

《汽车客运站级别划分和建设要求》
(征求意见稿)

修编说明

长安大学
2016年12月

目录

1.工作简况	1
1.1 任务来源.....	1
1.2 工作过程.....	1
2.标准编制原则和确定标准主要内容	2
2.1 标准修编原则与依据.....	2
2.1.1 修编原则.....	2
2.1.2 修编依据.....	3
2.2 标准修编内容.....	3
2.2.1 总体变化.....	3
2.2.2 具体修订内容.....	3
3.预期的经济效果、社会效果及环境效果分析	9
4.采用国际标准和国外先进标准的程度	10
5.与有关的现行法律、法规和标准的关系	10
6.重大分歧意见的处理经过和依据	10
7.其他应予说明的事项	10
7.1 标准实施建议.....	10
7.2 标准性质的建议.....	11

1.工作简况

1.1 任务来源

2015年2月，以交通运输部公路科学研究院为第一承担单位的交通运输安全相关标准研究及制定（2015）项目（任务编号：2015 439 223 040）启动，《汽车客运站级别划分和建设要求》研究是其中一项子任务。

2016年8月17日，交通运输部《交通运输部关于下达2016年交通运输标准化计划的通知》（交科技函【2016】506号），正式下达了修订《汽车客运站级别划分和建设要求》（计划编号：JT2016-30）行业标准的工作计划。

标准性质：推荐性行业标准

主管部门：交通运输部

归口单位：全国道路运输标准化技术委员会

起草单位：长安大学

协作单位：陕西省道路运输管理局、陕西迪普集团、广西壮族自治区道路运输管理局、西安市城南客运站等

完成时间：2017年

1.2 工作过程

修编组对全国典型省（区、市）的汽车客运站进行了抽样调查，深入了解各省市的汽车客运站现状，以及运输企业和站场经营者对JT/T 200-2004标准修编的意见与建议，就汽车客运站的流线组织、设施设备、规模参数等进行了针对性调研，修编组在此基础上进行研究分析，形成了本标准修编的草稿。在此之后，起草组分别邀请行业有关专家对标准修编的范围、内容、原则及要求等方面进行了充分的讨论，研讨会充分肯定了修编此标准的必要性，同时对修编内容提出了具体意见。修编组在充分吸收各方意见的同时，召开了标准草案研讨会，邀请有关政府主管单位、行业管理部门、运输企业及汽车客运站代表，对修编标准草案反复推敲、修改，形成了标准的征求意见稿。具体工作过程如下：

2016年4月~5月，修编组开展调研准备工作，确定了调研计划和工作方案，编写了汽车客运站调查问卷与表格。

2016年6月，修编组对陕西省9个地市进行实地调查，取得陕西省39个汽车客运站调查样本，取得调查数据及相关修订意见与建议。

2016年7月，修编组向全国25个省（区、市）运管部门和100个典型汽车客运站调查问卷；同时，分两个工作组对山西、河南、河北、天津等地18个汽车客运站进行抽样实地调查，取得调查数据及相关修订意见与建议。

2016年8月~9月，修编组制定标准修编大纲，形成标准修编草案初稿。

2016年10月，修编组完善标准草案，编写标准研究技术报告。

2016年11月，修编组召开标准草案专家咨询会，征求相关专家意见，进一步完善形成标准征求意见稿。

2.标准编制原则和确定标准主要内容

2.1 标准修编原则与依据

2.1.1 修编原则

为适应道路客运发展环境变化要求和进一步规范我国汽车客运站的建设、运营与管理，加快推进我国道路客运业转型升级步伐，确保道路客运市场健康、有序发展，实现道路运输基础设施布局与结构合理化要求，修订本标准主要遵循以下原则：

(1)以人为本

标准修订适应综合客运体系建设要求，突出汽车客运站公益属性，强化保障旅客出行安全及信息化、智能化服务，最大程度地满足旅客出行的舒适性、便捷性，提高道路旅客运输服务品质，实现以人为本、安全出行。

(2)规范实用

标准修订以 JT/T200-2004 标准为基础，结合道路旅客运输发展趋势，在汽车客运站规划、设计与建设等方面提出新的要求，力求规范、简单、明晰、实用，确定车站等级技术条件时突出“质”的差异，做到节约合理、切合实际、易于操作。

(3)适度超前

以引导道路客运转型升级为目标，车站等级划分强调层次分明、设施完善、设备配套，旨在引导和调节车站投资方向的作用，考虑新形势下汽车客运站的新

要求，体现高效、安全、综合化、信息化及智能化等特点，切实做到着眼未来、超前发展。

2.1.2 修编依据

交通运输安全相关标准研究及制定（2015）项目中任务八《汽车客运站级别划分和建设要求》研究。

交通运输部交科技函【2016】506号《交通运输部关于下达2016年交通运输标准化计划的通知》。

2.2 标准修编内容

2.2.1 总体变化

(1)根据标准编制格式要求，增加了“2 规范性引用文件”一节。

(2)为进一步突出汽车客运站公益属性和区分不同客运站类别，修改了原标准中的“2 术语和定义”。

(3)鉴于术语部分重新定义了主要汽车客运站类型，遂取消了原标准中的“3 车站类别”。

(4)根据综合客运体系建设和推动联程联运发展需要，修改了原标准中的“4 车站主要功能”，增加车站“业务功能”以与《道路旅客运输及客运站管理规定》保持一致。

(5)根据综合客运枢纽相关标准要求，完善了原标准中的“5 站址选择”内容。

(6)结合近年来客运市场结构变化与提高政府资金使用效果，取消了原标准中“6 级别划分”的站级划分行政因素，并根据标准研究成果调整了站级划分规模参数数值。

(7)根据《中华人民共和国反恐怖主义法》的要求，以及随着移动互联网技术在道路客运中广泛应用所产生新的需求，对原标准中的“7 建设要求”进行了大幅度修改，增加了信息化与智能化、公共安全等方面的要求。

(8)将“8 站级验收”文字表述并入“1 范围”中。

(9)修改了附录中部分生产规模与建设规模的计算参数和主要设备构成。

2.2.2 具体修订内容

(1)范围

根据标准文本结构调整需要，删除了主题内容中关键词----“车站类别”，并

调整了文字的前后顺序。

(2)规范性引用

根据标准编制格式要求增加规范性引用文件，将规范性引用文件列为一章，章次为第2章，主要列举出本标准中所引用的规范性文件。

(3)术语和定义

①为了满足综合交通运输体系建设需要，修改了“汽车客运站”术语的内容表述，一方面继续强调车站的公益属性，另一方面突出车站是城市内外交通衔接的重要公共基础设施。

②鉴于车站成为包车客运行业管理的重要抓手，将“设计年度平均日旅客发送量”改为“旅客日发送量”以便于表述和使用，并修改了术语定义。

③删除了术语“统计年度”。

④修改了“旅客最高聚集人数”术语定义，在“每天最大同时在站人数的平均值”中增加“旅客”二字，并删除后面“并非指一年中客流高峰日内客流最高时刻聚集在车站的旅客人数”的语句。

⑤修改了“发车位数”术语定义，在定义中增加“设计年度”一词，并将“客运班车”修改为“客运班车和包车”。

⑥增加了“旅客日发送量”“日均发车班次”、“旅游汽车客运站”、“口岸汽车客运站”、“等级站”、“简易站”、“停靠站”的术语及定义。

(4)车站功能

①将原《站级标准》中的“车站主要功能”修改为“车站功能”。

②根据综合客运体系建设和推动联程联运发展需要，对原标准中6项车站主要功能进行相应的调整和补充；考虑到道路客运转型升级中创新服务模式、推进游运一体化以及信息化发展需要，重新对车站功能进行了分类，分为“车站基本功能”和“车站业务功能”。因此，将原《站级标准》中的六项功能作为车站的基本功能，其中“中转换乘功能”修改为“集散换乘”，“多式联运功能”改为“联程联运”，“通讯、信息功能”改为“信息服务”。而且，增加的“车站业务功能”包括“班车客运”、“包车客运”、“旅游客运”表述，以与《道路旅客运输及客运站管理规定》中业务功能相对应。

(5)站址选择

①随着“大交通”理念逐渐深入，车站不仅作为道路客运基础设施，而且是城市内外交通衔接的重要市政公共设施。因此，将原《站级标准》中第一条的“城镇”改为“城市（镇）”并增加关键词----“土地利用规划”。

②为强调车站作为城市内外交通换乘衔接设施的重要性，将原《站级标准》中的第5节提到的第2条原则进行拆分整理，改为“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。”和“5.3 站址应衔接城市公共交通系统，便于旅客集散、换乘。”。

③为了推动多种运输方式客运站（场）在同一区域内的有效衔接，与新颁布的综合客运枢纽相关标准相配套，提出“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”的要求。

④为了使原标准中站址的地质、环保、市政配套、发展空间等要求更加明确，分别表述了站址“应避开地质灾害区域，应具备必要的工程地质条件”、“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”、“应符合国家环境保护、安全和卫生的规定要求”、“应留有发展余地”。

(6)级别划分与设施设备要求

①考虑到站级划分是以设施设备配置为主要依据，将原《站级标准》中第6章“级别划分”改为“级别划分与设施设备配置要求”。

②由于近年来私人小汽车快速增长及高速铁路客运的发展，导致车站发送量明显下降，本次修编取消站级划分的行政因素，以减少政府站场建设资金浪费和企业投资负担。同时，进一步明确车站划分为等级站、简易站和停靠站，将原标准中的“招呼站”改为“停靠站”，以适应农村客运公交化及城乡客运一体化发展的需要。

③根据修编组前期调研，现有一级站中仅 43% 的车站日发量在 8000 人次以上、二级汽车客运站中仅 18% 的日发量在 5000 人次以上。因此，考虑到道路客运市场萎缩和车站发送量下降这一现实情况，将一级站“日发量在 10000 人次以上的车站”改为“日发量在 8000 人次以上的车站”。同时，考虑到旅游客运市场的良好发展前景以及旅游客运、国际道路客运的特殊性，修改“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”的条件。

相应地,将二级站“日发量在 5000 人次以上、不足 10000 人次的车站”改为“日发量在 3000 人次以上,不足 8000 人次的车站”,修改“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”的条件;将三级站“日发量在 2000 人次以上,不足 5000 人次的车站”改为“日发量在 1000 人次以上,不足 3000 人次的车站”,增加“位于旅游区或边境口岸,日发量在 500 人次以上的车站”的条件;将四级站“日发量在 300 人次以上,不足 2000 人次的车站”改为“日发量在 300 人次以上,不足 1000 人次的车站”。

④根据推进综合客运体系建设以及道路客运需求个性化、品质化及信息化、智能化发展需要,调整了设施设备表中设施设备名称内容和配置要求,并明确了“简易站”的设施设备配置要求。

a).为了实现城市内外交通在车站实现“零距离”换乘,在“场地设施”中增加了“换乘站点”和“换乘车场”并调整了场地设施中各设施的配置情况。

b).为了与《交通客运站建筑设计规范》相一致,将“候车厅(室)”改为“候乘(车)厅”、“售票厅”改为“售票室”;为强化安全教育将“驾乘休息室”和“治安室”合并为“驾乘休息与安全警示室”,为适应客运站小件快运业务、移动互联网背景下售票模式的改变以及推进游运一体化的需要,将“行包托运厅(处)”改为“小件托运处”、“小件库房”和“小件提取处”,独立设置“购票室”并增加“自助票务区”和“游客集散中心”,配合反恐需要增加“驻站民警室”,调整了各设施配置要求。

c).根据典型车站生产辅助设施设备需求调研结果分析,将“汽车安全检验台”改为“车辆安检台”,“车辆清洁、清洗台”改为“洗车台”,“汽车维修车间”改为“车辆维修间”,取消“汽车尾气测试室”、“锅炉房”,增加“消防用房”和“空调用房”,并调整各类设施配置要求。同时,结合车站生产管理与生活服务需要,调整了“生活辅助用房”中的设施配置要求。

d).根据车站安全管理、智能化生产与信息化服务的需要,将原标准中的两类设备配置改为“基本设备”、“安全设备”、“智能与信息设备”三类,将“行包安全检查设备”归为“安全设备”,将“行包搬运与便民设备”改为“小件搬运设备”。

由于实际中在车站开展尾气检测工作存在诸多困难,故取消原标准中的“汽车尾气排放测试设备”。

根据售检票站务作业活动的需求变化，增加了“检票控制设备”以适应电子票务发展趋势；同时，根据信息化与智能化站务管理需要增加“手机/互联网服务设备”、“自助售货机”、“公交卡自助机”；在“智能与信息设备”中删除了“微机售票系统设备”和“生产管理系统设备”，增加了“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”、“信息中心”、“联网售票系统设备”、“自动化办公系统”、“智能车辆门禁设备”。

同时，按照《中华人民共和国反恐怖主义法》要求及汽车客运站公共安全管理需要，在“安全设备”中增加了“行包安全检查设备”、“旅客安检门”、“手持安检仪”、“防暴防恐设备”、“消防安全设备”、“车辆安全检测设备”。

(7)建设要求

①考虑到推进车站衔接换乘、提升服务品质、加强安全管理等需要，对原《站级标准》中的四项要求“设施和设备”、“交通安全”、“消防”、“环境保护与绿化美化”等建设要求进行重新分类，划分为“总体要求”、“站前广场与换乘设施”、“信息化与智能化”、“安全与应急”和“环境保护与绿化美化”并增加了相应的要求内容。

②为了满足“零距离换乘”的需要，增加的“站前广场与换乘设施”中提出站前广场和换乘设施要求；为了满足道路客运转型升级的信息化与智能化需要，在增加的“信息化与智能化”中提出智能化生产管理与信息化服务方面的要求；为了配合反恐法及安全监管的需要，将原《站级标准》中的“7.2 交通安全”和“消防”的相应内容拆分，除交通安全外的内容合并到“安全与应急”并增加“公共安全”方面的要求。

③独立设置“交通安全”，增加了“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”要求，将“车站应根据地形特征和外部交通环境，合理组织客流、车流和行包流线，尽可能地避免车站内外各类流线的交叉干扰和对城市道路交通的影响”改为“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”，考虑到应急疏散需要，在“车站安全出口应设置通用标志及照明设施”后增加“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”，并增加了“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”要求。

④针对加强车站消防安全的需要，独立设置“消防安全”，强调了建筑防火设计规范国家标准“GB50016、GB50116、GB50314”的要求，增加“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。”要求。

⑤为了平衡车站内环境保护与交通安全管理，在“环境保护与绿化美化”中明确了“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”要求。

(8)附录 A

①由于增长率法进行短期预测误差较大，删除原《站级标准》中的 A.1.2.2 中定量预测方法中的“增长率统计法”。

②与标准条文中降低站级划分的发送量指标参数值相对应，将原《站级标准》中的“表 A.2 计算百分比的选取”中列“设计年度平均日旅客发送量（人次）”中的数值与“6 级别划分与设施设备要求”的数值“10000”改为“8000”、“5000”改为“3000”、“2000”改为“1000”。

(9)附录 B

①原《站级标准》中附录 B 中的文字公式均改为字母公式。

②为了与标准条文中内容相对应，将原《站级标准》中“B.1 站前广场”改为“B.1 站前广场与换乘站场”，增加“站前广场或换乘区的公交站、场设施规模参照 CJJ/T15《城市道路公共交通站、场、厂工程设计规范》的具体要求”。

③考虑到提升汽车客运站舒适度，参照《民用机场总体规划规范》将原《站级标准》中“B.4.1 候车厅”改为“候乘（车）厅”，其中候车厅面积计算参数“ $1.0\text{m}^2/\text{人}$ ”改为“ $2.0\text{m}^2/\text{人}$ ”。

④汽车客运站售票由传统的以窗口售票为主，变为网上售票现场取票、现场自助机售票及窗口售票三种方式并存，而且考虑到电子客票等发展的可能性，因而保留售票环节各类设施的远期兼容性，将原《站级标准》中“B.4.3 售票厅”中“售票窗口数”改为“售票厅（含售票室、购票室及自助票务区）”。

⑤一方面由于实际中女性乘客比例逐渐提高，另一方面由于女性乘客如厕所需时间较长，故参照新修订的《城市公共厕所设计标准》将原《站级标准》中“B.4.14 旅客厕所”中女厕计算参数“ $1.5\text{m}^2/\text{人}\times(3\%\sim 5\%)$ ”改为“ $2.0\text{m}^2/\text{人}\times(4\%\sim$

6%)”。

(10)附录 C

①为了与标准条文中内容相对应，原《站级标准》中“C.1 车站设备”改为“C.1 设备类型”，车站设备包括基本设备、安全检查设备和智能化与信息化设备。

②为了与标准条文中内容相对应，原《站级标准》中“C.1.1 基本设备”中删除“行包安全检查设备”、“汽车尾气排放测试设备”、“安全消防设备”、“清洁清洗设备”、“广播通讯设备”、“行包搬运与便民设备”、“采暖或空调设备”、“办公设备”。

③为了与标准条文中内容相对应，原《站级标准》中“C.1.2 智能化系统设备”改为“C.1.2 智能化与信息化设备”，并对相关内容进行了调整。

④增加了“C.1.3 安全检查设备”及相关内容。

⑤为了与标准条文中内容相对应，将原《站级标准》中“C. 2 配置原则”和“C. 3 基本要求”合为“C. 2 配置要求”，其中原《站级标准》中“C. 2 配置原则”的内容作为“C. 2.1”的内容，原《站级标准》中“C. 3.1”和“C. 3.2”的内容作为“C. 2.2”和“C. 2.3”的内容，并调整了相关内容表述。

⑥为了与标准条文中内容相对应，原《站级标准》中“表 C.1 车站基本设备的配置要求”中删除了“汽车尾气排放测试设备”和“安全消防设备”，增加了“行人安全检查设备”及基本要求。

3.预期的经济效果、社会效果及环境效果分析

汽车客运站属于城镇公益设施和交通基础设施，因此评价其经济效益时不能纯粹考虑获利能力。应该充分考虑本项目的宏观社会效益，坚持微观经济效果和宏观经济效果相结合，当前经济效果与长远经济效果相结合及技术经济综合评价原则。

本行业标准的修订与实施，对于节约车站建设资金、保证汽车客运站布局合理，推动发展所在地旅游业与道路客运业良性互动发展，推进道路客运业转型升级，实现一体化旅客运输市场的形成，促进综合客运体系发展等具有不可估量的经济效益。对于指导汽车客运站建设、强化汽车客运站管理手段、保证汽车客运

站合理布局、规范汽车客运站条件、统一汽车客运站级别划分、加快推进道路客运转型升级、满足公路客运量日益增长的需要、满足人民群众旅行需要、为旅客创造方便、舒适的乘车条件，增加社会需要量等均具有巨大的社会效益。

总之，本行业标准的修订与实施，对于车站面向社会开放，为全行业服务，为实现运输市场的统一管理提供了基础条件和理论依据。其经济效益和社会效益十分显著。

4.采用国际标准和国外先进标准的程度，以及与国际、国外同类标准水平的对比情况

本推荐性标准与相应的国际标准和国外先进性标准在编制目的、技术内容、文本结构等方面存在较大不同，因此本标准没有采用相应的国际标准和国外先进标准。

5.与有关的现行法律、法规和标准的关系

本标准为现有行业标准 JT/T200-2004《汽车客运站级别划分和建设要求》的修订标准，与现有行业标准、地方标准不冲突，与我国现行有关法律、法规和强制性国家标准不矛盾。

6.重大分歧意见的处理经过和依据

本标准在修编过程中尚未出现重大意见分歧。

7.其他应予说明的事项

7.1 标准实施建议

建议各级交通主管部门、相关监督管理部门及规划设计单位，在汽车客运站

的规划、建设、运营、管理以及本标准修订后编制其他相关标准规范工作中，积极采用本标准规定的配置要求相关内容，以规范汽车客运站规划、建设、运营管理、统计等工作。

本标准代替行业标准 JT/T200-2004《汽车客运站级别划分和建设要求》，符合汽车客运站建设的需要，建议颁布后即实施，用于指导规划新建和改扩建汽车站。

7.2 标准性质的建议

为保证汽车客运站规划、建设、运营、管理的科学合理，同时兼顾行业的可持续发展及不同区域的差异性特点，我们对该标准中定量规定的指标采用强制性，其余定性指标为推荐性。