

轮船与汽车客运站设计

西安公路学院

曹振熙 编著



轮船与汽车客运站设计

西安公路学院

曹振熙 编著

陕西省基本建设优化研究会

内 容 提 要

本书根据近年来大量调研资料,结合工程实践及多年研究的基础上,参照设计规范的有关要求编写的。内容充实,主要论述轮船与汽车客运站设计旅客聚集量及建设规范的确定,客运站的平面与立面设计站前广场,及客运站结构设计等有关问题。

该书可供建筑结构设计人员、有关工程技术人员及管理人员参考,同时对于高等院校土建专业师生亦有参考价值。

读者意见与建议请寄西安市翠华路西安公路学院409号信箱省基优会秘书处收,(邮政编码710061)敬致谢意。

封面设计:化工部第六设计院 助理工程师 曹普

轮船与汽车客运站设计

西安公路学院 高级工程师 曹振熙编著

陕西省基本建设优化研究会 技术图书编辑部编辑

1989年8月 第一版

1989年8月 第一次印刷

开本 787×1092mm¹/16 工费本 元

陕西省内部图书准印证 (陕出批)字第11187号

目 录

第一章 概 述	1
第二章 客运站的任务与类型	7
第一节 客运站的主要任务	7
第二节 客运站的类型	7
第三章 客运站设计中存在的问题	10
第一节 老客运站存在的问题	10
第二节 新客运站存在的问题	11
第四章 火车站与汽车站最高聚集人数的确定	12
第一节 火车站旅客最高聚集人数的确定与计算	12
第二节 汽车站旅客最高聚集人数的确定与计算	14
第五章 轮船客运站设计旅客聚集量的确定	17
第一节 设计旅客聚集量的计算方法	17
第二节 按现行规范计算设计旅客聚集量存在的问题	18
第三节 国内几个港口客运站设计旅客聚集量的确定	21
第六章 旅客聚集量的预测	
第一节 旅客聚集量预测的影响因素	28
第二节 旅客聚集量预测的步骤	29
第三节 旅客聚集量预测值的计算方法	29
第四节 设计年总发客量预测值计算实例	35

第七章	按新的计算方法与计算公式确定轮船客运站设计旅客聚集量	40
第一节	概述	40
第二节	计算系数	40
第三节	新的计算方法与计算公式	45
第四节	计算实例	46
第八章	客运站的建设规模	51
第一节	确定客运站建设规模的原则	51
第二节	客运站最佳建设规模	52
第三节	客运站的建筑规模分级	53
第四节	客运站站房基本房间的组成	55
第九章	轮船客运站各类房间的面积指标	59
第一节	概述	59
第二节	各候船厅使用面积指标确定	62
第三节	售票处使用面积指标确定	64
第四节	行包房使用面积指标确定	67
第五节	小件寄存处,小卖部,厕所等使用面积指标确定	70
第六节	国际轮船客运站主要用房使用面积指标确定	74
第十章	公路汽车客运站各类用房使用面积指标确定	76
第一节	候车厅使用面积指标确定	76
第二节	售票厅,售票房,票据库使用面积指标确定	76
第三节	行包房使用面积指标确定	78
第四节	小件寄存处,厕所,问询处等使用面积指标确定	79
第五节	站台与发车位	80
第十一章	站前广场和停车场设计	81
第一节	站前广场的作用与功能	81
第二节	站前广场的组成与各组成部分的设计要求	82
第三节	站前广场的设计要求	83
第四节	站前广场的布置	84

第五节 站前广场的建筑小品	85
第六节 停车场设计	92

第十二章 轮船与汽车客运站的建筑设计 93

第一节 客运站的流线分析与流线组织	93
第二节 客运站的平面设计	98
第三节 客运站的立面与剖面设计	118
第四节 客运站的建筑饰面	137

第十三章 客运站选址与总平面布置 138

第一节 客运站选址	138
第二节 客运站的总平面布置	140

第十四章 客运站站房主要房间设计 160

第一节 候船厅、候车厅设计	160
第二节 售票处设计	162
第三节 行包房设计	163
第四节 客运站其他用房设计要求	164

第十五章 客运站设计中对于给水排水、采暖通风、电气照明、防火疏散的要求 166

第一节 给水排水	166
第二节 采暖通风	166
第三节 电气照明	167
第四节 防火疏散	169

第十六章 客运站结构设计概述 170

第一节 荷载	170
第二节 砌体结构设计	172
第三节 钢筋混凝土结构设计	174

第一章 概 述

客运站是人类通过交通工具,使旅客与货物产生空间位移的起点与终点,对旅客来讲还包括中转停靠点。客运站亦是专门从事客运业务的基本营运单位,既要组织生产又要为旅客服务。水运有轮船客运站,公路有汽车客运站(汽车站),铁路有火车客运站(火车站),空运有民航客运站(民航站)。本书主要论述轮船客运站设计,及汽车客运站设计。

水运是最古老的运输方式,“易·系辞下”中有一句话,“剡木为舟,剡木为楫,舟楫之利,以济不通”。人类祖先,早已借水行舟,以沟通城乡交流,发展水运。

我国水运事业,与其它国家相比是很发达的,尤其水上客运发展很快。目前除沿海通航的港口而外,内河可通航的河流有长江、珠江、湘江、赣江、汉江、嘉陵江、乌江、金沙江、岷江、怒江、闽江、松花江、黑龙江、乌苏里江、鸭绿江等,黄河、淮河、京杭运河、伊黎河亦局部通航。其中长江通航条件最好,水量充沛,终年不冻,而且沿江大城市多,文物古迹多,风景旅游点多,人口多,市场繁荣,物产丰富,陆运、空运等联运条件好,交通十分发达方便。因此,长江在世界上素有“黄金水道”之美称。

以长航为例,如图1-1所示,解放初期年客运量为100万人次,到1980年增加到2862万人次,按4.5%的递增率,到1988年为4070万人次。

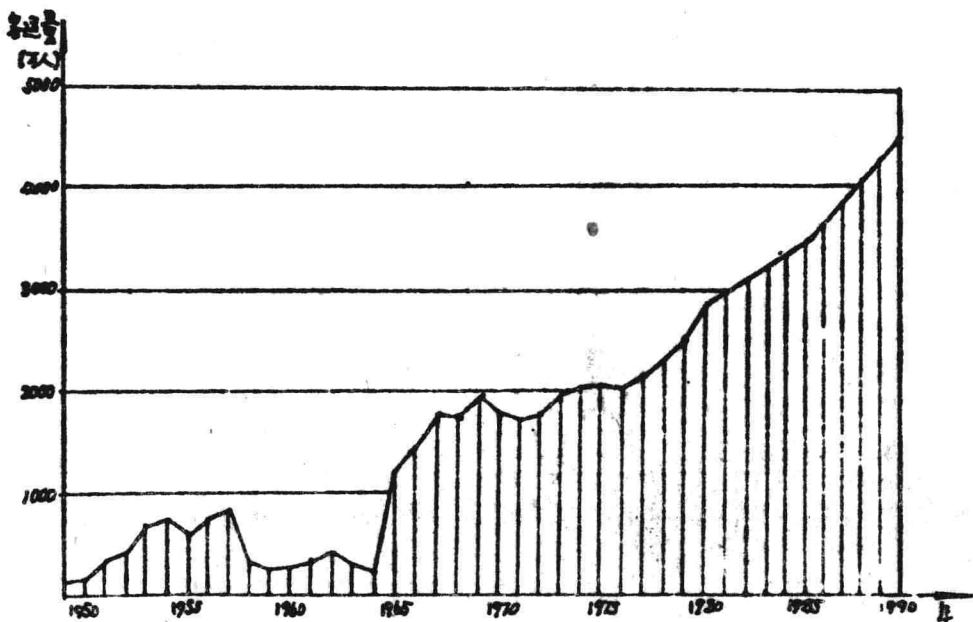


图1-1 长江客运量

解放后，我国历年水运、公路、铁路、民用航空等运输方式的客运量如表1-1、表1-2所示。各种运输方式的客运量占总客运量的比例如表1-3所示。客运量历年增长情况如表1-4所示。从上列几个表中可以看出，公路运输客运量增长最快，目前公路客运量比解放初期增长387倍，而铁路客运量仅增长10倍，民用航空运输解放后得到较大的发展，比解放初增长48倍，水路运输客运量比解放初增长29倍。但从各种运输方式的客运量所占总客运量的比例（表1-3）来看，铁路与水运所占比例逐年下降，尤以铁路下降最快，从77%下降到15%，而水运亦从11.7%下降到5.3%。公路运输客运量所占比例从11.3%上升到81.5%。

近年来各省、市、自治区公路与水路运输客运情况如表1-5与表1-6所示。从表1-5中可看出，公路客运量逐年增加，除全民所有制旅客运输量外，集体与个体旅客运输量有不同程度的增长，目前全民所有制客运量占88%，集体经营的客运量占11%，个体经营的客运量占1%，随着改革、开放政策的贯彻执行，集体与个体经营的旅客运输量所占比例会逐年有所增长。

水路运输面临公路运输激烈的竞争，发展比较缓慢，从表1-6中可看出，近几年来，有的省、市、自治区，水运客运量有下降趋势，有的省、市水运客运量虽有所增长但增加的幅度不大。

目前国内沿海与内河主要港口客运站的客运情况如表1-7所示。表中年发客量大于150万人次的港口有：广州、武汉、重庆、南京、南通、九江、宁波等。上海港年发客量达到660万人次，是我国水运客运量最大的港口。上列港口客源稳定，客运量增长较快。

解放四十年来，水运客运量比解放初期增长29倍，但客运设施除近几年来新建的站点而外，基本上变化不大，设备简陋，客货混杂，交叉干扰，极不安全，卫生条件差，脏乱又乱，与目前形势很不适应，旅客反应强烈，迫切要求改善客运设施，各港口新建改建、扩建客运站房任务繁重，十分紧迫。

全国铁路、民航客运量（万人）

表1-2

年 份	铁路客运量	民航航空客 运 量	年 份	铁路客运量	民航航空客 运 量
1949年	10297	27	1979年	86390	298
1952	16352	2	1980	92204	343
1957	31262	7	1981	95300	401
1962	75003	17	1982	99921	445
1965	41245	27	1983	106044	501
1970	52445	22	1984	113958	554
1975	70485	139	1985	112110	747
1976	71429	146	1986	108579	925
1977	79471	193	1987	112479	1310
1978	81491	291	1988		

全国水运公路客运量(万人)

表 1-1

年 份	水运客运量	公路客运量	年 份	水运客运量	公路客运量
1949年	1562	1809	1969年	15531	52285
1950	2377	2301	1970	15767	61812
1951	2945	3350	1971	15638	71227
1952	3605	4359	1972	17297	80675
1953	5324	7439	1973	19270	89771
1954	5523	8648	1974		
1955	5646	10312	1975	21015	101359
1956	7177	18224	1976	21298	108718
1957	8780	23772	1977	22452	122819
1958	9492	31063	1978	23042	149229
1959	10626	32569	1979	24360	178618
1960	12333	32524	1980	26439	222799
1961	15152	27601	1981	27584	261559
1962	16397	30737	1982	27987	300610
1963	12678	32857	1983	27214	336965
1964	11878	37313	1984	25974	390336
1965	11369	43693	1985	27002	427233
1966	12759	54437	1986	25285	440994
1967	13540	53874	1987	24114	460010
1968	14038	47125	1988		

各种运输方式客运量比较

表 1-3

年份 \ 运输方式	铁 路	公 路	水 运	民用航空
1950年	77.0%	11.3%	11.7%	0.005%
1960	57.9%	30.5%	11.6%	0.015%
1970	40.4%	47.5%	12.1%	0.017%
1980	27.0%	65.2%	7.7%	0.100%
1987	13.06%	81.47%	5.32%	0.150%
2000				

历年运量增长情况

表 1-4

年份 \ 运输方式	铁 路	公 路	水 运	民用航空
1949年	100%	100%	100%	100%
1952	159%	252%	231%	-
1957	303%	1314%	562%	-
1965	401%	2415%	728%	-
1976	692%	6010%	1364%	541%
1979	839%	9874%	1560%	1104%
1980	895%	12316%	1693%	1270%
1987	1092%	38776%	2931%	4852%
2000				

省、市、自治区历年公路客运量(万人)

省、市、自治区	1979年	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
天津	2220	2465	2324	2931	3038	3287	2986	2669	2606	
河北	3390	7050	7341	5187	9235	10552	11090	11724	12509	
山西	2743	3542	3896	4463	5282	5884	6364	7120	7478	
内蒙古	1732	2090	2176	2600	3145	3573	3884	4124	4748	
辽宁	9612	11190	12118	18296	14514	16621	17964	18042	18413	
吉林	4387	4816	5247	5948	6605	7415	7744	7987	9164	
黑龙江	5156	5896	6076	6843	7411	8362	8562	9566	9904	
上海	22344	23462	30727	34350	38224	46985	42342	40214	40902	
江苏	15513	19323	22804	26146	28468	30843	33405	33632	31811	
浙江	11401	13801	15717	17990	20082	22647	22926	23320	24272	
安徽	3169	10655	12248	13313	15399	17496	18666	17645	17352	
江西	4910	7286	8250	10622	12939	14378	15518	15715	15978	
山东	7338	8533	8924	9322	10842	13125	13566	16517	16969	
河南	8218	10151	12719	15373	17907	20412	22557	25012	28496	
湖北	9222	11232	13079	15224	17538	20105	22378	25597	27575	
湖南	12005	17230	24554	29424	31677	34873	39370	41964	41918	
广东	14124	17705	19989	22597	24131	34618	36383	33024	33730	
广西	5621	7054	8160	9586	11410	14960	16992	16591	16837	
四川	12408	17733	23184	27005	31928	37996	45917	50573	56256	
贵州	3462	4700	5873	6648	6707	8184	9102	8387	8785	
云南	2964	3612	4235	4807	5497	6623	7735	8958	8552	
陕西	7	7	9	10	29	34	35	50	49	
甘肃	3575	4632	5112	6414	7512	8804	10131	10666	11949	
青海	2567	3038	3123	3496	3974	4496	4968	5595	6320	
宁夏	255	334	391	348	772	920	993	1215	1238	
新疆	408	470	610	752	802	981	1132	1346	1681	
台湾	344	1152	1243	1541	1742	2072	2801	2841	4398	

(包括广东管内)

表1-6

各省、市、自治区历年水运客运量(万人)

省、市、自治区名称	1979年	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1 北京										
2 天津										
3 河北	4	13								
4 山西	11		15				45	48	63	
5 内蒙古										
6 辽宁	14	18	20	26	26	19	21	22	24	
7 吉林	4	5	5	7	7	7	4.2	5	6	
8 黑龙江	84	84	111	89	80	60	76	82	70	
9 上海	563	561	606	577	661	536	660	711	721	
10 江苏	4039	4175	3991	3857	3455	3045	2644	2241	1840	
11 浙江	6129	6662	6653	6935	6268	6436	6178	4981	4177	
12 安徽	600	709	649	729	641	646	651	649	435	449
13 福建	1038	1095	1137	1060	1013	984	873	862	912	
14 江西	328	359	390	354	361	315	327	269	230	
15 山东	88	90	83	92	102	113	134	143	166	
16 河南	53	80	83	76	82	97	121	106	100	
17 湖北	1073	1217	1284	1269	1236	1238	1340	1720	1657	
18 湖南	1598	1680	1809	1956	1951	1714	1753	1695	1509	
19 广东	2828	2777	2788	2807	2735	2445	2578	2396	3425	
20 广西	400	429	463	526	668	518	526	506	514	532
21 四川	2465	3017	3460	3797	4057	3909	4384	4525	4372	
22 贵州	51	68	66	77	86	100	213	120	131	
23 云南	78	85	93	93	97	105	126	143	149	
24 陕西										
25 山西	2	7	7	10	17	23	28	41	51	
26 甘肃			10	6	2	12	13	14	19	
27 青海										
28 宁夏										
29 新疆										
30 台湾										
31 海南	(包括在广东省内)									

表1—7

一九八七年国内沿海、内河主要港口客运量

港口 客运站	到港旅客人数	离港旅客人数 (发客量)	港口 客运站	到港旅客人数	离港旅客人数 (发客量)
大 连	1925381	1964982	枝 城	125183	114197
秦皇岛	5708	5320	沙 市	308972	307335
天津新港	247357	223116	城陵矶	137630	93793
龙 口	136853	137660	武 汉	3100091	2838400
威 海	65095	58535	黄 石	803556	803556
烟 台	1130921	1138244	九 江	1949491	1949491
青 岛	343232	389439	安 庆	1262920	1213368
上 海	6579858	6588403	池 州	1235504	710725
宁 波	1558808	1550533	铜 陵	350474	382582
舟 山	2603392	2633687	芜 湖	905729	966221
海门(浙江)	143505	155796	马鞍山	740494	740494
温 州	643437	614425	南 京	1975683	1846331
福 州	56096	64512	镇 江	176346	165645
厦 门	124431	131101	高 港	668594	656332
汕 头	118660	102036	南 通	2256437	2075653
黄 埔	76498	64587	江 门	554195	525765
广 州	3035780	2709485	三 埠	187777	171029
蛇 口	708666	689739	新 会	33968	38045
中 山	575829	547576	贵 县	127404	159796
湛 江	53986	41980	梧 州	1148674	1204677
北 海	18959	20109	苏 州		826648
海 口	205962	187172	长 沙		925901
三 亚	12344	19734	哈 尔 滨		109645
重 庆	1328813	1520952	沙河子	7901	
涪 陵	383184	355157	佳木斯	22456	33411
万 县	671906	690359	江 阴	132232	142669
宜 昌	735528	756903			

第二章 客运站的任务与类型

第一节 客运站的主要任务

客运站是旅客和货物在旅行、运输过程中的起点、中转点与终点，是为旅客服务的，一个多功能、综合性、开拓性建筑群的所在地，是专门从事客运业务的基本营运单位，其主要任务是：

- 1、组织旅客有秩序、舒适、安静、愉快的候船（候车），安全、迅速，方便的上、下船。
 - 2、创造一定条件，使得旅客能迅速、准确、便利地办理一切旅行手续。如发售船票（车票）、办理行包收运、保管、装卸、发送、交付手续。
 - 3、办理另担、邮件、快件的装卸与搬运业务。
 - 4、认真做好售票、检票、验票、补票工作。
 - 5、办理小件寄存业务，方便旅客暂时存取。
 - 6、耐心、礼貌回答旅客询问，做好必要的解释工作。
 - 7、为旅客就餐、住宿、购物、娱乐等提供方便，在可能情况下，努力创造一定的条件。
 - 8、努力改善经营管理工作，提高经营效率，加速班船周转，降低运输成本，增加营运收入。
 - 9、组织客班船安全，准时到港，方便疏散接送。
 - 10、为泊港客船维修提供便利条件。
 - 11、有条件的客运站，还可开展铁路、民航、公路的联运业务，更好地为旅客服务。
 - 12、做好站内服务人员的管理与教育工作，努力提高服务水平。
 - 13、做好客源的调查研究工作，根据客流量、流向、流时规律，与航运部门车队配合，合理编排船期表（班次表），安排好运力。
- 客运站除做好服务、组织、管理工作之外，同时在协调、指挥、监督水平运输方面发挥主要作用。

第二节 客运站的类型

目前国内客运站主要有以下几种类型：

一、专用客运站

专用客运站主要办理客运业务，不办货运或办少量货运。如上海十六铺客运总站，是国内最大的专用客运站，由于客货分开，旅客进站出站方便、安全，解决了老码头客货混杂，人流、车流相互干扰，交通拥挤阻塞的现象。

专用客运站，由于没有货运业务的干扰，站内秩序易维持，工作人员可集中精力搞好客运服务，改进服务质量，提高社会效益。

专用客运站，由于不再装卸货物，可缩短客船泊港时间，对提高营运率是有利的。但目前客班轮都带货，船到港后，先卸客后移泊卸货，十分不便。

专用客运站，主要收入是代售船票，收取手续费，另外办理小件寄存，经营小卖部亦有收入，但总收入较少，经济效益差。

专用客运站，需要的泊位多，相应的利用率较低。

专用客运站，最好停泊专用的客运船，一船专用客船经济效益差，航运部门意见大。目前国内仅在航程较短，旅游业很发达的港口之间，如珠海香洲港到深圳蛇口港运行的双体客船，在海口港与海安港及蓬莱港与长岛港之间亦有渡海的客船。

二、客货兼用客运站

客货兼用客运站，既办理客运业务，亦办理货运业务，目前国内所采用的客船，均为客货兼用船（客货船），沿海港口货源充足，货运收入在客运站总收入中占有相当比重，一般货运收入为客运收入的三分之一，客船装载适量货物，对减少客船亏损有重要作用。

通常利用客船中不适宜住客的底层空间装货，如快件货，小批量日用百货，时鲜货等，既有利于城乡物资交流，又可以压船舱，船不易摇摆，提高了客船的稳定性 and 通航性，在不超载的情况下，对保证航行安全亦是很有利的。

目前客班轮都带货，硬性地将客货分开是不利的，如上海十六铺客运总站，客班船到站之后，先下旅客，然后转泊十区货运码头卸货，装货，再回到十六铺码头上客，由于黄浦江航道拥挤，客货分开之后，不但延误提货时间，而且提货路线太长，多消耗燃料，经济效益不好，造成连年亏损，船员休息亦不好，货主与航运部门意见都很大。为了改变这种不合理的状况，目前到港客班轮，已就近移泊大达码头卸货。

客货兼用客运站，货物运送及时，迅速，交付快，可随到随取，深受货主欢迎。例如宁波港客运站是客货兼用的，该港开往温州的“浙江604”客轮，营运一直亏损，后来发挥了客货兼用客运站的优点，充分利用船舶的剩余吨位搞货运，很快扭转了亏损面，出现了盈余。看来，根据目前客班轮带货的实际情况，建设客货兼用客运站与客货兼用码头，更为经济合理，不但社会效益好，经济效益亦好。

客货兼用客运站，由于旅客上下船，同时要装卸货物，客班轮在港停泊时间较长。如果港口泊位少，影响船舶通过能力。为此必须提高装卸作业的自动化，机械化水平，加强管理，尽量缩短泊港时间。

客货兼用客运站，由于不需要移泊装卸货物，有利于提高泊位占用率，有利于根据旅客习惯的到达时刻安排班期（船期表），从而可吸引更多客流，同时还避免旅客高度集中，便于旅客疏散。

客货兼用客运站，客货兼顾以减少客船移泊作业，可减少燃料消耗。客船带货，需

解决货物堆存所需的堆场与仓库。

客货兼用客运站应妥善解决客货交叉的矛盾，确保旅客人身、财物安全。如烟台港、青岛港、大连港客运站，均采用部分立体交叉的工艺，通过空中廊道与登船桥，把客流、车流严格分开，这样既有利于货物的装卸，又确保旅客安全，对防火、防盗亦有利。

三、多功能客运站

多功能、综合性、开拓性客运站，有人亦称为一条龙服务客运站。这是随着改革、开放政策的贯彻执行，为创造第一流服务水平，为旅客提供综合性服务，为获得最佳社会效益，经济效益与环境效益而新建的客运站。一般把除办理客运业务与货运业务之外积极创造条件，为旅客提供住宿、就餐、购物、娱乐等多种服务的客运站称为多功能客运站、亦就是为旅客提供行、商、吃、住、一条龙服务的客运站。目前国内不少港口的客运站，如柳州港客运站等已设计为多功能客运站。

对于客运量较大，航班较多的客运站，由于旅客在站内停留时间长，探亲、旅游、经商等旅客逐年增加，可考虑增设旅馆、快餐厅、冷餐厅、咖啡厅、茶座、小吃部、阅览室、录像放映厅（室）、邮电服务处、报刊杂志服务处、新华书店、旅行服务社、理发室、百杂货土特产商店、免税品商店等综合服务、营业性建筑，组成一个以客运站为中心的、多功能的、综合性、开拓性建筑群。在设计时应全面考虑、统一规划，彻底改变过去服务设施简陋、陈旧、管理松弛、秩序紊乱的面貌，使得人流高度集中的客运站建设成为服务设施齐全、秩序井然、环境优美、精神文明的窗口。

随着人民生活水平与文化水平的提高，对精神生活的要求亦逐渐提高，有条件的客运站可设置一些文娱场所，为旅客创造良好的休息娱乐环境。港口码头，每天都有很多南来北往的旅客，这里是传播消息的地方，亦是城市地方信息中心，充分发挥客运站多种功能的作用，从而提高客运站的社会效益与经济效益。

多功能客运站，服务性设备增加，营业性建筑增多，基建投资相应的加大，维护费用增加。但由于经济收入比专用客运站要大得多，所增加的基建投资很快就会收回，对港方是有利的。

多功能客运站，由于服务设施齐全，旅客感到很方便，会吸引更多客源，对航方亦是有利的。多功能客运站，可以提供更多就业机会，为符合招工要求的站内职工子弟就业创造条件。同时由于客运站经济收入增加，职工福利亦会逐步改善，从而可促使站内职工更安心工作，集中精力改进服务质量，相应的亦提高了客运站的社会效益。

第三章 客运站设计中存在的问题

第一节 老客运站存在的问题

为了搞好新客运站的设计，深入了解老客运站存在的问题是很必要的。通过对国内主要港口城市客运站的调查表明，这些客运站都是五十年代或六十年代建成的。当时，水运发展缓慢，客流量少，资金有限，建设规模小。普遍存在下列问题。

1、候船厅（室）面积小，如南京港、武汉港老客运站候船室建筑面积只有几百平方米，可容纳500~600人候船。而目前日平均发客量达6000~9000人，比原设计旅客聚集量增加十几倍。平时候船厅内已拥挤不堪，几无驻足之地，节假日更是人山人海，水泄不通，很多旅客被挤到附近马路上候船，既不文明亦不安全。九江港、安庆港、南通港等老客运站也存在类似情况。

2、客货混杂，交叉作业，相互干扰极不安全。目前国内客班轮都带货，船到码头既要下客，又要卸货，因船小，码头小，人流、货流、车流互相交叉干扰，交通堵塞，不安全亦不便于管理。

3、老客运站候船室，通风采光条件差，常年室内光线阴暗，烟雾迷漫，空气混浊。尤其是炎夏酷暑，室内犹如蒸笼，闷热难忍。旅客与商贩带的鸡、鸭、鱼、虾、腥膻味大使室内空气受到污染，有碍旅客与服务人员的身体健康。

4、不少老客运站，客运码头泊位不足，客班船接踵而来，如九江港客运站，因无码头停靠，客船“游江”待泊，旅客心急如火。意见很大，广州港大沙头客运站，航班多，泊位少，没有待航区，旅客有时要跨越几条船的跳板，才能到达所乘的客班船，很不安全。

5、水卫条件差，厕所狭小，臭气熏人，不少客运站没有盥洗室，旅客整容，盥洗很不方便，候船室装修质量差，墙群、地面积污不易擦洗，既脏亦不雅观。

6、有的客运站（如安庆、海安、武汉、温州、九江港等），站前广场很小，有的还没有站前广场，上下船旅客没有安全缓冲地带，不利旅客疏散。没有停车场，交通亦不方便。

7、由于历史原因，港口城市一般都沿江修筑马路，而这些马路往往是市区主要交通干道，来往行人，车辆多，旅客上下船要横穿马路，常引起交通堵塞，秩序极为混乱，这不仅影响市内交通，且严重危及旅客的人身安全。

8、老客运站大都没有迎送廊，从检票口到客班船距离很长（如重庆港朝天门客运站），有的旅客扶老携幼，背着行李，上坡，下坡要走一里多路才到达客班船。如遇风雨，行走困难，十分不便。

9、一般老客运站，设备简陋，服务设施少，小件寄存，行包托运都很不方便，售票处就在候船室内，排队购票十分拥挤，把旅客赶到室外马路上候船，有碍交通亦不文明。

10、老客运站结构陈旧，有的是砖木结构，年久失修，变形大，装修质量差，平面布置不合理，造型呆板，采暖通风条件差。

11、有的老客运站，装卸作业原始落后，自动化，机械化水平低，船到港，泊港时间长，影响客船周转。

12、有的客运站，办理客运事业，缺乏经济观点，不大注意经济效益，不太重视经营管理，职工不太安心，服务质量较差。

老客运站存在问题很多，与“四化”建设，与当前改革，开放形势很不适应，为了维护水运事业的声誉，为旅客尽可能地提供优质服务，尽快改善客运条件，实为燃眉之急，轮船客运站的新建，改建，扩建刻不容缓，势在必行。

第二节 新客运站存在的问题

新客运站是指近几年来新建，改建的客运站。调查研究表明有的新客运站设计中亦存在不少问题。应当引起足够重视，在今后客运站的设计中予以改进。新客运站存在的主要问题如下：

1、某客运站，当时从解决客货矛盾，保证旅客安全出发，决定客货分开，建客运专用码头，客运专用客运站，以改善站房环境，确保旅客安全，是有道理的。但是不全面，从政治上考虑多，从经济上考虑少，造成一定经济损失。这是由于目前客班轮都带货，是客货两用船，除上客而外每次一般带货约200吨，船到港先下客，然后移泊装货客船往返几个小时，费时间、耗燃料、旅客要等船、船员得不到很好的休息，装货卸货距离远，收货与发货慢，货主意见很大，几十条船频繁来往，造成航道拥挤，亦不安全不得不改在临近的码头卸货。

2、有的国际客运站建成后，由于国外客源不多，未正式使用。目前该站房，部分改为国内客运使用，原来的迎送厅，改为售票厅，原来的行包房改为国内旅客临时候船厅，原来联检厅，检查厅、候船厅改为旅社，其余部分改为商店、餐厅、午厅、彩照扩印部、酒吧、宴会厅。其他新建客运站亦有类似情况，有的客运站把候船厅改为午厅、会议厅，亦有的把部分候船厅出租，用作展销会会场，搞展览或办临时旅馆，把贵宾室改为音乐茶座。站房新建不久就进行改建或改作其他用途，不但造成人力、物力的浪费而且使整体布局不尽合理，影响客运使用，今后在新建客运站时，应避免出现上述情况如果有条件需要设置旅社，餐厅、舞厅等营业性服务设施，应在总体规划时综合考虑，合理布置。

3、目前不少新建客运站设置自动扶梯，而正常使用的很少，如上海港客运总站，自动扶梯利用率低，经常关闭，湛江港客运站由于国内外旅客都不上楼，自动扶梯闲置不用，天津新港客运站的自动扶梯长期不使用，形同虚设，每年还得折旧，维修，造成