

《北京城市规划(1949—1960年)》城市交通视角解读

A Review of Urban Planning of Beijing (1949-1960) from the Perspective of Urban Transportation

李浩

(北京建筑大学建筑与城市规划学院, 北京 100044)

研究缘起

自1949年北京市成为新中国首都以来,城市面貌和城市功能发生了历史巨变。作为一个超大城市的城市空间结构在新中国成立初期通过城市规划工作逐步定形,期间来华苏联专家的技术援助对其形成具有重要影响,但学术界长期以来缺少对此问题的专门系统研究,致使对相关问题的认识存在诸多模糊或偏见。基于大量原始规划档案、历史当事人日记并辅以第一代首都规划工作者的口述回忆,《北京城市规划(1949—1960年)》一书从援华苏联专家视角对新中国成立初期的北京城市规划史进行了相对系统的研究。全书分为四篇,按照苏联专家先后来华的四个批次,分别介绍了各批次苏联专家来华的背景与过程、指导北京城市规划工作情况以及对北京城市规划的影响等,最后结语部分进行了总结讨论。

城市交通问题并非单纯的专业技术问题,而是复杂的城市社会系统问题折射在交通方面的一种表现,因而需要在城市规划视角下进行整体审视与协同设计。结合《北京城市规划(1949—1960年)》一书,本文旨在从城市规划史研究角度梳理新中国成立初期关于首都北京城市交通发展的一些认识。

关于城市交通的几点认识

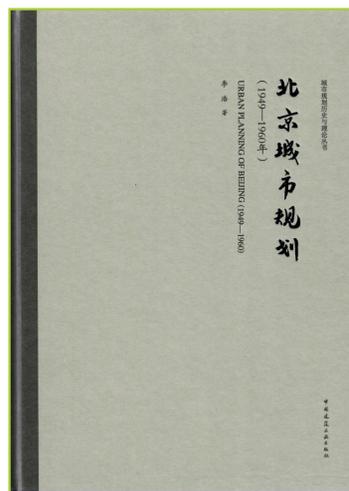
1) 城市交通问题推动了城市规划工作的产生。

1949年时北平的城市人口约130万人,市民相对密集地分布在城墙以内,进出城需要经过三重障碍:城门(含瓮城、箭楼)、护城河以及近代修建的环城铁路,交通关系极为紧张。1949年1月31日北平解放后,北平市建设局曾于5月8日召开都市计划座谈会,城门交通问题是这次座谈会的四大议题之一。座谈会议题材料中指出,北平内城11座城门和外城7座城门中,“以朝阳、崇文、正阳、宣武、西直、广安六门交通最为繁重。有时且呈拥塞状态,交通颇感不便。亟须加以研究改善”,为此提出增辟城门、将现有城门进行彻底改建、将现有城门进行局部改建、辟筑城外环城道路和拆除城墙等5种意见,与会专家进行了热烈讨论。正是在这次会议上,有关专家提出成立北平市都市计划委员会的建议,会后经过认真筹备,于1949年5月22日在北海公园画舫斋召开了北平市都市计划委员会(以下简称“北平都委会”,1949年9月底改称北京都委会)成立大会。北平都委会成立后,特别成立了道路交通系统专门委员会来专题研究北京城市交通问题。可以说,城市交通问题是推动北京城市规划工作产生及规划机构建立的重要诱因之一。

2) 城市道路网骨架的确定制约城市总体规划方案的提出。

北平都委会成立后迅速启动了城市总体规划工作,但在三四年时间内北京(北平自1949年9月27日起改称北京)城市总体规划方案未能出台。反映在城市交通方面则是城市道路网布局方案的摇摆不定。新中国刚成立时北京的城市建设用地主要集中在城墙以内,城墙外待规划的区域尚属一片空白,这给城市规划设计提供了自由创作空间,但是较为随意的城市道路网规划也造成了城市总体规划设计的随意性并难以定案。

1953年下半年在苏联专家巴拉金的指导下,由中共北京市委畅观楼规划小组完成的第一版北京城市总体规划《改建与扩建北京市规划草案》是首都规划事业发展的重要转折点。苏联专家巴拉金提供了规划技术上的权威;中共北京市委的直接领导提供了规划组织上的权威;交通部和铁道部及其设计院有关专家的参与和支持提供了道路交



北京城市规划(1949—1960年)

作者:李浩
出版单位:中国建筑工业出版社
出版时间:2022年12月

通专业方面的权威。多重权威主导下提出的以“环形+放射”为鲜明特征的城市道路网骨架使北京城市总体规划方案有了“定力”，被赋予了确定性，并最终基本定案，其后的规划修改只是在此基础上的局部调整和完善。从这个意义上可以说，城市道路网规划是影响北京城市总体规划方案确定最为关键的一个决定性因素。

3) 道路宽度的争论彰显领导者对城市规划前瞻性的考量。

各级道路宽度的确定是城市规划设计工作的一项重要内容。1953年《改建与扩建北京市规划草案》提出对原有道路展宽、打通或取直的设想，规划将全市道路分为5种，其中主干路(包括南北中轴线、东西长安街以及几条主要的环路和放射路等)宽80~120 m，次干路宽60~75 m，区干路宽40~55 m，住宅区及工业区内部的主要道路宽20~35 m，滨河路宽80 m。对此，国家计划委员会于1954年10月向中央提交的规划审查意见报告中指出，北京市规划的道路宽度过大，建议予以缩减，然而北京市有关领导却持不同意见。1956年10月10日，中共北京市委书记彭真在市委常委会上讲话指出：“其他国家像伦敦、东京、巴黎、纽约等城市都挤不开，汽车不一定比走路快，莫斯科高尔基大街不挤，有些地方挤得不得了”，“根据伦敦、纽约、巴黎……的经验，莫斯科一部分的经验，道路不能太窄”。在这次会议上彭真着重强调了立足城市发展远景开展城市规划的指导思想问题。截至2021年，北京市机动车保有量已达685.0万辆，反观60多年前关于道路宽度的争论，显见北京市领导对于首都规划的深谋远虑。正是城市道路宽度规划的前瞻性为北京的城市空间结构提供了长远可持续发展的适应性。

4) 西郊铁路环线改线方案的据理力争反映出规划工作者对重要规划原则的坚守。

新中国成立初期，近代修建的环城铁路对北京城市用地拓展和城内外交通形成严重的束缚。1953年第一版北京城市总体规划提出铁路环线改线的设想。1955年，随着北京大规模城市建设活动的展开规划部门和铁路部门就环城铁路改线的规划方案进行具体讨论，其中关于西郊铁路环线的走线产生较大分歧。铁路部门主张沿西郊的山脚走平地(即“山前线”)，既便于解决工程技术问题，也有利于节省投资。对此，城市规划工作者提出明确反对意见，其考虑主要是北京西郊一带是风景地区，如果建设铁路会对风景区造成破坏，主张铁路应从西郊的山后走线(即“山后线”)。1955—1956年，第三批苏联城市规划专家组在指导北京城市总体规划时，多次与铁路部门交涉，提出反对意见，双方争执不下。在此问题上，尽管与铁路部门的沟通和交流相当困难，但城市规划工作者一直寸步不让，并积极寻求规划设计层面的优化解决途径，体现出对重要城市规划原则的坚持和恪守。

史料表明，关于这一问题直到1958年9月(第三批苏联城市规划专家已于1957年回国)仍然悬而未决，但规划部门仍坚持走山后线，1958年9月版北京市总体规划方案图中也有明确表达。1959年，规划工作者又提出一个“山中线”设计方案，并在1959年9月版北京市总体规划方案图中与山后线并列表示。1960年铁道部门修订北京铁路枢纽总布置图时，将“山前线”方案与“山中线”方案并列。1969年珍宝岛事件发生后，国家基于“平战结合”的备战思想考虑于1970年正式启动北京西北部铁路环线工程，铁道部门征求规划部门意见，规划部门仍不同意山前方案，设计部门遂又提出改线在山后地区的东、中、西三个比较选线，并最终确定为西线方案(即现今的阳坊、沙河方案)。

5) 地铁规划的同步推进实现了与城市总体规划的协调与配合。

地铁建设是西方国家在其现代化发展过程中应对大城市交通问题的一个重要手段。新中国成立初期，北京能否建设地铁、应如何规划，是国家领导人非常关心的一个重要话题，但长期没有专业性的回答。此问题后来主要由苏联地铁专家组初步予以解决。在1955年来华、专职帮助北京市编制城市总体规划的第三批苏联城市规划专家组工作的过程中，另一个地铁专家组受邀于1956年10月来京，他们由来自莫斯科地下铁道设计局的5位苏联专家组成，专家组组长为莫斯科地下铁道设计局总工程师、苏联建筑科学院院士А·И·巴雷什尼科夫(Барышников Александр Иванович)，成员包括地质总工程师、主任地质工程师、线路总工程师、结构总工程师各1名。苏联地铁专家组在华工作半年，在其指导下，北京地下铁道筹备处于1957年初提出13个北京地下铁道远景线路总布置方案，并从中选出了两个较好的方案；在此基础上和有关部门共同研究了北京地铁的第一期工程线路，并提出两个设计方案(“东西线方案”和“东南—西北线方案”)上报中央。

北京地铁的规划建设涉及一个相当关键的工程地质问题，即线路埋设深度。当时地铁建设主要有战备(防空)和交通两项功能，前者要求较大的埋深(包括防原子弹袭击)，后者则要求通行上的便捷，而北京的地质条件并不理想，这给地铁埋设深度的确定带来困难(部分路段的埋深按照战备要求须达100 m以上)。在苏联地铁专家的指导下，北京地铁规划工作者提出若干隧道埋设深度的方案并进行了初步比较，其中针对地铁平面布局一号方案(“东西

线方案”)共提出6个埋深方案,针对平面布局二号方案(“东南—西北线方案”)共提出4个埋深方案。到20世纪60年代,北京的地铁建设最终确定采取浅埋方案。

由于地铁设计和施工问题的复杂性,1957年完成的北京地铁规划初步方案及第一期设计方案更多体现出研究性质,并未被立即投入实施。然而,正是在具有地铁建设实际经验的苏联专家大力支持和帮助下,影响深远的北京地铁规划建设迈出了至为关键的第一步。同时,苏联地铁专家组主导的各项工作与苏联城市规划专家组主导的1957年版北京城市总体规划的编制工作同步推进,因此,北京的地铁建设在其规划设计之初就与城市总体规划和布局取得了良好的协调与配合。

6) 城墙的拆除乃特殊战备形势下的无奈之举。

谈起北京,人们都会对古老的北京城或北京老城墙油然而生一种特殊的怀念之情。相当一部分人认为,北京的老城墙是由于城市规划的不合理而被拆除,这其实是一种误识,并不符合真实的历史情形。早在1949年5月8日召开的都市计划座谈会上,针对当时严重的城门交通问题,拆除城墙、以原基础修筑环城道路的意见就曾被提出,但规划人员敏感地认识到“此种办法有关古城城墙之存废问题,须在原则上加以考虑”,并未予以采纳。后续在1953年版、1957年版和1958年版北京城市总体规划编制过程中,对城墙存废问题都采取了相当审慎的态度。北京城墙的大规模拆除是在规划部门经过慎重研究以后付诸实施的,主要基于1965年以后十分严峻的战备形势和修建地铁所需。据铁道规划专家王绪安先生和原北京市城市规划管理局地铁规划组柯焕章先生回忆,当时地铁建设施工方法落后,需要采用明挖法施工,占地很大,如果完全靠拆城墙两边的房屋来修地铁,不论资金或时间等方面都不可行,无奈情况下只得占用城墙和护城河。同时,由于当时地铁工程项目有战备之需,因此没有人再提出反对拆城墙的意见,在十分特殊的历史情况下,城墙就只能成为牺牲品。还应注意的是,决策层决定拆城墙以后,规划人员又做了多方案比较,其中包括在新“城墙”上修建公园的方案,最终从技术经济等方面考虑而选择了修快速路(即现今的二环路);在城墙拆除以前,规划人员还曾专门对保存比较完整的一些城楼进行了测绘,有关技术资料被归档保存。总的来说,北京的老城墙被拆除非常遗憾,但它又是在十分特殊的时代条件下的无奈之举,绝非城市规划工作所导致。对此问题,我们应有一种历史之同情。

研究感悟

从1949年开始,北京的城市规划是一个持续推进的历史过程。1949年5月北平都委会的成立到1953年完成第一版北京城市总体规划,其后1957年完成修订版,1958年9月完成《北京市总体规划》并获得中央书记处原则批准,北京的城市规划不断完善并趋于成熟,成为引领首都各项建设的蓝图,是中国式现代化道路的重要探索。

受制于财政经济、生产方式和建造技术等多方面因素制约,北京城市规划制定的过程并非一帆风顺,而是经历过种种问题和困难,发生过许多分歧、争论乃至争吵,这也充分表明了首都城市规划工作相当突出的综合性、复杂性和矛盾性。期间先后来的四批苏联城市规划专家以一种类似于“接力跑”的方式一步一步地分阶段提供指导和帮助,对北京城市规划起到了重要引领作用。

1949—1960年是北京市从一个封建帝都向现代化超大城市转型发展的奠基阶段,北京的城市空间结构和用地布局模式,譬如以老城为基础进行改建和扩建、“环形+放射”的城市道路网格格局和分散集团式的空间布局等,是自然、经济、社会和文化等多种因素复杂作用的结果(多因一果),具有一定的历史必然性。只有充分了解和尊重历史,才能够作出科学的评价。

城市规划史研究离不开对城市交通问题的深入解析和讨论,同时城市规划史研究也可以深化对城市交通问题的认识和判断。城市交通研究应对历史研究引起关注和重视,通过城市交通规划科学技术发展史的深入研究探求城市交通发展与变革的内在规律,为中国特色城市交通理论的科学构建提供重要的技术支撑。

收稿日期:2023-06-12

基金项目:国家自然科学基金(52178028)、国家社会科学基金重大项目(19ZDA014)、北京建筑大学培育项目专项资金资助(X23033)

作者简介:李浩(1979—),男,河南方城人,博士,教授,主要研究方向:城市规划历史与理论。E-mail: jianzu50@163.com