大连俄罗斯殖民时期的建筑

大连市城市规划历史与展望

董伟著

近年来，大连旅游业发展迅速，对外经济文化交流频繁，在国内外的知名度越来越高，人们也随之对大连的城市建设有了更多的了解。大连，一个开埠仅有一百年的北方海滨城市，不仅有着美丽的自然风光，还有着融西方古典城市规划和东方传统城市规划理念于一体的城市与建筑文化。

1 自然概况

大连市位于中国东北地区南部，辽东半岛的南端，东临黄海，西濒渤海，北接陆地，南隔渤海海峡与山东半岛相望，土地面积约1.2万平方公里，人口约550万人。

大连市多山地丘陵，少平原低地，整个地形北高南低，北宽南窄，地势由半岛中部轴线向东南侧黄海及西北侧渤海倾斜，近黄海一侧长而缓。整个地势平均海拔50米左右，山地与平地面积之比约为4：1，土地构成为“六山一水三分田。”

大连市地处北半球中纬度地带，一面依山，三面环海，形成了既有大陆季风气候，又有一定海洋性气候的特色。主要特征为四季分明，气候温和，暖湿同季，降雨集中，日照丰富，季风盛行。

2 城市规划发展历程

“大连”之名源自于1898年沙俄强行租借旅大地区之后，曾取名“达列尼”（俄文意为遥远的，其读音与“大连”谐音）日俄战争之后，日本占领了大连，于1905年2月11日起正式称为大连市。

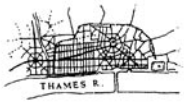
大连近代城市骨架主要是在沙俄租借时期（1898年~1904年）与日本占领时期（1905年-1945年）形成的。沙俄七年租借时期，规划和奠定了大连城市基本形态；日本40年侵占时期，扩大了大连的城市规模。到上个世纪40年代，大连已成为世界著名的近代港口城市，人口由本世纪初的4万多增加到近70万。

2.1 沙俄租借时期（1898年-1904年）

1895年一纸《马关条约》使中国丧失了辽东半岛、台湾和澎湖列岛。沙俄联合德、法实行“三国干涉”后，于1898年3月强行取得了旅大地区的租借权。沙俄以旅顺为军事基地，把大连作为联系欧亚的大商港进行重点建设。1899年，沙俄政府通过了由萨哈罗夫和盖尔贝茨编制的大连港和大连城市规划方案，开始建设大连，当时城市性质为“港口、商贸城市”，用地规模6.5平方公里。

规划的重点放在交通运输和布局上，采用欧洲古典的形式主义（放射线、对角线、贺形广场的规划手法，并运用了严格的功能分区概念，将城市划分为三个区：行政区、欧罗巴区、中国人区。

行政区为全市的行政中心，欧罗巴区为商业区和俄国人居住区，中国人区是供中国人居住、活动的区域。规划充分考虑了大连优越的地理条件，把海港和铁路的建设作为城市发展的龙头，使“路和港”成为大连发展的战略主导因素，成为日后大连城市发展的主要动力。



1899年的大连城市规划

沙俄规划，还表现出明显的殖民地城市特征。当时中国人数十倍于俄国人，然而所规划的中国人区用地仅为欧罗巴区的1/4左右，并且地势高低不平，离城市中心区较远，交通不便，并且所谓的中国人区也只是划出一块地方，供中国人居住、生活和活动而已，目的是使之与俄国人隔离开来，没有什么实质规划内容。

事实表明，沙俄规划的路网不能适应随后到来的汽车时代的交通要求。但其规划思想仍有许多经验可以借鉴：①注意了海岸线的合理分配。深水区作码头，生活区附近有浅水区作生活岸线；②综合利用地形。如削平山头来填海岸修筑码头；截流深的冲构修筑水池留作水源；河滩洼地种植树木作为公园和绿化带等；③注重道路景观。如广场旁的林荫道对景是大和尚山峰顶；主要道路对着景观建筑或海景、山景；干道两侧留有绿带，既美化城市，又为日后的拓宽留有余地；④重视城市基础设施建设。如水源、水库的开发、排水的方式、电站的选址和绿化的布置都作了较全面的安排。

1901年大连特别行政区总体规划图

2.2 日本占领时期（1905年-1945年）

日本占领旅大地区后，决定把大连作为“自由港”，继承俄国人原来的规划，继续建设。1909年，由仓冢良夫和前田韵主持编编制了以沙俄规划为基础的

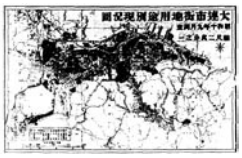
《大连市区规划》，对沙俄规划中已经形成的部分未作变动，对未形成的部分继续细化或调整。如三八广场一带为高级住宅区，原规划街坊划分的比较大，新规划配置了街区道路，将其分成小的街区；人民路、中山路以南地区的广场、直线道路予以保留，弯曲、曲折的道路改为直线等。随后又制订出《大连市建筑规则》,对建筑退后道路红线、临街建筑高度、建筑密度、建筑功能等作了详细规定。随着城市经济的快速发展，市区人口规模增至10.8万人，城市用地日趋紧张，日本当局在1919年又编制了《市街扩张规划》，城市向西继续发展，城市用地从16.7平方公里扩大到35.6平方公里。这一时期的规划实施形成了大连市的基本雏形，对以后的城市规划和建设产生了深远影响.

1934年大连都市规划区域图

到1930年，大连市区人口达到28.2万人，原有的规划已不能满足城市发展的需求，需要编制新的规划。为此，日本关东厅专门成立了大连都市规划委员会，进行了基础资料调查和地形图测量及制作等准备工作；同时，为应付需要紧急实施的项目，先行编制了九个专题规划。这此准备工作，为编制综合性的大都市规划奠定了基础。

1934年，大连都市规划区域方案编制完成，具体范围为：以作为城市都心的常磐桥（现青泥洼桥）为中心，以16公里为半径，其范围内的大连市、老虎滩会、岭前会、小平岛会、周水子会、革镇堡会、南关岭会、大连湾会等共一市十一会为城市规划区域，面积516平方公里，其中城市可建用地195平方公里，人口规模122万人，规划年限至1976年。这是大连第一部真正意义上的综合性城市规划，很多设想具有前瞻性。不久，二战爆发，日本忙于战争，这部了规划没有得到实施。

日本占领时期，大连成为其实施大陆扩张政策的桥头堡，掠夺中国资源向中国出口产品的交通枢纽，因此这时期的规划，殖民地色彩更加严重。规划中军事与经济高于一切，其它都可以牺牲。如大连湾沿岸全部建设码头和工厂，取消所有生活岸线；不重视城市生态环境，取消了很多公共绿地；随意填海造地，形成很多低洼地，造成连年的雨涝忧患；污水任意排放，污染了大连湾海域等。有些问题直到今天也很难彻底解决。



1935年大连市现状图

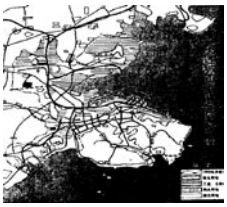
2.3建国以后（1949—2000）

2.3.1　58规划

新中国成立后，经过三年国民经济恢复和第一个五年计划建设，全国的经济形势日新月异，大连市的情况也有所好转。从1957年起开始了新城市规划的编制，于1958年完成，称为“58规划”，这是建国以来第一部大连城市总体规划。当时，市区建成区面积70平方公里，人口80万人，城市经济的主导产业是以机械、化工为主的重工业和以海港、铁路为媒介的运输业。“58规划”的指导思想是城市要为工农业生产服务，为国防服务，为劳动人民服务。据此，确定城市性质为以机械、化工为中心的工业城市，城市用地规模102平方公里，人口规模130万人。规划重点安排工业用地，设了

10个工业区；对城市道路系统、市政设施、绿化、居住、医疗卫生、疗养区、商业服务、旧区改造等内容也做了规划安排。

总体来看，“58规划”对城市发展规模、规划布局、用地指标、功能分区等原则问题的确定，基本是合理的。但对工业发展的过分强调，明显受“左”的政策干扰，留下“大跃进”的印记，造成日后工业盲目发展，盲目占地，基础设施配套跟不上等问题，也错过了纠正日本规划造成的大连湾没有生活岸线的最佳时机。而且，后来的发展证明，港口仍旧是大连经济发展的主要动力，这在当时规划中没有认识到。



大连城市1958年总体规划简图

2.3.2　80规划

经历了十年文革动乱时期，城市建设已无章可循，各方面都混乱无序，迫切需要编制新的规划。大连在1980年编制了新的总体规划，1985年经国务院审批通过，简称“80规划”。

“80规划”的期限是至2000，规划重点是中心四区（单独编制旅顺口区总体规划）。城市性质为“港口、工业、旅游城市”，用地规模118平方公里，人口规模140万人。规划重新明确港口的地位，提出建设大窑湾新港，发展地方中小型专业码头；调整了工业用地布局，形成13个工业区，要求今后老市区不再安排工业项目。同时为适应改革开放的要求，规划在金县马桥子村建设3平方公里的外贸加工区（大连经济技术开发区的前身），引进外资，发展知识密集型工业；开辟风景旅游区，加强环境保护；加强小城镇建设，并制定了近期建设规划。

“80规划”是经过国务院批准执行的第一部大连城市总体规划，为保证总体规划的实施，又深入编制了分区规划，制定了一系列地方性建设法规，很好地指导了城市建设。总的说来，它是一部非常及时的规划，在随后的十年里，大连市经济发展迅速，在中国经济发展格局中的地位不断提高，城市面貌也焕然一新。但这次规划仍有不足之处，如对经济发展速度估计不足，导致在1989年底，城市规模就突破了2000年的规划指标。

1980年大连城市规划图

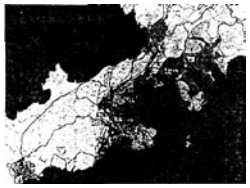
2.3.3　90规划

鉴于“80规划”的指标已被提前突破，大连市在1990年编制了《大连市城市规划调整》，简称为“90规划”。

“90规划”对城市性质未作调整，但提出了远景城市发展目标——“建设国际性城市”。调整的主要内容是城市规划区界定、城市发展方向和结构、城镇体系、城市基础设施等，第一次将大连城市的概念确定下来，提出大连城市的结构是组团式结构的带状城市，并将各组团的功能明确下来，便于各城区的规划和发展。规划增加了新市区的构想，明确提出了在经济技术开发区、大窑湾港区，湾里、董家沟建设新市区。第一次将城市发展战略纳入规划文本中，使大连市重大基础设施建设得以提前实施。

“90规划”是对“80规划”的调整与深化，二者一起指导了改革开放二十年的城市建设，为大连向现代化国际性城市的目标迈进奠定了坚实的基础。

3. 城市发展展望



1990年大连城市规划图

1995年以后，面对即将到来的21世纪和中国将要加入WTO的背景形势，大连历时五年编制了新一轮的城市总体规划。希望在新的世纪里，能够加速发展，提前实现现代化，步入国际性城市的行列。

3.1 新的发展与机遇

大连至烟台的火车轮渡工程是中国东部沿海大通道的重要组成部分，该大通道北起黑龙江省，南至海南省，全长约5700公里，将环渤海经济区、长江三角洲经济区和珠江三角洲经济区直接联系起来，实现我国沿海三大经济区的相互协作。此工程将改变大连的尽端城市形象，形成与华北地区城市群互补、互动、互融的联动发展效应，大大提高大连在环渤海经济圈中的竞争力。将对大连市在东北、华北地区交通运输业的发展及大连市建立国际物流中心起到十分积极的作用。

3.2 城市发展目标

大连市将发展成为太平洋东岸的区域性国际航运中心、商贸中心、旅游中心、金融中心和信息中心之一；成为对东北亚地区经济发展能够产生辐射作用的国际性风景旅游名城。

3.3 城市区域划分和城市结构

市区2415平方公里范围内形成都市圈，城市建设用地控制在450平方公里，城镇建设用地控制在180平方公里左右。在一定时期内城市结构为以主城市区为中心、新城区为副中心，金州城区和旅顺口城区为副城的组团式发展模式。各组团间由森林公园相隔离，成为生态城市。随着大连城市的进一步发展，规划未来大连城市应以渤海和黄海为两大发展主轴，主城区、新城区和金州城区三大组团形成中心组团，旅顺和远期发展的登沙河组团位于中心组团的南北两翼作为卫星城，使城市建设用地控制在530平方公里，城市人口控制在400万人以内，形成二十一世纪新大连的城市结构。

3.4 组团功能

城市各节点功能进一步强化，主城区突出行政、文化、科技、金融、信息、商贸、旅游、体育、教育、会展业等主要职能，发展商业、金融、电子、外贸和科技事业等高、新、尖第三产业；新城区完善交通枢纽、旅游、会议、体育、文教、商贸等职能，协调保税区、大窑湾港、“双D港”、北良港等产业用地的发展，成为以现代临港加工工业为基础，以高新技术产业为主导，以口岸经济为依托，以现代服务业为支撑的区域性现代物流服务中心和智能化、生态型、综合性的现代化新城区；旅顺口城区成为职能突出、功能多样的旅游生态区；金州城区由于临近沈大高速公路、长大铁路，毗连新市区、金石

滩国家旅游度假区和大黑山景区，应强化交通枢纽、旅游和产业发展功能，为城市重心北移创造条件。

3.5 城市交通系统

3.5.1 对外交通系统

为保证大连与东北地区其他城市的联系交流，加强城镇体系的轴线辐射作用，应着力建设新国际机场，构筑公路和铁路大枢纽，进一步增强大连作为东北地区交通枢纽地位和现代化中心城市的辐射力，形成以大连港、大窑湾港为主要口岸，以新国际机场为空港，以沈大、黑大、大丹高速公路和哈大电气化铁路为主要陆路联络通道的海陆空立体交通网络。

3.5.2 城市交通系统

建设以高速铁路和客运专线为主体的城间交通系统；重点发展城市轨道交通系统；发展智能交通，建设高科技交通管理系统。

3.6 城市基础设施

3.6.1 水资源

实施可持续发展的水资源战略。积极发展应用海水淡化作为替代水源。实现人均生活用水量750升，饮用水水源得到有效保护，自来水水质达到世界卫生组织标准。

3.6.2 污水处理

污水资源化是实现水资源可持续利用的必然选择。目前我国水的重复利用率平均为40%左右，而发达国家平均为75%至85%。 我市污水处理率远期要达到100%，重复利用率要达到75%以上，与发达国家水平相当。

3.7 城市经营

城市经营的目的是建设效率城市，就是通过将城市可以用来经营的各种资源资产化，用市场经济的思路去经营，优化城市空间资源配置和城市布局，盘活城市土地存量、增量，改善城市环境，实现城市有形和无形资产的保值增值。

① 建立公开、公正的土地市场环境，加强土地资本的有效运营。

②推行有偿有限期出让、转让城市基础设施和公用事业等城市硬件，形成“设入——产出——再投入”的良性循环。

③ 提高政府办公效率，努力改善城市投资软环境。

④ 创造城市品牌，利用无形资产经营城市。

4. 结论

大连面临着前所未有的机遇和挑战，为更好地应对这种环境，必须从产业、文化、空间、经营、创新等多方面进行全方位的思考，重新认识全新背景下城市竞争的新法则，编制更合理、更全面的战略规划和总体规划。

（董伟是大连市规划和国土资源总规划师）