

城市公交场站综合开发策略及建设管理模式研究

文 / 青 涛 陕西西咸新区公共交通集团有限公司

摘要：随着城市的快速发展，土地资源日益稀缺，城市公交场站的综合开发成为提高土地利用效率、实现交通与城市协同发展的重要途径。本文从建设单位的角度出发，深入探讨城市公交场站综合开发的策略以及建设管理模式，分析其面临的问题与挑战，并提出相应的解决方案，旨在为城市公交场站的可持续发展提供有益的参考和借鉴。

关键词：城市公交场站；综合开发；建设管理模式；建设单位

【DOI】10.12254/j.issn.2096-6539.2025.07.004

引言

城市公交场站作为城市公共交通系统的关键基础设施，不仅承担着公交车辆的停放、保养、调度等基础功能，还在优化城市空间布局、提升交通效率以及促进区域经济发展等方面发挥着重要作用。在当前城市土地资源紧张和城市功能多元化发展的趋势下，对公交场站进行综合开发，实现其功能的复合与土地的高效利用，已成为城市建设的重要方向。建设单位作为公交场站综合开发项目的实施主体，肩负着从项目策划、建设到运营管理的全过程责任，其决策与管理水平直接影响着项目的综合效益和可持续发展能力。

一、城市公交场站综合开发策略

（一）功能定位与业态组合策略

1. 精准功能定位

建设单位应依据公交场站所处的地理位置、周边人口密度与结构、交通流量与出行特征、城市发展规划与产业布局等因素，对公交场站进行精准的功能定位。例如，位于城市核心商业区的公交场站，可定位为集高端商业、商务办公和换乘枢纽功能于一体的城市交通商业综合体，重点发展高端零售、金融服务、总部办公等业态，并与周边商业设施形成联动发展格局；而位于城市新兴居住区的公交场站，则应侧重于配套生活服务功能，如建设社区商业中心、便民服务设施等，以满足周边居民的日常生活需求，同时可适当配置部分住宅公寓，为居民提供多样化的居住选择。

2. 科学业态组合

在确定功能定位的基础上，建设单位应遵循业态互补、协同发展的原则，进行科学合理的业态组合。例如，对于以交通换乘功能为主的公交场站，可在底层设置公交候车区、换乘大厅，并配套便利店、快餐店等小型商业设施，满足乘客的即时性消费需求；在上层空间开发写字楼、酒店等业态，吸引商务客流，实现交通与商务功能的有机结合。同时，考虑到不同业态的经营特点和客群需求，应合理规划业态比例和空间布局，确保各业态之间相互促进、相得益彰，提高整体运营效益。

（二）空间布局与设计策略

1. 立体分层式布局

为实现公交场站与开发功能的有机融合，常采用立体分层式空间布局。将公交车辆的停放、维修、调度等功能布置在底层或地下层，利用架空层或平台层作为公交乘客的换乘空间，并通过设置合理的垂直交通设施（如电梯、自动扶梯、楼梯等）与上层的开发功能区域相连接。上层空间则根据功能定位进行商业、办公、住宅等物业开发，实现土地的高效利用和功能的多元化。例如，在一些大型公交枢纽场站，地下一层设置公交车辆的停车库和维修车间，地面一层为公交换乘大厅和部分商业设施，二层以上为写字楼或公寓，形成功能清晰、流线便捷的立体空间结构。

2. 一体化融合设计

强调公交场站与周边环境及建筑的一体化融合设计。在建筑风格上，注重与城市整体风貌和周边建筑相协调，打造具有地域特色和文化内涵的城市景观节点；在外部空间设计上，合理规划广场、绿地、步行道等公共空间，将公交场站与周边城市空间有机串联起来，形成连续、舒适的城市步行系统和公共活动空间，提升城市的公共性和开放性。同时，加强公交场站与周边轨道交通站点、慢行交通系统的衔接设计，实现多种交通方式的无缝换乘和一体化出行体验。例如，通过建设地下通道、空中连廊等设施，将公交场站与临近的地铁站、自行车停车点直接相连，方便乘客换乘，提高交通系统的整体运行效率。



图1 公交场站与周边环境及建筑的一体化融合设计

（三）交通组织与衔接策略

1. 内部交通组织优化

建设单位应精心规划公交场站内部的交通流线，确保各类交通方式的顺畅、高效运行，避免相互干扰和冲突。合理划分公交车辆的进出口、停车区域、发车通道和掉头区域，优化车辆行驶路线，提高公交车辆的周转效率和运营可靠性；为社会车辆设置专门的停车场和行车路线，并通过清晰的交通标识和引导设施，方便社会车辆的进出和停放；同时，为行人和非机动车交通提供安全、便捷的通道，设置专门的人行道、自行车道和过街设施，保障行人与非机动车的通行权益，实现人车分流、机非分离的有序交通组织模式。

2. 外部交通衔接强化

加强公交场站与城市外部交通系统的紧密衔接，提高公交场站的可达性和辐射范围。在道路网络衔接方面，优化公交场站周边的道路交叉口设计，增加进出口车道数量，改善道路通行条件，确保公交车辆能够快速、顺畅地进出场站；与城市主干道、次干道建立良好的连接关系，合理设置公交专用道和优先通行信号，提高公交车辆在道路上的行驶速度和准点率。在与其他交通方式的换乘衔接方面，积极推进公交与轨道交通、常规公交、慢行交通（自行车、步行）等多种交通方式的一体化换乘设施建设。例如，在公交场站与地铁站之间设置无缝对接的换乘通道，实现“零距离”换乘；在公交场站周边设置充足的自行车停车设施，并优化自行车与公交车辆的换乘衔接流程，鼓励“公交+自行车”的绿色出行模式，提升城市综合交通系统的整体效能。

二、城市公交场站综合开发建设管理模式

（一）项目建设流程管理

1. 前期策划与可行性研究

项目前期策划阶段是公交场站综合开发项目成功的关键环节。建设单位应组织专业的市场调研和可行性研究团队，深入分析项目所处的市场环境、政策背景、区域发展趋势以及交通需求特征等因素，结合城市总体规划和公交专项规划，确定项目的建设规模、功能定位、业态组合、开发模式等关键要素，并进行详细的投资估算和效益分析，评估项目的经济可行性、技术可行性和社会可行性。在此基础上，编制项目建议书和可行性研究报告，作为项目决策和后续审批手续办理的重要依据。同时，积极开展项目的策划宣传和招商工作，吸引潜在的合作伙伴和投资者参与项目建设，为项目的顺利推进奠定良好的基础。

2. 工程设计管理

选择具有丰富公交场站设计经验和综合开发设计能力的设计单位，承担项目的工程设计任务。在设计过程

中，建设单位应加强与设计单位的沟通与协作，明确设计要求和目标，确保设计方案既能满足公交场站的基本功能需求，又能充分体现综合开发的理念和特色，实现交通功能与开发功能的有机融合。建立健全设计审查制度，组织专家和相关部门对设计方案进行多轮次的审查和优化，重点审查设计方案的合理性、可行性、安全性、经济性以及与周边环境的协调性等方面，确保设计质量和深度符合国家和地方的相关标准和规范要求。同时，注重设计变更管理，严格控制设计变更的范围和程序，避免因设计变更导致项目投资失控、进度延误和质量问题。

3. 工程施工管理

在工程施工阶段，建设单位应严格按照国家和地方的工程建设法律法规以及招投标制度，选择资质优良、信誉良好、施工经验丰富的施工单位和监理单位，签订严谨的施工合同和监理合同，明确各方的权利和义务，确保工程施工的质量、进度和安全。建立完善的工程质量管理体系，加强对施工过程的质量监督和检查，要求施工单位严格按照设计文件和施工规范进行施工，落实质量责任制，对关键工序和重要部位实行旁站监理和质量验收制度，确保工程质量符合国家和行业标准要求；强化工程进度管理，制定详细的施工进度计划，并定期对进度执行情况进行检查和分析，及时采取有效的措施解决影响进度的问题，确保项目按时竣工交付；高度重视工程安全管理，督促施工单位建立健全安全生产管理制度，落实安全生产措施，加强对施工现场的安全巡查和隐患排查治理，杜绝各类安全事故的发生。同时，加强工程造价管理，严格控制工程变更和现场签证，对工程进度款支付进行严格审核，做好工程结算审计工作，确保项目投资控制在预算范围内。

4. 项目验收与交付使用

项目竣工后，建设单位应及时组织相关部门和单位进行工程竣工验收。验收工作应依据国家和地方的工程验收标准和规范，对工程的质量、安全、消防、环保、规划等方面进行全面检查和评估，确保项目各项指标符合验收要求。在验收过程中，发现的问题应及时通知施工单位进行整改，整改合格后重新组织验收。验收合格后，建设单位应按照合同约定和相关规定，将公交场站及附属设施移交给公交运营单位，并办理相关的交付使用手续。同时，对于综合开发的商业、办公、住宅等物业，建设单位应根据招商情况和物业运营管理方案，将物业移交给相应的业主或物业管理公司，确保项目能够顺利投入运营和使用。

（二）运营管理与维护模式

1. 公交运营管理

公交运营单位作为公交场站的主要使用者和运营管

理者，应负责公交车辆的日常调度、发车、充电（加油）、维修保养以及司乘人员的管理等工作，确保公交运营的安全、高效和准点。建设单位应与公交运营单位密切配合，在公交场站的建设过程中，充分考虑公交运营的实际需求，合理规划公交车辆的停放区域、调度室、维修车间、充电设施等功能布局，为公交运营提供良好的硬件条件；在项目交付使用后，建立健全公交运营服务质量监督考核机制，加强对公交运营单位的日常监督和考核，及时反馈乘客的意见和建议，督促公交运营单位不断改进服务质量，提高公交运营效率和服务水平，满足市民的出行需求。

2. 综合开发设施运营管理

对于公交场站综合开发的商业、办公、住宅等设施，建设单位可根据自身的经营策略和资源优势，选择自主运营或委托专业的物业管理公司进行运营管理。自主运营模式下，建设单位应组建专业的运营团队，负责物业的招商、租赁、营销、客户服务、设施维护等工作，直接掌控物业的运营效益和发展方向；委托运营模式下，建设单位应通过公开招标等方式，选择具有丰富物业管理经验和良好信誉的物业管理公司，并签订详细的委托管理合同，明确物业管理的服务内容、服务标准、收费标准、双方的权利和义务等事项，监督物业管理公司按照合同约定履行职责，为业主和租户提供优质、高效的物业管理服务。物业管理公司应制定完善的物业管理制度和应急预案，加强对物业设施设备的日常维护保养和安全管理，确保物业的正常运行和使用安全；积极开展商业招商和市场营销工作，根据市场需求和物业定位，引进优质的商业品牌和企业，提高物业的出租率和经营效益；加强与业主和租户的沟通交流，及时处理各类投诉和纠纷，营造良好的社区氛围和商业环境。

3. 设施维护与更新改造

建立健全公交场站及综合开发设施的维护与更新改造机制，确保设施的长期稳定运行和功能的持续优化。建设单位应制定详细的设施维护计划和预算，安排专人负责设施的日常巡查和定期维护保养工作，及时发现并处理设施设备的故障和隐患，延长设施的使用寿命；根据城市发展和居民需求的变化，适时对公交场站的功能布局、设施设备、交通组织等进行更新改造和优化升级，例如增加新能源公交车辆的充电设施、改善乘客候车环境、提升智能化运营管理水平等，以适应城市公共交通和综合开发的发展要求，提高公交场站的综合服务能力和竞争力。

三、城市公交场站综合开发面临的问题与挑战

（一）资金投入与回报周期长

公交场站综合开发项目通常需要较大规模的资金投

入，包括土地购置费用、工程建设费用、设施设备购置费用、前期策划费用、招商运营费用等多个方面。而且，由于公交场站综合开发项目具有一定的公益性和社会效益，其商业开发部分的收益回报往往受到市场培育期长、租金水平相对较低等因素的影响，导致项目的投资回报周期较长。

这对于建设单位的资金实力和融资能力提出了较高的要求，如果建设单位在项目前期没有充分考虑资金的合理安排和融资渠道的拓展，很容易在项目建设过程中出现资金短缺、资金链断裂等问题，进而影响项目的顺利实施和持续运营。

（二）各方利益协调难度大

公交场站综合开发项目涉及政府、建设单位、公交运营单位、开发商、周边居民等多个利益主体，各方的利益诉求和关注点存在差异，在项目的规划、建设和运营过程中容易产生利益冲突和矛盾。例如，政府部门关注项目的社会效益和城市整体发展目标的实现；建设单位注重项目的投资效益和建设进度；公交运营单位关心公交场站的功能布局和运营条件是否满足公交运营需求；开发商则更关注商业开发的经济效益和市场前景；周边居民可能会对公交场站建设带来的噪音、交通拥堵、环境污染等问题表示担忧。如何协调好各方利益关系，形成利益共享、风险共担的合作机制，是建设单位在项目实施过程中需要解决的一个关键问题。

结语

城市公交场站的综合开发是城市发展的必然趋势，对于提高土地利用效率、提升公共交通服务水平、促进城市可持续发展具有重要意义。作为建设单位，应充分认识到公交场站综合开发的必要性和重要性，结合项目实际情况，制定科学合理的综合开发策略和建设管理模式，积极应对项目实施过程中面临的问题与挑战，通过完善政策法规、创新融资模式、统一技术标准、协调各方利益等措施，推动公交场站综合开发项目的顺利实施，实现公交事业与城市建设的协同发展，为城市居民创造更加便捷、高效、舒适的生活和出行环境。

参考文献

- [1] 孙劲宇. 面向全过程实施的公交场站综合开发研究——以昆山市为例 [J]. 交通与港航, 2024, 11 (04): 33-39.
- [2] 陈笑月. 城市更新背景下存量公交场站综合开发模式研究 [J]. 建筑科技, 2024, 8 (06): 53-55.
- [3] 黄阳鹏, 潘宇. 公交场站综合开发剖析——以厦门北站公交综合体项目为例 [J]. 交通企业管理, 2024, 39 (02): 85-88.