

# 北京市商业区地下空间评估

苗冠峰 赵 岚

(北京工业大学建筑系, 100022)

**摘 要** 结合北京市主要商业街区、商业网点的现状,分析了北京市发展商业地下空间的迫切性,并对地下商业空间的发展前景作了大体评估。旨在通过北京市主要商业街地下空间的发展研究,提出北京市以发展地下商业空间为先导,带动其它类型地下空间开发的发展方向。

**关键词** 地下商业空间, 商业区, 购物环境

**分类号** TU922

随着城市人口的迅速增长和城市建设的高速发展,自然资源和土地资源变得日益短缺,迫切需要开辟新的城市空间,以满足对城市容量的需求。开发利用地下空间在世界范围内已引起广泛的重视,许多大城市已建成或将要建成多种类型的地下建筑,并开始逐步走上综合性的有计划开发的轨道。

北京作为中国的首都,世界著名的历史文化名城,建国40多年来,特别是改革开放以来,城市经济和各项事业都得到了巨大发展,城市化的进程日益加快,但是,相继出现的许多矛盾,严重制约了现代化城市的建设和发展,其中尤为突出的是城市建设用地有限,城市空间容量严重不足,积极有效地开发利用地下空间已成为北京提高城市空间容量的重要途径。

随着市场经济的发展,商业、服务业被摆在了社会发展的重要位置,而北京的商业和服务业状况还有着相当大的差距,然而,在城市建设用地紧张的情况下,要进一步扩大商业服务设施面积,主要出路之一就是开发和利用地下空间。因此,无论是改建,扩建旧商业区,还是发展建设新商业区,都面临着如何挖掘用地的最大潜力,把地下商业空间开发利用起来的问题。商业区地下空间的开发利用,关系到北京市商业的发展和繁荣,也关系到北京市总体规划的落实。

## 1 开发利用商业区地下空间的迫切性

### 1.1 人口

人口的增长日益加剧,北京市区城市人口1990年已增至520万人,预测到2010年将增至650万人左右。市区内流动人口也将从1990年的127万人增至2010年的300万人左

右。而流动人口绝大部分都集中于繁华的商业区。以西单商业区为例,目前,全日人流量已达184万人次,高峰小时进入量是23万人次。面对人口增长给商业区造成的巨大压力,不难想象目前这些商业区已经到了拥挤不堪,迫切需要解决的严重程度。只有切实地增加商业区的数量,并有效地提高商业区的土地利用效率,把地下商业空间最大限度的开发出来,才能从根本上缓解这一矛盾。

## 1.2 交通

商业区的交通问题日益严重。目前一些主要商业区普遍道路狭窄、交通拥挤,人流和车流混杂。尤其以王府井、西单和前门这3个老商业区最为突出。由于北京市规划的其它市级商业区尚未形成规模,还起不到截流作用,因而给老商业区带来严重的交通问题。1992年7月对西单北大街的车辆调查数据表明,机动车流量为1.05万辆/d,存车数为1400辆/d,高峰时270辆/h。自行车存车高峰时达1.45万辆/h。西单南北大街与长安街交叉口的车流已超负荷,最大值为105%。在车辆如此拥挤的情况下,西单北大街东西两侧建筑之间最窄处仅有宽度27m,其中车行道宽只有15m。两侧的人行道宽度仅5m左右。而此街东西两侧的店铺、商场均沿街布置,拥挤的人流仅限于在狭窄的人行道范围穿插活动。不难看出,交通拥挤已成为各商业区急需综合解决的问题。如何解决呢?除了加宽道路红线宽度,增加道路网密度等措施外,同时应开发利用其地下空间,以安排占地面积较大的停车场地以及连通地下商业空间的地下人行通道,这将大大缓解地面交通的拥挤状况。如果一些主要商业区的地下商业空间与城市地铁再联通在一起,使大量进出商业区的人流在地下空间就被疏散和分流,那么,商业区的交通问题才能得到综合解决。

## 1.3 购物环境

商业区的购物环境极差。由于各种历史原因,北京主要商业区并没有形成良好的购物环境。越是商业发达、人流聚集的繁华闹市区,问题就越突出。其中最为普遍的是缺少购物者休息的环境及服务设施不健全,加上人多、车多,造成了购物者疲劳、急躁、不安全的心理感受。如王府井地区,在这里随处可见疲倦的购物者骑坐在车行道两侧的围栏上,商店门前的台阶上以及橱窗前休息和进餐。另外,绿地面积少也是造成购物环境差的重要因素。比较普遍的情况是商业区中除为数不多的行道树外,几乎没有其它的绿化面积。一些大商场前的小广场无一例外地变成了自行车和机动车的停车场。在这里,购物者很难得到舒适安全和轻松愉快的感受。在一定程度上削弱了商业区的吸引力,影响了商业区的经济效益。因此,在新建和改建商业区的规划设计中,都应把改善和提高商业区的购物环境放到十分重要的地位。对此,有效的途径之一仍是开发利用地下商业空间,以将部分地面商业用地作为绿化休息用地,为购物者创造优美的绿化空间,改善和提高商业区的购物环境质量。

## 1.4 实现城市现代化的需要

开发利用地下商业空间的水平,在一定程度上反应了一个城市现代化的进程,在这方

面,北京的差距很大.许多发达国家的城市在地下商业空间方面已取得了巨大进展.如日本截止到1994年,全国20座城市中兴建了79处地下商业街,总面积达92.27万 $\text{m}^2$ .其中,面积最大的东京的八重洲地下街总面积达7.34万 $\text{m}^2$ .另外,法国巴黎市中心的列·阿莱地区的再开发,地下分4层,通过一个大型下沉式广场使其与地面空间连通.除商业空间外,还建有几条高速公路和地铁在地下4层通过,车站大厅和步行通道设在地下3层.在地面上,则保留了一片以绿地为主的步行广场,为古老的巴黎城市中心开辟了一块开敞的空间.这个再开发对于同样以传统文化为主的北京城区具有一定的借鉴作用.因此,要实现北京市总体规划,加快首都现代化的进程,必须抓住时机,尽快把商业区地下空间的开发提到一个新的水平上来.

## 2 开发商业区地下空间的评估

### 2.1 经济效益

开发地下商业空间将大大提高土地的使用价值.城市中无论是地上或地下建筑都离不开土地.土地的价值在很大程度上体现和反映了城市效率,我们应通过提高城市的集约化程度和城市效益,来不断的发掘城市土地的潜力,提高土地的使用价值.商业区大多是经济发达,交通便利,可以吸引更多的人流的土地昂贵地区,投资后自然能获得较好的经济效益.在这样的区域开发地面商业空间虽然需付出高昂的土地费用,但是,如果在建造地上商业建筑的同时,充分开发无需再支付土地费用的地下商业空间及地下停车场.这无疑会激发投资者的极大热情.西单北大街商业区的改扩建工程,就成功地运用了修建地下商场和地下停车场不收取开发费的政策.

开发地下商业空间,将有效地提高空间容量和增加经济效益.北京是历史古都,为保护古都风貌,旧城区的建筑高度受到严格限制.由于原有的市级商业区都位于旧城区,因此,商业区的建筑高度都受到了限制,而开发地下商业空间则是提高这些限高地区空间容量的重要途径.另外,对于商业建筑来说,地面一层的经济效益最好,地下一层的经济效益与地上二层相当,是地面一层的90%以上.因此,开发地下商业空间是提高经济效益的最佳途径.以王府井地区为例,在限高30m的条件下,地下开发深度在10m左右,增加2层商业空间和1层辅助空间,容积率可提高43%,目前该商业区现状为用地7.66公顷,扩大后用地为165公顷,其中开发地下空间面积20公顷,容积率可达到3.5~5,经济效率大幅度提高.

开发地下商业空间风险小、回收期短.在日本建造地下商业街只用几年就可回收成本,而后便是盈利.北京复兴商业城是一家集购物、餐饮、娱乐、服务于一体的综合性商业企业.商业城由地上2层和地下1层组成,总面积2.34万 $\text{m}^2$ ,营业面积1.6万 $\text{m}^2$ ,其中地下营业面积约1万 $\text{m}^2$ .建成后复兴商业城每月营业额为6000万元,预计5年可回收4500万元的投资,但实际上2年就收回了全部投资,经济效益相当可观.不难看出,如果北京的市级商业区都能合理地把地下商业空间充分开发出来,将会在北京市的经济的发展进程中发挥巨大的推动作用.

## 2.2 社会效益

兴建地下商业空间及停车场可以从根本上解决停车设施不足的问题。目前,北京的一些商业区地面停车设施严重不足,极大的影响了商业区的购物环境。根据对西单地区的调查,至少需要几万平方米的存车面积。但是城区土地价格十分昂贵,兴建地面停车场要花费大量资金,而停车场的单纯经济效益并不好,因而投资者不愿用高价购得的土地建造和经营经济效益低的地面停车设施。日本的一条长500 m,宽300 m的地下商业街,其地下一层为商业街,每年盈利为180亿日元,地下二层为停车场,每年亏损13亿日元,但从商业街整体考虑,仍然获得了很高的经济效益。这说明,在建造地下商业空间的同时,修建地下停车场,不仅可取得整体的经济效益,而且也解决了地面停车拥挤、改善地面环境的社会效益。为此,在商业区有计划地兴建足够数量的地下停车设施,已成为北京近期开发地下空间的一项重要内容。王府井商业区的改造扩建工程对停车设施的建设作了统一的规划,把机动车、自行车停车场一律放置在地下二、三层或夹层,顾客由地下停车场乘电梯或自动扶梯直接进入地下一层商场。

兴建地下商业空间将有效地缓解地面上人流、车流给商业区造成的超负荷运转。按照《北京城市总体规划(1990-2010)》的设想,北京将建成11条地铁线路,290 km左右的轨道交通网络,基本覆盖了市区用地范围和部分卫星城。在城区范围内地铁线路将穿过王府井、西单等商业中心,并且与地下商业街连成一体,顾客可以直接进入商业区,也可直接离开拥挤的商业区。改造扩建后的王府井商业区,地上将采取街坊型的商业分区格局,每区以1~2条支路为主,把人流分散到各个分区内部去,各区都设有与地下商业空间相通的出入口,形成了以地面步行街为主体,以地上二层连廊和地下通道为辅的立体步行系统网络,根本上可缓解王府井大街的人流拥挤状况,同时还使街坊分区内的商店四面临街,全方位营业,增强了商业区地上和地下的联系,大大方便了顾客。

兴建地下商业空间和停车场等辅助设施,使地面上获得更宽敞的外部空间环境,增加绿化面积,开辟休息场地,为提高购物环境水平创造了较为有利的条件。从一定程度上讲,优越的购物环境对购物者有较强的吸引力,必然导致商业的繁荣,促进经济的发展。王府井商业区的改造工程规划中,绿地面积可达到10%~20%,并结合步行广场,合理组织空间,设置大小不同、形式多样的下沉式或局部下沉式绿化广场,并将这些广场做为联系二层平台连廊和地下商场的枢纽,成为人们集散、休息的公共活动空间。在西单商业区的改建工程中,也将设有几处集中绿地,绿化面积达1.5~2.3万m<sup>2</sup>,占建设用地面积约13%~20.2%,并结合这些绿地建造一些地面自行车存车场,既方便了购物者也美化了商业区的环境。

兴建地下商业空间和停车场等辅助设施还可以大大地提高城市防护能力。城市地下商业空间由于容量大、交通方便、出入口多等因素,对于平时防灾、战时防护都是有利的。一般来讲,可做低等级防灾掩蔽所,或战时的人员疏散枢纽站。为满足平时使用要求而建的大型出入口、采光天井等,在战时可实施防堵措施。由此可见,地下商业空间如果把平战结合处理好,其潜在社会效益是巨大的。

### 3 结束语

目前北京市地下商业空间的开发已经起步, 虽然面临许多问题和阻力, 但如果有健全的政策法规和正确的政策作保障, 地下商业空间的开发就会得到迅速发展. 其次, 地下商业空间的开发, 应该与城市的总体规划相结合, 与城市的交通系统相联系, 把孤立的商业网点变为点、线、面相结合的商业网络, 使地上地下连为一体, 使更多的城市功能和基础设施转入地下, 形成庞大的城市综合体. 总之, 北京的地下商业空间开发可作为先导, 从而带动北京市其它类型地下建筑的发展, 把城市空间最大限度的引入地下, 扩大城市空间的新领域, 还给人们一个洁净优美的花园城市.

## A Study on the Underground Space of Downtown Beijing

Miao Guanfeng Zhao lan

( Department of Architecture, Beijing Polytechnic University, 100022 )

**Abstract** On analysing the urgency and the superiority of developing the underground space of business quarters in Beijing, This paper makes a study on the development of the underground commecial space and the way to realize it.

**Keywords** underground trading space, business district, trading environment