

道路重于建筑物，广场重于道路 大连的城市发展和交通

Hans-Joachim Becker 著

2002年6月飞往中国东北部的大连。邻近的韩国正在举行世界杯足球赛，中国首次入围。我们从北京出发起飞，突然出现一片繁忙景象的渤海，视野中积聚了油渍的闪耀。然后是这个浸没在一片灰黄中的城市——港口设施，停泊的集装箱船，石油化学工业，重工业，交通要道，居住区，这样的密度让人想到冷漠的柏林。就在机场的跑道旁边是一个新的居住区，大规模的新建筑——柏林藤珀尔霍夫机场气氛。科技进步成为日常生活的组成部分，我回忆起了七十年代对苏联的访问，回忆起有关环境保护和社会主义的讨论。中国翻开了历史新的一页，社会主义资本和社会主义市场经济的一页。

大连是中国东北部的窗口

这是个年轻的城市，建市刚好一百年，它在短暂的历史中取得了迅猛的发展。城市受到海港、贸易、生产和最近形成的现代化工业以及旅游业的影响。经济力量是建立在各种经济行业以及行业之内的多样性的基础之上的。城市把新旧经济力量，生产中心和金融中心，研究和教育，体育和文化结



漫游大连老城区（摄影：H.-J. Becker）

合在一起。重工业，农业，食品工业，石油化学，机械制造，纺织业。城市的旧的经济支柱经历了急剧的变化，产生了一些如电子业、信息技术、旅游业和其它服务行业等新领域，创造了新的就业岗位。城市在推行出色的环保政策，在空气和生活质量的改善方面展示了巨大的成就，已经得到广泛的承认。大连实行了严格的环保和个人绿化面积的规定。成果：绿地面积占城市面积40%，投资者也没有被吓跑。带有海港、重工业和经济交通特征的城市面貌被迅速改变着。在居民住宅和工业建筑的建设方面都是如此。

大连旧城区的特征是，房屋建造、居民人数和工作岗位的高密度以及使用的多样性和混合性。此外生机勃勃的狭窄道路和小巷，还归因于住宅的拥挤。每个城市居民平均拥有8平方米的面积，这和德国标准比较很低。所以家庭和社会生活的部分延伸到街道上，这是不足为奇的。在新的居住城市中居住面积提高到了将近两倍。

在九十年代拆除了一些旧工厂、小规模建筑和职工住宅区，对整块区域进行了改造。上个世纪的一百多套对环境有害的工厂设施和整个职工住宅区

不得被新的道路、广场、居民区和绿地所代替。最近几年有一百万居民从旧的住宅区搬到新的住宅区中。全球化城市发展的因素和更好的居住条件、城市中有更多的自然气息、宽阔的道路和更加宏伟的广场的文化的愿望结合在一起。

道路和广场起着特殊的作用

在一本广告册子中是这么说的，在大连道路比建筑重要，而广场又比道路重要。广场的社会地位在一种无与伦比的广场文化中体现出来。广场设计的很宏伟，在规模上可以和柏林的亚历山大广场媲美。在这个城市中有着十五个以上的大型广场。广场是雄伟的。广场是受人喜爱的场所、社会性场所和娱乐场所。爱好运动的大连人共同在广场上为他们的足球队首次参加世界冠军赛而激动兴奋。舞蹈活动、运动、体操以及其他的业余活动经常在广场上进行。阅兵式和游行在广场上举行。婚礼也在广场上举行。广场也是最受人喜爱的旅游目的地。在广场上闲逛、感受、观赏和被观赏，照相或者被照，坐在老式汽车和出租马车中，坐在超轻飞机中飞上云间，或者只是坐旋转木马，高兴地吃着糖果，这些都是中国日常生活广场文化的乐趣。

在机场迎接我们的就是汽车穿梭的繁忙景象以及宽阔的道路。铺砌的宽广的停车广场上只停着少量的汽车，进出道路十分宽阔，这是为一个高度机动化的未来规划设计的。作为新的资讯交流和市政府的收入来源的大型广告牌，映入我们眼帘，挡住了我们的视线。

在内城周围建造了有着大面积绿化地带的新的宽松的住宅区和小区公园。有着主要交通道路的地区要被开发出来，它除了交通的开发之外还承担了塑造功能和空间的划分功能。公众的空间用公共休闲设施来装饰。苏黎世、纽约、伦敦和柏林的思想纳入了考虑之中，之后并加以感受。和实物一样大小的奶牛、鹭和其他的瑞兽分布在整个城市的各个地方。

城市看上去像一个主题区域的集合：文化、休闲和体育以及它的设施和建筑的主题区域，和许多新的居住区一起分散在整个城市的居住主题区域，内城或者中央商圈，工作主题区域，这也和别的主题区域一样是按照功能划分遍布各个角落。

我们在大连和大连周边度过的这几天中所有的一切不会都进入我们的眼中和耳朵中。我们被安置在一个城市四十公里外的开会地点，我们对于大连



对比空间：大连的现代与传统（摄影：H.-J. Becker）

城市的感受还是零星的。在五天中我们参观一些已入住和建造之中的新住宅区域，我们为社会的改变进程以及可想而知的高收入水平以及人们对经济进步信念而感到惊讶。参观俄式城区时我们感受到了相反的情况。除了为了旅游模仿旧建筑物而布置成的休闲购物街，房屋都是在上个世纪的二十年代建造的。步行区的宽阔和相应的单调被一百年前的建筑、窄小空间和无规则的人们的随意搭建打破了。显而易见这里居住着社会的底层人民。房屋是用现代社会的边角废料修补的。扩建不是按照建筑学的设想进行，而是



金石滩时装展(摄影: H.-J. Becker)

是根据必要性、手头仅有的材料和创造力。有句格言说道，穷则思变。三轮车通常在城市中难以看到，在这里是老百姓的资本。以此来养家糊口。以此来填补在现代大城市中货物和人的局部分配中的漏洞。然而他们象征着落后，就如同我们后来在博物馆中了解到的那样，这里有大连城市发展的详细说明。自行车没有和环保联系在一起，不是进步的表现。技术的进步应该通过来代替人类的肌肉能力来展现。用骑车来代替走路这是第一次科技进步，马达的运动来代替肌肉力量的运动这是第二次科技进步。可怜的三轮车形象，他必须用他的肌肉力量来运送上层社会的成员穿过城市，这是落后性的标志。

不守旧而是创新



公共的街道空间：人行道上的太极爱好者(摄影: H.-J. Becker)

博物馆使人印象非常深刻，为什么不守旧而是创新。历史照片的收集和日常用品的收集清楚地展现了，“旧的”意味着落后、压迫、贫穷和居住困境。相反的“现代”标志着自由、财富、更多的阳光和更多的空气。柏林的城市规划历史也是如此。好波克在上上个世纪末关于柏林的城市规划这样强调：“更多的光明和更多的空气……地下住宅不见了……庭院式空间”（好波克：公众健康维护；1886年）。在大连小心地进行城市更新、城市记忆和走出居住困境很难取得协调一致。大连人的目光是朝向未来的。

大连是一个生机勃勃的港口城市，散发着自信和对事业地急迫感，城市地面积和高度史无前例地快速发展着。城市规划者的革新思想是完全按照功能划分原则进行的。容纳成千上万城市居民的大型居住区域和办公区域、大学聚集地、高科技园区、商业区、工业区或者内城的巨型办公楼全部结构单一，历史古城形成的鲜明对比。但是功能分离和单一结构就要求长路途，费周折的交通，要求相应的交通工具和交通基础设施。

建筑开发和基础设施建设是按照政治方针和满足预计未来的需求来进行。然后这个方针和眼前的发展形成强烈的对比。供过于求，空缺的情况以及不能发挥最大潜力反映了这种状况。关于未来的洞察力和人口、经济、交通发展的预测是否正确，这要在十年中或者更晚的时期内展现。但是今天就要为发展作决策，今天就要大兴土木。对工作主题领域我们没有直接的接触，就像对游客那样，主要还是通过服务行业。市中心的高楼标志了经

济的结构变化。银行、管理大楼、办公区、宾馆、购物区现在在扩张，它们排挤着工作、居住以及供应设施的混合式的旧结构。在公共汽车站周围建起来的现代购物中心和高楼越来越深地进入历史古城结构。中心区域显示着对立的一面。建筑的对立是一目了然的——高度和单一功能代替了混合和城市可接受的密度。社会的对立面表现在——管理人员和公司职员代替了小型企业和与此联系在一起的职业和社会层面的多样性。交通的对立面是这样的后果——城市和单一结构的垂直开发导致了有着漫长的昂贵道路的城市，代替了城市的简短道路。



大连的三层立交桥（摄影：H.-J. Becker）

便于汽车的城市

劳动人口进入高密度的内城的大量流动随时间以及方向变化，大批消费者流动到购物和休闲中心，必需形成的新的供应运输链，这要求运输工具以及相应的合适人员和货物流通的基础设施。运输的距离会越来越大，原本步行可到达的地方现在要用汽车才可以到达。大众交通工具公共汽车和个人的交通工具轿车代替了缓慢的交通工具自行车以及步行。以自行车和小运输工具为基础的小型配送被各种型号的卡车来代替。交通以道路为定向导致了交通的基本能源消耗的快速上升以及环境负荷的急速上升。

在城市中步行、闲逛和游荡转移到购物街道和支路上。横穿主要交通道路只能通过步行天桥和地下通道。六条车道的内城道路，两条车道的停车、供应车道使横穿马路变得根本不可能。骑自行车的人和步行者显然不被当作拥有同等权利的交通参与者——他们在总的设计中扮演着一个从属的角色。人行道是狭长的。少量的骑自行车的人和骑摩托车的人在街上是非常引人注目的。

可惜我们没有机会，来亲自收集一下公共交通工具汽车和有轨电车的质量的感受。遍布各地的公共汽车网络和双层公共汽车总是在开拓城市和它的部分空间。虽然旧的公共汽车队已经被对环保有利的汽车所替代，但是并没有看到爱护环境的交通科技，例如无轨电车或者使用天然气推动的汽车。大连给人一种便利汽车交通的城市印象。在城市的货物运输、商业交通和人员交通中城市几乎完全以公路为主。交通的形成因素是简单清楚的：道路的等级明确，扩建标准清晰，避免矛盾的原则在汽车交通中占优势地位。严格执行分流和十字路口自由。这一点也是多车道的主要交通枢纽、城市高

速公路、高架道路、十字路口的多层高架桥、单独的转弯道的主要特征。载重货运和人员交通在四层楼的高度，直接在居住、办公和工厂的大楼旁边飞驰，发出很大的声音。只要是进步的，就有优先权，无视噪声干扰、震动和废气。城市中十字路口的工程建设令人难忘，是希望避免堵车，实现车流顺畅。行驶道建于深埋的基架上，并在不同的层面上和斜坡、驶入、驶出范围结合在一起。对此所需要的面积超越了传统解决方案几倍。



中德第六次建筑与城市规划研讨会开幕式 (摄影: H.-J. Becker)



大连的俄罗斯风情街 (摄影: H.-J. Becker)

资源使用尤其是交通面积的使用是巨大的。虽然道路和十字路口的区域经常进行绿化，然而它们在规划中还是为继续扩建而准备的。道路规模的确定并不仅仅对现在或者今后的汽车交通负全部责任。道路是城市规划者的一种塑造工具。用道路可以展示权力和意识。灵活塑造的道路可以将个人适应社会和宽容、自由、科技和进步的思想直观的展现出来。在欧洲随着机动化的投入使用出现才开始测量交通负荷。这之前在道路的设计中许多方面都起着作用。封建主义风格中视野轴线的和广场决定性地影响了工业化之前的城市面貌。从预防火灾的技术原因出发的屋檐的高度也参与决定了道路的宽度，而卫生原因在上个世纪在基础设施技术设计和相关的欧洲城市面貌的改变中也扮演着一个权威的角色。

大连也在它古典形式主义形成以来受到星形因素、对角线、圆型广场以及功能分离的影响。今天也照搬了所有这些元素。其中功

能的分离原则，被作为城市规划的基本设计原则并连续的保持下去。

道路在大连起着视野轴线的功能。干扰因素也被取消了。人们不会看到阻挡视线的电线杆和空中电线。道路交通也不会受到街道商贩的干扰。一成不变使用直线条和开阔的空间。视野轴线和交通轴线要比交通所必需的来得宽阔，而且都经过了绿化。道路照明也被看成为设计的因素，每条道路以它的照明而有着自己的风格。

沥青、水泥道路和用水泥浇铸的结构工程的建设也需要水泥、钢、沙和沥青。资源先是被生产出来，远距离的运输，还必须要为它筹措资金。在这几天中这个问题经常被人提及：怎样为这些宏伟的建筑筹集资金？众多房客要迁入的居住区又是怎样筹集资金的？投资者安置他们的生产的工业开发区是如何筹集资金的？现在不存在相应需求的交通基础设施又是如何核算的？谁来负责维护和修缮？到大连的水泥色的六车道的连接主要公路空空荡荡，偶尔会有蓝色的小载重汽车开过。这样的冷清让人回忆起五十年代联邦德国的高速公路，以及勒科比西耶关于当今城市的描绘，也就是主要交通枢纽建造的很宏伟，但是很少量的汽车在上面行驶。只有我们驾车越过了城市的边界，交通才会繁忙起来，并造成大城市那样的交通堵塞，进入堵塞的主要交通道路。

轨道对于海港、重工业以及与此联系在一起的大量货物运输和以前一样一直起着重要的作用。现在关于人员流通建造了一个道路定向的公共汽车系

统的备用方案。大连和它东北部的度假区以及如同珍珠一般的发展区将在今后和轨道短途交通体系结合在一起。

金石滩

我们对于体验、休闲和度假这些主题有着最直接的经验，因为我们就住在大连东北方向的疗养区金石滩，并在这里的国际大会中心召开了第六届德中建筑学和城市发展研讨会。顺带我们也有幸体验了大连南部有着40公里长风景如画的海岸线以及多种娱乐和度假设施。大连的金石滩是一个豪华的度假区，其基本方案是全年内把团体旅游、个体旅游和生态旅游结合在一起。目前总工程还处在初期阶段和多个分项工程都需要投资者，而这个雄心勃勃的目标想让金石滩发展成为东北部的佛罗里达。技术性基础设施已经准备好了。一条高负荷的公路直通度假区，密集的交通网将高尔夫球场、宾馆、沙滩和62平方公里大小区域的各个部分联结在一起。在短期内还将会用高速轻轨短途交通体系通向这个区域。但是，还缺乏一个符合生态环境的内部交通方案。显然这是一个以汽车来定位的体系。尽管对于这个度假区的能源消耗作了核算，但是其中还缺少交通的能源部分。

我们来到南海岸和大连的动物园，“动物森林”参观城市附近的休闲设施。动物园中的动物来自世界各地，动物园融入整个生态体验经历中。游客可以乘坐用柴油发动机的客车或者高架铁道穿过公园，可以近距离直接观赏自然中的动物。公园、生态和对环境无害的输送游客的结合还不是很成功。除了柴油汽车以外，公园至今还没有对环境有利的交通工具。电力车或者用天然气发动的汽车还没有投入使用。



大连的运输三轮车(摄影: H.-J. Becker)

目标纷争和解决方案

大连和其他中国的大城市一样决定了一个汽车的未来。多中心的空间结构的定位，功能分离原则的使用作为城市规划的设计工具，对准现代经济产业，新的生产、组织以及分配方法，对科技的绝对信任，这些都决定性地参与影响了这个决定。现代运输密集的生产方法，如无库存生产和即时生产方案的决定，工业区位和开发区向外转移的决定，交通基础设施尤其是设计宽大的道路，这些都是机动化道路交通的决定。这是对满足经济交通的运输要求的载重汽车的决定，这是对于应该实现人类个人的灵活性愿望的机动化个人交通的决定。

空间结构权威性地决定了人员和货物的灵活性，并直接对城市气候产生影响。交通科技和交通基础设施一方面是对这个问题的回答，即怎样和用何

种交通工具来实现这个灵活性，但同时这也是这样的空间结构的形成的原因。先有鸡还是先有蛋这个问题在此并不存在，城市发展和交通发展是互为先决条件的。技术基础设施很高程度影响了城市的生活质量。对于大城市和人口稠密地区来说运转良好的公共城市交通对于新千年来说是唯一的机会，交通的便利设计要让城市能够接受。比如空间的乱建、交通高负荷、环境污染、堵车、事故这样的不受欢迎的影响应该避免，在城市和交通规划以及交通科技中的再定位是必要的。中国现在还有这个机会，可以避免许多现在欧洲城市深受其害的负面的影响。

为了减小城市交通的负面影响，例如欧盟就动用五千万欧元资助一个19个欧洲城市参与的大项目。可持续的城市交通的革新部分应该加以转换。这个计划的雄心勃勃的目标是：城市中生活质量的负面影响显著减小，至今为止的共同承担的减少或者消除缺陷的费用应该由肇事者承担，汽车个人交通的经济上可负担的备用方案应该发展起来。这个计划是根据八个行动领域来制定的：

- 排放敏感区域的进入限制，
- 肇事者承担综合费用，
- 汽车使用和所有形式的备用方案，
- 综合交通管理方案，
- “温和的”影响交通的规划方案，
- 促进人员短途公共交通，
- 城市货物流通的新方案
- 不影响城市的清洁人员交通和货物流通工具

大连现在已经在考虑这其中的部分计划。到大连的高速联结公路上为此建造的多车道的收费站要收取道路使用费。交通借助于灵活性方向牌来引导。内城的停车问题可以通过停车高楼、停车场的建造以及停车限制来克服。在内城供应交通有着最高的优先权。

先进的方案和改善环境、空气质量和生活质量的多重努力提供了合适的切入点，用来改善大连作为一个中国东北部进步的城市的声誉。同时进步性也要义为可持续性、节约使用资源、减少有害物质影响和维护环境而努力的城市发展为准绳。“我们不是努力成为最大的，而是成为最好的”，这是大连的格言。关于大连的城市和交通发展我在议事日程首先看到这四点：地区可持续发展的目标的制定、地区和城市交通的行动范围的确定、城市、基础设施和环境规划的跨学科的行动部分的制定、城市发展规划和交通的部分计划的制定。大连任重而道远。

Hans-Joachim Becker是柏林科技大学交通研究院教师, 高级工程师

