

地下商业综合体与地铁站一体化开发模式分析

王延安

北京珠江房地产开发有限公司，北京 100020

DOI:10.61369/ME.2025060033

摘要：随着我国城市化进程进入“存量优化”阶段，地面空间资源日益紧张，地下空间的开发利用成为缓解城市交通拥堵、提升土地利用效率的重要途径。地下商业综合体与地铁站的一体化开发，是将轨道交通站点与商业功能、公共服务设施深度融合的复合型开发模式，不仅能实现“交通+商业”的功能联动，还能推动城市地下空间从“单一功能”向“多元复合”转型。

关键词：地下商业综合体；地铁站一体化；开发模式

Analysis of the Integrated Development Model of Underground Commercial Complexes and Subway Stations

Wang Yan'an

Beijing Zhujiang Real Estate Development Co., LTD., Beijing 100020

Abstract : As China's urbanization process enters the "stock optimization" stage, ground space resources are becoming increasingly tight. The development and utilization of underground space have become an important way to alleviate urban traffic congestion and improve land use efficiency. The integrated development of underground commercial complexes and subway stations is a composite development model that deeply integrates rail transit stations with commercial functions and public service facilities. It not only realizes the functional linkage of "transportation + commerce", but also promotes the transformation of urban underground space from "single function" to "multi-functional integration".

Keywords : underground commercial complex; integration with subway stations; development model

引言

北京昌平生命科学园作为TOD模式典范，实现了地下商业与地铁昌平线（生命科学园站）的立体化整合：项目通过地铁连廊连接四季花厅作为导流厅和延伸地铁站厅，从而串联46.5万m²商业与地铁，采用“双首层+下沉广场”设计提升商业可达性。业态配置以快时尚、网红餐饮为主，吸引通勤与周边客群，工作日客流达8万/日。智能引导系统与地铁安检互认提升通行效率20%。案例启示：需优化非高峰客流导入，并加强地下空间防灾冗余设计。

一、地下商业综合体与地铁站一体化开发的核心模式

根据“空间布局”“功能协同”“运营主体”三个维度的差异，一体化开发可分为以下四种核心模式：

（一）“通道连接型”模式：基础协同，低成本易落地

1. 模式特征：通过地下通道将地铁站与地下商业综合体连接，两者在空间上相对独立，仅通过通道实现人流互通；功能上以“交通接驳+基础商业”为主，商业业态多为便利店、快餐店等便捷型业态；运营主体通常为地铁公司与商业开发商分别运营，仅在通道管理上进行简单协同^[1]。

2. 适用场景：适用于已建成地铁站与商业体的改造升级，或城市次核心区域的初步开发，具有“低成本、易落地”的优势。例如，北京地铁5号线立水桥站通过200米长的地下通道连接龙德

广场，通道内设置指示牌与简易商铺，既实现了人流接驳，又降低了改造成本，总投资仅需500~800万元。

3. 优缺点分析：

优点：建设周期短（通常3~6个月）、投资成本低、对现有设施影响小；

缺点：功能协同性弱，商业体对地铁站客流量的吸引力有限，通道内人流易拥堵，且缺乏统一运营管理，易出现环境脏乱、标识混乱等问题。

（二）“空间融合型”模式：中度协同，功能深度衔接

1. 模式特征：地铁站与地下商业综合体在空间上高度融合，地铁站厅直接与商业综合体的中庭、走廊连通，形成“你中有我、我中有你”的布局；功能上除交通与商业外，还融入休闲、娱乐等业态（如电影院、儿童游乐区），满足市民“出行+消费

“+休闲”的多元需求；运营主体通常通过成立合资公司或签订合作协议，实现交通与商业的协同运营^[2]。

2. 适用场景：适用于城市核心区域的新建项目，如交通枢纽、商业中心周边的地下空间开发。例如，上海人民广场地铁站与地下商业综合体“迪美购物中心”采用空间融合型模式，地铁站厅直接与购物中心中庭连通，市民出站后可直接进入商场，商场内设置了餐饮、零售、动漫体验等业态，日均客流量超8万人次，成为上海核心区域的“地下商业标杆”。

3. 优缺点分析：

优点：功能协同性强，人流接驳效率高，能充分发挥“交通+商业”的联动效应；

缺点：建设周期较长（通常2-3年）、投资成本较高（每平方米造价约8000-12000元），对规划设计与施工技术要求较高。

（三）“立体复合型”模式：高度协同，多业态整合

1. 模式特征：突破“地下单一空间”的限制，形成“地下-地面-地上”立体布局，地铁站与地下商业综合体、地面商业裙楼、地上写字楼或住宅形成一体化联动；功能上整合“交通、商业、办公、居住、公共服务”等多元业态，打造“微型城市”式的综合空间；运营主体通常为大型城市开发集团，实现全业态、全周期的统一运营管理。

2. 适用场景：适用于城市新区开发或大型交通枢纽（如高铁站、机场）周边的地下空间开发。例如，广州天河路地下空间项目采用立体复合型模式，地下一层为地铁站与地下商业综合体，地下二层为停车场与物流通道，地面为商业裙楼，地上为写字楼与公寓，形成“立体式”功能布局。项目通过统一运营管理，实现了“工作日办公人流+周末商业人流+节假日旅游人流”的错峰利用，空间利用率提升50%以上^[3]。

3. 优缺点分析

优点：功能最全面，空间利用率最高，能实现“产城融合”的发展目标；

缺点：投资规模大（通常超10亿元）、建设周期长（3-5年）、运营管理复杂，对开发主体的资金实力与运营能力要求极高。

（四）“TOD导向型”模式：规划引领，以交通带动城市更新

1. 模式特征：以“公共交通导向开发（TOD）”理念为核心，将地铁站作为城市更新的核心节点，通过一体化开发带动周边区域（包括地下与地面）的整体更新；功能上以“地铁站为中心，500米半径为核心区”，布局商业、办公、居住、公共服务等业态，形成“紧凑、高效、低碳”的城市空间；运营主体通常由政府主导，联合地铁公司、城市开发集团共同推进，实现“规划-建设-运营”全流程协同。

2. 适用场景：适用于城市旧区改造或新区规划，如深圳龙华区的TOD开发项目。该项目以龙华地铁站为核心，通过地下空间一体化开发连接周边商业体、写字楼与保障性住房，同时配套建设学校、医院、公园等公共设施，形成“15分钟生活圈”。项目实施后，周边区域常住人口增加20万，就业率提升15%，成为

“以交通带动城市更新”的典型案例^[4]。

3. 优缺点分析：

优点：能实现区域整体发展，提升城市综合竞争力，符合新型城镇化发展需求；

缺点：需政府强力主导，协调多方利益（如居民拆迁、土地征收），规划周期长（5-10年），不确定性因素较多。

二、地下商业综合体与地铁站一体化开发面临的关键问题

（一）规划协同不足：多部门权责交叉，缺乏统一规划

一体化开发涉及“地铁公司、规划部门、住建部门、商业开发商”等多个主体，各主体的规划目标与利益诉求不同，易导致规划脱节。例如，地铁公司更关注交通功能的安全性与高效性，商业开发商更关注商业业态的布局与收益，规划部门则需平衡交通、商业与公共利益，若缺乏统一的规划协调机制，易出现“地下通道宽度不足”“商业业态与客流量不匹配”“公共设施缺失”等问题。以某二线城市为例，其地铁2号线与地下商业综合体一体化开发时，因地铁公司与开发商未同步规划，导致地下通道宽度仅1.5米，高峰期人流拥堵严重，后期改造需耗资2000万元，造成资源浪费^[5]。

（二）功能衔接不畅：交通与商业的“物理连接”大于“功能协同”

部分一体化开发项目仅实现了“空间上的连通”，但未实现“功能上的协同”，主要体现在两个方面：一是“人流接驳效率低”，如地下通道标识混乱，市民难以快速找到商业体入口；二是“业态匹配度低”，商业体业态与地铁站客流量特征不匹配，如在通勤为主的地铁站周边布局大量奢侈品零售业态，导致商铺空置率高。例如，某城市地铁通勤站周边的地下商业体，因主要消费人群为通勤族（需求为便捷早餐、便利店），但业态以高端餐饮、服装零售为主，开业后半年商铺空置率达40%，运营陷入困境。

（三）运营管理分散：多主体运营导致权责不清

一体化开发项目中，若地铁公司与商业开发商分别运营，易出现“权责不清、管理混乱”的问题。例如，地下通道的清洁、安保、设施维护等责任若未明确划分，易出现“互相推诿”的情况；又如，地铁运营时间与商业体营业时间不同步（地铁通常6:00-23:00运营，商业体通常10:00-22:00营业），易导致非营业时间地下通道关闭，影响市民出行。此外，部分项目缺乏统一的客流监测与应急管理系统，一旦发生人流拥堵或突发事件，难以快速响应，存在安全隐患。

（四）技术标准缺失：地下空间开发面临技术瓶颈

地下空间开发涉及地质勘察、结构设计、通风照明、消防疏散等多个技术领域，目前我国尚未出台针对“地下商业综合体与地铁站一体化开发”的专项技术标准，导致部分项目在技术应用上存在风险。例如，地下空间通风不良易导致空气质量差，影响市民体验；消防疏散通道设计不合理，若发生火灾，易造成人员伤亡。此外，地下空间的智能化水平较低，缺乏“智慧客流监测”“智能导

航”等技术应用，难以满足市民对高品质出行的需求^[6]。

三、地下商业综合体与地铁站一体化开发的优化策略

(一) 建立“政府主导、多主体协同”的规划机制

1. 成立专项协调机构：由政府牵头，联合规划、住建、交通、地铁公司、商业开发商等主体成立“一体化开发专项协调小组”，明确各主体的权责，制定统一的规划方案。例如，杭州成立“地下空间开发协调办公室”，对地铁与商业体一体化开发项目进行全流程管控，从规划设计到建设运营全程协调，确保各主体目标一致。

2. 制定专项规划标准：政府应出台《地下商业综合体与地铁站一体化开发规划标准》，明确规划原则、技术指标（如地下通道宽度、标识系统规范）、功能布局要求等，为项目开发提供依据。例如，深圳出台的《城市地下空间开发利用管理办法》中，明确规定一体化开发项目的地下通道宽度不小于3米，标识系统需采用统一的色彩与字体，确保人流接驳效率。

(二) 强化“交通-商业”功能协同，提升体验感

1. 优化人流接驳设计：一是“完善标识系统”，在地铁站厅、地下通道设置清晰的导向标识（如LED屏、地面指引线），帮助市民快速找到商业体入口；二是“设置缓冲空间”，在地铁站与商业体连接处设置中庭、休息区等缓冲空间，避免人流直接涌入商业体造成拥堵；三是“实现无障碍衔接”，配备电梯、坡道等无障碍设施，满足老年人、残疾人等特殊人群的出行需求。

2. 精准匹配商业业态：根据地铁站的客流特征（如通勤型、休闲型、旅游型），规划商业业态。例如，通勤型地铁站周边应重点布局便利店、早餐店、干洗店等便捷型业态；休闲型地铁站（如靠近公园、景区）周边应布局餐饮、娱乐、文创等体验型业态；旅游型地铁站周边应布局特产商店、旅游咨询中心等业态。例如，上海迪士尼地铁站与地下商业体一体化开发时，重点布局了迪士尼周边产品商店、主题餐厅等业态，与旅游客流需求高度匹配，商业销售额年均增长30%以上。

(三) 构建“统一运营、智慧管理”的运营体系

1. 推动运营主体一体化：鼓励地铁公司与商业开发商成立合资公司，实现“统一运营、利益共享”。例如，香港地铁公司通

过“地铁+物业”模式，成立全资子公司负责一体化项目的运营管理，统一协调地铁运营与商业运营，实现了“地铁、商业、物业”的高效协同，其地下商业体的商铺出租率长期保持在95%以上。

2. 引入智慧管理技术：一是“智慧客流监测”，通过摄像头、传感器实时监测地下空间的客流量，当客流量超过阈值时，自动启动疏导措施（如打开备用通道、播放疏导广播）；二是“智能导航系统”，开发手机APP或小程序，为市民提供地下空间的实时导航服务，解决“地下迷路”问题；三是“智慧应急管理”，建立统一的应急指挥平台，整合消防、公安、医疗等资源，一旦发生突发事件，能快速响应处置。

(四) 完善“技术标准、创新技术应用”的技术支撑

1. 制定专项技术标准：由住建部牵头，联合行业协会、科研机构制定《地下商业综合体与地铁站一体化开发技术标准》，明确地质勘察、结构设计、通风照明、消防疏散等技术要求。例如，在通风技术方面，要求地下空间采用“机械通风+自然通风”结合的方式，确保空气质量达到国家标准；在消防疏散方面，要求地下通道每50米设置一个消防应急出口，疏散时间不超过5分钟。

2. 创新技术应用：一是“绿色技术应用”，采用地源热泵、太阳能光伏等绿色能源，降低地下空间的能耗；二是“BIM技术应用”，在规划设计阶段采用BIM技术构建三维模型，模拟人流疏散、消防应急等场景，优化设计方案；三是“5G技术应用”，实现地下空间5G信号全覆盖，为智慧管理技术（如智能导航、远程监控）提供网络支撑。

四、结语

综上所述，地下商业综合体与地铁站的一体化开发模式是城市发展进程中的一次创新尝试，具有显著的经济效益、社会效益和环境效益。它不仅实现了城市地下空间的高效利用，缓解了地面交通压力，还为市民提供了便捷、多元的消费和出行体验。展望未来，随着城市化的加速推进和技术的不断进步，地下商业综合体与地铁站一体化开发模式有望得到进一步优化和完善。通过不断探索和创新，我们有理由相信，这种模式将在更多城市得到广泛应用，成为推动城市高质量发展、提升居民生活品质的重要力量。

参考文献

- [1] 孟祥敏. 商业综合体的设计要素 [J]. 城市建筑, 2024, 21(16): 116-120.
- [2] 陈涛. 基于空间绩效评价的城市商业综合体地上地下一体化优化设计研究 [D]. 中国矿业大学, 2023.
- [3] 杨丕显. 基于寻路行为的地下商业综合体空间意象研究 [D]. 哈尔滨工业大学, 2023.
- [4] 张毅. 城市中心区地铁站地下商业空间可达性研究 [D]. 西南交通大学, 2021.
- [5] 何相聚. 地铁站与商业综合体连接空间研究——以厦门地铁岭兜站为例 [J]. 中国房地产, 2021, (15): 45-49.
- [6] 黄鑫. 地铁站点和商业综合体的连接模式及空间研究 [D]. 东南大学, 2020.