

建筑设计规范条文说明

(三)

- 公路汽车客运站建筑设计规范
- 综合医院建筑设计规范
- 商店建筑设计规范
- 旅馆建筑设计规范
- 饮食建筑设计规范

前 言

本规范是根据原城乡建设环境保护部、交通部(84)城设字第159号文的通知,由甘肃省建筑勘察设计院、交通部公路规划设计院共同进行编制的《公路汽车客运站建筑设计规范》JGJ60—89经建设部、交通部于一九八九年二月十四日以(89)建标字第59号文批准发布试行。

为便于广大设计、施工、科研、学校、建设等有关单位和人员在使用本规范时能正确理解和执行条文规定,《公路汽车客运站建筑设计规范》编制组根据建设部关于编制标准、规范条文说明的统一要求,按《公路汽车客运站建筑设计规范》的章、节、条顺序,编制了《公路汽车客运站建筑设计规范条文说明》,供国内有关部门和单位参考。在使用中如发现本条文说明有欠妥之处,请将意见直接函寄兰州小稍门31号甘肃省建筑勘察设计院及北京市东四前炒面胡同33号交通部公路规划设计院。

本《条文说明》系内部文件,仅供国内有关部门和单位执行本规范时使用,不得外传和翻印。

总 目 录

- 公路汽车客运站建筑设计规范…(1—22)
- 综合医院建筑设计规范…………… (23—76)
- 商店建筑设计规范…………… (77—111)
- 旅馆建筑设计规范…………… (113—126)
- 饮食建筑设计规范…………… (127—154)

第一章 总 则

第1.0.1条 五十年代后各地新建的公路汽车客运站开始注意按公路汽车客运站的售票、购票、候车、行李等功能设计。但是由于公路汽车客运站遍布我国城乡，各地的公路汽车客运站发展速度不同，设计标准差异较大，特别是中小城市的公路汽车客运站较为落后，差、脏、乱的现象更为突出，有的甚至在站内发生安全事故。为保证公路汽车客运站建筑设计的基本质量，保证车站内营运正常，保证旅客的安全，满足公路汽车客运发展需要和广大旅客旅行的基本要求，特制订本规范，以便公路汽车客运站建筑设计有所依据。

本规范对公路汽车客运站的功能、环境、设备等制订的标准均为下限。

第1.0.2条 明确本规范的适用范围，系指新建、改建、扩建的公路汽车客运站，而不适用于公路汽车货运站和城市公共汽车站的建筑设计。

第1.0.3条 公路汽车客运站建筑设计直接受车站规模的影响，控制车站规模的主要因素是车站日发送客运量和发车量。本条根据车站的日发送旅客折算量的大小，将车站的建筑规模划分为四级。

第1.0.4条 影响公路汽车客运站建筑规模最大的主要建筑部分是车站的候车、购票、行李等主要客运用房，由于公路汽车客运面广、路线复杂，单车承载旅客定员少，客流量较大等因素及目前许多公路汽车客运站的日发送旅客高峰都集中在上午1~2个小时内的较为落后的营运管理方式，

形成了单一的以客运量最高聚集人数计算确定候车厅、售票厅、行包托运用房的建筑规模及安排客运班车时刻。公路汽车客运站建筑规模应由车站的客运量、发车位、发车量等多种因素综合控制，根据车站的日客运量及客流特点，合理地安排发车时刻及发车位数量，科学调度行车，加快班车的运转能力，尽量缩短旅客在候车厅、售票厅、主要客运用房的停留时间，最大限度减少候车厅、售票厅等用房的建筑面积，减少投资，提高经济效益。

第1.0.5条 目前公路客运汽车的单车载客座位为40~60人左右，当车站的日发送客运量超过10000人次时，车站的日发送班车需超过300多个班次，客流、车流等十分繁忙，必然增加车站建筑规模，给旅客的到、离站造成许多困难，也给车站和城市交通增加压力，车站建设用地困难。因此，当客流量达到一定的限度时，宜按城市交通分区、客流方向分别设置公路汽车客运站，这样既能方便旅客，又能减少城市交通负担和建设用地的困难，并能减少投资。

第1.0.6条 公路汽车客运站建筑设计内容较多，有关面积标准、设备标准及人员配备、防火、热工、节能、隔声、水、暖、电等除执行本规范的规定外，尚应符合国家现行的有关专业设计规范、标准、规程和交通部颁布的《公路汽车客运站级别核定和建设要求》中的标准和规定。

第二章 基地和总平面

第一节 基地选择

第2.1.1条 本条规定了公路汽车客运站基地选择的几条原则：

一、车站站地应符合城市规划的合理布局，为城市创造更好的服务条件及环境；

二、为保证运行车辆顺利、简捷、迅速地通过城市交通进出车站，避免进出站车辆在城市中迂回堵塞，提高车辆的运转能力；

三、选择和布置站址时，应把方便旅客到、离站放在首位，并应与市内公共交通汽车站、火车站、轮船客运站等联系紧密，将城市中的各种客运有机地结合，有利组织联运、方便旅客集散和换乘；

四、随着我国经济体制的改革和发展，客流量在大幅度地增长。有的地区旅客年增长幅度超过20%，若按年增长幅度平均约为8~12%，大约十年后客流就翻一番。因此，公路汽车客运站的设计必须适应旅客的增长，选择基地时应近、远期结合，适当留有发展的余地。交通部规定车站的设计年度规模为建成使用后十年的规模；

五、本条为一般建设和使用的基本条件。

第2.1.2条 本条规定的几种不应选择为建站基地的地段，在这些地段建站，不但给设计和施工上增加技术困难，且会消耗大量的建设资金及影响车站的正常使用和安全。

第2.1.3条 本条为保证公路汽车客运站遇到洪水时能

正常运转,保证车站和旅客的安全。我国幅员广大,应根据当地的实际情况和有关部门的规定及车站的规模区别对待。据调查一般情况下,一、二级站室外最低地坪设计标高应比百年一遇的洪水水位高0.50m;三、四级站应比50年一遇的洪水水位高0.50m。

第二节 总平面布置

第2.2.1条总平面布置关系公路汽车客运站的使用功能,本条作了五点规定:

二、公路汽车客运站总平面布置应处理好站房、站前广场及站场的平面关系。站房是车站的主要建筑,总平面位置应明显突出,使用方便。站前广场及站场应根据车站规模、城市环境等因素选择合理的布置方式;

三、本条是衡量公路汽车客运站总平面设计优劣的主要标准之一。站内客运、业务办公、生活用房等应有各自明确的区域划分。在联系方便的前提下,各部分不应互相交叉、互相影响和干扰,各部分都应有较好的环境,以保证站内营运和旅客的安全及卫生要求。公路汽车客运站由旅客、车辆、行包三大流线组成车站的流线功能,在总平面设计中,各种流线应简捷通畅,应最大可能地避免各种流线交叉,才能保证站内营运的安全和畅通;

五、为保证站内营运和卫生,方便旅客上下车,站区内应采用有组织排水,站区内一般纵向排水坡度不宜小于5%。

第2.2.2条 本条对汽车进出站口作下列规定:

二、一、二级规模的汽车客运站,日客运量较大,站内

每天需发送几百个班次客车,进出站车辆频繁,为避免车辆堵塞及安全事故,进出站口必须分别独立设置。三、四级规模的汽车客运站,日发送班车量较少,进出站车辆密度较小,但按交通规则,也需分别独立设置。但对日发送班车不超过50辆的小站,可适当放宽。进出站口宽度不宜小于4 m,是由目前客运汽车外型尺寸加上运行安全距离所控制,以保证安全;

三、防止大股客流与车流互相交叉干扰,保证旅客安全;

四、在进出站口设置引道,有利进出站的车辆顺利通行,防止进出站车辆与城市干道过境车辆相互影响,避免交通事故,引道长度应满足目前公路客运汽车的最小转弯半径的要求;

五、保证驾驶员有良好的视线,看清进出车辆及过境车辆的运行状态,保证安全行车。

第2.2.3条 各行其道是交通规则之一,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型尺寸和行驶安全距离而确定。主要客流道路指进出站的大股客流道路,其宽度为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,为保证车行和人行安全而规定的。

第三章 站前广场和停车场

第一节 站前广场

第3.1.1条 现有的某些公路汽车客运站不重视站前广场的设计、管理和使用，有的车站基本没有站前广场，站房紧临城镇交通干道时，旅客、小贩、过境车辆和进出站车辆等相互堵塞；有的甚至在站前广场内随意搭棚摆摊设点，严重地影响车站的正常使用和城市的面貌。本条按公路汽车客运站的功能要求，对站前广场作了规定，以保证站前广场的正常使用，站前广场面积标准应按交通部规定执行。

一、站前广场的作用是与站房和城市联系的纽带，车站通过站前广场吸引和疏散客流。因此，站前广场应面向城市主要客流方向，并与城市的交通干道及公共交通联系紧密，使旅客能利用城市公共交通迅速地到达、离开车站；

二、明确地划分各种车流、客流路线及各功能区域，利于站前广场充分发挥其纽带作用，减轻各种客流、车流对站前广场的压力，保证站前广场的秩序，避免混乱和拥挤，保证站容、市容的整齐；

三、到、离站的旅客，多数都带随身行李和其它物件，旅客通过站前广场进出站的路线，若不短捷通畅，不但给站前广场带来混乱，更给旅客增加负担；

五、合理安排绿化，增加绿化面积，利于调节、美化车站环境，保证车站的环境卫生。

第3.1.2条 站前广场位于城市尽端时，进出站旅客及

车辆等流线都处于混乱状态，为避免相互干扰堵塞及发生事故，应增设通往站前广场的辅助道路，利于划分各进出站流线的运动方向区域，位于干道一侧时，则应加大站前广场的进深。

第二节 停车场

第3.2.1条 公路汽车客运站站内停车场设计应以方便汽车出入、疏散和停放，保证车站的正常使用和安全，应符合下列规定：

一、公路汽车客运站的停车场设计应根据车站的驻站车辆数来确定停车场的面积。调查某些工程设计中停车场的总面积一般为客车的4倍投影面积计算。停车场应与到、发车站台联系方便，车辆进出停车场宜采用后退停车、前进出车的行车路线，合理安排停车位置及车辆进出路线；

二、车辆之间停放横向净距不应小于0.80m，是车辆之间的最小安全距离，保证驾驶员能顺利通过及开启车门到达驾驶室的最小距离；

三、本条规定为保证停车场内停放的车辆，在运行状态和遇紧急情况下能顺利离开停车位到达运行路线和疏散通道的最小宽度。

第3.2.2条 本条所规定的一、二级规模站内停车数量多达200多辆，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。疏散口应在不同方向设置，且应直通城市道路，保证车辆能迅速地疏散而到达安全地带。

第3.2.3条 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数不宜超过50辆。组与组之间的通道宽度不应小于6 m，是为满足车辆进出和防火安全距离的要求。

第四章 站房设计

第一节 一般规定

第4.1.1条 公路汽车客运站一般来说应该是一组建筑群，其规模是根据站级而有所不同，但总的说来可划分为与旅客有直接或间接关系的客运用房。例如有候车厅、母子候车室、售票厅、行包托取厅等。驻站用房，则有其他系统的派出机构。办公、生产辅助等用房是属行政、生活、福利方面的建筑。至于哪一个站级具有哪些建筑单项或建筑空间，可参照交通部有关《公路汽车客运站级别核定和建设要求》。

第4.1.2条 公路汽车客运站建筑设计首先应满足功能分区的要求，应处理好客流、货流、车流这三条流线的关系，这三条流线既有其各自的程序，又有一定的横向联系，从而组成整个公路汽车客运站的活动。这些原则是处理好公路汽车客运站建筑设计的基本要求，贯穿本规范各章节的基点。

第4.1.3条 严寒及寒冷地区冬季室内外温差很大，在人员密集的建筑空间的出入口应考虑一些防寒设施，诸如门斗、热风幕等以防室外冷空气直接进入室内，影响室内采暖效果。

第二节 候车厅

第4.2.1条 候车厅是公路汽车客运站最主要也是最大

的空间，旅客一般均聚集于此。最高聚集人数是指一年中旅客发送量偏高期间内，每天最大的同时在站人数的平均值，这个平均值同时又与旅客日发送量有关，一般三、四级站发送折算比例要大一些，一、二级站则要小一些，按交通部核定的部标是：

7000~10000人 折算量为18%~16%；

3000~7000人 折算量为25%~18%；

500~3000人 折算量为30%~25%；

500人以下 折算量为40%~30%。

候车厅使用面积指标考虑旅客候车、排队检票、交通通道及候车厅内必需设置的一些服务设施所需面积。按交通部核定的部标为建筑面积 $1.20\text{m}^2/\text{人}$ ，铁道部可参考的数字为 $1.10\sim 1.20\text{m}^2/\text{人}$ ，根据这些数据经实地观察，候车厅内旅客的密度可以认为是合理的。在第1.0.6条已经明确规定与交通部部标的关系，交通部部标规定候车厅建筑面积为 $1.20\text{m}^2/\text{人}$ ，按各站级最高聚集人数所需候车厅建筑面积扣除合理的结构面积，其使用面积为 $1.092\sim 1.164\text{m}^2/\text{人}$ ，11个数据中低于 $1.10\text{m}^2/\text{人}$ 为2个，高于 $1.10\text{m}^2/\text{人}$ 为9个，为此候车厅使用面积确定为 $1.10\text{m}^2/\text{人}$ 。

关于候车方式与候车厅面积需要说明的是，候车方式随着国民经济的发展也有所发展，按客运分设短途、长途、快车、二次候车等，但无论采取何种方式候车，作为管理措施对安全正点组织班车营运是有效的，对整个候车厅的单位面积容纳人数并不会增加，因此无须因候车方式而附加候车面积，为此条文内容不予提及。

第4.2.2条 候车厅室内净高是按天然采光及自然通风一般卫生的最低要求考虑，是对候车厅的净高下限值的空间

规定。

第4.2.3条 为关怀母亲和婴幼儿身体健康,使其有较好的候车环境,规定一、二级站宜设母子候车室,母子候车室应邻近站台,单独设检票口,方便这部份旅客检票上车。

第4.2.4条 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,如二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,提示作缓坡,不但方便旅客还可供残疾人轮椅通行。

第4.2.5条 候车厅由于受站台雨棚、行包装卸廊及售票厅等影响,可开窗墙面并不多,考虑实际处于单侧采光的大跨度空间,规定不应小于1/7的窗地比是必须的。

第4.2.6条 候车厅系大跨度空间,旅客流动大,噪声大,应考虑吸音减噪措施,满足语言广播的清晰度。

第4.2.7条 候车厅应设置座椅并提示排列方向,是为了强化功能,明确客流导向,一般认为座椅数不应超过最高聚集人数。

第4.2.8条 方便旅客使用。

第三节 售票厅

第4.3.1条 四级站一般发车较少,最高聚集人数不超过150人。按计算设1~2个窗口,如单独设售票厅,要满足各种

要求，会带来很多困难，至于一、二、三级站分别设置是必须的。售票厅其使用面积按每个售票口 20m^2 计算，系根据交通部部标JT3109—84《公路汽车客运站级别核定和建设要求》附录B所分析计算方法确定。

第4.3.2条 按旅客活动规律，一般售票后进入候车厅或行包托运处的可能是比较多的，在平面关系中考虑这些因素是有利流线的形成。本条还提示，考虑这些因素的同时应避免因开门位置不当造成串堂，实际是兼作了过厅，影响了售票厅的基本功能要求。

第4.3.3条 售票窗口数的计算：一是基于中、近期处于人工售票条件；二是按交通部部标提供的计算数据。关于窗台的高度、宽度则按人体尺度考虑确定。

第4.3.4条 由于中、近期处于人工售票方式，提示宜设导向栏杆，这是有利于实际管理工作，设置长度可按站级实际需要，就不作明确规定。

第4.3.5条 提示售票厅内有很多业务性图表，诸如线路图、里程表、客货运价表、旅客须知以及临时公告等，均须有一定墙面予以布置，设计时应注意这些内容，在解决好采光、通风的同时，对这些也应有妥善处理。

第四节 售票室、票据库

第4.4.1条 以售票工作台、座椅、座后通道和靠墙小家具的基本尺寸与第4.3.3条第二款所要求的尺寸的乘积约为 5m^2 。

第4.4.2条 本条与第4.3.3条第三款说明站或坐，手与工作面的关系差一般约为 0.30m 左右，具体设计中，可将售

票员工作岗位地坪局部提高，也可将售票室全部提高，使售票窗口内外均有一个合理的高度。

第4.4.3条 一、二、三级站发车班次较多，相应的票据也多，独立设置有利保卫管理工作，其使用面积系按交通部标规定的建筑面积折算而得。

第4.4.4条 票据是财务结算依据，适当提高耐火等级是必要的。

第五节 行包托运处、行包提取处和小件行包寄存处

第4.5.1条 托运与提取均为处理旅客行包的过程，对站务来说，前者是进，后者是出，特别一、二级站行包进出量较大，分别设置是有利营运管理，三、四级站如能合并，无论对空间利用、提高劳动效益均是有利的。

第4.5.2条 行包在站内转运的工作量很大，劳动强度亦大，一、二级站应考虑机械化，以减轻工人劳动强度，提高工作效率。

第4.5.3条 按人体尺度及旅行包规格考虑其适宜的高度。

第4.5.4条 安全设施及正常业务需要。

第4.5.5条 方便出入及自行车托取。

第4.5.6条 库房保卫和适用的基本要求。

第六节 站台、行包装卸廊和发车位

第4.6.1条 站台的设置是有利于停车，有利于旅客上下

车。

第4.6.2条 站台设计必须为站务工作的三条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，站台净宽考虑两股人流和一辆手推车通行的要求。

第4.6.3条 站台雨棚是站台设计的一般要求，是对旅客的起码关怀，站台雨棚提示内倾是考虑车与人的相对关系以及旅客上下车不致受无组织排水浸淋影响。站台雨棚净高是按车顶装货平台离地高度约为3 m，再加工作人员位于工作平台上的操作高度，净高不小于5m，是安全操作的最低要求。

第4.6.4条

一、3.90m，是目前公路汽车客运站常用的站台柱距尺寸；

二、提示附墙柱突出墙面应保证净距，以免影响实际通道宽度；

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

第4.6.5条 一、二、三级站行包装卸量较大，但客车进入发车位停站时间较短，人流、货流分层设置是比较合理的，长度及开口数与发车位相适应是提示对班装卸行包作业的要求。

第4.6.6条 提示行包装卸活动的一般规律。

第4.6.7条 客车车顶行包平台后端在后轮上方，为了装卸方便一般客车进入发车位时，车尾处于行包装卸廊下方，行包装卸廊与车顶行包平台的高差应考虑工作人员上下车顶时的操作条件，大于0.30m，既不方便，又不安全。