

文章编号 1009-6000(2006)05-0046-07
中图分类号 F291 文献标识码 B

基金项目 国家自然科学基金研究成果, 编号:
50108002

作者简介 梁江(1967-), 女, 大连理工大学建筑与艺术
学院副教授;
孙晖(1968-), 男, 大连理工大学建筑与艺术学院教授,
中国城市规划学会理事。



计划经济模式的城区中心的城市形态分析

The Urban Form Analysis on the City Centers of the Planned Economy Model

梁江 孙晖

LIANG Jiang SUN Hui

1949年新中国成立以后,我国建立了计划经济体制,在城市发展上采取了重生产、轻消费的政策。因此,城市从消费型向工业型转变,成为社会主义改造的首要任务之一。政府行政管理机构的职能范围不断扩大,通过计划进行资金物资调拨。于是,城市中心地区从以经济活动为主,转向以政治活动为核心。在1950年代到文革开始,许多城市,尤其是直辖市和省会城市的发展规模较大(如北京、天津、郑州、石家庄、西安等),城市中心多以行政办公功能为主,兼有公共文化和生活服务等功能。文革期间(1966~1976),由于受到上山下乡和十年动乱等政治运动的影响,城市中心的建设基本上处于停滞甚至萎缩状态。改革开放初期(1978~1989),随着商品市场的繁荣,原有城市中心的经济职能得到不断完善和加强,同时也涌现出一些地区性商业服务中心,如北京的复兴门、郑州的花园路、

西安的小寨、太原的迎泽大街、长春的东风大街和深圳的华强路等地区。

1950~1980年代兴建的城区中心经历了几个不同的历史阶段和政治经济背景,但其形态特征都带有比较明显的计划经济色彩。虽然1978年后推行了改革开放的政策,但由于制度和思维方式的惯性,1980年代发展起来的城区中心在很大程度上依然沿袭了传统计划经济的规划建设模式。市场经济对城市空间形态的影响实际上在1990年代才开始突显。为方便起见,本文把1950~1980年代形成的城区中心统称为“计划经济模式”的城区中心。这些城区中心的生长时间普遍很短,受现代功能主义规划思想的影响较强,对历史文化传统的保护意识较弱。与那些在封建或殖民时期形成的市一级商业中心相比,它们往往规模小、级别低、特色少,繁华程度相对较差,而且大多定位在中低档型消费服务方面。

1 区位特征

计划经济模式的城区中心,一般位于旧城外围,往往在若干大型“单位”附近,如工业厂区、科研院校、机关部队等。解放后,这些单位用地发展速度快,基础设施条件好,居住人口相对集中,是催生城区中心的合理场所(见图1)。其中,有生产—生活型中心,如洛阳的西工区百货大楼商业中心、长春的东风大街、西安的土门、深圳的华强路等;有机关办公—生活型,如北京的甘家口、郑州的花园路、太原的迎泽大街、武汉的中南路等;也有科教—生活型,如北京的海淀、郑州的农业路等;还有部队—居住型,如北京的公主坟等。当然,有些中心也可归为上述几种类型的组合,如郑州的碧沙岗地区是生产—机关办公—生活的复合型,北京的北太平庄、西安的小寨是科教—部队—生活的复合型。此外,在1980年代,为改善城市居民的住房条件,各地方政府投资兴建了脱离单位大院模式的大规模居住区。当这类居住区的面积和人口达到一定规模以后,也会孕育出新的城区中心,如北京的双榆树。

城区中心的位置除了受人口分布的直接影响以外,与交通条件也密切相关。上述列举的各城区中心,大多以城市干道交叉口为起点,沿城市主次干道两侧发展。它们是该地区人流物流的必经之地,是进行商业办公活动的理想地段。便捷的交通本身也可促成新中心的生长,我们可以称之为交通枢纽型中心。它们大多位于铁路站场、长途汽车站、或国家级、省级的公路干线上,是城市或区域性的货物贸易和集散中心。其经营商品覆盖

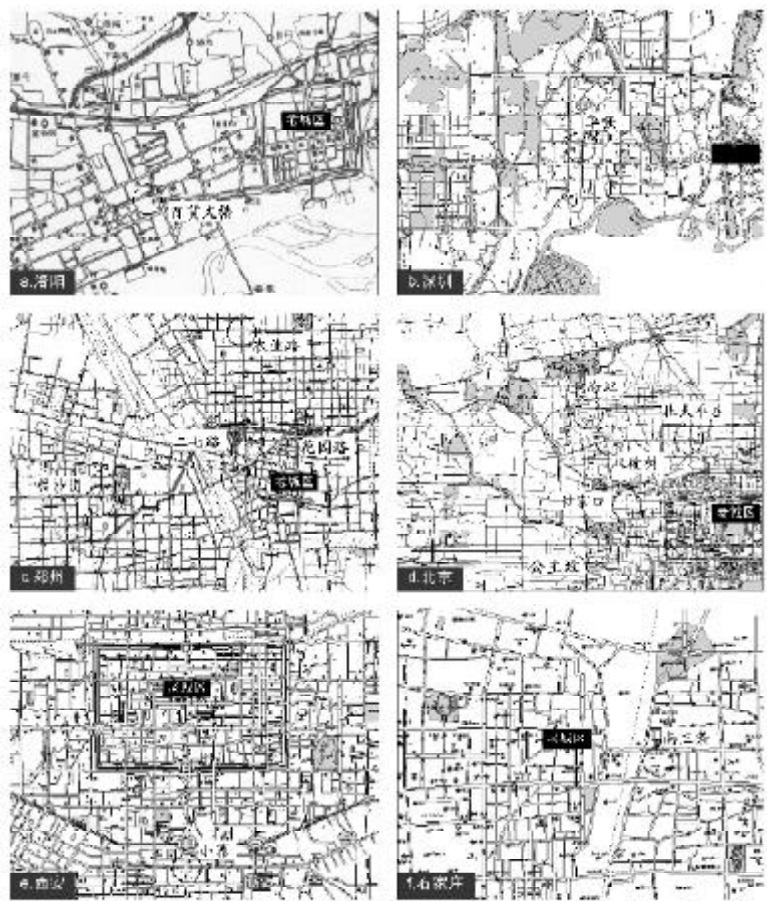


图1 1950~1980年代兴建的城区中心的区位示意

面广、成交量大,专业批发性很强。交通枢纽型中心在省会城市比较常见,多数在改革开放后形成规模,如石家庄的南三条市场,郑州的敦睦路市场,汉口的服装贸易中心和汽车市场,太原的火车站前地区,南京的中央门—火车站地区等。交通枢纽型中心也可与前面提到的几种类型中心发生功能交叠,如:郑州的南阳路中

心为交通枢纽——生产型中心等。

总之,人口集聚与交通便利是决定1950~1980年代城区中心区位的两个主要因素。那些位于重要交通节点和人口消费基础好的地区中心,最容易跃升为发展速度快、规模大、等级高的城市次中心。由于受到计划经济的长期控制和束缚,计划经济时期形成的区级商业中心的间距普遍过

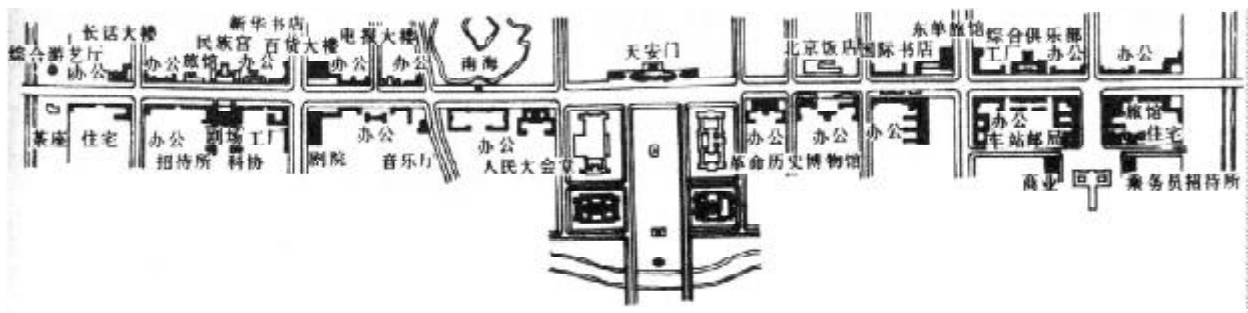


图2 计划经济模式的城区中心的线性分布形态(北京长安街)

大,数量稀缺,远远不能满足1990年代以后的城市消费需求。

2 用地布局

在计划经济体制下,商品经济受到全面的抑制和打击。1950年代后期,出于改造资本主义工商业的目的,各城市都先后进行了商业网点的集中、撤并和调整;导致其数目锐减,城市中心的经济活力急剧下降^①。传统城市中心的大量用地被改做行政办公、公共文化、居住、甚至工业及仓储等用途。新规划的行政中心也以党政首脑机关以及公共文化设施为主,商业服务功能匮乏而分散。在这种历史背景下,城市中心的用地形态从殖民时期的面状,萎缩成类似封建经济模式的点状或线状布局,是十分自然的趋势。改革开放后,直到1980年代末,许多城市中心才恢复到民国时期的商家规模和繁荣水平^②。

计划经济模式下产生的城区中心,多在城市主次干道的两侧呈线性分布,在宏观形态上也有沿街“一层皮”的特点(见图2),而“皮”背后的腹地则是大型单位的居住区、工厂区、

或办公区。与封建时期的商业中心相比,这层“皮”更厚、更松散。造成这种差别的主要原因有两个:一方面,由于社会发展和技术进步,现代功能主义的建筑在尺度规模和用地面积上普遍变大;另一方面,计划经济导致土地市场的丧失,导致用地开发不受地价因素的制约,建筑不需要沿道路紧密排列,而是可以大块占地,从容后退,并沿街道水平延展。城区中心的长度一般在1000m左右。有些商业大街跨多个路口,可以长达几公里。这些街道在功能上处于商业、办公、生活、甚至工业运输等混杂的状态。与周边环境相比,其作为中心的特质并不鲜明,功能过渡也比较模糊。因此,它们往往以街道命名,以两端重要路口为终结。

为反映社会主义城市的新面貌和人民丰富的精神文化生活,1950~1980年代的城市都相当重视大型群众性广场的建设。受前苏联城市规划思想的影响,在城市中心干道的交叉口处,往往设置广场和绿地,周边环境重要的公共建筑,如办公楼、博物馆、电影院、文化宫、百货商场、旅馆、火车站等。这样就产生了交叉

口处聚集型的“点式”布局。“点式”与“线性”发展模式相叠加,便生成“点线结合”的中心区形态格局。总之,位于城市主干道交汇处的城区中心往往形成“点线结合”的模式,也有少量为交叉口处“点式”聚集型;位于次干道的区级中心大多为沿街“线型”布局。1980年代后发展起来的交通枢纽型城区中心,因其仓储批发的规模效益要求,一般占地较大,呈现出团块状形态布局。

3 街廓街道

在社会主义计划经济体制下,城市规划受到前苏联功能主义规划理论的深刻影响。该理论倡导城市土地公有制,反对土地私有与土地投机;重视城市居住、生产、休憩、交通等功能的分离与协作;强调城市道路的分级设置和分流作用;主张新技术、新结构、新材料的运用;鼓励建造大量高密度的住宅区以解决工业化中的社会问题。由于对前苏联城市规划与建设的效仿和借鉴,1950年代后我国城市的空间结构普遍采用了“大街区、宽马路”的规划模式。

表1 计划经济模式的典型城区中心的街廓和街道参数统计(单位:m)^④

城市	城区中心名称	街廓短边	主干道间距	主干道红线宽度(路面宽度)	次干道红线宽度(路面宽度)	标志性大街红线宽度(路面宽度)
太原	迎泽大街	100-500	700-1200	70(50)	20-30(6-14)	迎泽大街 70(50)
武汉	中南路	190-420	1250	60±(40±)	20-30(7-10)	中南路 60(40)
西安	小寨	250-500	680-910	40-60(20-40)	15-25(9-18)	长安中路 50(30)
北京	海淀	420-700	900-1200	45-60(30-35)	20-30(10-15)	海淀路 30(12-18)
沈阳	三好街	200-530	750-1000	40-55(20-40)	16-22(10-15)	三好街 30(15)
深圳	华强路	210-500	560-930	50±(35±)	20-30(10-15)	华强路 30(15) 深南中路 50(35)
长春	东风大街	220-480	1800	---	---	---
郑州	花园路	230-430	1000-1400	---	---	---
	碧沙岗	240-390	1000-1400			
大多数街廓街道的尺度范围		200-500	600-1400	40-60(20-40)	20-30(7-15)	30-60(15-40)

从表1可以看出,计划经济模式的城区中心都是由主、次干道围合的超大街廓组成。其短边多在200~500m之间,大约是封建时期城市中心街廓尺度(300~1000m)的1/2,是殖民时期城市中心街廓尺度(40~200m)的2~5倍。这些街廓的内部往往由一个或多个相对封闭、千篇一律的单位大院组成。街廓的形状大多接近长方形或正方形,其长向和短向的尺度往往以用地单位的需要来划定,大小不等、比较随意。有些以主干道围合而成的大街区,在局部做了等分处理,形成相对整齐的街廓肌理^③。但是各大街区内部的形态肌理可能会自成一体,相互缺少协调联系。

为保证交通的顺畅,城市干道交叉口的间距通常在600~1400m之间,最小也达到了500m左右。在街区范围内,城市车行道路一般分为三级:

(1)城市主干道:其中,大型干道红线宽度在60~70m左右,一般干道红线宽度在30~50m左右。根据道路的功能性质和交通需求,路面宽度大致有20m,30m,40m,50m4种。典型的道路断面为三块板(4~6车道)。

(2)城市次干道:道路红线多在20~30m之间,少量在15~20m左右。路面宽度7~15m,道路断面为一块板(2~4车道)。

(3)支路:为街廓内部的用地服务,无红线控制,路面在7m以下。

根据表1,城区中心的标志性大街均位于城市主干道和次干道上。其中,迎泽大街,中南路,长安中路,深南中路为城市主干道,红线宽度为50~70m,路面为30~50m;在功能性上,它们更偏重行政办公(长安中路除外)。而海淀路,三好街,华强路为城市次干道,红线宽度为30m,路面在15m左右;它们的规模尺度略小,在功能上以商业服务为主(见图3)。计划经济时期修建的道路,虽然标准不高,但在路面、排水、照明、绿化等方面均有一定的设计。

4 交通流线

现代主义规划理论特别重视功能的分离,因此,计划经济时期的城市普遍采用了邻里单位和交通分级的模式。城市不断加强道路系统中主干道的建设,进而形成由主干道围合

的大街区体系:大街区内部设置与城市主干道相连的次干道;此外还有宽度很窄的通向内部用地的支路。这三级道路在等级、规模、功能上存在着明显的区别,形成了结构清晰的树型交通体系。这种体系可以对不同类型的交通进行分流,使快车、慢车、自行车、步行等各行其路,互不干扰。

西方功能主义的规划思想和方法,在中国能被迅速接受并得到运用和推广,是因为中国有着适宜其存在和发展的历史土壤。1950年以前,我国城市的形态格局大部分是从封建社会长期演化而来的,是由街、巷二级道路组成的大街廓树型结构体系。1950年代后的城市交通规划,采用由三级道路构成的树型交通系统,其结构尺度与过去封建城市形态非常吻合。其原因中国封建城市与现代功能主义理论均共同强调自上而下的规划控制模式和分级管理方法。所以说,前苏联倡导的功能主义模式能够顺利地嫁接到中国的城市规划实践,还要归功于我国封建城市坊里制形态的千年沃土。

由于计划经济体制下土地市场的消失,城市的开发建设不仅不能带

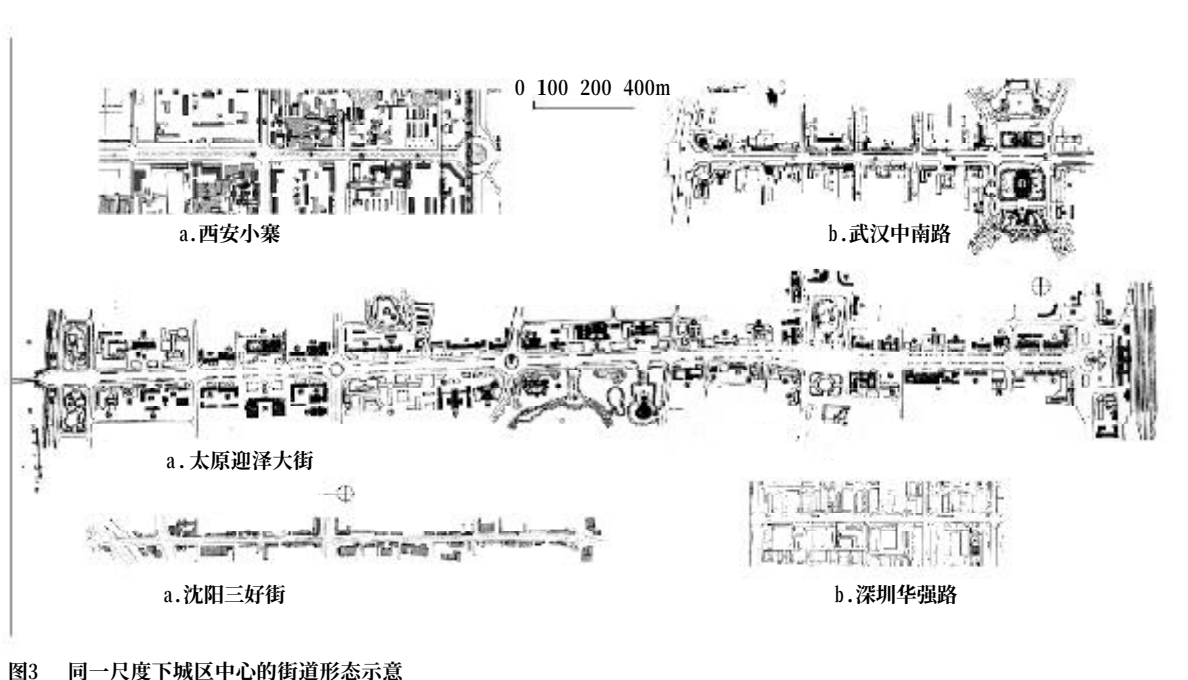


图3 同一尺度下城区中心的街道形态示意

来经济效益,反而还要耗用十分紧缺的政府财政。此外,在长期忽视城市基础设施投资的封建思想影响下,政府对城市道路建设的投入严重不足,其拨款在国民经济中所占比例过低。几十年来,只能集中财力,拓宽或新建稀疏的城市干道和次干道路网,和少量的郊区道路。以苏州为例,1958年苏州市区的道路面积率为3.23%,到1982年为3.35%,26年间只增长了0.12%,幅度极小(陆寿元,1989)。在1954年的太原市总体规划中,红线为50m的干道,东西向规划了8条,南北向规划了6条,然而直至1990年代,这14条规划的干道仅仅贯通了6条,主干道的建设实施尚不足50%,次一级

干道路网的规划建设就更是纸上谈兵了(张春祥,1995)。1981年,国内一些城市的人均道路面积为 3.58m^2 ,道路面积率平均为7.34%(陆寿元,1989)。考虑到旧城区街道密集,道路面积率一般要大于新区,所以,1950~1980年代建设的新城区中心的道路面积率只会与7.34%这个平均数相当或更小,这一数值是租界区道路面积率(20~30%)的 $1/3\sim 1/4$ (见图4)。

随着我国改革开放的深入,城乡经济的繁荣,和城市规模的扩大,城市中各种车辆的数目迅速增加。长期以来道路建设量的不足和交通管理的落后问题越来越突出。城市道路建

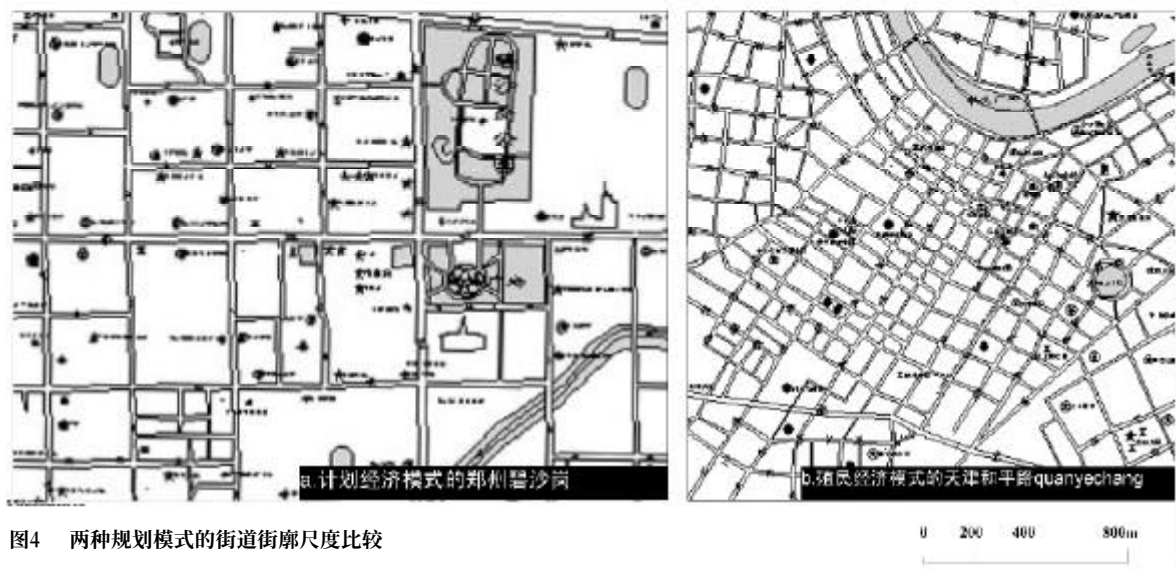


图4 两种规划模式的街道街廓尺度比较

设达不到规划的要求,造成路网稀,不成体系。新开道路少,路面窄,停车场地缺乏,公共交通结构单一等一系列的问题。当初,规划者坚持“大街区、宽马路”模式时,其初衷是减小道路阻抗,提高通行效率。然而,在车多路少的情况下,树型交通系统的可达性和疏散性差的弱点便明显暴露出来。由于路网稀疏、交叉口少、支路不健全,导致了城市交通“微循环”不畅,加剧了城市干道的交通压力,出现了主要道路拥挤和交叉口堵塞等现象。此外,城区中心的商业、行政、文化等公共建筑沿干道而设,市场侵街、停车占道现象比比皆是。各种用地活动和出入口不断干扰城市干道

的交通,造成服务型与穿越型交通之间的矛盾冲突,从而大大降低了城市主要道路的通行速度。总之,树型交通系统在容量和弹性上要远远低于网络型交通模式;在城市机动车数量激增的客观现实面前,树型系统不仅不能有效地疏导交通,反而形成局部城市地段“高血压”和“肠梗阻”现象,通行效率低下,其实际效果与初始的规划意图大相背离。

小结

一个时期的城市空间结构,是在特定的社会历史基础上形成的。它符合当时特定的政治、经济、技术、文

化、生活等客观要求,具有相对的必然性和特殊性。在计划经济时期,从土地划拨到城市建设的投资,均是按行政隶属关系下达到各个公有制单位,由各单位自行组织基建活动。因此,计划经济时期形成的城区中心在位置上多与大型单位靠近,而且数量稀缺。城区中心普遍采用了大街区和稀路网的树型交通模式,道路比例偏低,基础设施投资严重不足。街廓尺度过大,开发建设各自为政,布局浪费,用途混杂,缺乏统一和长远的规划。实际上,计划经济的城区中心在形态结构上是封建传统模式与西方功能主义规划模式的混合体。其形态结构无法适应市场经济下激增的机

动车交通,以及商业用地对临街面的大量需求。1990年代后开发的新区中心,在用地布局上已经开始向片状网络的趋势发展,在街廓街道上向小街廓(80m~250m),宽街道(次干道30~45m,支路20m上下)的尺度靠拢,在交通流线上向密集均等的网格型(道路面积率超过20%)结构演变。在未来的城市更新活动中,计划经济下的城区中心也会发生类似的形态结构的调整,以顺应市场经济下土地开发和建设活动的需要。

注释:

- ①如上海南京东路,饮食网点在解放初期为近千户,经过1956和1958年的撤并后,80年代中仅剩105户,为原来的十分之一(见徐景猷等,上海南京东路综合整建规划设想.城市规划.1984,(1):8.如绍兴城关镇在解放初有商业网点16490个,80年代中仅有592个,仅占原有网点的3.6%(见吴明伟等.绍兴市城市规划研究.城市规划.1984.2:25)。
- ②见胡宝哲,北京前门传统商业区历史沿革与启示.建筑师,第35期.第15-28页.和金羽,风雨兴衰百年路—沈阳市中街商业街形态变迁研究,2003.第16页。
- ③在计划经济时期,由于街区是由主干道围合的城市用地,街廓是由主干道和次干道围合的城市用地,因此一个街区中包含多个街廓。
- ④表1中标明“- - -”者为因资料不全导致的统计数字缺失。由于所参照地图的绘制不精确,表1的测量数字为近似值,街廓参数可能有±10米的误差,街道参数可能有±3米的误差。其中,迎泽大街的参数数量自张希昇.太原迎泽大街规划.城市规划.1984.06.第16页;中南路参数数量自龙武等.武汉市中南路规划设计简介.城市规划.1989.1.第41页;小寨的参

数量自西安市地图集编撰委员会.西安市地图集.西安:地图出版社.1989,第30页;海淀的参数数量自北京市测绘设计研究院1996年5月的测绘图;三好街的参数数量自中国建筑工业出版社编.商业区与步行街.北京:中国建筑工业出版社.2000,第99页;华强路的参数数量自深圳市规划国土局主编.深圳市写真地图集.北京:中国地图出版社.1999,第60-61页;其余城市参数数量自1999-2000年出版的CompuMap Systems的数字地图。对于1990年代以后出版的地图,笔者经过查证,核实了其街廓和街道参数与1980年代相同,未经改造,在此前提下进行了测量分析。

参考文献:

- [1]崔静一等.洛阳历代城市建设[Z].洛阳市地方史志编纂委员会等.1985.附图94.
- [2]胡宝哲.北京前门传统商业区历史沿革与启示[J].建筑师,1989,(35):15-28.
- [3]金羽.风雨兴衰百年路—沈阳市中街商业街形态变迁研究[D].大连:大连理工大学,2003:16.
- [4]龙武等.武汉市中南路规划设计简介[J].城市规划,1989,(1):40-43.
- [5]陆寿元.苏州古城道路之我见[J].城市规划.1989,(3):25-28.
- [6]深圳市规划国土局主编.深圳市写真地图集[M].北京:中国地图出版社.1999:60.
- [7]太原市城市规划设计研究院.太原迎泽大街规划设计[J].城市规划,1988,(1):46-47.
- [8]王军.城记[Z].北京:生活读书新知三联书店.2003.291.
- [9]王鲁民,方程.郑州市二七路景观演变初探[J].现代城市研究.2004,(10):37-44.
- [10]吴明伟等.绍兴市城市规划研究[J].城市规划.1984,(2):24-32,64.
- [11]西安市地图集编撰委员会.西安市地图

- 集[Z].西安:地图出版社.1989.30.
- [12]徐景猷等.上海南京东路综合整建规划设想[J].城市规划.1984,(1):5-10.
- [13]张春祥等.理解当前市区交通紧张堵塞问题,规划跨世纪发展的道路网——对太原城市交通存在问题的分析及对策的探讨[J].城市研究.1995,(3):29-37.
- [14]张希昇.太原迎泽大街规划[J].城市规划.1984,(6):15-18.
- [15]中国城市规划学会,中国建筑工业出版社编.商业区与步行街[M].北京:中国建筑工业出版社.2000.99.
- [16]中国社会科学院财贸经济研究所,美国纽约公共管理研究所.中国城市土地使用与管理(总报告)[R].北京:经济科学出版社,1992.17-30.

摘要:

从1950年代起,我国的城市建设在计划经济体制下运行,形成了一批具有特殊城市形态特征的新的城区中心。本文从区位特征、用地布局、街廓街道、交通流线的四个城市形态要素出发,对计划经济模式下典型的城区中心进行了定性定量的分析,并发现了一些问题和矛盾。

关键词:

计划经济;城区中心;空间形态

Abstract: The urban development of China had been controlled under the planned economy since 1950's. There had been new city centers emerged, which had unique characteristics of urban form. This paper makes qualitative and quantitative analysis on the typical city centers of the planned economy model, based on the four urban form elements of location, land use layout, street and block, and circulation. Meanwhile, some issues and problems are identified.

Key words: planned economy; city center; urban form