

北京前门传统商业区改建规划探讨

朱自煊

一、前门传统商业区性质与现状特点

历史

前门传统商业区是北京旧城区三大商业中心之一，是历史最悠久，最富有传统特色的老商业区。它的范围北起前门箭楼，南至珠市口，东到长巷二条，西至煤市街，面积有75公顷，包括前门大街、大栅栏、西河沿、廊房头条、二条、门框胡同、煤市街、珠宝市、粮食店、鲜鱼口、打磨厂、肉市等大小十多条街市，以前门和大栅栏最为繁华。

在前门大街一带沿街按行业设市，如珠宝市、粮食市、果子市、铺陈市等。永乐十八年（1420年）天坛建成，前门大街是皇帝祭天的“御道”，道路宽阔，街正中铺砌条石，两旁有甬路，下设排水暗沟。至明末，两侧商业日益兴盛，就逐渐侵入御道，成为目前这种状况。清代，前门商业经久不衰，除了原有交通方便，市场繁荣等有利条件外，还因清代严禁在内城（满人居住）开设旅舍、戏园、会馆等，这类商业服务行业以及娱乐设施，又都集中到前门至宣武门一带，更促进了这一地区的繁荣。1840年鸦片战争以后，中国民族工商业也得到一些发展，前门一带又出现了“劝业场”、“八大祥”这类新的商业楼。以后随着京山、京汉铁路修建，前门箭楼两侧建起北京前门东站和西站，交通更为方便，过往旅客更多，使这一带发展成为当时最热闹，范围也最广的传统商业区。500多年的商市史证明了前门商业区由于其历史地位、交通条件、经营特色已远近闻名，与后来繁荣起来的西单、王

府井一起成为北京市三大商业中心。

性质

前门商业区是以前门大街为主轴并向两侧作纵深发展的综合商业区。前门大街是商业区的脊柱，它具有三重性质。

- 一是繁荣的传统商业街；
- 二是北京旧城南北交通干道；
- 三是旧城南中轴线重要组成部分。

这三重性质是历史形成的，也是前门商业区改建规划中的核心问题。围绕前门大街如何改建曾有不少争论，如何处理好这一特性，做到统筹兼顾，各得其所，是一个难题。

特色：

前门商业区和中国其他传统商业中心一样是一个多功能（包括购物、饮食、娱乐）的综合区。其中大栅栏以商业为主；前门大街以饮食服务为主，间以各种专业商店；廊房头、二条、珠宝市，以金银、首饰、书画、古玩为主；煤市街以饮食、小吃为主；打磨厂过去则是传统手工业中心。在商业区外围是戏园游乐场、曲艺场等娱乐设施和一大批小型旅店（约占城区小旅店的四分之一），这一功能的特色使前门商业区更适应外地顾客和区县农民群众的要求。

前门商业区在经营上的特色是老店多，名牌字号多，传统商品多。如同仁堂药店、内联升鞋店，在清代都是内廷供奉，六必居酱园创自明代，饮食方面便宜坊和全聚德烤鸭，月盛斋酱羊肉，都一处烧麦，一条龙的羊肉，还有瑞蚨祥的绸布，劝业场的百货等，都有上百年的历史。根据向老职工调查，前门大栅栏一带，原有老字号有170家之多。

在娱乐方面有不少老戏园，其中广和剧场已有四百多年历史，是北京城第一家戏园。大观楼建于1913年，也是北京第一家电影院。门框胡同，这条宽仅两米的小巷，过去遍布北京风味小吃，所有这一切都吸引着大量外地游人和老北京主顾。

经营特色上还有一点，就是网点多、规模小、品种全，特别是一些小商品和土特产品，别处不易买到的，这里能买到，这也是前门大栅栏商业区“耐逛”的原因。

在外貌景观上，前门大栅栏也有着更为浓厚的传统特色。首先前门箭楼屹立于前，过去还有五牌楼，护城河上有三孔石桥，现在沿街店面几经变迁，面貌已有很大变化，但整条大街空间尺度依然保持原有风貌。大街东侧、珠宝市、廊房头条、二条、大栅栏等街市内，则更多保留着传统面貌，既有清末中国式老店面，又有本世纪初受西方影响的巴洛克风格的洋式建筑。它是北京城市和商业发展的一个历史见证，是很珍贵的文化遗产。

矛盾：

①破旧

前门商业区，是在明代设摊搭棚基础上逐渐形成的。这里的房屋大部分是二、三层的旧式店面和四合院，多数用房都有几十年乃至上百年历史。有一些商店还建在明代暗沟上面，由于年久失修，沟盖板有的倾斜或断塌导致房屋基础下沉。建国后虽然翻建了八千多平方米旧房，但至今三、四类房屋仍占80%以上，其中四类危险房屋占到44.2%，不少房屋急待翻修，有的已停业多年。在安全上是一大隐患。

②拥挤

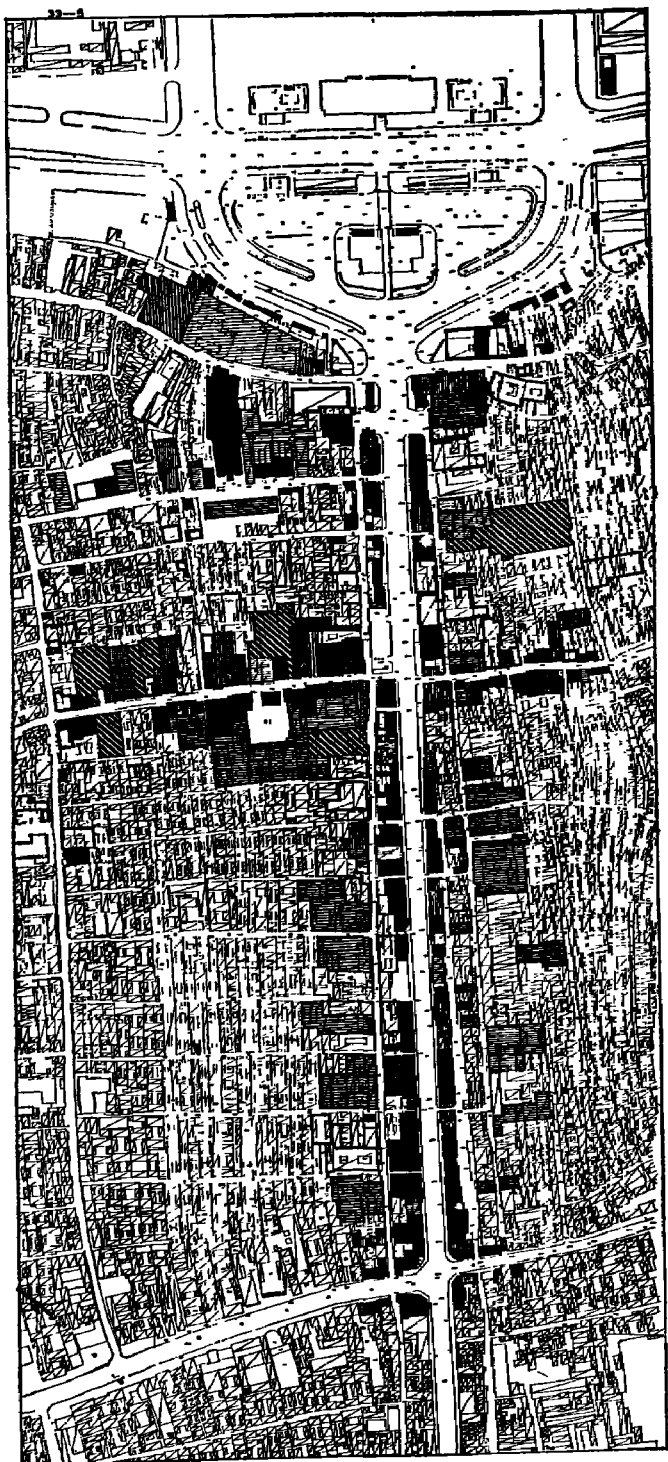


图 1 前门地区土地使用现状(1983年 7 月)

前门地区是北京旧城区最拥挤地段，人口密集、房屋密集、商业密集、交通拥挤，给改建工作带来很大困难。

· 房屋密集

现状（图1）建筑密度高达70%以上，据大栅栏办事处前两年统计，该地区20.7公顷范围内，总建筑面积为20.9万平方米，平均每公顷一万多平方米。其中住宅每公顷一万平方米，商业用房1.7万平方米。这在1~2层为主的低层区，拥挤程度是惊人的。据消防部门1982年调查，前门大街两侧共有108个单位，查出火灾隐患169处，重大火灾隐患14处，一旦有火灾、地震或其他天灾人祸，疏散问题就十分严重。

· 人口密集

北京城区人口毛密度一般每公顷平均300人左右，前门地区达到1000人，其中大栅栏地段（煤市街以东）净密度高达每公顷1600人，因此居住条件十分恶劣。

由于人口密集，带来拆迁上极大困难。除了人口居住拥挤以外，这一地区小型旅馆也密集，外地驻京机构也多，很多流动人口增加了这一带拥挤。

· 商业拥挤，辅助用房严重不足

前门大街由于是在铺摊搭棚基础上形成的，铺面进深比较浅，顾客回旋余地小，人们在线状商业网络上活动，造成商店内外、人行道上拥挤不堪。此外商业辅助用房如仓库、办公、职工生活用房，都严重不足。

③商业与交通矛盾

商业离不开交通，但繁忙交通和热闹商业又相互干扰。具体表现为：

· 车流、人流的流量超过路面宽度，造成车速下降，交通阻塞

1978年调查前门大街上机动车高峰小时流量为684辆。以后采取措施限制货车进入，客车只准由南向北单向行驶，至1982年机动车高峰小时流量降为400辆，这个数字不算高，但由于前门大街有10条公共交通线路通

过（包括公共汽车和无轨电车），沿途停靠，增加了机动车交通复杂性。非机动车辆，主要是自行车，1982年统计，高峰小时通过量为8,200辆。而前门大街平均宽度为20~25米，车行道仅14米，除去8米两条快车道外，两侧慢车道每边仅3米，最宽处也仅5米，最大通过量（双向）为2000~3000辆/小时，而现在高达8000多辆，超过3~4倍。因此自行车常常侵入快车道，造成车速下降，交通阻塞。目前前门大街上平均车速仅12公里/小时，加上大街两侧商店密集，进货一般都由大街上正面进入，对交通影响更大。

· 人行道狭窄，造成人流拥挤，影响交通

前门大街和大栅栏顾客人流很多，珠市口以北，平日10~15万人次，节假日超过20万人次，高峰小时高达12,000人次，按单向6,000人次计算，需要六条人行宽度，而目前只有2米左右，人车挤在一起，严重影响交通。现在道路两侧虽设立护栏，箭楼前又修了地下过街人行便道，对车流干扰稍为改善。仍未解决根本问题。

· 停车场严重缺乏，位置不当

前门商业区各类停车场面积共有25445平方米，除去公共汽车和出租汽车停车场外，供社会停车的面积（包括机动车，非机动车）仅6300平方米，占商业建筑总面积的5.21%，远不能满足要求。

公共汽车停车场目前在箭楼两侧，仍不能满足要求，而且占据了重要文物古建场地，对城市面貌，古迹保护均很不利。

出租汽车停车场有两处：一在箭楼西侧路边，面积1100平方米，太小。另一在前门西侧路口西北角，离商业区太远。

机动车停车场在前门东侧路口东北角，距商业区更远，对商店营业有直接影响，自行车停车场，目前仅两处2000平方米，明显不足。

④环境质量差

缺乏绿化

整个前门商业区没有一块公共绿地，除前门大街外，很多地方连行道树都没有，加上建筑密度高，环境质量很差。

缺乏最起码的休憩场地

前门地区用地十分紧张，商业区建筑密度高达90%，居住区高达70%，没有起码的供人们休憩的场地。现在大栅栏公共交通车站由于太拥挤，除早晚外一般不停车。顾客要从前门或珠市口走到大栅栏一带，往返要走1200~1500米，加上购物、游览，相当疲劳，但整个商业区连坐的地方都没有。

市政设施水平低，灾害危险性大

前门商业区市政设施水平很低，无集中供热。小锅炉、茶炉遍布全区，不仅污染环境，而且是导致火灾的极大隐患。

二、前门传统商业区保护与改建综合规划探讨

根据前门大街的性质和特点必须进行综合规划，多方面比较。做到保护与改建相结合，现就以下三个方面进行探讨。

1. 指导思想

第一、贯彻中央精神，明确前门大街性质。

1980年4月中央书记处对首都建设方针作了四项指示。1983年7月中共中央、国务院又对《北京城市建设总体规划方案》作了重要批复。两者都强调北京是我国首都，又是历史文化名城。北京规划和建设要反映出中华民族的历史文化、革命传统和社会主义国家首都的独特风貌。要保护珍贵的历史文物和古建筑。对北京旧城要逐步地、成片地改造。通过改造，既要提高旧城各项基础设施的现代化水平，又要继承和发扬北京的历史文化城市的传统，并力求创新。贯彻中央这一精神是保护和改建好前门传统商业区的重要原则。

如前所述，前门大街是前门商业区的脊柱，它兼有中轴线、公共交通干道、传统商业街三重性质，三者密不可分，缺一不可，应对其各项功能活动和各项建设内容进行全面分析，综合规划。明确保护什么，改造什么。根据中央精神应保护它的传统商业功能和独特风貌，改造它的破旧危房、落后的基础设施、交通阻塞的道路以及恶劣的环境，取得较好的经济效益、社会效益和环境效益。

第二、扩大环境容量，改善环境质量。

前门商业区地处城市中心，交通方便，商业繁荣，本身用地又十分紧张，它的土地是十分宝贵的。因此扩大环境容量，提高土地利用效率，无论对增加经济效益和社会效益都是至关重要的问题。另外这里又是旧城核心地区，北有前门和故宫、三海，南有天坛、先农坛。从旧城格局和重要文物古建的保护角度看，前门地区建筑高度应受到一定的制约，不能太高，因此扩大环境容量要和改善环境质量同时考虑，这也是一条重要原则，它影响到前门商业区的规模、布局、建筑体量和高度等一系列问题。

第三、远近期结合，近期现实，远期理想。

前门商业区人口房屋稠密，改建十分困难，但矛盾又很突出，有的又迫在眉睫，因此规划方案必须做到近期现实可行。另一方面前门地区位置重要，关系到南中轴线的面貌，要体现中央对北京建设的要求，建成全国环境最清洁、最卫生、最优美的一流城市，也是世界上比较好的城市，所以远期也应是理想的，能代表社会主义首都的面貌。

2. 综合规划设想

第一、继承和发展南中轴线。

北京旧城中轴线南起永定门、北至钟楼全长近八公里，是北京的象征，其中南段从永定门至前门，北段从景山到钟楼，中间都有一段传统商业大街即前门大街和鼓楼大街，这两条具有五百多年历史的商业街至今

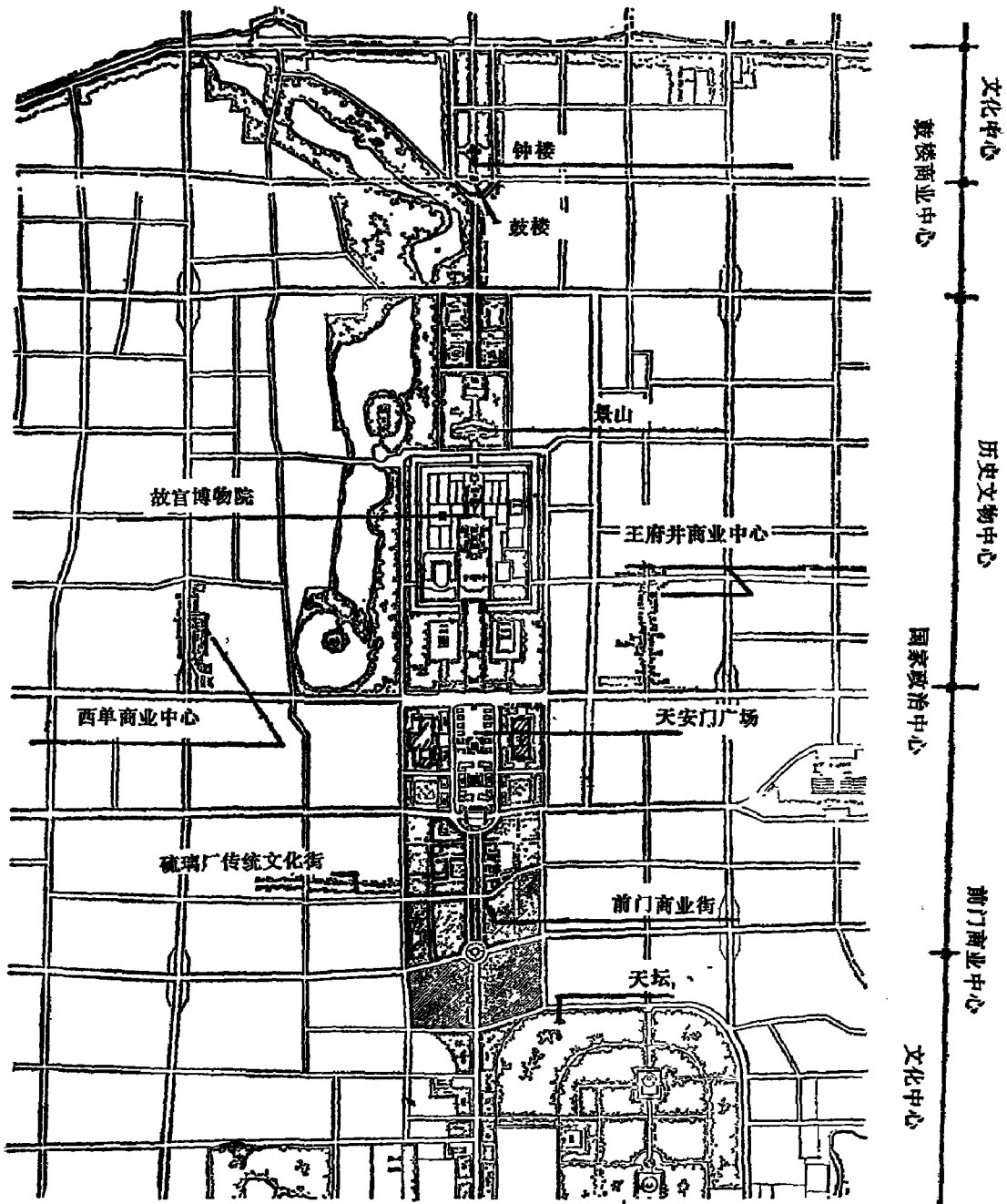


图 2 北京旧城中轴线功能规划示意

仍然充满活力应该加以继承，南中轴线的空间处理可以考虑分成两段。天桥以南按总体规划80米红线两侧还留出绿带，形成一条开敞宽阔的林荫大道。天坛和先农坛分列两侧，配以各类文化建筑，如已建的天桥剧场、自然博物馆，还可以再建一些文化建筑如天桥民间艺术中心、展览馆、游乐场等。

这样的布局既符合历史上作为“天街”一带的坦荡舒展的城市风貌，也和当前现状相符合。天桥以北，特别是珠市口至前门箭楼这一段，则保持现在繁华商业街的形式。它以前门箭楼为对景，体现老北京传统面貌。过了前门，空间又豁然开朗，进入宽阔的天安门广场，远望景山、故宫建筑群，使人心胸开阔。

第二、建设前门大栅栏步行商业区。

现代化大城市中心区，特别是商业区的步行化是当前世界各大城市发展趋势，它有利于为广大顾客提供良好购物环境，经济效益也高，是保护旧城传统风貌的有力措施。大栅栏步行商业街也是北京最吸引人的商业街。但街道宽度太窄，范围也太小，远不能满足要求。因此提出建设前门大栅栏步行商业区的规划设想。措施是利用大街后面两条小街——西面的珠宝市、粮食店和东面的肉市、布巷子，加以拓宽，形成25米红线的两条车行道。北边与箭楼两侧弧形车道相接，南面在珠市口处规划一园形交通广场与两广路、永定门内大街相接，机动车分上下行，与天安门广场两侧单行线相一致。为了增加商业区的道路网密度，便利前门商业区东西向连系，在大栅栏步行街南面大齐家胡同与大江胡同处开辟一条东西向支路，红线30米。

这一方案的优点是：

1. 保留了这条北京历史最悠久的传统商业街，体现作为五朝古都和历史文化名城特色，并可以逐步改建成一条更富于民族传统的步行商业街，为南中轴增添光彩。

2. 扩大了步行区范围，与大栅栏、鲜鱼口等商业街连系成一个步行系统，可以扩大环境容量，改善环境质量，既保留了传统又符合现代化的要求，适应今后城市生活的发展。

3. 在改建过程中，由于是拓宽后街，前门商业街的商市营业不受影响，无论在经济效益和社会效益

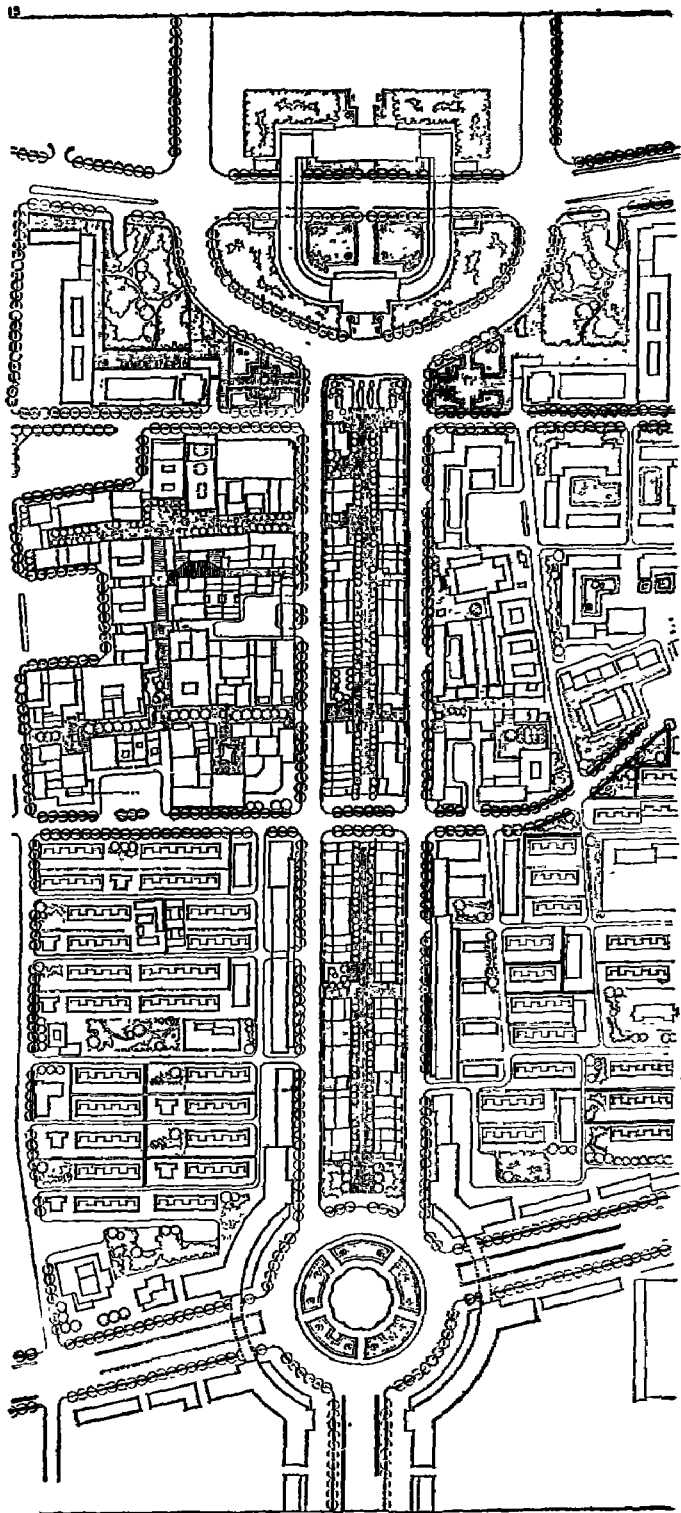


图 3 前门地区总体规划

上看都是十分有利的。在目前经济技术条件下这样的改建办法也比较现实。

4. 今后几十年, 当我国经济赶上世界最发达国家以后, 如感到保留这条老街还不够气派则可以全部拆除形成一条宽阔的花园式林荫道, 下面为繁荣的地下商业街, 成为更雄伟壮观的中轴线。

建设前门大栅栏步行商业区在功能布局、环境设计上还有一些具体设想, 简述如下:

1. 逐步调整前门大街商业网点, 形成以国内外著名风味餐厅为主的饮食商业街。

2. 扩大大栅栏商业区的范围, 以缓解目前压力, 恢复廊房头条、二条、三条以及门框胡同、煤市街的传统商市, 建成各有特色的商业街区, 如廊房头条可以金银首饰、特种工艺为主; 门框胡同、煤市街以风味小吃为主。

3. 改建并扩大鲜鱼口一带商业活动, 以饮食、时鲜农副产品为主。

4. 调整前门商业区的文化娱乐设施, 尽量恢复一些著名老戏园, 规模不宜太大要有传统特色。

5. 调整前门地区小型旅馆、招待所, 加以适当集中, 形成几座综合旅馆楼群, 这对节约用地, 提高土地使用率是很重要也比较现实的改建措施。

6. 做好前门商业区小范围内分区规划, 调查人口、土地、房屋, 确定合适的容积率和人口密度, 合理的建筑高度, 这是做好城市设计的前提。我们做了一部分工作, 但很不深入并缺乏方案比较。

7. 研究重点地区的环境设计。如为改善前门和箭楼的文物环境应迁走公共汽车停车场。建议恢复前门和箭楼之间的瓮城把两幢孤立的古建筑连成一个整体, 瓮城外为城墙、内为二层展览室, 将前门与箭楼建成北京历史博物馆, 在这里北望天安门广场和故宫、景山、北海直至新的北中轴, 南望前门

商业区, 天坛、先农坛直至新的南中轴, 是展现北京城市建设历史最合适的地方。

8. 由于步行街可以考虑恢复前门五牌楼、三孔桥, 桥下无水, 但可采用下沉式花园形式, 作为进入前门地下商业街的入口(另一端珠市口广场也可作同样处理)。

9. 大栅栏和鲜鱼口两片步行区也要进行环境设计, 留出必要绿地、休息场地、汽车和自行车停车场地, 以及必要的建筑小品等。并应考虑这两条步行街西与琉璃厂, 东与花市大街的连接问题, 以适应今后城市的发展。

10. 考虑建设地下街(在下面还要论述), 做到上下结合, 人车分流, 形成一个舒适、方便、安全、优美的步行商业区。

第三、改善道路交通, 提高通行能力。

前门商业区主要矛盾之一是交通与商业相互干扰, 影响通行能力。根据前门现状和规划条件我们提出以下几点设想(图4、图5)。

1. 开辟前门大街两侧辅路作为主要车行道。根据北京总体规划中有关道路交通专题规划说明, 北京到2000年, 机动车数量按40万辆考虑, 三环路以内地区高峰小时主干道单向车流量为1650辆/小时, 按每条车行线每小时最高通行能力600辆算, 则主要干道需要单向车行道2.3~2.8条, 取其高值达到3条就可满足。每条车道以3.75米宽度计算, 单行共需11米左右快车道; 自行车道按单行4条计算共6米, 人行道共8米计算。因此两侧辅路红线定为25米, 可满足车行与人行需要(前门大街改为步行商业街后, 人行道宽度平均还有20米, 总共有30米人行道宽度, 可以提供舒适的购物环境)。

2. 拓宽煤市街和开辟鲜鱼口以东相对应的南北向支路, 开辟两条东西向支路。红线均为30米, 以增加这一地区道路稠密度并为步行区提供交通条件。

3. 规划公共汽车停车场5000平米, 出租汽车停车场10000平米(200~250车位),

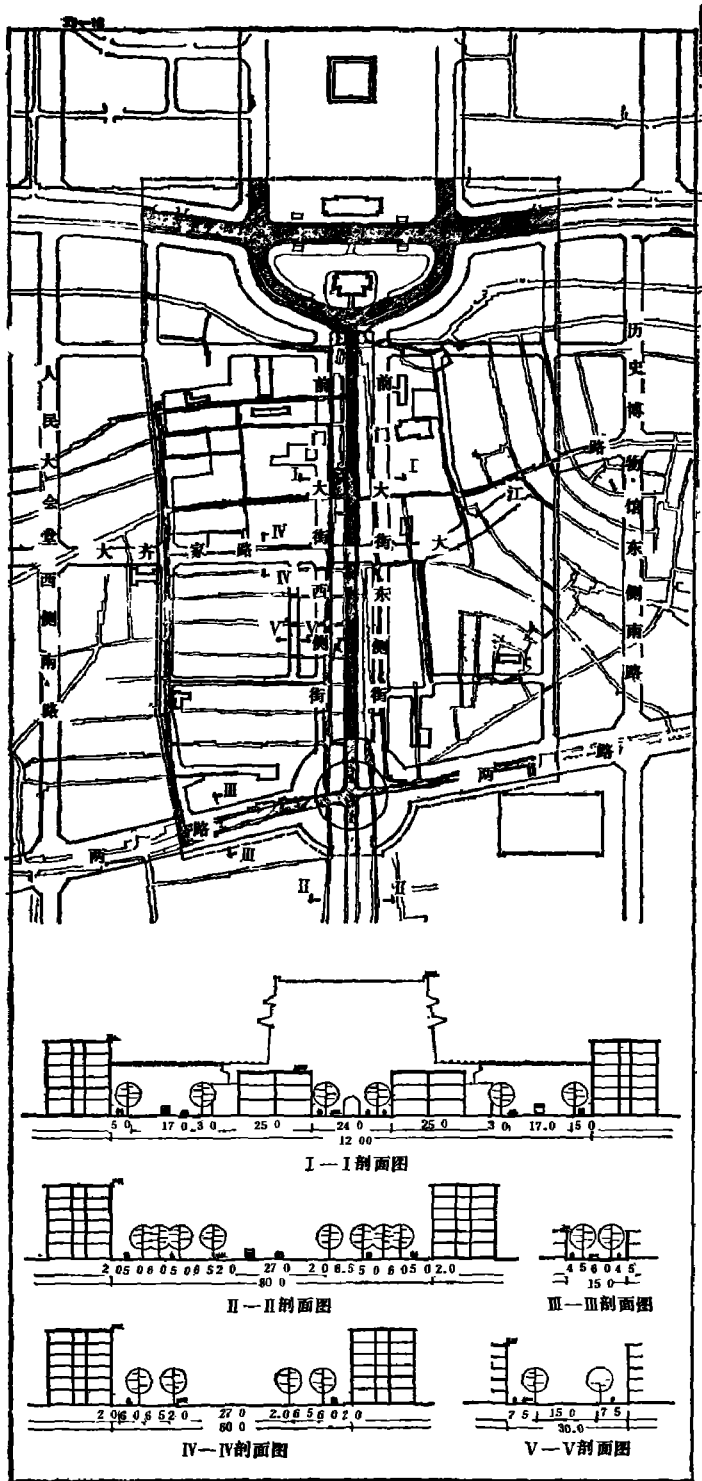


图4 前门地区道路规划分析

社会停车场20000平方米(250~300车位),自行车3000平方米(4500辆车),共计各类停车场面积38000平方米(部分考虑箭楼南高层建筑前面地下停车)。

4. 结合地下空间的开拓,考虑地下车行道的可能性。

5. 综合考虑公共交通路线,车站与商业活动人流集散点密切配合。

6. 结合地下商业街的开发,安排好地下过街人行道的位罝,特别是箭楼附近和大栅栏入口处均有地下过街人行道,使上下结合,形成一个完整的步行交通体系,做到人车分流。

7. 对各类车流和人流作了一些高峰小时观测,初步提出了路断面设计和交叉口处理方案。

以上几点总的设想是实现快慢分开,人车分流,上下结合,以完善道路交通系统,提高通行能力,前门商业区因前门地铁站近在咫尺,按北京总体规划,今后中轴线、两广路都有地铁路线通过,这对实现本地区交通规划现代化极为有利。

第四、开发地下空间,更新基础设施。

前门地区人口稠密,用地又十分紧张,向高发展又受到古城保护方面限制,只有向地下索取空间,才能扩大环境容量。

从可能性上分析,也有很多有利条件,附近有地铁前门站,今后还有两条地铁在它下面穿过,这是最重要条件。此外这里地下设施十分陈旧,地下障碍不多,西北面前三门干道下,又有永久性各项基础设施干线,便于引入本地区,可以很好

加以利用，大栅栏和前门大街下有一部分人防通道，其中大栅栏下还有一部分地下空间正在或可加以利用，这些都需认真调查进行综合考虑。关于这一方面初步设想如下：

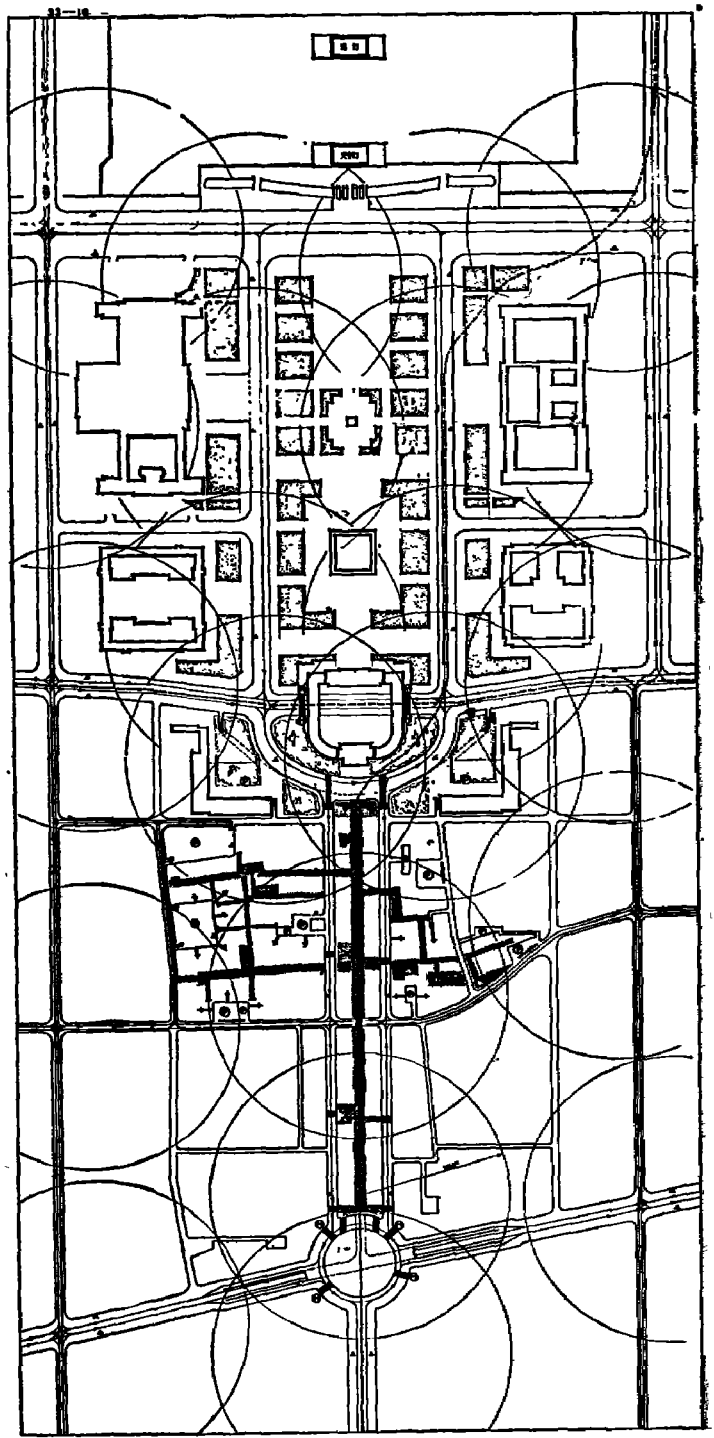
1. 结合地铁车站位置、现有商业布局、道路交通规划、现有地下工程现状等加以综合考虑，作出前门地下空间综合开发方案(图6)。

2. 前门地区地下空间利用应考虑平战结合，主要应以商业、交通为主，留出战备通道和必要的人防设施。

3. 地下街建设应与拓宽两条后街同步进行，做到先地下后地上，使翻建楼房、地下室与地下商业街建设联系起来，这在城市开发顺序上是合理、经济的，但第一期投资要大，要进行技术经济的可行性分析。

4. 结合拓宽后街和地下街建议，应考虑更新这一地区的基础设施尽可能采取建设地下共同沟办法，这对节约地下空间、简化管道铺设工程、便于今后城市管理维修都有重要意义。

总之，地下空间利用一是经济，一是技术，都要进行深入了解，作技术方案比较，算经济帐，在这里还有一个问题，影响到地下空间利用的必要性，即前门商业区的规模问题。地下街的开发与城市交通经济技术发展有密切关系，与商业区的规模潜力也有重大关系。前门商业区目前规模是12万平米建筑总面积，每天吸引人流10~15万人，节假日超过20万人，比上海南京路、天津和平路都要小得多，但前门商业区和西单、王府井共同构成



- | | | |
|------------|-----------|-----------|
| □ 永久性建筑 | ⋯⋯⋯ 地下车行道 | ⊙ 机动车停车场 |
| --- 地铁线路 | → 货运供应路线 | ⊙ 非机动车停车场 |
| ⊙ 地铁出入口 | ▨ 步行区 | ⊙ 地下停车场 |
| — 车行路线及方向 | ∨ 步行区入口 | → 地下停车场入口 |
| △ 公共汽车 | ▨ 行人休息场地 | • 地下商业街入口 |
| ⊙ 公共汽车站 | — 行人过街地道 | ▨ 绿化地段 |
| — 公共交通服务半径 | | |

图5 前门地区交通规划分析

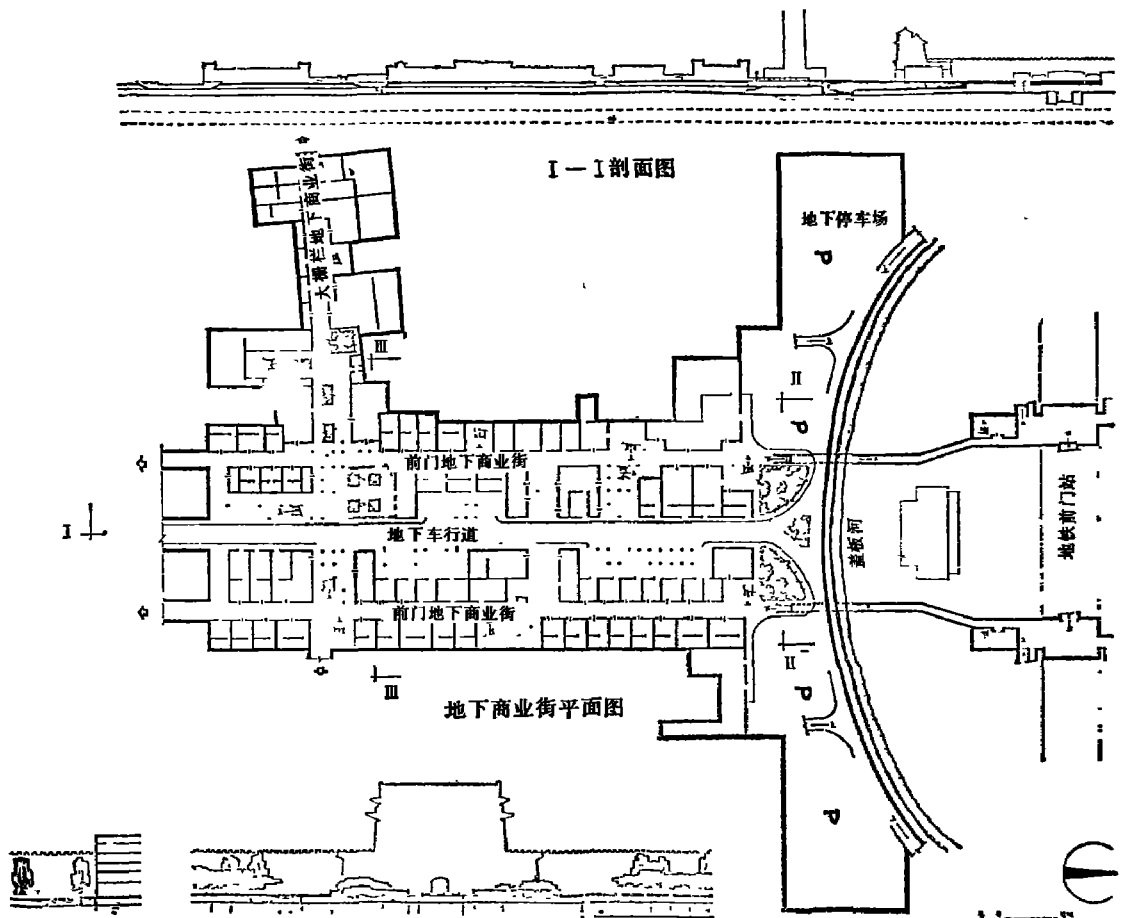


图 6 前门地下商业街规划示意

市级商业中心，其本身规模也不宜过大。原因，一是过大了，吸引更多人流到中心区，在战略上是不利的；第二，前门地区用地紧张，人口稠密，条件也不允许；第三，按商业发展规律，受商业地理上的客观规律限制，商业区的长度和纵深都有一定限制，要发展只是内容上更新和级别上的提高，不会无限制扩大。为此经和市商业财贸部门研究，将维持目前规模，加强综合配套。由于目前商业用房紧张，道路面积不够，环境质量更差，还需要增加用地和建筑面积。出路之一就是开发地下空间。这次规划设想只是从需要与可能出发，提出一些原则性设想，以引起各有关方面重视，具体还有待各方面专业人员作进一步规划和可行性分析。

三、改建措施与效益分析

第一、分期分段，集资改建的可行性分析。

改建分期：

考虑分两期进行，第一期拓宽珠宝市和粮食店两条后街。这样可以使新街和前门大街成为平行的交通道路，走单行线，初步改善前门大街商业与交通状况。第二期再改建肉市和布巷子两条后街，完成后，前门大街即可成为步行商业街。每期改建时间考虑有地下工程，估计四年左右可以完成。在此同时，如有条件再考虑其他道路拓宽。

第二、效益分析。

前门商业区改建的主要焦点是对待前门

(下转第52页)

有可能临近水域。

五、工业区的绿地量

什么是工业区理想的绿地量，目前尚无定论。美国在开发内地新工业区时提出“花园工厂”或称“工业公园”(industrial park)的概念，企图建设绿中有美的工业区。受其影响，日本在开发工业区时也都提出了“花园工厂”的规划。据日本工商产业省调查(1974年)日本现有工业区绿地率约为2%，建设中的约为12%，规划中的约为13%。在最新开发的工业区规划中更有提出绿地率为30%甚至40%的高标准(表2)(图3、4、6)。

米泽八幡原子核工业区是正在建设中的现代“花园工厂”工业区总面积430公顷，公园占63.4公顷，绿地占128.8公顷，公园

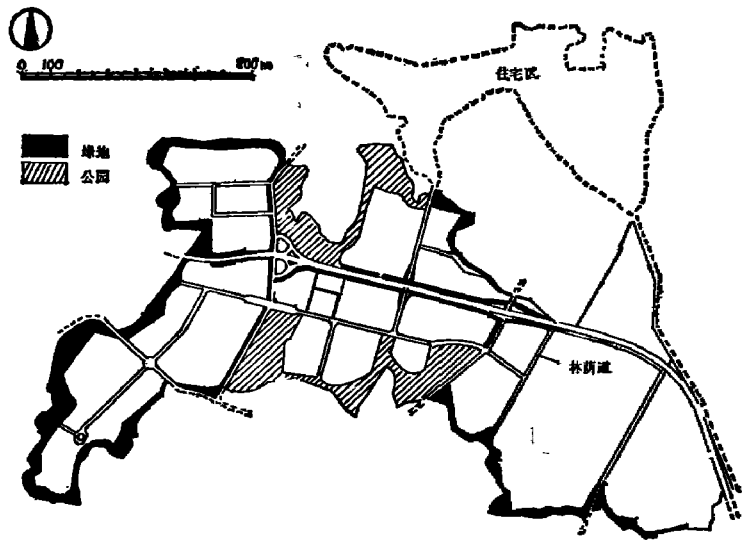


图6 长田野工业区(绿地率18.0%)

绿地率为44.7%。

临海工业区以福井工业区为例，总面积1330公顷，其中海岸绿地20公顷、防护绿地156公顷，隔离绿地2公顷，公园20公顷，公园绿地合计198公顷，占地15%(图5)。

编者工作单位：华南农业大学林学系

(上接第12页)

大街的态度。我们提出保留前门大街传统面貌并辟为步行街的设想在三个效益上都有一定的优点。

①经济效益。拓宽两侧后街比拆除前门大街阻力要小，经济损失也小。从现状看两条后街商业辅助用房、仓库、旅馆多，而前门大街上都是名牌老店，经济价值要大得多。在改建过程中，都要有四五年停业，但两者经济损失是不相同的。

从土地利用经济上分析，保留前门商业街，另在两侧辅路上建商业综合楼，并增辟地下商业街，可大大提高土地利用率，扩大商市规模，经济效益也是比较高的。

②社会效益。

保留前门传统商业街不仅满足了外地和本市广大顾客的需要，而且由于改建成更富

于传统的步行街和地下街，会吸引更多顾客和国外游客，促进北京旅游事业发展。从交通上看，实行人车分流改善了前门大街购物条件，并通过地下街，联系形成一个步行商业网，大大方便了群众。

③环境效益：

保留前门大街传统风貌，继承并发展中轴线的传统格局，为古都增添光彩。由于修建地下商业街，减轻了地面上商业负担，可以腾出一定用地面积增添广场、绿地、休息场地和建筑小品。改善整个商业区的环境质量；此外对防灾、疏散也会起很大作用。

作者工作单位：清华大学建筑系

(本文是在83年毕业设计基础上进行论证探讨，参加指导的有郑光中老师，参加同学有黄常山、尹海林、魏荣博、金鹰、林江、杜英和许懋彦等。本工作得到北京市规划委员会和北京市规划局同志们的指导和帮助)。