

公交场站综合开发策略及建设模式研究

王丽君

北京城建设计发展集团股份有限公司(武汉分院) 湖北 武汉 430063

摘要: 公交场站综合开发是提升城市交通效率与土地利用价值的关键策略。其核心在于融合交通、商业、居住等功能,通过空间立体化与运营一体化实现高效协同。建设模式包括上盖物业、裙房塔楼、平面贴邻等,结合TOD导向实现功能复合。开发中需强化政策扶持、创新融资机制、完善技术规范,并借鉴成都、南京等城市成功经验,通过政企合作、市场主导等方式推动场站升级,构建宜居宜行的城市空间。

关键词: 公交场站; 综合开发策略; 建设模式

引言:随着城市化进程的加快,城市交通压力日益增大,公交场站作为城市交通体系的重要组成部分,其综合开发与利用显得尤为重要。传统公交场站功能单一,土地利用效率低下,已难以满足现代城市发展需求。因此,探索公交场站综合开发策略及建设模式,实现交通、商业、居住等多功能的有机融合,成为提升城市空间品质、缓解交通压力、促进城市可持续发展的关键所在。本文旨在研究公交场站综合开发的策略与建设模式,为城市交通场站升级提供参考。

1 核心概念与理论基础

1.1 核心概念界定

公交场站综合开发是以公交场站为核心载体,融合功能复合化、空间立体化、运营一体化的开发模式:功能复合化指突破场站单一交通功能,整合商业、办公、居住、便民服务等多元业态,实现交通与城市功能的协同;空间立体化强调利用地上、地下空间分层布局,通过立体交通衔接、垂直空间开发提升土地利用效率;运营一体化则聚焦场站交通功能与配套业态的统筹运营,实现交通流量与商业价值的相互赋能,最终打造集交通、消费、生活于一体的城市复合节点。

1.2 理论基础支撑

(1) TOD(公共交通导向开发)理论:以公交场站等公共交通枢纽为核心,构建以步行可达性为尺度的开发圈层,强调土地开发强度与公共交通承载力相匹配,通过功能混合与空间集约实现职住平衡,为公交场站综合开发提供空间布局与功能组织的核心指引。(2)土地混合利用理论:主张打破单一土地用途限制,通过商业、居住、交通等用地类型的有机融合,提升土地利用的综合效益,缓解城市功能分区带来的交通拥堵、活力不足等问题,为公交场站复合功能的设置提供理论依

据。(3)城市更新与可持续发展理论:聚焦城市存量空间的提质增效,强调通过生态化、集约化的开发模式改善城市空间品质,推动资源循环利用与低碳发展,为公交场站综合开发注入绿色、可持续的发展理念,实现交通基础设施升级与城市可持续发展的双赢^[1]。

2 公交场站综合开发的核心策略

2.1 功能复合化策略

(1)交通功能:以“高效换乘”为核心,构建多模式交通衔接体系,在场站内设置公交换乘枢纽、社会车辆停车场及新能源汽车充电区,通过清晰的标识引导与短距离动线设计,实现公交、地铁、私家车、共享单车的无缝转换,同时预留应急车辆停靠空间,保障交通功能的安全性与灵活性。(2)商业服务功能:围绕“便民利民”布局业态,优先引入便利店、连锁餐饮、药店等基础便民设施,结合场站人流量特点,适度增设生鲜超市、文创小店等体验类商业,满足市民通勤途中的即时消费需求,同时控制商业面积占比,避免过度商业化挤压交通空间。(3)公共服务功能:融入“社区服务”理念,在场站闲置空间嵌入社区活动中心、政务服务自助终端,提供社保查询、公交卡办理等便民服务;此外,利用场站开阔空间与应急通道,按照规范设置应急避难场所,配备应急物资储备点,提升场站的公共服务附加值。(4)绿色生态功能:践行“低碳发展”理念,在场站屋顶大面积铺设绿化植被,打造屋顶花园;在建筑外立面种植垂直绿植,构建“垂直森林”景观;同时建设雨水收集系统,将雨水用于绿化灌溉与地面清洁,减少水资源浪费,实现生态效益与空间美观的统一^[2]。

2.2 空间立体化策略

(1)地上地下空间一体化设计:采用“分层利用、功能互补”模式,地下层重点布局停车场与设备机房,

通过机械停车设备提升地下空间利用率；地面层作为公交停靠与换乘核心区，设置开放式站台与候车亭；地上二层及以上规划商业、办公或公共服务空间，通过中庭、天井等设计增强空间通透性，同时利用地下通道、空中连廊连接周边建筑，形成立体交通网络。（2）垂直交通组织优化：配置“高效便捷”的垂直交通设施，在地下与地面、地面与上层空间之间，合理设置自动扶梯、升降电梯与无障碍坡道，确保老人、儿童、残障人士等特殊群体通行便利；同时建设立体连廊连接场站与周边商圈、社区，减少地面人流交叉，提升空间通行效率。

2.3 运营协同化策略

（1）公交运营与商业开发的权责划分：明确公交企业与商业运营方的职责边界，公交企业负责交通功能的日常管理与安全保障，商业运营方负责商业业态的招商、运营与服务，双方签订合作协议，约定收益分配比例与责任承担方式，避免因权责不清导致运营混乱。

（2）智慧化管理平台构建：搭建“数据驱动”的智慧管理系统，整合交通流量、商业消费、停车场使用等数据，实现多部门数据共享；通过平台实时监测公交运行状态，动态调整发车频次，同时根据商业人流变化优化业态布局与服务时间，提升运营效率与用户体验^[3]。

2.4 政策保障策略

（1）土地出让方式创新：突破传统单一用地出让限制，采用“协议出让+混合用地”模式，允许公交场站用地兼容商业、公共服务等用地性质，降低企业拿地成本；对于重点开发项目，可通过带方案出让方式，明确场站交通功能与配套业态的建设要求，保障开发方向符合城市规划。（2）财政补贴与税收优惠机制：建立“激励导向”的财政支持体系，对公交场站综合开发项目给予前期建设补贴，对引入便民服务、绿色生态设施的项目额外给予专项补贴；同时实施税收优惠，对项目运营初期的商业收入减免部分增值税，降低企业运营压力。

（3）跨部门协作机制：构建“协同高效”的工作体系，成立由交通、规划、国土、消防等部门组成的专项工作组，建立定期联席会议制度，统筹解决项目规划审批、土地供应、消防验收等环节的问题，避免部门间推诿扯皮，缩短项目开发周期。

3 公交场站综合开发建设模式研究

3.1 按开发主体分类

（1）政府主导型：以国有平台公司为开发主体，由政府统筹规划、资金投入与建设运营，适用于公益性强、投资回报周期长的项目。例如国有交通集团统一开发社区周边场站，优先保障交通功能与公共服务配套，

开发收益多用于城市交通设施升级，能有效规避市场逐利导致的功能失衡，但可能存在资金压力大、运营效率偏低的问题。（2）市场主导型：借助PPP（政府和社会资本合作）、BOT（建设-运营-移交）等模式，由社会企业负责投资、建设与运营，政府负责监管与政策引导。如民营企业通过BOT模式开发交通枢纽场站，自主规划商业业态与运营方案，可快速注入市场资源与创新理念，提升项目商业价值，但需加强政府监管以避免过度商业化忽视公共利益。（3）政企合作型：政府与企业联合开发，明确双方权责与收益分成比例。政府提供土地、政策支持，企业负责资金筹措与运营管理，如政企共同开发枢纽型场站，政府保障交通功能合规，企业主导商业、办公业态招商，收益按协议分成，既能减轻政府资金压力，又能发挥企业运营优势，实现风险共担、利益共享。

3.2 按空间形态分类

（1）平面式综合开发：适用于低密度社区型场站，以地面空间利用为主，采用“一层式”布局，交通区域与商业、公共服务区域平行分布，如社区周边场站，地面设置公交停靠区、小型停车场，周边配套便利店、社区服务站，建筑密度低、空间开阔，契合社区低密度生活氛围，满足居民日常短途出行与基础生活需求。（2）立体式综合开发：针对高密度枢纽型场站，充分利用地上地下空间，构建多层立体布局，如城市核心区交通枢纽，地下2-3层为停车场与地铁换乘区，地面层为公交枢纽，地上2-5层为商业中心与办公区，通过垂直交通设施串联各功能区，土地利用率高，能承载大量客流，适配城市核心区高密度开发需求^[4]。

3.3 按功能组合分类

（1）交通+商业型：以交通枢纽为核心，叠加商业功能，典型案例为地铁上盖购物中心，场站地下与地铁无缝衔接，地上布局商场、餐饮、娱乐等业态，依托庞大客流提升商业收益，同时方便市民通勤与消费，如一线城市地铁枢纽站的上盖商业体，成为区域商业活力核心。（2）交通+办公型：聚焦产业集聚，在场站周边开发总部经济集聚区，整合公交、地铁等交通资源，吸引企业总部入驻，如城市新区的交通枢纽周边，建设写字楼集群，配套会议中心、商务服务设施，实现“通勤+办公”高效衔接，助力区域产业升级。（3）交通+居住型：打造TOD社区，以场站为中心，周边布局住宅、学校、医院等生活配套，如在地铁场站周边开发高层住宅，居民步行5-10分钟可达公交站点，实现“工作-生活-出行”一体化，提升居民生活便利性，推动职住平衡^[5]。

3.4 模式选择影响因素分析

(1) 城市区位条件: 中心区人流量大、土地资源紧张, 优先选择立体式开发、市场主导或政企合作模式, 侧重交通+商业、交通+办公组合; 新城区土地资源充裕、人口密度低, 适合平面式开发、政府主导模式, 侧重交通+居住组合, 逐步完善区域配套。(2) 场站规模与客流特征: 大型枢纽场站客流密集、规模大, 适合立体式开发与交通+商业、交通+办公组合, 可采用市场主导或政企合作模式; 小型社区场站客流较少、规模小, 适合平面式开发与交通+居住组合, 多采用政府主导模式。(3) 政策支持力度与市场环境: 政策支持力度大、市场投资活跃的地区, 可积极采用市场主导或政企合作模式; 政策扶持有限、市场需求不足的地区, 以政府主导模式为主, 降低开发风险, 保障项目公益性。

4 公交场站综合开发的挑战与对策建议

4.1 主要挑战

(1) 规划协调难度大: 公交场站综合开发涉及交通、规划、国土、消防等多部门, 各部门存在利益博弈与权责边界模糊问题。例如规划部门侧重空间布局优化, 交通部门聚焦交通功能保障, 国土部门关注土地利用效率, 部门间规划标准不统一、沟通衔接不畅, 易导致项目规划反复调整, 延长审批周期, 甚至出现功能布局冲突, 影响开发进度与质量。(2) 资金回收周期长: 项目需兼顾交通公益性与商业开发收益, 前期土地整理、工程建设投入大, 而商业运营受客流培育、市场环境影响, 收益见效慢, 资金回收周期普遍长达10-15年。同时, 若商业业态定位偏差或客流不及预期, 易出现商业开发风险, 导致资金链紧张, 影响项目后续运营与维护。(3) 技术标准缺失: 当前缺乏针对公交场站综合开发的专项技术规范, 消防、结构、人防等领域仍参照传统单一功能建筑标准执行。例如立体式开发中场站与商业、居住空间的消防疏散通道衔接, 地下空间结构承重与人防设施兼容等问题, 因无明确技术标准, 易出现设计不合理、验收难通过的情况, 增加项目建设与整改成本。

4.2 对策建议

(1) 完善顶层设计: 将公交场站综合开发纳入城市总体规划, 制定专项发展规划, 明确各部门职责与协

同机制。建立跨部门联合审批专班, 统一规划标准与审批流程, 推行“一站式”审批服务, 减少部门间推诿扯皮; 同时, 结合城市发展战略, 对不同区域场站开发进行差异化定位, 确保开发方向与城市整体发展相契合。

(2) 创新融资机制: 拓宽资金渠道, 发行公交场站综合开发专项债券, 降低融资成本; 积极推进REITs(不动产投资信托基金)试点, 将成熟项目的资产证券化, 实现资金快速回笼, 用于新项目开发; 此外, 鼓励社会资本通过股权投资、合作开发等方式参与, 形成多元化融资格局, 缓解资金压力。(3) 强化技术规范: 由住建、交通部门牵头, 联合消防、人防等单位, 制定《公交场站综合开发设计导则》, 明确消防疏散、结构安全、人防建设等技术标准。针对立体式开发、功能复合等特殊场景, 细化设计要求与验收标准; 同时, 建立技术咨询与评审机制, 为项目提供技术指导, 确保项目建设符合安全规范与功能需求。

结束语

公交场站综合开发是城市交通与土地利用协同发展的创新实践, 通过功能复合、空间立体、运营协同等策略, 能够有效提升场站利用效率, 促进城市空间集约发展。本文研究的多种建设模式, 为不同区位、规模场站的开发提供了灵活选择。未来, 需进一步强化政策引导、完善技术标准、创新融资机制, 推动公交场站向多元化、智慧化方向升级, 为构建高效、宜居的城市交通环境提供有力支撑。

参考文献

- [1]杨振东.公交场站综合开发浅析[J].工程建设标准化,2022,(02):35-36.
- [2]蒋金亮,董爱妹.基于TOD模式的公交场站综合开发研究[J].交通与运输(学术版),2021,(02):95-96.
- [3]郭忠民.公交场站综合开发策略及建设模式研究郭忠民[J].文化科学,2021,(12):135-136.
- [4]王光伟.公交场站综合开发策略及路径研究[J].市政工程,2023,(11):89-91.
- [5]陈哲.基于TOD模式的公交场站综合开发论述[J].建筑理论,2023,(05):64-65.