.2	总平面设计	3
4	站前广场	5
5	站房设计	6
5.1	一般规定	6
5.2	候车厅	6
5.3	售票厅	7
5.4	售票室和票据库	7
5.5	行包托运处、行包提取处和小件行包寄存处	7
5.6	站台、行包装卸廊和发车位	8
5.7	其他用房	9
5.8	驻站用房	9
5.9	附属建筑	10
6	停车场	11
7	防火设计	12
7.1	防火	12
7.2	疏散	12
8	建筑设备	13
8.1	给水排水	13
8.2	采暖通风	13
8.3	电气	14
附录	本规范用词说明	16

# 1 总 则

**1.0.1** 为保证汽车客运站建筑设计的质量，使汽车客运站符合安全、卫生和使用功能等方面的基本要求，制定本规范。

**1.0.2** 本规范适用于新建、改建、扩建的汽车客运站的建筑设计。

**1.0.3** 汽车客运站的建筑等级应根据车站的年平均日旅客发送量划分为四级，并应符合表 1.0.3 的规定。

表 1.0.3 建筑等级划分

等 级	发 车 位	年平均日旅客发送量 (人次)
一 级	20~24	10000~25000
二 级	13~19	5000~9999
三 级	7~12	1000~4999
四 级	6 以下	1000 以下

**1.0.4** 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。

**1.0.5** 汽车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强制性标准的规定。

## 2 术 语

**2.0.1 年平均日旅客发送量 Average Passenger Delivery Volume Per diem In A Year.**

指车站统计年度平均每天的旅客发送量。

**2.0.2 旅客最高聚集人数 Maximum Gather Passenger**

指一年中旅客发送量偏高期间，每天最大的同时在站人数的平均值。

**2.0.3 发车位 Seat of Delivery Passenger Vehicle**

指符合旅客上车条件的停车位。

**2.0.4 站前广场 Plaz Before The Station**

供旅客进出车站集散用的广场。

**2.0.5 停车场 Coach Parking Lot**

车站内停放待发客车的场地。

**2.0.6 站房 Station**

指车站内候车、售票、行包、业务和驻站办公等主要建筑用房的总称。

**2.0.7 行包装卸廊 Package Transportation Corridor**

指用于装卸行包的廊道。

## 3 站址和总平面

### 3.1 站址选择

**3.1.1** 汽车客运站站址选择应符合下列规定：

- 1 符合城市规划的总体交通要求；
- 2 与城市干道联系密切，流向合理及出入方便；
- 3 地点适中，方便旅客集散和换乘其他交通；
- 4 具有必要的水源、电源、消防、通信、疏散及排污等条件。

### 3.2 总平面设计

**3.2.1** 汽车客运站总平面设计应符合下列规定：

- 1 总平面布置应包括站前广场、站房、停车场、附属建筑、车辆进出口及绿化等内容；
- 2 布局合理，分区明确，使用方便，流线简捷，应避免旅客、车辆及行包流线的交叉；
- 3 布置紧凑，合理利用地形，节约用地，并留有发展余地，与周围建筑关系应协调；
- 4 应处理好站区内排水坡度，防止积水。

**3.2.2** 汽车进站口、出站口应符合下列规定：

- 1 一、二级汽车站进站口、出站口应分别独立设置，三、四级站宜分别设置；汽车进站口、出站口宽度均不应小于 4m；
- 2 汽车进站口、出站口与旅客主要出入口应设不小于 5m 的安全距离，并应有隔离措施；
- 3 汽车进站口、出站口距公园、学校、托幼建筑及人员密集场所的主要出入口距离不应小于 20m；
- 4 汽车进站口、出站口应保证驾驶员行车安全视距。

**3.2.3** 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**6m**；单车道宽度不应小于**4m**；主要人行道路宽度不应小于**2.5m**。

WWW.SINOAEC.COM

中国建筑资讯网

## 4 站前广场

**4.0.1** 站前广场应与城市交通干道相连。

**4.0.2** 站前广场应明确划分车流路线、客流路线、停车区域、活动区域及服务区域。

**4.0.3** 旅客进出站路线应短捷流畅；应设残疾人通道，其设置应符合现行行业标准《方便残疾人使用的城市道路和建筑物设计规范》JGJ 50 的规定。

**4.0.4** 站前广场位于城市干道尽端时，宜增设通往站前广场的道路；位于干道一侧时，宜适当加大站前广场进深。

## 5 站房设计

### 5.1 一般规定

**5.1.1** 汽车客运站的站房应由候车、售票、行包、业务及驻站、办公等用房组成。

**5.1.2** 站房设计应做到功能分区明确，客流、货流安排合理，有利安全营运和方便使用。

**5.1.3** 汽车客运站的候车厅、售票厅、行包房等主要营运用房的建筑规模，应按旅客最高聚集人数计算。

**5.1.4** 一、二级站的站房设计应有方便残疾人、老年人使用的设施。三、四级站的站房设计宜有方便残疾人的设施。

**5.1.5** 严寒及寒冷地区的站房建筑应有防寒设施；夏热冬冷、夏热冬暖地区应采取隔热、通风、降温措施。

### 5.2 候车厅

**5.2.1** 候车厅使用面积指标应按旅客最高聚集人数每人  $1.10\text{m}^2$  计算。

**5.2.2** 候车厅室内空间应符合采光，通风和卫生要求。采用自然通风时，室内净高不宜小于  $3.60\text{m}$ 。

**5.2.3** 一、二级站候车厅内宜设母婴候车室，母婴候车室应邻近站台并单独设检票口。

**5.2.4** 候车厅内应设检票口，每三个发车位不得少于一个。当检票口与站台有高差时，应设坡道，其坡度不得大于  $1/12$ 。

**5.2.5** 候车厅应充分利用天然采光，窗地面积比不应小于  $1/7$ 。

**5.2.6** 候车厅室内空间处理应采取吸声减噪措施。

**5.2.7** 候车厅应设置座椅，其排列方向应有利于旅客通向检票口，每排座椅不应大于 20 座，二端并应设不小于  $1.50\text{m}$  通道。

**5.2.8** 候车厅内应设饮水点；候车厅附近应设男女厕所及盥洗室。

### 5.3 售票厅

**5.3.1** 售票厅除四级站可与候车厅合用外，其余应分别设置，其使用面积应按每个售票口  $15\text{m}^2$  计算。

**5.3.2** 售票厅应设于地面层，不应兼作过厅。售票厅与行包托运处、候车厅等应联系方便，并单独设置出入口。

**5.3.3** 售票口设置应符合下列规定：

1 售票窗口数应取旅客最高聚集人数除以 120；

注：120 为每小时每个窗口可售票数。

2 窗口中距不应小于  $1.20\text{m}$ ；靠墙窗口中心距墙边也不应小于  $1.20\text{m}$ ；

3 窗台高度不宜高于  $1.10\text{m}$ ，窗台宽度不宜大于  $0.60\text{m}$ 。

**5.3.4** 售票窗口前宜设导向栏杆，栏杆高度宜为  $1.20\sim 1.40\text{m}$ 。

**5.3.5** 售票厅除满足天然采光及自然通风外，宜保留一定墙面，用于公布各业务事项。

### 5.4 售票室和票据库

**5.4.1** 售票室的使用面积按每个售票口不应小于  $5\text{m}^2$  计算。

**5.4.2** 售票室室内地面至售票口窗台面不宜高于  $0.80\text{m}$ 。

**5.4.3** 采用计算机售票时，售票室地面应有防静电措施。

**5.4.4** 一、二、三级站应设票据库，使用面积不应小于  $9\text{m}^2$ 。

**5.4.5** 票据库应采取防火、防盗、防鼠、防潮措施。

### 5.5 行包托运处、行包提取处和小件行包寄存处

**5.5.1** 行包托运处、行包提取处，一、二级站应分别设置；三、四级站可设于同一空间。

**5.5.2** 一、二级站可设行包装卸机械和传输设施。

**5.5.3** 行包托、取受理处柜台面距离地面不宜高于 0.50m。

**5.5.4** 行包托、取受理处应有可关闭受理口的设施。

**5.5.5** 行包托、取受理处与行包托、取厅之间的门，宽度不应小于 1m。

**5.5.6** 行包库房及小件行包寄存处必须具有防盗、防鼠、防水、防潮等设施。

## **5.6 站台、行包装卸廊和发车位**

**5.6.1** 汽车客运站应设置站台。

**5.6.2** 站台设计应有利旅客上下车、行包装卸和客车运转，站台净宽不应小于 2.50m。

**5.6.3** 发车位为露天时，站台应设置雨棚，雨棚净高不得低于 5m。

**5.6.4** 站台雨棚承重柱设置，应符合下列规定：

- 1 净距不应小于 3.50m；
- 2 柱子与候车厅外墙净距不应小于 2.50m；
- 3 柱子不得影响旅客交通、行包装卸和行车安全。

**5.6.5** 汽车客运站可设行包装卸廊，其长度及开口数应与发车位相适应。

**5.6.6** 行包装卸廊宽度不应小于 3.60m。

**5.6.7** 行包装卸廊应高于客车，与车顶行包平台相对高差不宜大于 0.30m。

**5.6.8** 行包装卸廊的栏杆应考虑承受向外水平推力时的整体构造强度。

**5.6.9** 行包装卸廊栏杆高度不应小于 1.20m，车位处应设推拉门，宽度不宜小于 1.20m。

**5.6.10** 行包装卸廊与站场间应设简捷的垂直交通设施。

**5.6.11** 客流不得通过行包装卸廊。

**5.6.12** 发车位地面设计应坡向外侧，坡度不应小于 5%。

## 5.7 其他用房

**5.7.1** 问讯处应邻近旅客主要入口处，使用面积不宜小于  $6\text{m}^2$ ，问讯处前应设不小于  $8\text{m}^2$  的旅客活动场地。

**5.7.2** 一、二级站宜设计算机控制室，其地面应有防静电措施。

**5.7.3** 无监控设备的广播室宜设在便于观察候车厅、站场、发车位 的部位，使用面积不宜小于  $6\text{m}^2$ ，并应有隔声措施。

**5.7.4** 调度室应邻近站场、发车位，应设外门。一、二级站的调度室使用面积不宜小于  $20\text{m}^2$ ；三、四级站的使用面积不宜小于  $10\text{m}^2$ 。

**5.7.5** 一、二级站应设医务室。医务室应邻近候车厅，其使用面积不应小于  $10\text{m}^2$ 。

**5.7.6** 站内应设供旅客使用的通讯设施。

**5.7.7** 旅客使用的厕所及盥洗台除应按表 5.7.7 计算其设备数量外，尚应符合下列规定：

- 1 应设置前室，一、二级站应单独设盥洗室；
- 2 厕所应有天然采光和良好通风，当采用自然通风时应防止异味串入其他空间。

表 5.7.7 厕所及盥洗设备指标

房间名称	设备内容（按旅客最高聚集人数计）
男 厕	每 80 人设大便器一个和小便斗一个（或小便槽 700mm 长）
女 厕	每 50 人设大便器一个
盥洗台	每 150 人设 1 个盥洗位（夏热冬冷、夏热冬暖地区按每 125 人计）

- 注：1. 男旅客按旅客最高聚集人数的 60% 计；  
2. 母婴候车室设有专用厕所时应扣除其数量；  
3. 大便器至少设 2 个。

**5.7.8** 一、二、三级站应设到站旅客使用的厕所。

## 5.8 驻站用房

**5.8.1** 公安、海关、检疫、邮电等部门的用房可按有关部门需

要设置。

**5.8.2** 公安用房应与候车厅、售票厅、值班站长室有较方便联系，室内应有独立通信设施。

**5.8.3** 海关、检疫用房的布局应有利于各方面工作联系，并有各自单独出入口。

**5.8.4** 邮电业务用房位置宜邻近候车厅。

## 5.9 附属建筑

**5.9.1** 汽车客运站附属建筑应有维修车间、洗车台、办公室等，其内容和规模可根据站级及需要设置。

**5.9.2** 维修车间应按一级维护及小修规模设置。维修车间场地宜与城镇道路直通，并与站场有隔离设施。

**5.9.3** 一、二级站旅客出站口处应设验票、补票室。

## 6 停 车 场

**6.0.1** 停车场容量应按交通部现行行业标准《汽车客运站级别划分和建筑要求》JT/T200—95的规定。

**6.0.2** 停车场的停车数大于 50 辆，其汽车疏散口不应少于两个，停车总数不超过 50 辆时可设一个疏散口。

**6.0.3** 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 0.80m，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 6m。

**6.0.4** 发车位和停车区前的出车通道净宽不应小于 12m。

**6.0.5** 停车场的进、出站通道，单车道净宽不应小于 4m，双车道净宽不应小于 6m，因地形高差通道为坡道时，双车道则不应小于 7m。

**6.0.6** 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 10m 的直道。

**6.0.7** 停车场周边宜种植常绿乔木绿化环境及降低周边环境噪声。

# 7 防火设计

## 7.1 防火

**7.1.1** 汽车客运站防火及疏散设计除应符合本规范外，尚应符合国家现行建筑设计防火规范的有关规定。

**7.1.2** 汽车客运站的耐火等级，一、二、三级站不应低于二级，四级站不应低于三级。

**7.1.3** 站房的吊顶及闷顶内的吸声、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。

**7.1.4** 各级汽车客运站的停车场和发车位除设室外消火栓外，还必须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  $5000\text{m}^3$  的站房应设室内消防给水。

## 7.2 疏散

**7.2.1** 候车厅内安全出口不得少于两个，每个安全出口的平均疏散人数不应超过 250 人。

**7.2.2** 候车厅安全出口必须直接通向室外，室外通道净宽不得小于 3m。

**7.2.3** 候车厅安全出口净宽不得小于 1.40m；太平门应向疏散方向开启，严禁设锁，不得设门槛。如设踏步应距门线 1.40m 处起步，如设坡道，坡度不得大于 1/12，并应有防滑措施。

**7.2.4** 候车厅内带有导向栏杆的进站口均不得作为安全出口计算。

**7.2.5** 楼层设置候车厅时，疏散楼梯不得小于两个，疏散楼梯应直接通向室外，室外通道净宽不得小于 3m。

**7.2.6** 安全出口必须设置明显标志及事故照明设施。

**7.2.7** 候车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。

## 8 建筑设备

### 8.1 给水排水

- 8.1.1** 各级汽车客运站应设室内外给排水系统。
- 8.1.2** 一级站宜设置汽车自动冲洗装置；二、三级站应设汽车冲洗台。
- 8.1.3** 严寒及寒冷地区的一级站旅客盥洗间应有热水供应。
- 8.1.4** 站场污水应进行处理，达到排放标准后方可排入下水系统。
- 8.1.5** 汽车客运站及停车场消防给水设计应符合现行国家标准《建筑设计防火规范》GBJ 16、《汽车库、修车库、停车场设计防火规范》GB 50067 的有关规定。

### 8.2 采暖通风

- 8.2.1** 采暖地区的一、二级站应采用热水采暖系统；三、四级站可采用其他方式采暖。
- 8.2.2** 采暖室内计算温度应符合表 8.2.2 的规定：

表 8.2.2 采暖室内计算温度

房间名称	室内计算温暖 (°C)
候车厅、售票厅	14~16
母婴候车室、医务室	18~20
办公室、广播室	16~18
厕所、门厅、走道	13~15

- 8.2.3** 候车厅、母婴候车室、售票厅的散热器应有防护罩。
- 8.2.4** 候车厅、售票厅自然通风达不到要求时，可采用机械通风或自然与机械通风相结合的通风方式，其新风量人均不应小于  $8\text{m}^3/\text{h}$ 。电瓶充电间应有机械通风系统，其换气次数不应小于 10 次/h，排风量 2/3 上排，1/3 下排。

**8.2.5** 厕所应有机械排风系统，其换气次数不应小于 10 次/h。

**8.2.6** 严寒地区的一、二级站候车厅、售票厅主要出入口宜设热风幕。

**8.2.7** 夏热冬冷、夏热冬暖地区的一、二级站候车厅、售票厅宜设空调。

### 8.3 电 气

**8.3.1** 一、二级站用电负荷应为二级；三、四级站应为三级。

**8.3.2** 汽车客运站照明可按工作照明、站场照明、事故应急照明、疏散照明、清扫照明系统进行设计。

**8.3.3** 各级汽车客运站各类房间及场地照度标准值，应符合表 8.3.3 的规定：

表 8.3.3 照度标准值

名 称	参考平面及其高度	照度标准值 (lx)		
		低	中	高
售票厅、调度室、广播室问讯处	0.75m 水平面	75	100	150
候车厅、行包托运、行包提取、发车位、检修间	地 面	50	75	100
站前广场、多层停车场、充电间、气泵间	地 面	10	15	20
停车场	地 面	3	5	10

注：照度标准值 (lx) 分低、中、高三级，按功能要求和使用条件选择，通常应取中间值。

**8.3.4** 售票窗口应设局部照明，局部照明照度值不应小于 150lx。

**8.3.5** 一、二级站的候车厅、售票厅、行包托取处及主要疏散通道应设应急照明，其照度值不应低于正常照度的 10%，通道及疏散口应设疏散指示照明。

**8.3.6** 候车厅、售票厅及站场照明应按使用功能要求进行分区控制。

**8.3.7** 站内照明不得对驾驶员产生眩光。

**8.3.8** 站台雨棚不应设悬挂型灯具。

**8.3.9** 站内应设通信、广播设施。一、二级站宜设计算机管理系统。

**8.3.10** 客车进出站口宜装设同步的声、光信号装置，其灯光信号必须符合交通信号的规定。

**8.3.11** 站场具有一个以上进出站口时，应用文字和灯光分别标明进站口及出站口。

**8.3.12** 汽车客运站防雷及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。

WWW.JSDAEC.COM

中国建筑资讯网

## 附录 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”。

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：“应按……执行”或“应符合……规定或要求。”