

ICS 03.220.20

R 11

备案号:

JT

中华人民共和国交通运输行业标准

JT/T 200—201*

代替 JT/T 200-2004

汽车客运站级别划分和建设要求

Classification and facilities requirements of road passenger station

(征求意见稿)

201*.-**.-**发布

201*.-**.-**实施

中华人民共和国交通运输部 发布

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
4 车站功能.....	2
5 站址选择.....	3
6 级别划分.....	3
7 建设要求.....	5
附录 A（规范性附录）车站规模指标的量化方法.....	8
附录 B（规范性附录）车站主要设施规模量化方法.....	12
附录 C（规范性附录）车站设备及配置要求.....	17
参考文献.....	18

前 言

本标准按照 GB/T 1.1-2009 给出的规则起草。

本标准代替 JT/T 200-2004《汽车客运站级别划分和建设要求》。本标准与 JT/T200-2004 的主要差异如下：

- 取消了“3 车站类别”，在“术语和定义”部分对主要类型的汽车客运站重新定义；
- 修改了“4 车站主要功能”，增加了车站业务功能；
- 修改了“5 站址选择”，增加了推进综合客运枢纽发展内容；
- 取消了“6 级别划分”中站级划分的行政因素，调整了站级划分规模参数值；
- 修改了“7 建设要求”，主要增加了衔接换乘、信息化与智能化、公共安全等要求。
- 取消了“8 站级验收”，内容并入“1 范围”中。

本标准由全国道路运输标准化技术委员会（SAC/TC521）提出并归口。

本标准起草单位：

本标准主要起草人：

本标准所代替标准的历次版本发布情况为：JT3190-1984，JT/T200-1995，JT/T200-2004。

汽车客运站级别划分和建设要求

1 范围

本标准规定了汽车客运站（以下简称“车站”）的术语和定义、车站功能、站址选择、级别划分与设施设备要求、建设要求等。

本标准适用于新建车站和已有车站改建与扩建的规划、设计、建设和站级评定与验收。

2 规范性引用文件

下列文件对于本文件的应用是必不可少的。凡是注日期的引用文件，仅注日期的版本适用于本文件。凡是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。

GB 50016	建筑设计防火规范
GB 50763	无障碍设计规范
JT/T 1066	综合客运枢纽换乘区域设施设备配置要求
JT/T 1067	综合客运枢纽通用要求
CJJ/T 15	城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范

3 术语和定义

下列术语和定义适用于本文件。

3.1

汽车客运站 road passenger station

是公益性交通运输基础设施，属于城镇主要功能设施，作为道路旅客运输网络的节点，为公众出行和运输经营者提供站务服务。

3.2

设计年度 design year

车站建成投产使用后的第十年。

3.3

旅客日发送量 average daily depart passenger volume in design year

设计年度车站平均每日通过班车和包车始发旅客的数量。

3. 4

旅客最高聚集人数 maximum gathering passenger number

设计年度中旅客发送量偏高期间内，每天最大同时在站旅客人数的平均值。

3. 5

日均发车班次 average daily depart shift

设计年度车站平均每日始发的客运班车和包车数量。

3. 6

发车位数 number of berths for depart shift

设计年度车站同一时刻发出的客运班车和包车的停车位数。

3. 7

旅游汽车客运站 tourist coach station

运输对象以观光游客为主，客运线路起讫点至少有一端在旅游景区（点）内的车站。

3. 8

口岸汽车客运站 border coach station

位于边境口岸城镇的车站。

3. 9

等级站 grade passenger station

场地设施、建筑设施及运营设备完备的车站，其级别可划分为一级、二级、三级、四级、五级。

注：场地设施与建筑设施是否完备以表 1 为依据、设备完备以表 2 为依据。

3. 10

简易站 simple equipped road passenger station

以场地设施为依托，具有售票、班次经停、行包与人员安检功能的车站。

3. 11

停靠站 road passenger stop

为方便乘客上下车，在公路与城市道路沿线设置的客运班车停靠地点，由站牌、车辆行驶辅道、停靠标识、停车位以及乘客候车亭（棚）、站台等设施设备构成。

4 车站功能

4.1 车站基本功能包括：集散换乘、运输服务、运输组织、联程联运、信息服务、辅助服务等。

4.2 车站业务功能包括：班车客运、包车客运、旅游客运。

5 站址选择

- 5.1 站址应已纳入城市（镇）总体规划和土地利用规划。
- 5.2 站址应与公路、城市道路衔接良好，确保站内车辆出入方便、交通组织顺畅。
- 5.3 站址应衔接城市公共交通系统，便于旅客集散、换乘。
- 5.4 站址位于铁路客运站、民用运输机场、港口客运和邮轮码头周边时，宜根据 JT/T1066、JT/T1067 建成综合客运枢纽。
- 5.5 站址应避开地质灾害区域，应具备必要的工程地质条件。
- 5.6 站址宜与城市公用工程网系（电力网、给排水网、排污网、通讯网等）衔接。
- 5.7 站址应符合国家环境保护、安全和卫生的规定要求。
- 5.8 站址应留有发展用地。

6 级别划分及设施设备配置要求

6.1 级别划分

根据设施设备配置、地理位置和旅客日发送量（简称日发量）等，等级车站划分为五个级别。

6.2 一级车站

设施和设备符合表 1 和表 2 中一级站必备各项，且具备下列条件之一：

- a) 日发量在 8000 人次以上的车站；
- b) 位于国家级旅游区或一类边境口岸，日发量在 3000 人次以上的车站；
- c) 位于省级旅游区或二类边境口岸，日发量在 5000 人次以上的车站。

6.3 二级车站

设施和设备符合表 1 和表 2 中二级站必备各项，且具备下列条件之一：

- a) 日发量在 3000 人次以上，不足 8000 人次的车站；
- b) 位于国家级旅游区或一类边境口岸，日发量在 1500 人次以上的车站；
- c) 位于省级旅游区或二类边境口岸，日发量在 2000 人次以上的车站。

6.4 三级车站

设施和设备符合表 1 和表 2 中三级站必备各项，且具备下列条件之一：

- a) 日发量在 1000 人次以上，不足 3000 人次的车站；
- b) 位于旅游区或边境口岸，日发量在 500 人次以上的车站。

6.5 四级车站

设施和设备符合表 1 和表 2 中四级站必备各项，日发量 300 人次以上，不足 1000 人次的车站。

6.6 五级车站

设施和设备符合表 1 和表 2 中五级站必备各项，日发量在 300 人次以下的车站。

表 1 汽车客运站设施配置表

设施名称		一级站	二级站	三级站	四级站	五级站	简易站		
场地设施	换乘站点	●	●	★	★	★	★		
	换乘车场	★	★	★	—	—	—		
	站前广场	●	●	★	★	★	—		
	停车场	●	●	●	●	●	●		
	发车位	●	●	●	●	★	★		
建筑设施	站务用房	候乘(车)厅	●	●	●	●	●	●	
		重点旅客候车室(区) ¹	●	●	★	★	—	—	
		售票室	●	●	★	★	★	★	
		购票室	●	●	★	★	★	★	
		自助票务区	●	●	★	★	★	★	
		综合服务处	●	●	★	★	—	—	
		小件托运处	●	★	★	—	—	—	
		小件库房	●	★	★	—	—	—	
		小件提取处	●	★	★	—	—	—	
		站务员室	●	●	●	★	★	★	
		驾乘休息与安全警示室	●	●	●	★	★	★	
		调度室	●	●	★	★	★	—	
		驻站民警室	●	●	★	★	★	★	
		广播室	●	●	★	★	—	—	
		医疗救护室	★	★	★	★	★	★	
		饮水处	●	●	★	★	★	★	
		旅客厕所、盥洗室	●	●	●	●	●	●	
		无障碍通道	●	●	●	★	★	★	
		残疾人服务设施	●	●	●	★	★	★	
		智能化系统用房	●	★	★	—	—	—	
	游客集散中心	★	★	★	—	—	—		
	行政办公用房	●	●	★	—	—	—		
	辅助用房	生产辅助用房	洗车台	★	★	—	—	—	
			车辆安检台	●	●	●	●	●	●
			车辆维修间	★	★	—	—	—	—
			材料库	★	★	—	—	—	—
			配电室	●	●	—	—	—	—
			消防用房	●	★	—	—	—	—
空调用房			●	★	—	—	—	—	
门卫、传达室		●	★	★	★	—	—		
生活辅助用房		司乘公寓	★	★	★	★	—	—	
		餐厅	★	★	★	★	—	—	
	商店	★	★	★	★	★	★		

注：“●”——必备；“★”——视情况设置；“—”——不设

¹重点旅客指老、弱、病、残、孕等需要特殊服务的旅客

表 2 汽车客运站设备配置表

设备名称		一级站	二级站	三级站	四级站	五级站	简易站
基本设备	旅客购票设备	●	●	★	★	★	★
	候车休息设备	●	●	●	★	★	★
	检票控制设备	●	★	★	★	—	—
	清洗清洁设备	●	●	★	★	★	★
	小件搬运设备	●	●	★	★	★	★
	广播通讯设备	●	●	★	★	—	—
	宣传告示设备	●	●	★	★	★	★
	采暖或制冷设备	●	★	★	★	★	★
	手机/互联网服务设备	●	★	★	★	★	★
	自助售货机	●	★	★	★	★	★
	公交卡自助机	●	★	★	★	★	★
安全设备	行包安全检查设备	●	●	●	★	★	★
	旅客安检门	●	●	★	★	★	★
	手持安检仪	●	●	●	●	●	●
	反恐防暴设备	●	●	●	●	●	●
	消防安全设备	●	●	●	●	●	●
	车辆安全检测设备	●	●	●	★	★	★
智能与信息设备	自助售(取)票机	●	★	★	★	★	★
	电子检票设备	●	★	★	★	—	—
	自助存(取)款机	★	★	★	★	—	—
	城市公交信息服务设备	●	★	★	★	—	—
	监控设备	●	●	●	★	★	★
	信息中心	●	★	★	★	—	—
	联网售票系统设备	●	★	★	★	—	—
	自动化办公系统	●	★	★	★	—	—
	电子显示设备	●	★	★	★	—	—
	智能车辆门禁设备	●	★	★	★	—	—
注：“●”——必备；“★”——视情况设置；“—”——不设							

7 建设要求

7.1 总体要求

- 7.1.1 车站规划应坚持布局合理、衔接顺畅、服务便捷、集约环保的基本原则。
- 7.1.2 车站建设应坚持集约节约用地、以人为本、绿色环保、智能化的理念。
- 7.1.3 车站所提供的无障碍设施与设备，应符合 GB50763 的有关规定。
- 7.1.4 站房结构立体布局时宜配置自动扶梯和轮椅用垂直电梯，应设置轮椅及行李箱用连续坡道。
- 7.1.5 车站商业设施设置不应妨碍旅客、行包移动，广告牌的设置，不应对车站标识标

志产生干扰。

7.1.6 城乡客运公交化地区的车站，可简化配置表 1、表 2 所列设施与设备。

7.1.7 车站生产规模可按附录 A 中所示方法计算，设施建设规模可按附录 B 所示方法计算，车站设备可按照附录 C 所示要求进行配置。

7.2 站前广场与换乘设施

7.2.1 站前广场应为连续开阔区域且分区明确，宜在客流高峰时做备用站房用，可供设置雨篷、临时座椅等。

7.2.2 站前广场应设置旅客集散区、小件集散区、绿化美化区等。

7.2.3 换乘设施应与站前广场或停车场衔接，宜设置公共自行车站、公共汽车首末站、出租车上落客区、小汽车接送区，用地充足时可设置公共汽车停车场、出租车停车场、小汽车停车场等。

7.3 信息化与智能化

7.3.1 车站宜建立信息化平台与信息发布系统，一级、二级车站可查询乘客个人身份信息。

7.3.2 车站应准确、及时发布运营线路、班次、票价、余座等票务信息，以及营运班次异常变动与变更信息。

7.3.3 车站应提供电话查询、人工问询等站务信息服务，一级、二级车站应提供免费的多媒体查询、互联网终端查询及移动互联网客户端查询服务。

7.3.4 一级、二级车站应建立公共无线网络系统，宜向乘客提供站内限时免费 WIFI 服务。

7.3.5 一级、二级车站应建立智能化的生产组织系统与车辆管理系统，宜建立联程联运、电子客票信息服务系统。

7.4 安全与应急

7.4.1 公共安全

7.4.1.1 车站应设置符合国家《中华人民共和国反恐怖主义法》要求的行包、车辆及旅客安全检查设施与设备。

7.4.1.2 车站应设置站内公共区域全方位覆盖的视频监控系统，应保证在车站运营时段内全天候监控。

7.4.1.3 车站应有安全出口、应急通道与周边道路或应急疏散场所连接，其通行能力应满足站内人员紧急疏散需要。

7.4.1.4 车站应在候乘(车)厅入口处设置行包、旅客安全检查区及配置相应设备，宜在小件托运处设置行包安全检查区及配置相应设备。

7.4.2 交通安全

7.4.2.1 车站应分别开展旅客、行包与车辆的交通组织与设计，实现人、车、货分流，避免交叉干扰。

7.4.2.2 车站应结合地形特征和外部交通环境开展交通设计，宜通过标识、标志、标线引导行人和车辆。

7.4.2.3 车站的车辆进出口与城市道路、人行道交汇处，宜设置交通信号控制装置。

7.4.2.4 车站安全出口应设置通用标志及照明设施，一、二级站车辆安全通道和疏散口不少于 2 个，停车总数不超过 50 辆时可设 1 个疏散口。

7.4.2.5 车站交通安全设施与设备配置应符合车站应急预案要求，应定期检查相关设施与设备的技术状况。

7.4.3 消防安全

7.4.3.1 车站防火系统的配置应符合 GB50016、GB50116 和 GB50314 的有关规定。

7.4.3.2 一、二、三级车站建筑设施的耐火等级不低于二级，四级和五级站不低于三级。

7.4.3.3 车站内停车场和发车位应设室外消火栓和适用于扑灭汽油、柴油、燃气等易燃物质燃烧的消防设施。室内停车场和体积超过 5 000m³ 的站房应设室内自动消防系统。

7.4.3.4 车站消防设施与设备配置应符合车站应急预案要求，应配置应急疏散路径引导设备，应定期检查相关设施与设备的技术状况。

7.5 环境保护与绿化美化

7.5.1 车站环境保护与绿化美化应符合相关法律、国家标准、行业标准以及有关的规定。

7.5.2 车站内绿化高度不应遮挡驾驶员视距，树木枝下高度应不小于 4.5m。

附录 A
(规范性附录)
车站规模指标的量化方法

车站规模指标包括设计年度平均日旅客发送量、旅客最高聚集人数、发车班次、发车位数等。

A.1 设计年度平均日旅客发送量

A.1.1 遵循原则

A.1.1.1 设计年度平均日旅客发送量是反映车站建设规模和生产能力的重要指标，也是确定各类设施规模和评定站级的主要依据。

A.1.1.2 确定设计年度平均日旅客发送量时应遵循以下原则：

- a) 符合规模经济原则，即坚持车站规模收益递增原则，使车站建设规模适度；
- b) 满足所在地社会经济长远发展规划和社会需求；
- c) 选用适当的预测方法，使预测值与实际情况偏差最小。

A.1.2 预测方法

A.1.2.1 根据车站服务区域道路旅客运输发展规律，选择适当的预测方法和预测模型进行预测分析。最后采用定量计算与定性分析相结合方法，确定设计年度平均日旅客发送量。

A.1.2.2 定量预测方法：主要有回归分析法、指数平滑法、弹性系数法和灰色模型等。预测方法和常用模型可按表 A.1 选取。

A.1.2.3 定性预测方法：主要有专家调查法、交叉影响法、类比法、比例法等。

A.1.2.4 综合预测法：

对同一预测对象采用多种预测方法，并对预测结果分别赋予一定的权重 W_i ，计算综合预测值的预测方法。

$$Y = \sum W_i \times Y_i \dots \dots \dots (A.1)$$

式中：

Y — 综合预测值，即经组合处理后的最终预测值；

Y_i — 第 i 种预测方法获得的预测值；

W_i — 第 i 种预测方法赋予的权重系数， $\sum W_i = 1$ ；

表 A.1 预测方法和常用模型

预测方法		数学模型形式	字母含义
回归分析法	一元回归	$y = a + bx$	y —预测对象; x —预测变量; a 、 b —回归系数。
	多元回归	$y = b_0 + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + b_nx_n$	x_1 、 x_2 、 \dots 、 x_n —互不相关的各个预测变量; b_0 、 b_1 、 b_2 、 \dots 、 b_n —回归系数。
移动平均法	一次移动	$M_{t-1}^{[1]} = \frac{1}{n}(y_{t-1} + y_{t-2} + \dots + y_{t-n})$ $M_t^{[1]} = M_{t-1}^{[1]} + \frac{1}{n}(y_t - y_{t-n})$	$M_{t-1}^{[1]}$ —第 t 周期的一次移动平均值; $M_t^{[2]}$ —第 t 周期的二次移动平均值; y_t —预测对象时间序列数据; n —计算移动平均值所取的数据个数;
	二次移动	$M_t^{[2]} = M_{t-1}^{[2]} + \frac{1}{n}(M_t^{[1]} - M_{t-n}^{[1]})$ $\hat{y}_{t+T} = a_t + b_tT$	\hat{y}_{t+T} —第 $t+T$ 周期的预测值; a_t —预测模型的截距; b_t —预测模型的斜率。
指数平滑法	一次指数平滑	$S_t^{[1]} = \alpha y_t + (1 - \alpha)S_{t-1}^{[1]}$	y_t —预测对象在第 t 年的统计值
	二次指数平滑	$S_t^{[2]} = \alpha S_t^{[1]} + (1 - \alpha)S_{t-1}^{[2]}$ $\hat{y}_{t+T} = a_t + b_tT$ $a_t = 2S_t^{[1]} - S_t^{[2]}$ $b_t = \frac{\alpha}{1 - \alpha}(S_t^{[1]} - S_t^{[2]})$	α —权系数,一般在 0.01~0.3 之间,可由经验给出。当历史数据发展平缓时取高值; 反之取低值; $S_{t-1}^{[1]}$ —第 $t-1$ 年的一次平滑值;
	三次指数平滑	$S_t^{[3]} = \alpha S_t^{[2]} + (1 - \alpha)S_{t-1}^{[3]}$ $\hat{y}_{t+T} = a_t + b_tT + c_tT^2$ $a_t = 3S_t^{[1]} - 3S_t^{[2]} + S_t^{[3]}$ $b_t = \frac{\alpha}{2(1 - \alpha)^2}[(6 - 5\alpha)S_t^{[1]} - 2(5 - 4\alpha)S_t^{[2]} + (4 - 3\alpha)S_t^{[3]}]$ $c_t = \frac{\alpha^2}{2(1 - \alpha)^2}(S_t^{[1]} - 2S_t^{[2]} + 3S_t^{[3]})$	$S_t^{[1]}$ 、 $S_t^{[2]}$ 、 $S_t^{[3]}$: 分别为第 t 年一次、二次、三次平滑值; a_t —预测模型的截距; b_t —预测模型的斜率,即每周期预测值的变化量。
弹性系数		$y_t = y_o(1 + i)^t$ 其中: $i = E_s \underline{q} = \frac{i'}{q'}q$	y_t —未来第 t 年预测值; y_o —基年统计值; t —预测期年数; i' —统计期增长率; q' 、 q —分别为类比变量基期和预测期年均增长率(%)。
灰色预测		GM(1,1)模型: $\frac{dx^{(1)}}{dt} + \alpha x^{(1)} = u$ $\hat{x}^{(1)}(t+1) = (x^{(0)}(1) - u/\alpha)e^{-\alpha t} + u/\alpha$	$\hat{x}(t+1)$ —表示预测计算值; t —为时间序列; u —灰变量的发展态势反映量; α —灰作用量。

A. 2 旅客最高聚集人数

A. 2. 1 根据设计年度平均日旅客发送量计算

根据设计年度平均日旅客发送量，旅客最高聚集人数可通过下式计算：

$$D = \alpha \times F \dots \dots \dots (A.2)$$

式中：

D—旅客最高聚集人数（人）；

F—设计年度平均日旅客发送量（人次）；

α —计算百分比，其大小可按表 A.2 选取。

表 A.2 计算百分比的选取

年平均日旅客发送量，人次	计算百分比，%
≥ 15000	8
8000~15000	10~8
3000~8000	12~10
1000~3000	15~12
300~1000	20~15
100~300	30~20
<100	50~30

A. 2. 2 根据同期发车数量计算

根据同期发车数量，旅客最高聚集人数可通过下式计算：

$$D = k \times p \times M \dots \dots \dots (A.3)$$

式中：

M——设计年度车站一次最大发车数量（辆）；

p——客车平均定员人数（人/辆）；

k——综合系数，一般取 1.5~2.5。

A. 3 日均发车班次

日均发车班次可按下式计算求得：

$$N = \beta \frac{F \times (1 - \xi)}{p \times \mu} \dots \dots \dots (A.4)$$

式中：

N——日均发车班次（班）；

β ——不均衡系数，一般取 1.15；

ξ ——过站车载乘率，指过站客车载客量与车站平均旅客日发送量之比；

p ——客车平均定员人数（人/辆）；

μ ——始发车合理乘载率。

A. 4 发车位数

发车位数可按下式计算求得：

$$M = \frac{D \times (1 - \xi) \times k}{n \times p \times \mu} \dots\dots\dots (A.5)$$

式中：

M ——发车位数（个）；

k ——考虑到达客车和过站客车停靠需增加车位的系数，即增设系数，一般取 1.2；

n ——营业时间内平均每小时发车次数。

附录 B

(规范性附录)

车站主要设施规模量化方法

B. 1 站前广场与换乘站场

站前广场或换乘站场的公共交通设施规模，参照 CJJ/T15 《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》的具体要求。

站前广场的旅客集散设施面积，一、二级车站按旅客最高聚集人数每人 $1.2\text{m}^2\sim 1.5\text{m}^2$ 计算，三级车站按旅客最高聚集人数每人 1.0m^2 计算。

B. 2 停车场

停车场的最大容量按同期发车量的 8 倍计算，单车占用面积按客车投影面积的 3.5 倍计算，即：

$$S=28.0\times M\times S_0 \dots\dots\dots (\text{B.1})$$

式中：

S——停车场面积 (m^2)；

M——发车位数 (个)；

S_0 ——客车投影面积 (m^2)。

B. 3 发车位

发车位面积根据发车位数，每个发车位占用面积按客车投影面积的 4.0 倍计算。即：

$$S_1=4.0\times M\times S_0 \dots\dots\dots (\text{B.2})$$

式中：

S_1 ——发车位面积 (m^2)；

B. 4 站房

B. 4. 1 候乘 (车) 厅

候乘 (车) 厅面积按照设计年度旅客最高聚集人数每人 2.0m^2 计算。即：

$$S_2=2.0\times D \dots\dots\dots (\text{B.3})$$

式中：

S_2 ——候乘 (车) 厅面积 (m^2)；

B. 4. 2 重点旅客候车室 (区)

重点旅客候车室（区）视实际需要设置，但总面积不应超过候车厅面积的 1/3。

B. 4. 3 售票厅（含售票室、购票室及自助票务区）

售票厅面积由购票室面积和售票室面积组成，即：

$$S_3 = S_4 + S_5 \dots\dots\dots (B.4)$$

其中：

购票室面积依据售票窗口数(含自助售票、取票机数)计算，即：

$$S_4 = 20.0 \times W \dots\dots\dots (B.5)$$

售票室面积依据售票窗口数(含自助售票、取票机数)计算，即：

$$S_5 = 6.0 \times W + 15.0 \dots\dots\dots (B.6)$$

售票窗口数(含自助售票、取票机数)依据旅客最高聚集人数及每窗口每小时售票张数计算，即：

$$W = D/G \dots\dots\dots (B.7)$$

式中：

S_3 ——售票厅面积（ m^2 ）；

S_4 ——购票室面积（ m^2 ）；

S_5 ——售票室面积（ m^2 ）；

W ——售票窗口数(含自助售票、取票机数)（个）；

G ——每窗口每小时售票张数（张）。

B. 4. 4 小件托运处（含小件库房）

小件托运处面积由托运厅面积、受理作业室面积和小件库房面积组成，即：

$$S_6 = S_7 + S_8 + S_9 \dots\dots\dots (B.8)$$

其中：

托运厅面积按照每托运单元 25.0 m^2 计算，即：

$$S_7 = 25.0 \times C \dots\dots\dots (B.9)$$

受理作业室面积按照每托运单元 20.0 m^2 计算，即：

$$S_8 = 20.0 \times C \dots\dots\dots (B.10)$$

小件库房面积依据设计年度旅客最高聚集人数计算，即：

$$S_9 = 0.1 \times D + 15.0 \dots\dots\dots (B.11)$$

式中：

S_6 ——小件托运处面积（ m^2 ）；

S_7 ——托运厅面积 (m^2);

S_8 ——受理作业室面积 (m^2);

S_9 ——小件库房面积 (m^2);

C ——托运单元数, 单位为个; 一级车站 2 个~4 个、二级车站 2 个、三级与四级车站 1 个。

B. 4. 5 小件提取处

小件提取处面积按托运处面积的 30%~50% 计算。

B. 4. 6 综合服务处

服务内容包括问讯、小件寄存、邮电通讯、失物招领、信息服务等。综合服务处面积根据设计年度平均日旅客发送量计算, 即:

$$S_{10}=0.02 \times F \dots \dots \dots (B.12)$$

式中:

S_{10} ——综合服务处面积 (m^2)。

B. 4. 7 站务员室

站务员室面积依据当班站务员人数计算, 即:

$$S_{11}=2.0 \times H + 15.0 \dots \dots \dots (B.13)$$

式中:

S_{11} ——站务员室面积 (m^2);

H ——当班站务员人数 (人)。

B. 4. 8 驾乘休息室 (含安全警示室)

驾乘休息室面积依据发车位数计算, 即:

$$S_{12}=3.0 \times M \dots \dots \dots (B.14)$$

式中:

S_{12} ——驾乘休息室面积 (m^2)。

B. 4. 9 调度室

调度室面积按站级确定: 一级车站 $30.0m^2 \sim 50.0m^2$;

二级车站 $20.0m^2 \sim 30.0m^2$;

三级车站 $15.0m^2 \sim 20.0m^2$ 。

B. 4. 10 驻站民警室

驻站民警室面积按 $15.0m^2 \sim 30.0m^2$ 选取。

B. 4. 11 广播室

广播室面积按 $10.0\text{m}^2 \sim 20.0\text{m}^2$ 选取。

B. 4. 12 医疗救护室

医疗救护室面积按 $20.0\text{m}^2 \sim 40.0\text{m}^2$ 选取。

B. 4. 13 饮水处

饮水处面积按 $20.0\text{m}^2 \sim 30.0\text{m}^2$ 选取。

B. 4. 14 旅客厕所（含盥洗室）

旅客厕所面积依据设计年度旅客最高聚集人数计算，即：

男厕：

$$S_{13}=1.2 \times (4\% \sim 6\%) \times D + 15.0 \dots\dots\dots (\text{B.15})$$

女厕：

$$S_{14}=2.0 \times (4\% \sim 6\%) \times D + 15.0 \dots\dots\dots (\text{B.16})$$

式中：

S_{13} ——男厕所面积 (m^2)；

S_{14} ——女厕所面积 (m^2)。

B. 4. 15 智能化系统用房

智能化系统用房视车站智能化水平和实际需要确定。

B. 4. 16 行政办公用房

办公用房视车站机构设置情况和实际需要确定。

B. 5 辅助设施**B. 5. 1 车辆安检台(沟、室)**

车辆安检台(沟、室)面积根据检测项目与检测方式，按每个台位 $80.0\text{m}^2 \sim 120.0\text{m}^2$ 计算。

B. 5. 2 洗车台

洗车台面积根据洗车方式和污水处理与回收系统的形式，按 $90\text{m}^2 \sim 120\text{m}^2/\text{个}$ 计算。

B. 5. 3 司乘公寓

司乘公寓面积按日均发车班次，每 10 班次按 20.0m^2 计算，即：

$$S_{15}=2.0 \times N \dots\dots\dots (\text{B.17})$$

式中：

S_{15} ——司乘公寓面积 (m^2)。

B. 5. 4 其它辅助设施

其它辅助设施视实际需要设置，按国家和行业相关规定确定其建设规模。

附录 C
(规范性附录)
车站设备及配置要求

C. 1 设备类型

C. 1. 1 基本设备

售票设备包括微机售票系统设备、办公桌椅、钱箱、票架、隔离栏。

候车休息设备包括座椅、母婴床、班次牌、检票隔离栏等。

宣传告示设备包括班次时刻表、里程票价表、小件价目表、营运线路图、旅客须知、禁运限运物品宣传图、公告牌等。

C. 1. 2 智能化与信息化设备

自助售票设备包括自助售票机、自助取票机等。

智能化生产设备包括车辆调度、报班、缴费、销班管理信息系统设备等。

信息化管理设备包括无纸化办公设备、财务管理设备、售票及候车监控与电子显示设备、互联网信息服务设备等。

C. 1. 3 安全检查设备

行包安全检查设备包括台式安检仪、手持安检仪等。

行人安全检查设备包括安检门、手持安检仪等。

车辆安全检查设备包括安检台、车辆安检仪等。

C. 2 配置要求

C. 2. 1 设备配置应坚持适用、可靠、通用、经济、有效、可行、先进等原则。

C. 2. 2 设备数量与类别应根据生产能力和作业量确定，宜选用国家定型标准设备。

C. 2. 3 基本设备配置要求见表 C.1，智能化系统设备视车站实际情况按需配置。

表 C.1 车站基本设备的配置要求

设备名称	基本要求
行人安全检查设备	行人正常步速通过或站立时，能准确检查出乘客是否携带危险品；
行包安全检查设备	能在不开包情况下准确查出行包中是否携带有危险品； 可查行李最大尺寸(宽×高)： 900mm×800mm。
售票系统设备	能迅速、准确地为旅客提供票务查询，预定、售票服务； 满足远程售票作业及联网要求； 方便相关票务信息传递、交换、存储、处理与统计。
宣传告示设备	设备配置齐全、有效、醒目，美观大方； 一、二级车站应以电子显示方式清晰滚动显示。
行包搬运与便民设备	能实现轻快、便捷、安全的搬运作业； 便民设备要与车站工艺流程相匹配，轻巧，方便旅客使用。
生产管理系统设备	能够实现客车到站、报班、发班、销班、停车、检验等一体化管理。

参考文献

- [1]GB 50116 火灾自动报警系统设计规范
- [2]GB 50314 智能建筑设计标准
- [3]GB 50378 绿色建筑评价标准
- [4]GB 50189 公共建筑节能设计标准
- [5]GB/T 15566.1 公共信息导向系统设置原则与要求
- [6]GB/T 20501 公共信息导向系统
- [7]JT/T 980 综合客运枢纽智能化系统建筑总体设计要求
- [8]JT/T 1065 综合客运枢纽术语
- [9]JGJ/T 60 交通客运站建筑设计规范
- [10]JGJ 243 交通建筑电气设计规范
- [11]CJJ14 城市公共厕所设计标准
-