

俄罗斯专家眼中的莫斯科市 2010—2025 年城市总体规划

The Moscow Overall Urban Planning (2010-2025) from the Points of View of Russian Professionals

韩林飞 韩媛媛
Han Linfei, Han Yuanyuan

摘要：《莫斯科市城市总体规划（2010—2025 年）》以构建有利于人类生命活动的可持续发展城市环境空间为主题，旨在为城市居民提供更优越的社会城市空间保障。其规划指导思想包括：生态保育、城市安全、保护文化和自然遗产、建设社会意义重大的民生工程、保障城市交通系统发挥正常功能等。本文从莫斯科市的城市发展道路、城市建设格局、社会基础设施建设、交通网规划、历史文化和生态环境保护等方面，剖析在经济增长和制度转型的过程中莫斯科市作为首都城市的总体规划，比较新版城市总体规划与历版总体规划的继承关系与进步之处，并通过俄罗斯建筑与城市规划专家提出的观点，较为全面和深入地了解莫斯科市未来城市发展计划。

Abstract: The Moscow Overall Urban Planning (2010-2025) takes constructing beneficial urban environment to human life activities as the main theme, and aims to provide its inhabitants with better urban space. The planning has a series of guiding ideas as follows: ecological conservation, city safety, protection of cultural and natural heritage, construction of infrastructure of social meaning, guaranteeing the urban traffic system to function properly, etc. From the perspectives of Moscow's urban development, urban construction pattern, social infrastructure construction, traffic network planning, historical and cultural protection, ecological environment protection and so on, analyzes Moscow overall urban planning in the process of economic protection and institutional transformation, at the same time, compares the latest version of overall urban planning with the past ones. It also interprets Moscow's urban development planning in the future more comprehensively by introducing Russian architecture and urban planning experts' viewpoints.

关键词：制度转型；多中心；社会保障；文物建筑保护；生态环境
Keywords： Institutional Transformation; Multi-center; Social Security; Architectural Heritage Protection; Ecological Environment

教育部基金项目“新世纪优秀人才支持计划”（NCET-10-0217）资助

作者：韩林飞，建筑学博士、城市经济学博士，北京交通大学建筑与艺术学院，教授、博士生导师。usi2000@126.com
韩媛媛，北京交通大学建筑与艺术学院，硕士研究生

城市是居民生产和生命活动的载体，居民生活质量是衡量城市是否进步的现实标志。《莫斯科市城市总体规划（2010—2025 年）》以构建有利于人类生命活动的城市环境为主题，比上一版（1999 版以创造良好的投资环境为侧重点）有了显著的进步。显然，莫斯科市已经意识到激情高涨的土地建设所带来的社会问题。为更大规模城市建设中的错误而制定的 2010 版总体规划，不仅是为了发展城市规模和完善城市机能，而且希望整个社会和全体居民都成为切实受益者，从城市格局、社会基础设施、住宅建设、道路与公共交通、历史文物建筑、生态环境等方面进行全面的调整和深入的完善。

2010 版总体规划承载着规划制定者对莫斯科市的美好愿望，但是，从总体规划的条例陆续发表到最终制定发布的期间，已经有建筑界和城市规划界的专家们对部分政策表示质疑并提出建议。本文通过介绍俄罗斯专家的声音，更为全面地解读莫斯科市正在实施的城市空间发展和土地规划的战略，以期为中国城市发展提供一些借鉴。

1 城市发展道路的合理化选择

莫斯科市在历史上是一个以小环路内部区域为中心的辐射状环形城市，随着岁月的推移，以克里姆林宫、红场所在的中心区缓慢向四周扩展。随着经济发展和城市人口的增加，城市职能逐渐复杂；科技的进步和交通运输业的飞速发展等因素导致城市边界不断变化和扩张。莫斯科市一直保持着放射状环形增长模式，直到确立了以一条长达 109 km 的环形高速公路作为市区明确的行政边界为止，从此也界定了莫斯科市与莫斯科州的分界线。

莫斯科市作为俄罗斯联邦的首都，城市如何发展才能带领社会生产和生活走向低碳环保、可持续发展的道路，提高居民对社会生活的幸福感和所属地区的归属感，是城市规划者需要思考的^[1]。

1.1 独立发展的莫斯科市

莫斯科市位于莫斯科州的中部，地理位置的相互牵绊致使双方在经济、社会发展和城市空间发展等多方面有着密切的联系。从 1992 年卢日科夫担任莫斯科市市长后，18 年间莫斯科市发生了翻天覆地的积极变化，尤其是在 1999 年版意在招商引资的城市总体规划的指引下，城市环境、住房建设、公共设施、绿化公园等方面有了显著发展。但是，同样的行政级别^①，不同的经济发展水平造成了一直以来莫斯科州从属于莫斯科市的尴尬局面。究其原因，与其说是因为二者的各自为政，不如说是因为多年来，莫斯科市无视城市总体规划，按照自己的步调独立发展的后果^[2]。

“依我看来，1999 版总体规划没有任何瑕疵。我们应该吸引投资，把莫斯科市打造成资本主义示范城市。总体上说，我们已经做到这一点。但住宅和商业楼建设的增长速度超出了总体规划中的数字。也许，我们会认为，城市总体规划的制定者难辞其咎。但是，要知道，总体规划是以当时社会背景为基础确立的法律法规。莫斯科市的城市建设问题是城市建设发展战略等一系列综合因素造成的。”

“2010 版总体规划不能起到调节城市一体化进程的作用。莫斯科市就像一个投资商，它从莫斯科州租借土地建造免费的社会福利性住房。而巴黎和其他大都市都与周边郊区发展成统一的城市聚合体。”——谢尔盖·特卡琴科（莫斯科市城市总体规划设计研究院院长）

谢尔盖·特卡琴科一方面肯定了 1999 版总体规划发展战略基于当时社会经济条件制定的正确性，同时承认房地产开发建设没有按照总体规划的规定，过度发展给莫斯科市带来了严重的社会问题；另一方面，他形象地比喻了莫斯科市之于莫斯科州的角色——只为自己最大利益的发展，而不顾及周边地区和整个莫斯科州的协调发展。

“大都市行政边界之内的总体规划纯属一派胡言。莫斯科市的功能区已经呈放射状延伸到杜布纳和奥布宁斯克。行政边界邻接的地方具有区域的特点。这从原则上曲解了交通政策、土地开发和土地合理使用原则。”——维亚切斯拉夫·格拉济切夫（区域发展与地方自我调控问题委员会主席）

“放射状发展莫斯科市环形公路以内的区域、密集型发展环形公路以外的地区不仅是莫斯科市城市建设政策的基本

原则，而且也是莫斯科市市长的立场。亮丽的莫斯科市市中心只是一种表象。这里没有足够的土地来开发旧城市总体规划中提到的社会中心。外地人口的大规模涌入和汽车的广泛应用使莫斯科市的处境变得比以前更加危险。一直以来，莫斯科市都是俄罗斯的一块痛处。”——伊戈尔·施耐德（俄罗斯城市建设与投资发展研究院城市建设与规划问题研究所所长）

几乎所有的莫斯科市城市规划专家都指出了莫斯科市独立发展的错误和持续下去将导致严重的城市发展问题。维亚切斯拉夫·格拉济切夫和伊戈尔·施耐德再次提出了莫斯科市与莫斯科州的行政区划问题，这无疑已成为阻碍城市总体规划的执行和协调城市统一发展的行政法律问题。

1.2 莫斯科市卫星城与大莫斯科城市聚合体

俄罗斯《城市建设法》明确规定，首都总体规划仅适用于莫斯科市，2010 版总体规划也不例外。当初没有制定关于莫斯科市和莫斯科州土地共同发展规划的原因有二：第一，莫斯科市与莫斯科州各自为政，针对这个问题没有达成共识；第二，莫斯科市只希望自治。

尽管如此，2010 版总体规划中仍然用一整章的篇幅详尽阐述了莫斯科市与莫斯科州之间的相互关系，其中包括：“两个地区景观综合体之间自然联系的再生”，“建造统一的莫斯科铁路枢纽系统”，“地方工程基础设施的捆绑发展”，“在德米特洛夫斯基地区建造墓地”等。然而，这些文字并没有图解和空间布局的草图作为支撑。

纵观莫斯科市的城市发展历史，在莫斯科市周围建设城市群及发展卫星城的思想和建设轨迹，一直贯穿在城市发展的过程中。莫斯科市市政当局主张控制中心城区的城市规模，把市内的一部分功能分散到市外地区。卫星城担负起了分散工业和人口的重要职能。早在 20 世纪 30 年代苏联政府便为了控制城市人口提出在莫斯科外围建设小城镇。随后的 20 年，公路和铁路网的建设促进了郊区城市化的发展，莫斯科市近郊的卫星带逐步形成；1960 年后，随着城市现代化建设和扩张，近郊的卫星城被划入市区。1971 年的莫斯科市规划中也有关于在莫斯科市外围建设卫星城的计划。

莫斯科市与周边卫星城正在构成一个庞大的城市群，虽然莫斯科市市政当局一再强调莫斯科市的自治与独立性，但我们可以肯定：莫斯科市与周边城市的实际界限远远超过行政界定的范围，但也不存在明确划定界限的城市聚合体。

“莫斯科市只希望自治——自我封闭和自给自足，换言之，成为‘孤岛’或者‘国中国’。这纯粹是一种战略。现

① 莫斯科市市长和莫斯科州州长都是由总统直接任命的。无论是莫斯科的领导层，还是莫斯科州的领导层，都对自己辖区的发展道路具有独到的见解。法律上二者是彼此独立的，具有同等的行政级别。

代城市化发展史中不乏无视城市周边区域或与周边区域隔绝独立发展的成功例子。现在，摆在人们面前的只是如何选择城市发展道路的问题——独立隔绝或者发展城市聚合体。显然，从政治—经济支出上看，后者轻松得多。”——阿列克谢·穆拉托夫（《俄罗斯工程》[Project Russia] 杂志主编）

“若想摆脱目前的困境，我们只能汲取巴黎和大巴黎地区的城市建设经验。正如法国人所说，巴黎是一个有 200 万人口的谦逊小城，而与其邻接的大巴黎地区是一个大省。巴黎在国家的领导下用三十多年的时间致力于改善城市建设环境：分散密集住区、建设卫星城、加强工业输出。这非常值得我们学习。”——伊戈尔·施耐德

莫斯科市无视城市总体规划独立发展的弊病已经赤裸裸地摆在市政当局和城市规划制定者的面前，继续否认莫斯科市与城市周边地区和莫斯科州的协调一体发展只会增加问题的严重性。取而代之，应当汲取国外优秀的城市建设经验，将卫星城带纳入整体规划发展策略中，统筹市政、交通、工商企业，发展有序的大莫斯科城市聚合体。

2 莫斯科市的城市建设格局

2.1 历史中心的核心地位

莫斯科市建于 1147 年，1156 年修建了克里姆林城堡。1394 年居民在克里姆林城堡外建造防御要塞——古城墙，这便是莫斯科环形结构的雏形。第一幅城市规划示意图诞生于 20 世纪初，经历了八百多年的城市变迁，最终确立了克里姆林宫为莫斯科市历史中心的环形放射状城市格局。

莫斯科市历史中心的核心地位不仅表现在城市规划的中心位置上，同时表现在社会活动对城市中心区域的依赖性。目前莫斯科市市区面积约 1 000 km²，东西长 30 km，南北长 40 km。莫斯科市的市中心，即克里姆林宫周边 4.5 km 的范围内（也就是三环以内），土地面积为 70 km²，重要的行政机构、大型百货商场、著名的影剧院等文化娱乐场所都设立于此，这里集中了城市 62% 的工作地点。然而，与此产生鲜明对比的是城市人口的分布情况——三环以内仅居住着 80 万人口，约占城市总人口的 7%（2010 年官方数据显示莫斯科城市总人口约为 1 150 万），绝大多数人口居住在城市郊区。

一味在城郊开展大规模的工业化住宅建设，城市的轮廓将逐渐呈现出病态，即高层建筑集中在城市郊区，而非市中心。“集中”不仅意味着大量居民聚集在莫斯科郊区，而且还意味着工作地点和公共基础设施的分布失衡。

2.2 多中心取代一元化

多中心是 2010 版总体规划的重要内容之一，但这一规划理念最早出现在 1971 年莫斯科市城市总体规划中。当时

的总体规划旨在围绕莫斯科市历史中心建造七个中心区（图 1），而 2010 版总体规划并未确定多中心的数量，只是提出一种理念，即未来莫斯科将出现多个中心，分别坐落在所谓的城市“中间区”之中。早在 1999 年莫斯科市城市总体规划中便提出的“莫斯科市新环”，在 2010 版中被定义为“中间区”。从某种意义上理解，这里是“城市”的延伸，却有着不同于“城市”的楼层高度和密集度。预计到 2015 年将在新环中建造 200 座 35~45 层的高楼，这里将成为大型高层建筑的聚集地，出现新型社会商业区、科技园区和豪华商业住宅街区等中心区域。

在 2010 版总体规划中，莫斯科市新划分的区域与密集发展区是脱离开来的。莫斯科市分为历史中心区、列宁大街地区的首都代表区、工业用地改造区和社会住宅综合体区（后两者被划入中间区）。中间区和莫斯科市环形公路之间是周边区和绿化带（图 2）。

2010 版总体规划的制定者希望通过多中心的建设，分担莫斯科市历史中心承担的过多城市功能，用多元化的城市格局平衡区域发展。这无疑将是一项大规模的建设活动，它不仅包含了在中间区建造的大量“莫斯科市新环”建筑，以及



图 1 1971 年莫斯科市城市总体规划——整个城市被划分成八个人口和工作地点均等的规划区
资料来源：1971 年莫斯科市总体发展规划战略，米哈伊尔·波索欣

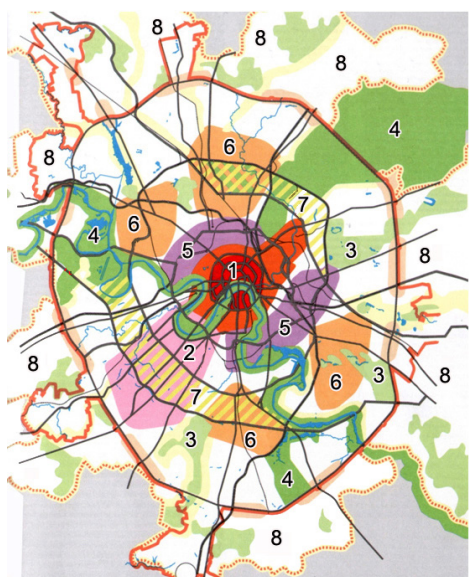
“带有自助服务系统的城市综合体建筑”，而且包含了约 20% 计划重建的工业园区和大面积的拆迁改造活动——“重建地区”的面积竟然占莫斯科土地面积的三分之二（图 3）。这不禁让人们对总体规划引发的潜在隐患担忧：第一，在这三分之二的土地上随意开展新建设活动有可能改变原本的规划、功能和景观体系；第二，大规模拆迁活动会引发一系列社会问题，如何保证建设活动有质有序地进行；第三，大力发展建设中间区的同时，是否会逐渐忽视关于莫斯科市历史中心的建设发展（图 4）。

“在莫斯科市环形公路以外的地方建造贸易中心，而逐渐冷落历史中心（包括在历史中心建造利润微薄的文化机构）是考虑不周的表现。”

“土地资源的紧俏程度并非如大家所想那样糟糕。莫斯科市有足够的土地用于发展城市聚合体。许多问题都是由一些人为谋一己私利、对游戏规则垄断管理造成的。只有当这种处境有所改变时，2010 版总体规划才会具有实际意义。世界变化莫测，也许，到那时再谈论城市聚合体发展战略、街区规划准则、大型规划区方案设计的预算经费和相关的设计竞赛会更有意义。”——维亚切斯拉夫·格拉济切夫

3 城市基础设施建设

城市基础设施包括工程性基础措施（如能源系统、给排水系统、交通系统、通信系统、环境系统、防灾系统等）和



注：1 历史中心区；2 首都代表区；3 自然区；4 水—绿植区的直径范围和国家公园“驼鹿岛”；5 工业用地改造区；6 城市和聚合体中心发展区；7 公共建筑综合体、公共住宅和住宅综合体形成带；8 莫斯科市和莫斯科州交界相互影响的区域

图 2 2010 版莫斯科市总体规划分区示意图
资料来源：莫斯科市总体规划设计科学研究所提供

社会性基础设施（如行政管理、文化教育、医疗卫生、商业服务、金融保险、社会福利等）。在经历了城市激情高涨的房地产建设后，莫斯科市现有基础设施建设总体落后的状态已经引起了社会各界的关注，其焦点集中在住房建设的改制、道路交通和地铁交通的失衡以及投融资的筹措方式等问题。

3.1 总体规划中明确的社会取向

莫斯科市城市总体规划设计研究院副院长奥列格·巴耶夫斯基阐述了制定 2010 版总体规划的三个原因。首先，基础设施的发展跟不上住宅和商业建设的步调；其次，总体规



图 3 莫斯科市计划改建的主要区域
资料来源：莫斯科市城市总体规划（2010—2025 年）



图 4 “莫斯科市新环”城市规划纲要中计划建造的高楼分布图
资料来源：莫斯科市城市总体规划（2010—2025 年）

划必须与2007年7月确立的《城市建设法》相一致；第三，1999版总体规划已经到期。巴耶夫斯基分析说，在某种程度上，2010版总体规划意味着积极开展社会住宅建设、拆除破旧房屋、促进工业区转型为莫斯科市发展的备用土地资源、填补非路面交通的空缺、铺设弦状快速路、构建莫斯科和莫斯科州独一无二的绿化体系。

“明确的社会取向是2010版总体规划的主要特点。现在，我们有能力和精力关注广大群众，提供舒适的人居环境。我们不仅应该把这些列入城市总体规划，还要求开发商和投资者更多关注城市基础设施建设。”——谢尔盖·特卡琴科

3.2 住房建设的改制

2010版总体规划极力遏制住房建设增长过热的现象：到2025年城市住宅面积应控制在2.6~2.8亿m²的范围内（按原增长速度计算将达到3~3.2亿m²），同时表明“通过立法明确投资者的义务并使其明白城市基础设施和绿化带建设与建造商业和住宅建筑同等重要”的必要性。在莫斯科市新区划分中，只有中间区是建筑密集区，虽然周边和市中心的建筑密度维持原有的水平，但是加强社会基础设施建设不容忽视。奥列格·巴耶夫斯基表示，新城市总体规划实施后，社会基础设施的面积将从700万m²提高到1800万m²，是原来的2.5倍。

莫斯科市的住房建设改制还表现在大规模住房拆迁工程上。住宅建筑将从城市中心逐步转移至城郊，将有170万（约占城市总人口的20%）居民要搬迁。拆迁工程包括：1995—2009年拆除5层的楼房，同时拆除II-49、II-57、II-18型的9层和12层预制板楼房。据不完全统计，拆迁工作还涉及约5000hm²土地上2.5亿m²的住宅建筑。然而，总体规划中新区划分政策、建筑密度标准等政策的缺失，致使建设社会公共住房必将困难重重。

4 交通基础设施规划的不平衡性

1954年10月全苏联建筑师大会召开，如今莫斯科市中90%以上用于建设的土地与60%的建筑都是在大会后规划和建造的。其中住宅建设的增长尤为迅速，领先现今总体规划10年，而交通基础设施的发展却落后了10年。其原因是，1971版总体规划与1999版总体规划在实行的过程中，都将大部分本应用于基础设施建设的资金过多地投放到了住宅建设上^[3]。

4.1 道路网发展的严重不足

2010版总体规划中道路交通规划主要包括建造四环路（计划于2015年竣工）和两条弦状干线（分别在三环的南

北两侧）。它与1971年总体规划的唯一不同之处是，主张建造除三环路和四环路之外的弦状干线。然而，道路网的新建远远不能满足现实需求。

虽然2010版总体规划规划建设覆盖新环路和“中间区”在内的城市交通干线网络，但仍然认为“路越宽广，汽车就越多”，首都道路面积不宜超过城市土地面积的10%~15%。在莫斯科市平均每1000人拥有350辆汽车，这一比例与伦敦、巴黎等大都市相当，但道路用地面积占城市土地面积的比例，莫斯科市仅为8.7%，而伦敦和巴黎为25%（图5）。即便如此，伦敦仍为缓解道路的压力推出一系列措施，从“为私人汽车提供专门行车道”到“进入市中心缴费”等。相比之下，莫斯科市实行的规划和行政举措让人不禁产生疑问：新道路网规划格局能否解决莫斯科市的交通问题？

“虽然莫斯科市有很多专业人才，但是这里却没有空间发展战略思想的变换机制。拟定城市总体规划是一项秘密工作，方案制定者的观念也非常保守，特别是遇到道路网和交通拥堵的问题时。”——阿列克谢·维索科夫斯基（城建改革基金会会长）

4.2 公共交通设施的飞跃性发展

对于道路网无法解决的问题，城市规划的制定者把希望寄托在发展城市非路面交通上，地铁便成为主要的发展对象。目前，莫斯科市已拥有12条地铁线，总长度为313.1km，共设188个地铁站，地铁系统承载了莫斯科市70%的通勤量。到2025年，莫斯科市计划建成440km的地铁线。从2011年至2015年计划建造莫斯科河南岸区、柳布利诺、米京斯卡亚—斯特罗吉诺地段地铁线。松采沃地铁线

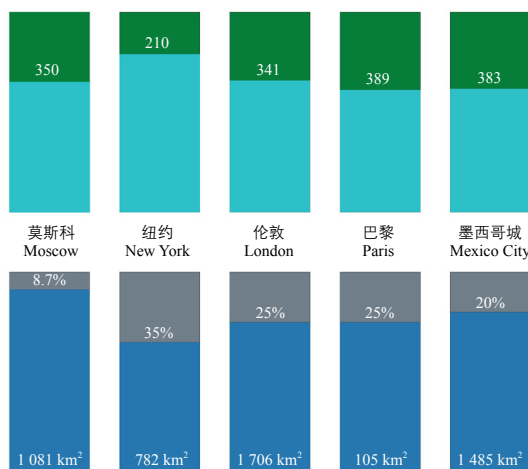


图5 各大城市平均1000人拥有汽车的数量；道路网在整个城市土地面积中占据的比例

资料来源：笔者根据NationMaster网站上显示的2009年底统计数据绘制

将从“西南站”延长到“新佩列杰尔基诺站”。在资金充裕的条件下，莫斯科市将建造新的环线地铁和与环线相连的新地铁线“卡波尼亚—纳加季诺河滩”。

“早在苏联时期，交通问题就已经成为莫斯科市的一块心病。由于国家支持大规模的住宅和商业楼建设活动，一个道路建设问题都没有得以解决。经验告诉我们：路越多，车越多。虽然 2010 版总体规划中提出铺设弦状干线和四环路，但是我们最主要的任务是尽可能地发展非路面交通。”——谢尔盖·特卡琴科

谢尔盖·特卡琴科无疑是支持 2010 版总体规划中道路交通网和地铁交通规划的，同时，也有俄罗斯专家则认为：“地铁战略发展规划是一项在规模和复杂程度上远远超出城市建设和规划蓝图的艰巨任务”。

除地下轨道交通以外，铁路在莫斯科市公共交通中也发挥着重要的作用。计划铺设的四条铁路线（库尔斯克到十月镇方向、利日斯基到高尔基方向、雅拉斯拉夫到巴维利茨基方向和基辅到梁赞方向），是对环形铁路系统的重要补充。

此外，2010 版总体规划还提出建造 220 km 的无轨电车线路，在保留原有有轨电车线路网的基础上新建 11 km 的特快有轨电车线路；公共汽车线路实现“步行 300 m 到达公共汽车站”的目标；发展交通换乘枢纽，建造截流式停车场。对于最后一项，新总体规划中缺少基于国家经济发展状况和建设现状的分析，缺少对达成上述指标的先决条件的评估，总体规划示意图中也没有标注将要建造停车场的地方（图 6）。



图 6 莫斯科市 2025 年公共交通发展示意图
资料来源：莫斯科市城市总体规划（2010—2025 年）

关于快速轨道交通，除 2010 版莫斯科市城市总体规划之外，几乎世界所有城市的总体规划都将这个问题列入了规划提纲。由于新总体规划中缺少类似的分析，总体规划的理论依据变得更加令人担忧。

5 城市历史中心的更新与保护

为城市居民提供优质的居住条件，不仅仅要完善城市基础设施，构建舒适的人居环境，还应构筑表现人类文明的景观建筑。在保护莫斯科市的文物建筑和保留历史原貌两个方面，2010 版总体规划向前迈进了巨大的一步。

5.1 文物建筑的保护

文物建筑作为承传城市记忆的基因，应该被合理保护、修复并赋予新的使用功能。即便是没有划入重点保护的区域，也应该明确它们的界限，并制定合理的使用制度。这样，破坏和不合理使用文物建筑的事情才会得到有效控制。现在，文物建筑区的确立工作飞速进行，莫斯科文物建筑的数量也在与日俱增。丰富的历史文物建筑遗产将把莫斯科市打造成大型旅游中心：到 2025 年，俄罗斯首都将会迎来 2 000 万游客。在莫斯科地区将建成 69 个旅游带，其中 49 个属于历史文化带，22 个历史文化带位于中心城区，游客前往的各个旅游景点均拥有步行一交通可达性。

针对莫斯科市历史中心（仅第一阶段保护的清单上已列出 660 座新的文物建筑），2010 版总体规划提出构建多元化的规划格局，发展和重建道路交通网的小型单位结构，发展开放性公共步行空间，保护和修复特色鲜明的建筑和城市景观。未来在历史中心区，修复和大规模整修将取代点状建设、拆除等手段进行的改造，并且明令禁止在其相邻的环境建造高层建筑或大型综合楼。

除历史中心外，新城市总体规划中还提出了“首都代表区”的概念。它指的是列宁大街和莫斯科大学地区，由于这里绝大部分建筑都是斯大林时期建造的，政府官员赋予了它们独特的建筑地位。

5.2 关于历史保护的开放性讨论

2010 版总体规划中有一章专门阐述了莫斯科市城市全景，但遗憾的是许多宝贵的文物建筑并没有反映在总体规划的平面图中。一部分文物建筑受到了国家长期的保护，另一部分则尚未被明确列为文物建筑区，或者缺乏完善的使用制度。

文物建筑保护者最担心的是被总体规划忽略的、未来命运不详的、潜力巨大的建筑物。但令人欣慰的是，新总体规划为解决历史中心和保护文物建筑等问题提供了一个开放的讨论平台。在新总体规划的制定过程中，最后 1 500 座文物

建筑能否通过审批引发了前所未有的激辩热潮。

“为什么总体规划不能提及关于这 1 500 座文物建筑和文物建筑区设计方案的内容？是什么阻止了它们被纳入总体规划讨论范围之中？”——卢斯达姆·拉赫马杜林（“建筑监管”运动的调度者）

莫斯科城市建设杜马议员米哈伊尔·莫斯科维·塔尔汉诺夫和总体规划设计研究院院长谢尔盖·特卡琴科反对这种观点。他们认为：最终确定下来的文物建筑应该受到相关法律的保护，而非总体规划。

6 绿色城市

乌托邦社会主义学者查尔斯·傅立叶提出“自然带或村镇环绕的理想城市”，埃比尼泽·霍德华在他的著作《明日，一条通向真正改革的和平道路》提出“田园城市”理论，并进行了实验。被自然带和村镇环绕的莫斯科市十分适合这种规划模式，因此，从前苏联时期的总体规划到今天俄罗斯的总体规划，城市规划师总是试图把莫斯科市的这种优势最大化^[4,5]。

2010 版总体规划沿用了构建新绿化带并调整现有绿化带的政策。把连续的自然带同分散在城市各个角落的绿化空间结合在一起是构建莫斯科市自然景观的原则。到 2025 年，重组工业带 10% 的土地面积也将成为绿化区。

6.1 城市绿化带和自然景观系统

在莫斯科市市长卢日科夫的直接参与下，莫斯科州加强绿地公园的建设取得了显著成绩：在察里津和利霍博尔克分别修建自然公园，前者偏重规模（与森林公园相连接，面积达 1 317 hm²），后者则侧重美学。另有多处自然景观，如莫斯科市市中心的叶卡捷琳娜公园、瓦伦措夫斯基公园，以及城郊的亚乌扎河河道（图 7）。

然而，自然景观的连续性是景观设计时必须遵守的重要原则之一，莫斯科的楔形绿地应该延伸至城内，直到莫斯科河，构成完整连续的景观系统。这看似完美的发展蓝图违背了总体规划的部分内容，甚至触碰了整个规划的主线神经。

“到 2025 年，几乎整个莫斯科森林防护带将消失，其 75%~80% 的土地面积将被划作新建设用地。莫斯科市和莫斯科州协调不周将直接危害城市和自然景观，乃至俄罗斯首都的整体生态环境。”——尤里·博恰罗夫（俄罗斯建筑科学院院士）

莫斯科市市中心绿化景观的状况同样让人担忧——市中心绿地面积太小。据统计，莫斯科市中心区人均绿地面积仅为 1.6 m²，远低于世界卫生组织 8 m²/ 人的标准。总体规划中也没有提及关于绿地公园交通可达性的问题。2010 版总

体规划只提出了保障所有莫斯科市居民在绿地公园休息娱乐的口号。

6.2 生态环境策略的不足

在世界大都市生态环境和居民健康指数排行榜上，莫斯科市的排名相当靠后，2009 年全俄社会舆论研究中心统计数据显示，其恶劣的生态环境使 30% 城市居民患病。然而，官方仍没有统计关于莫斯科市各个地区的生态环境对居民健康影响的具体数据。

构建良性生态环境、提供合格的卫生条件、改善城市环境、保护居民和城市免受人为和自然灾害的负面影响，这是 2010 版总体规划主要任务。然而，它并没有对生态现状进行具体研究分析，对解决这些问题的途径也只是一笔带过。新总体规划中仅提出缩减生产建设用地的规模，强调使用城郊的工业园区，力争实现节能减排——减少工业园区 25% 的污染物排放量和热力供应站 20% 的污染物排放量；至于水资源保护，总体规划指出划定水资源保护区和总面积为 10 400 hm² 的岸边水利工程防护带，改善水利设施的现状；配置覆盖莫斯科市在建地区所有污水沟和排水沟的收集、排放和清理系统，发展和完善废弃物分类收集系统及可再生原料的加工生产，逐渐向少污染和无污染的工业现代化生产过渡；在交通干线沿线采取防噪音措施，改变航空航线并监

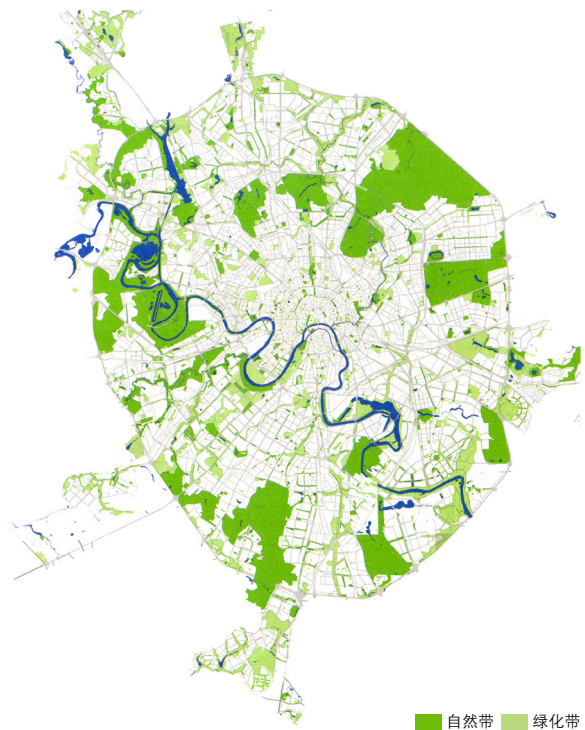


图 7 莫斯科市 2025 年自然带和绿化带分布图
资料来源：莫斯科市城市总体规划（2010—2025 年）

测电磁辐射来源,以期达到减少人类活动对城市居民产生的负面影响的目的。

2010 版总体规划中通过硬性规定减少人们对燃料的使用量,以丰富公共交通的多样性来控制交通运输这一城市环境的主要污染源。然而,如果依照改善城市基础设施的政策逐年扩建停车场,这种矛盾将使人们对道路交通污染继续产生忧虑。此外,新总体规划中大规模的拆迁活动也可能对生态环境造成沉重的打击,建设活动同时也可能是一种污染环境的过程。

显然,2010 版总体规划提出的“最大程度保护绿化区”的策略,并不能解决莫斯科市将要面临的生态环境问题。另一方面,绿化储备用地有可能付之开发,工业化和沙漠化将会缩减森林的覆盖面积。同时,森林改建为城市公园也会使土地丧失原有的功能。

7 结语

《莫斯科市城市总体规划(2010—2025 年)》的生态保育、城市技术安全、保护文化和自然遗产、建设社会意义重大的民生工程、保障城市交通系统发挥正常功能等规划指导思想体现了莫斯科市转型期对城市发展的新要求,2010 版总体规划适应了这些要求,摒弃了计划经济对城市完全控制而轻视城市自由发展的力量的做法。完全的市场经济带来的无序,对公共利益的忽视和集团利益的过分体现等问题在 2010 版总体规划中得到了有效的考虑,莫斯科城市规划学者也充分注意到了这些可能的问题。但不可否认,在总体规划制定的过程中与结论上仍有许多缺憾,比如说,制度的封闭性与言论的自由性共存,缺乏有效的公众参与,规划制定的某些精英思想代替了多数民众的利益。莫斯科市保守的总体规划制定过程与尚未调和的行政矛盾使在国家统筹规划下发展城市聚合体、完善道路网系统、加强快速轨道交通研究等一系列亟待解决的重要问题依然被搁置。

俄罗斯城市规划专家们的观点、言论和出版物,让我们更为客观全面地认识到了 2010 版莫斯科市城市总体规划的进步,同时也清楚地感受到了制定政策的缺失与不足。莫斯科市城市的历史进程与未来发展计划,无论成功之处还是漏失之举,无疑都是世界级大城市发展值得关注和期待的内容。UPI

参考文献

- [1] Е Головатюк, С Куликов, Т Пашинцева. От возможного к необходимому: актуализированный генплан Москвы[J]. Проект Россия, 2008(01): 26-30.
- [2] 韩林飞,张圣海,高萌.回顾与反思:20 世纪 50 年代苏联城市规划

对北京城市规划的影响[J].北京规划建设,2009(05): 15-20.

- [3] 郭嵘,卢军,陆明.莫斯科的交通设施规划概述[J].城市规划,2005(06): 18-21.
- [4] 霍华德.明日的田园城市[M].金经元,译.北京:商务印书馆,2000.
- [5] 林漫亚.世界上著名的“绿色都市”——莫斯科[J].林业与生态,2003(03): 28-31.

(本文编辑:许政)