北京长安街红线宽度确定过程的历史考察
——兼谈苏联专家援华时期的中国规划决策

Historical Investigation on the Determination Process of Red Line Width of Chang'an Street in Beijing: On China's Urban Planning Decision in the Period of Soviet Experts' Assistance to China

李浩 | LI Hao　李百浩 | LI Baihao

摘要：在广泛查阅一批原始档案和老专家访谈的基础上，对新中国成立初期北京长安街红线宽度问题的研究和讨论情况进行了历史考察，梳理了苏联规划专家和北京市有关领导的不同意见、长安街宽度的多方案比较以及长安街改建规划的实施情况。透过长安街红线宽度确定过程中的争论及决策情况，反映了中国一些领导者和苏联专家在城市规划工作中既相互尊重又坚持原则的基本事实，并揭示出规划决策影响要素的分层现象。

关键词：城市史、城市规划史、首都、城市轴线、干道

Abstract: Based on extensive access to a number of original archives and interviews with old experts, this paper makes a historical investigation on the research and discussion on the red line width of Chang'an Street in Beijing in the early days of the founding of new China, combs the different opinions of Soviet planning experts and relevant leaders in Beijing, the multi scheme comparison of Chang'an Street width and the implementation of Chang'an Street reconstruction plan. Through the debate and decision-making in the process of determining the red line width of Chang'an Street, this paper reflects the basic fact that some Chinese leaders and Soviet experts respect each other and adhere to principles in urban planning, and reveals the stratification of influencing factors of planning decision-making.

Keywords: Urban history, History of urban planning, Capital, Urban axis, Urban trunk road

在首都北京的城市空间结构中，长安街有着极为特殊的地位，它既是重要的城市轴线之一，也是举办历次国庆阅兵等重要政治活动的场所；既是展示国家形象的重要城市空间和名片，也是新中国最具代表性的规划遗产之一。作为“神州第一街”,长安街的显著特点即为“世界上最宽与最长的著名大街之一”[1]，特别是其一百多米的宽度，备受人们的关注，它在彰显“空间宽敞、通畅的街道形象”[2]、“加强城市空间整体感和布局的稳定感”[3]的同时，也导致了一些不利因素，如“汽车取代行人成为街道的主体，人们很难感受历史文化的氛围”[4]、“把北京市一分为二……对于南北向来说是一个严重的分割”①等。那么，早年对长安街的宽度究竟是如何研究和讨论的？当时是否有一些不同意见？最后是如何进行规划决策的？……这是考虑长安街的长远发展需要梳理清楚的一些重要问题。

关于长安街的规划建设，学术界已经有大量研究[5-10]，最近为迎接中国共产党建党百年华诞，北京城市规划学会由赵知敬先生主编出版了《长安街规划——集锦》一书[11]。但是，对于长安街的红线宽度这一具体问题，尚未见专门的研究与讨论。笔者通过在北京市档案馆和北京市城市建设档案馆等单位广泛查阅一批原始档案，试图对此问题作一初步的探讨。

作者：
李浩，北京建筑大学未来城市设计高精尖创新中心研究员，建筑与城市规划学院教授；
李百浩（通讯作者），东南大学建筑学院教授、博导。
国家社会科学基金重大项目（批准号：19ZDA014）；
国家自然科学基金项目（批准号：52178028）；
北京未来城市设计高精尖创新中心项目（编号：UDC2021010121）。

DOI：10.12285/jzs.20211124005

一、长安街规划建设历程的简要回顾

1. 长安街建设的历史沿革

长安街最早是元大都南城墙内的顺城街，宽约 20m，明永乐十七年（1419 年）进行改造并取名为长安街。明清时期，长安街东起东单，西至西单，中间因为有天安门前“T”形宫廷广场的阻隔而并不能贯通（图 1）。1911 年辛亥革命后，受西方市政建设思想等的影响，北洋政府于 1912 年拆除了长安左门和长安右门边的红墙，东西长安街得以贯通。

1937 年日本侵略者占领北京后，基于侵略目的而编制了《北京都市计画大纲》（1938 年），主要内容是在西郊和东郊建设了两个新街市，为便于它们与北京城的交通联系而在东西长安街所对应的东西城墙处（今复兴门和建国门）各打开一个豁口（图 2）。不过，当时在西单以西至城墙和东单以东至城墙的地段并没有修建新的街道，只不过是利用原有较窄的小胡同（宽度约 10m 左右）可以直接出城而已。

当时，西郊新街市是日本人建设经营的重点对象，其东西向干道命名为“长安大街”，此即西长安街的延长线，规划宽度为 80m。抗战胜利后，这条道路改称“复兴大街”。据北平市工务局的调查，截至 1946 年春时，复兴大街已建成 6m 宽、8700m 长的沥青混凝土路面，“由复兴门至玉泉路（本街南侧），一公寸五厚碎石路基，上铺混凝土一公寸厚，表面铺沥青油砂三公分”[12]（图 3）。

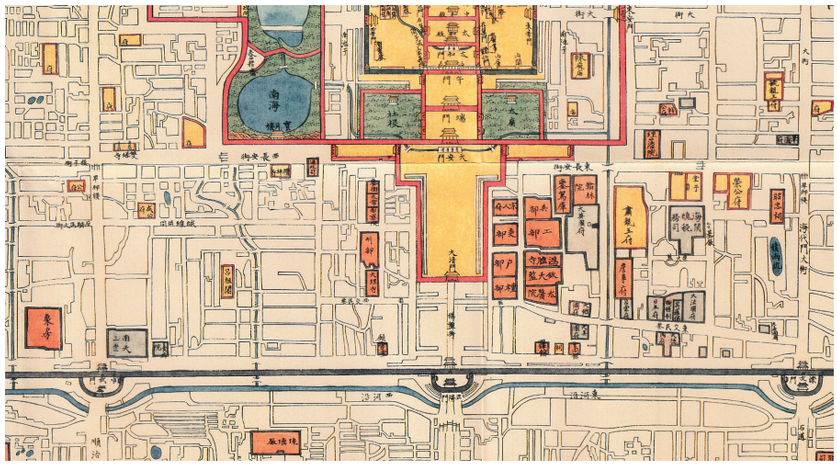


图 1：清朝时北京城天安门广场和长安街的空间结构（“北京地里全图”局部，1865 年）

图 2：复兴门门洞（1954 年）

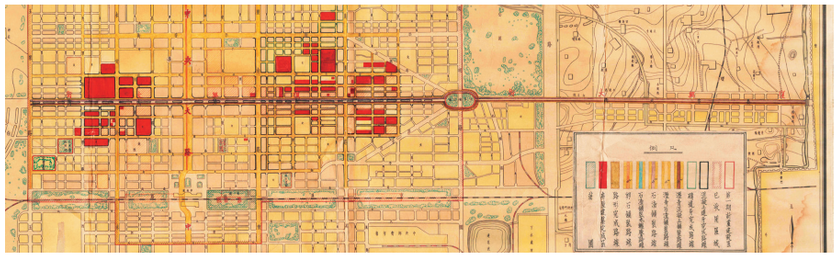


图 3：抗战胜利后西长安街延长线（复兴门门洞至西郊新街市一段）现状（“北平市东西郊新市街地图”局部，1946 年）

2. 1949—1954 年北京市规划中对长安街宽度的初步设想

中华人民共和国成立后，长安街规划问题首先是由苏联专家提出的。1949 年 9—11 月，首批苏联市政专家团援助北京的市政建设，苏联建筑专家 М・Г・巴兰尼克夫（М.Г.Баранников）于 1949 年 11 月 14 日提出城市规划方面的一系列建议，其中包括分批推进首都行政机关房屋建设和精心规划设计长安街等。关于长安街，巴兰尼克夫提出：“由东单、到府右街的一段，能成为长三公里宽三〇公尺的很美丽的大街，两旁栽植由一三公尺到二〇公尺宽的树林，树林旁边是行人便道，为我们图（图 4）上所画的情形。”他强调“对这条大街必须作成很好的设计，不仅注明行人道和树林，［还］要将建筑房屋的层数注明。我们苏联在设计大街道时，就这样作的”[13]。

1953 年下半年，由中共北京市委直接领导的畅观楼规划小组在第二批苏联专家Д・Д・巴拉金（Д.Д.Барагин）的帮助下制订出第一版北京城市总体规划，即《改建与扩建北京市规划草案》。规划文件中提出：“长安街从东单到西单，宽一百——一百二十公尺，其中从南池子到南长街一

段，宽一百———百五十公尺，这样，两个半小时内可通过游行的群众一百二十万人。”[14] 这表明，游行队伍的容量是影响长安街红线宽度的重要因素之一。1954年北京市对规划文件进行修订，关于长安街宽度的表述略有调整：“长安街从东单到西单，宽一百一十二———百二十公尺，但这个宽度是否适宜，还可进一步研究”[15]。

值得注意的是，这两份规划文件中关于长安街宽度的表述，都只限于“从东单到西单”的路段。观察畅观楼规划小组1953年11月底绘制的道路宽度图，天安门广场前最核心路段的宽度为150m，其东西两侧路段的宽度为120m，而西单以西和东单以东路段的宽度则为100m（图5）。

史料表明，这样一个道路宽度方案，主要体现出北京市有关领导的意见，指导规划工作的苏联专家巴拉金其实并不赞同。巴拉金认为，若把东西长安街“展宽到一百公尺以上……实在可怕”，他的依据部分来自苏联高尔基大街的建设经验——其最宽处也只不过61m而已[8]。

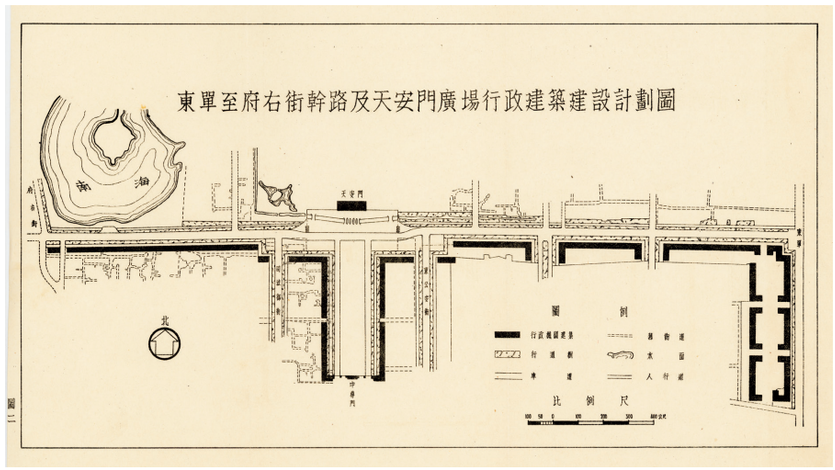


图4：东单至府右街干路及天安门广场行政建筑建设计划图（1949年11月）

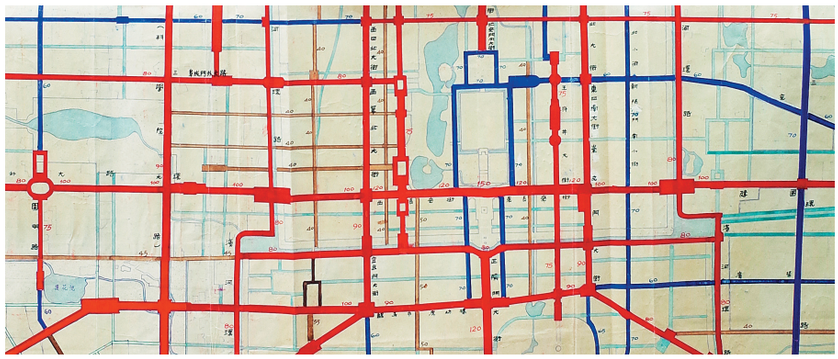


图5：“北京市规划草图——道路宽度”图局部（1953年11月27日）

二、苏联专家对长安街红线宽度的研究与讨论（1955—1956年）

1953年第一个五年计划启动后，北京进入大规模城市建设的新时期。到1955年，长安街扩宽改造一事被提到议事日程，在建设项目施工的过程中，长安街红线宽度问题被引起关注和讨论。“复兴门至西单一段，考虑在今年[1955年]拆房，明年修路，西长安街北侧邮电部要盖楼房，西单至复兴门一段也可能盖楼房；另外在府前街、东西三座门大街、东长安街要铺装步道，所以需要研究这条路的红线问题。”[16]

1955年4月5日，专门援助北京制订城市总体规划的第三批苏联规划专家组抵京。在专家组的技术援助活动中，苏联规划专家С·А·勃得列夫（С.А. Болдырев）、В·К·兹米耶夫斯基（В.К.Змиевский）和电气交通专家Г·М·斯米尔诺夫（Г.М. Смирнов）等曾多次对长安街红线宽度问题发表意见。

1. 第三批苏联规划专家对长安街红线宽度的初步意见

1955年10月13日，北京市都市规划委员会（以下简称“北京规委会”）总图组和交通组的规划人员向规划专家勃得列夫和兹米耶夫斯基汇报铁路规划和东西长安街的红线问题。听取规划人员汇报后，勃得列夫发表谈话：“我同兹米耶夫斯基[②]专家研究过，西单至复兴门段考虑按原规划宽度保留，但中线位置要重新[③]考虑，原先提的方案在闹市口有个折点，应该取消，使城里与城外部分顺直。”这次谈话时，勃得列夫同时指出：“拆房和红线没有矛盾，拆房范围是在旧刑部街（图6）、卧佛寺街和报子街、邱祖胡同中间（图7），原来提的方案中，有一个方案在中间保留一部分房子，在卧佛寺街北侧拆一部分房子，这样处理不好。”经会议讨论研究，决定“关于道路施工断面，先由市政设计院提出方案送来，专家审核”[16]。

1955年11月18日，规划人员向勃得列夫汇报公路网规划草案及长安街红线问题。这次汇报时，规划人员对东西长安街的红线提了两个方案：“一个是一百二十公尺的修改方案，另一个是根据专家的要求做了一个一百公尺的方案”[17]。显然，苏联专家勃得列夫主张长安街的宽度控制在100m，这与苏联专家巴拉金的观点大致相同。

这次汇报讨论的120m修改方案，与1953年规划方案的区别主要是“从府右街至西单一段北面的红线往后退了约十公尺（也就是中南海西边的红线与中南海东边的现有红墙齐平），相应的西单至复兴门的红线也较原方案后退了十几公尺”“这

样做的好处：第一期道路工程的中线大致与永久中线相符合，近期与远期可以结合，而且西单至复兴门的第一期修的道路与西单以东、复兴门以西，拉成一条直线；同时今年修的西长安街也大致与永久断面符合。至于中南海突出十几公尺，因其东面也是突出那末多，因此并不显得难看”[17]。

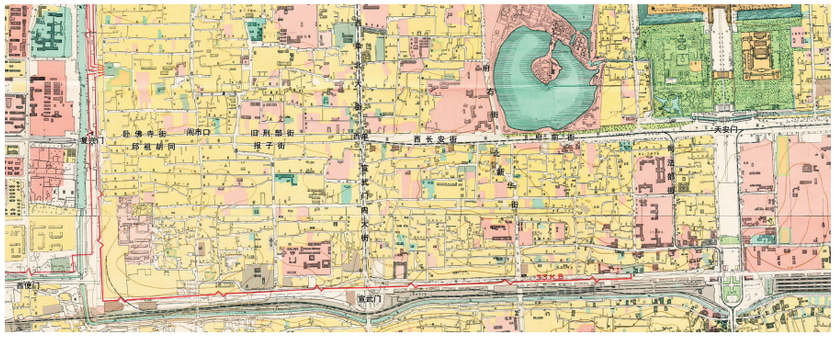
勃得列夫听取汇报后，表示“对这样的修改方案基本同意”；“但是对于宽度，他仍主张不超过一百公尺”，“他说，我不是主人，这个问题由市人民委员会决定”，“另外他同兹米耶夫斯基专家研究过，他们的意见：全国总工会的建筑最好不要动，他要求我们派一个绘图员帮助他绘制一个全总不移动的方案”。当时由规划人员拟的断面方案主要是“中间一个车行道宽五十公尺，两边有林荫道和人行道”，而苏联专家的意见是“中间三十五公尺车行道，两旁各有六公尺自行车道”[17]。

2. 关于长安街红线宽度的 4 个比选方案

1956 年 1 月 14 日，北京规委会道路组向规划专家勃得列夫专家汇报复兴门到天安门之间红线设计的 4 个方案：“第一方案：即一九五三年方案。西单以东一二〇公尺宽、西单以西一〇〇公尺宽”；“第二方案：即专家建议的方案。一〇〇公尺宽”；“第三方案：为第一与第二方案的折中方案。西单以东一二〇公尺宽、西单以西一〇〇公尺宽”，道路中心线比第一方案的道路中心线偏北；“第四方案：中心线与第三方案同，只是西单以东为一〇〇公尺宽”[18]。4 个方案的拆房数量和费用等如表 1、表 2 所示。

听取了 4 个方案的汇报后，勃得列夫指出：“如果只从一九五六年拆房的观点上看（考虑一九五六年沿街道北侧建房）第四方案是好一些，但是，复兴门至西单间一九五六年修的道路中心与永久车行道中心不符，以后再要改建，这样非常不好。路面不能一次修好、老要改变，人们会问：城市建设工作在干什么呢？应该把路面一次做好。在第二方案中，一九五六年修路的中心线与永久车行道中心线一致，一次就把路面搞好了。”[18]

图 6：复兴门内旧刑部街旧貌（从西单路口向西拍摄，1954 年）


卧佛寺街
邱祖胡同
闹市口
旧刑部街
报子街
西长安街
天安门
复兴门
西单北大街
西单
西绒线胡同
西绒线
西四
西四北大街
西四南大街
西绒线胡同
西绒线
西单北大街
西单
西单南大街
西单商场
西单
西单北大街
西单南大街
西单
西单北大街
西单南大街
西单
西单北大街
西单南大街

顺”“我们再争论争论吧！”勃得列夫还谈道：“我再为第二方案说个优点：在南沟沿与报子街平行的一段路上，如果沿南边红线®建筑楼房时，在第一方案中，楼要盖在南沟沿这一段马路上（并压往了旧沟），第三、四方案，楼也有一部分盖在马路上，但在第二方案中，盖楼就对马路没有妨碍了。”[18]（图 8）

这次谈话的最后，勃得列夫要求规划人员“赶快将材料整理好，以便报请市委及市人民委员会审查、讨论”[18]。

1956 年 2 月 9 日，北京市城市规划管理局局长冯佩之与规划专家勃得列夫（图 9）和兹米耶夫斯基讨论西长安街红线及十二年道路发展规划方案。“首先由冯佩之同志说：关于西长安街的宽度问题，彭真市长曾经在一九五三年北京市各界人民代表会上讲过是一百二十公尺。所以现在不好一下子决定，须再请示彭真市长。我们准备将所做的四个方案都提交市委讨论”[19]。

勃得列夫表示：“根据这四个方案，就要选择其中最经济的方案。对新中国来说，经济问题是很重要的，应该注意节约。一二百万元也应该节约。”对于不同路段采用不同宽度的做法，勃得列夫很难理解：“一条街道的车行道宽度应该是一样宽的。既然车行道一样宽，为什么街道宽度不一样呢？如果西长安街要采用一百二十公尺宽，那么街道横断面也不一样，车行道应该加宽，以便和总的街道宽度相适应。”[19]

群众游行是长安街的一项重要功能，这次谈话时，勃得列夫介绍了莫斯科红场游行队伍的疏散路线，并提出了北京天安门广场游行队伍的疏散路线（图 10）。勃得列夫指出：“莫斯科游行队伍有五个出口，北京和莫斯科相似，也有五个出口”；“人最多的地方不是在西长安街，而是在府右街以东”。他强调说：“要提醒你们注意：车行道的中心不要今年修完了，过两年又要变更。尽量要使车行道的施工中心与永久中心一致。因为变更路面中心，须再度断绝交通，对居民很不方便。”[19]

关于长安街的横断面设计，勃得列夫指出：“对于街道的横断面，也应有个明确的概念，我看第一期车行道的宽度三十五公尺就足够了。另外北京有很多自行车，因此就应该把自行车道单独划出来。北京现在的街道上，自行车、汽车混杂在一起，比较混乱，虽然有‘白线’限制也容易乱。西方的许多国家，也有专用的自行车道。并且这样的断面以后也很容易的变成五十公尺一块板（图 11），以后将汽车车行道与自行车道间的绿地［取消］，即可变为一块大的车行道”；“另外，我还担心五十公尺宽的车行道中间部分的照明情况不好。所以斯米尔诺夫专家曾说应该很好考虑街道横断面方式和照明问题”[19]。

听了苏联专家的意见之后，冯佩之局长表示：“我们把专家的意见都反映给彭真市长。原来考虑的一百二十公尺宽度，也没有仔细研究。根据专家意见，其中有好些地方不合理，如第一期施工的车行道

图 9：第三批苏联规划专家组组长勃得列夫与北京市城市规划管理局局长冯佩之交谈中。1957 年 11 月 7 日庆祝“十月革命”四十周年联欢会期间所摄。左起：岂文彬（翻译）、勃得列夫、冯佩之

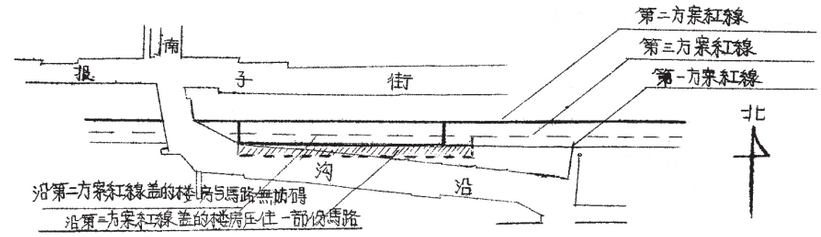


图 8：长安街自复兴门到天安门之间红线方案示意图

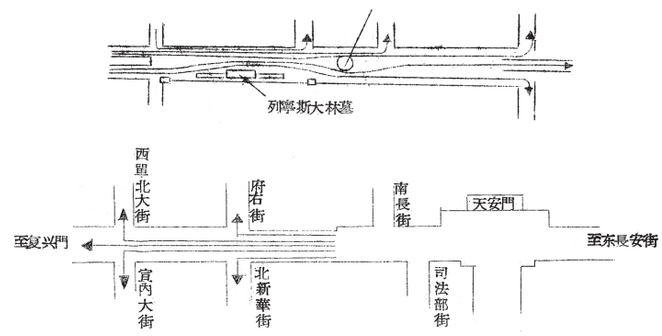


图 10：莫斯科红场（上）及天安门广场（下）游行队伍疏散路线示意图

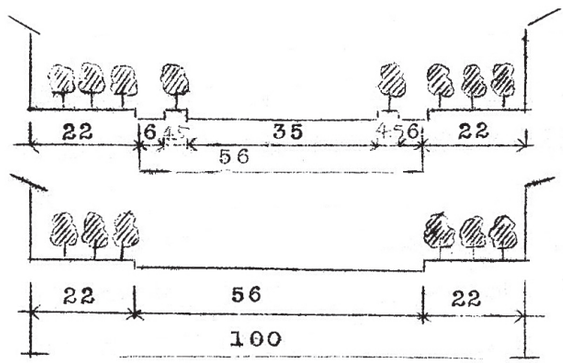


图 11：自行车道和绿化带改建车行道示意图

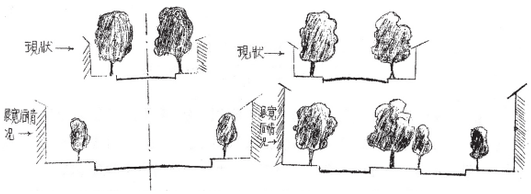


图12：道路横断面“一块板”和“两块板”形式对现状绿化的利用对比。左图系旧路展宽成一块板，须把现在生长得很好的树木拔掉，新栽的小树不能把街道绿化起来。右图为采用两块板形式，原来旧路不动，可以保留原有树木

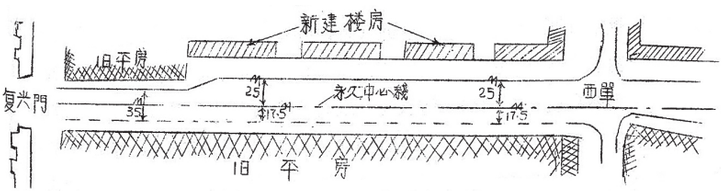


图13：苏联专家勃得列夫对长安街拓宽1956年度道路工程实施步骤的建议。勃得列夫建议：“车行道的北半部在今年建房区域都要按规划位置作好。车行道的南半部可安设临时道牙，以后再往南展宽成为50公尺宽的车行道。关于复兴门内路北的用地，现在还没有拨出去地，最好能将它也拨出去，这样车行道的北半部可全线按永久位置作好，如果拨不出去，在这段的道牙边线可作成临时的。以后再向北移。”

中心与永久中心不一致等。”“兹专家说，‘除了我们的意见外，还要把每个方案的优缺点讲给市长听。市长是了解全盘的，只要我们把各方面意见都告诉他。他就会全盘地考虑的。’”“勃专家说：‘不要只给市长讲数字，还要给他解释清楚。’”[19]

三、北京市领导对长安街红线宽度的意见

1956年2月9日的会议结束后，中共北京市委听取了长安街改建红线设计方案的汇报。1956年3月7日，北京规委会的规划人员向苏联规划专家勃得列夫、兹米耶夫斯基和电气交通专家斯米尔诺夫汇报了市委讨论的有关情况。“郑祖武同志®首先将市委对西长安街定线的要求向专家作了说明，随之，汇报了新作的第五、六方案”[20]。

听取了汇报后，苏联专家勃得列夫表示：“市委的要求应该满足”，“我同意最经济的方案即第五方案”，“其他两位专家同意专家组长的意见”。兹米耶夫斯基指出：“第六方案较第五方案在中南海前面只多5公尺，这是没有什么意义的，在这里不必要作两个方案，有一个方案就够了。”[20]

在1956年3月7日的谈话记录中，并没有记载中共北京市委对长安街宽度的讨论情况，无法对北京市领导的有关意见作详细的讨论。不过，1956年10月10日，在中共北京市委的一次常委会议上，市委书记兼市长彭真曾发表过对北京城市规划中道路宽度问题的意见。他在对国外一些城市的交通拥堵情况进行分析的基础上，明确指出“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”。彭真的讲话中对当时道路宽度问题的争论有所反映：“[19]53年提出东单、西四——西单的大街宽90公尺，就有批评‘大马路主义’，说‘大马路主义’就是‘大马路主义’，不要害怕‘主义’，马克思主义不也是‘主义’。道路窄，汽车一点钟走十来公里，精力是个很大的浪费。将来的危险是马路太窄，而不是太宽”[21]。

彭真提出，应当从长远的观点来认识道路宽度问题：“我常说这个故事，一个穷人家的小孩，看到米仓的米，就问妈妈：这用罐头怎么装得下啊！我们也像这个小孩，小里小气的。只看到现在不到一万辆小汽车，根本不想想50万、100万辆[的]时候什么样。终有一天要到50万辆车的，直升飞机也要场子。地下铁道专家说：‘地下铁道走5分钟、10分钟，地上要走一点钟。’90公尺不是宽了。在座的青年同志，等你们活到80、90岁，看看是谁对了，是谁错了，你们来给作结论。我说要窄马路的是‘小城市主义’”[21]。

在上述1956年3月7日的会议上，由于中共北京市委对长安街红线宽度已经有明确结论性意见，第三批苏联专家重点对长安街改建的道路横断面设计和分期建设等具体问题进行了指导。苏联专家勃得列夫等指出，两块板的道路形式有利于利用现状的树木（图12），应重视自行车道的设计问题，并对1956年度的道路工程提出了分步骤落实红线设计要求的具体方案（图13）。

四、长安街红线宽度的定案

除了上述研究与讨论过程之外，1956年5—12月期间，北京市曾组织3次城市规划成果展览，展览内容包括城市总体规划、天安门和长安街改建规划等，一大批中央领导、中共八大代表和国际人士等参观了规划展览（图14），他们在对北京市规划献计献策的同时，也对当时的北京城市规划方案给予了充分的肯定。由此，对长安街红线宽度问题的争论在1956年

图14：苏联驻中华人民共和国大使尤金一行正在参观北京城市规划展览(1956年)。左图：储传亨(左1)、郑天翔(左3)，尤金(左4)、勃得列夫(右3)、岂文彬(右2，翻译)

下半年趋于结束。

1956 年 9 月，北京规委会完成的《北京市远景规划初步方案说明（草案）》中提出："东西长安街、前门大街和地安门大街都是首都主要的干道，将要展宽到一百到一百一十公尺，并且向外伸长出去。"[22]1957 年 3 月，北京规委会完成的第二版城市总体规划（《北京市总体规划初步方案》）中提出："将贯通城市中心的东西干道（东西长安街）和南北干道（前门大街——鼓楼大街）延长和加宽，构成北京整个道路系统的骨干"；"首都道路的宽度，原则上不能太窄。这不仅是为了便于埋设地下管网、保证街道有好的阳光、通风和绿化，更重要的是要考虑到将来车辆的增加，应该留下一些机动的余地，以免束缚后代子孙的手脚。全市最主要的干道宽 100—110 公尺，全市性干道宽 60—90 公尺，次要干道宽 40—50 公尺，支路宽 30—40 公尺"[23]。这两份史料表明，1956—1957 年，中共北京市委对长安街宽度问题的讨论结果是对原来设想的 120m 有所折中，即 100 ～ 110m。

1957 年 3—12 月，第三批苏联规划专家在结束技术援助任务后分批次返回苏联。1958 年，在中国开始"大跃进"运动及中苏关系不断变化等的时代背景下，首都北京的城市规划工作开始转向"苏联先进经验和北京具体情况相结合"[24]。就长安街宽度而言，尽管中共北京市委于 1958 年 6 月向中央呈报的《北京城市建设总体规划初步方案的要点》中仍维持 1956—1957 年的提法，即"东西长安街、前门大街和地安门大街都是首都主要的街道，将要展宽到一百到一百一十公尺，并且向外伸长出去"[24]，但到 1958 年 9 月，修订后再次向中央呈报的《北京市总体规划说明（草稿）》中，关于长安街的宽度已有不同表述："道路宽度不能太窄，一般干道宽八十公尺到一百二十公尺，次要干道宽六十公尺到八十公尺"；"东西长安街、前门大街、鼓楼南大街是首都的主要干道，要展宽到一百二十公尺至一百四十公尺，并向外延伸出去"[25]。该版北京总规于 1958 年 9 月向中央书记处汇报时获得原则批准[26]。由此，长安街的红线宽度恢复到 1953 年第一版北京总规时所主张的较宽的方案。

长安街改建规划的大规模付诸实施是 1959 年国庆十周年之际，当时"东起建国门、西至复兴门的长安街全部拓宽为单幅 35~80 米的大道，最宽处为 112 米，是当时世界上最宽的街道，称作'游行大道'"[27]。这不仅极大地方便了城市交通，而且使节日游行队伍实现了直线的集结（图 15、图 16）。

五、总结与讨论

1. 苏联专家援华背景下的中国规划决策

综上所述，作为首都北京最重要的一条城市干道，长安街的红线宽度经历了相当复杂而曲折的研究和讨论的历史过程。可以讲，当时北京规划部门对长安街红线宽度问题的研究是相当谨慎和严肃的，并且不乏多方案比较和经济评价等科学分析方法的应用，这使我们观察到共和国初期城市规划活动中的一种更加真实和鲜活的历史景象。不仅如此，透过长安街红线宽度问题争论的过程，也可充分认识到苏联规划专家和中国一些领导者在当时城市规划工作中的一些基本立场和态度。

就来华从事技术援助工作的苏联规划专家而言，对于中国方面一些领导者已经有明确意见的

图 15：北京西长安街鸟瞰（1958 年）

图 16：国庆十周年前夕的西长安街风貌（1959 年）。照片中部建筑为"十大建筑"之一的民族文化宫

规划问题，他们仍然能够坚持自己的立场和态度，提出不同的意见，并寻求一种更科学、更合理的解决方案，体现出了十分敬业的职业精神和高度负责的工作态度；而在中共北京市委对长安街红线宽度问题进行专门研究并提出决策性意见之后，苏联规划专家也能明确表示接受中国方面的意见，体现出他们恪守自身作为技术援助顾问性质、充分尊重中国政府行为的工作立场。

就北京市的一些领导者而言，对于苏联专家在长安街规划问题上所提出的一些不同意见，他们一方面对苏联专家表示足够的尊重，支持规划技术人员配合苏联专家进行具体的研究和多方案比选，另一方面，也并非唯苏联专家意见“马首是瞻”，而是具有相当强烈的结合中国和北京市的实际情况作独立思考的思想和意识，体现出了中国领导者不迷信于苏联规划理论和苏联专家意见的基本精神。由此也明确反映出，在新中国成立初期的城市规划活动中，一些重大问题的规划决策权仍然牢牢地掌握在中国人自己的手中。

作为亲历者，时任北京市城市规划管理局局长的冯佩之曾回忆：“在一些具体问题上，如在规划道路的宽度上，我们与苏联专家不是没有分歧的。主要干道东西长安街的宽度，我们规划为 120 米，而苏联专家认为太宽，坚持 80~90 米。天翔同志®不便总是亲自出面，就让我以规划管理局的名义去和苏联专家组长勃得列夫谈，并告诉我们最好不要说是天翔同志的意见，以便于天翔同志最后解决问题。说来说去，苏联专家还是尊重了我们的意见。”“现在想来，市委既尊重了苏联专家，又坚持了中国特点”[28]。

2. 规划决策影响要素的分层现象

通过上文的档案梳理可以认识到，苏联专家关于长安街红线宽度问题的意见，主要着眼于这条街道的车流量预测、房屋拆迁和道路建设的费用、不同路段路面宽度的衔接与协调，道路的绿化景观、通行安全以及群众游行队伍的疏散要求等，总体而言，这些因素更多地属于影响长安街建设的一些规划技术因素和经济因素。对比中国方面——北京市领导彭真等对长安街宽度的一些意见，则更多地强调国际上一些大城市经常出现交通拥堵的历史教训、北京城市建设及交通发展的长远情景以及直升飞机停靠需求，言辞中流露出社会文化意识及政治、军事（国防）思维，不可否认，这些方面也是决定长安街红线宽度必须考虑的重要因素，因为长安街并非一条普通的街道，而是重要的礼仪大道，在某种意义上是国家形象的一种象征，政治方面的要求是首位的。

实际上，新中国成立初期对于长安街的改建规划需求，本身正是由政治方面的诉求而产生和推动的。早在 1950 年时，由于“五一”和“五四”游行时出现的拥挤现象，聂荣臻市长曾向中央提交报告：“现在天安门东西的林荫大道，要适合畅快通行，是有困难；三座门路面狭窄，西长安街一带则尤甚。平均宽度为十三至十五公尺……三座门至多仅能并列通过二十三人。以二十万人纵队前进……游行时，群众队伍历四小时半始行通过完毕，五四大会时，则历五小时，加以事前的陆续集合，因之全路交通阻塞终日。参加游行者，则均感疲惫。”当年就有人提出要修建一条“必须能应付将来一百万人队伍的大游行”的“游行道”[8]。

由此，本文中所讨论的关于长安街红线宽度问题的规划研究和决策中，苏联专家的意见未被采纳，而北京市领导的有关意见更具主导性，换个角度，也可以被理解为影响长安街红线宽度的规划技术因素和经济因素让位于社会文化及政治、军事（国防）因素。制约城市规划决策的有规划技术、财政经济、社会文化和政治军事等多个方面的因素，它们对规划决策的影响程度及优先次序是截然不同的，呈现出一定的分层现象[29]。长安街红线宽度问题的规划决策，同样也反映出城市规划决策行为的这种客观规律性。

3. 苏联专家规划经验的局限性

在新中国成立初期的城市规划建设活动中，援华苏联专家的意见可谓举足轻重，他们在长安街宽度问题上的态度和倾向值得作进一步讨论。以苏联专家巴拉金为例，如上文所述，他曾表示若把东西长安街展宽到 100m 以上“实在可怕”，主要是考虑到苏联高尔基大街的建设经验——其最宽处也只不过 61m 而已。据郑天翔日记，1953 年 9 月 3 日夜间巴拉金在畅观楼对北京市规划工作指导时曾指出：“街道宽度，东西长安街要不要一样宽度？可研究。不能成为直达路。市外全国性大道不一定通过城市，[应]从旁边绕过。”[30] 这表明巴拉金对长安街过宽的忧虑之一在于其成为“直达路”而失去人性化空间感受。另外，1953 年 11 月 4 日巴拉金对西安市规划指导时谈道：“与干路宽度组成的各有关部分——车行道、人行道、荫路林的分配，是个复杂的问题。不只是在图上画多宽的问题。这个问题今天两三句话是讲不清的，需要计算车行道要多少、人行道要多少、绿地（荫路林）要多少？干路的宽度和选择使用的交通工具种类也是分不开的，也要计算。首先要明确人口流动方向，再算流动数量、容载量及所需车辆。[31] 这仍然是一种技术性的思维。

总的来看，苏联专家考虑长安街宽度问题的出发点，主要依据苏联一些城市（莫斯科、列宁格勒和高尔基等）规划建设的历史经验，但值得追问的是，苏联的城市规划建设经验是否就完全可靠呢？比如就城市人口规模而言，莫斯科是苏联规模最大的城市，但其人口规模也不过 500 万人左右，而中国是世界上人口最多的国家，上海的人口规模在 1953 年时已达 600 万人，1956 年 2 月时毛泽东主席曾提出北京和上海未来的人口规模将达到 1000 万人[32]，此后北京的城市规划便开始按 1000 万人安排。对于 1000 万人口城市的规划，苏联专家既没有现实的生活体验，也没有相关的规划实践经历，能否说苏联的城市中没有建设过 120m 的街道，北京长安街

就不能规划这么宽的街道呢？恐怕不能简单否定。当然，在苏联专家的心中，或许还有意识形态层面的一些考量，因为长期以来苏联一直被视为社会主义阵营的领袖，中国的城市规划建设也应该以苏联为垂范，怎么能我行我素、随意突破呢？！这样一些复杂的情况，是我们对新中国初期苏联专家在华技术援助活动进行历史研究时需要关注和思考的。

注释

① 陶宗震先生2012年4月1日口述，根据吕林先生提供的录音磁带整理。
② 原稿中译名为“兹米也夫斯基”。下同。
③ 原稿为“从新”。
④ 原稿中此处为“沿门南边红线”。
⑤ 时任北京市都市规划委员会道路组组长。
⑥ 指郑天翔，时任中共北京市委常委、秘书长兼北京市都市规划委员会主任。

参考文献

[1] 《北京规划建设》编辑部. 长安街及其延长线：63公里江山图[J]. 北京规划建设，2019 (5)：1.
[2] 严思远. 北京长安街空间研究[D]. 北京建筑大学，2017：25.
[3] 乔永学. 北京城市设计史纲(1949—1978) [D]. 清华大学，2003：54.
[4] 邢国煦. 北京旧城干道改造中的历史风貌问题研究[D]. 清华大学，2004：23.
[5] 赵冬日. 关于北京长安街规划若干问题的探讨[J]. 建筑学报，1985 (3)：11-15+82.
[6] 凡平. 长安街的变迁[J]. 城建档案，1994 (4)：44-45.
[7] 郑光中. 长安街：过去·现在·未来[M]. 北京：机械工业出版社，2004.
[8] 洪长泰. 空间与政治：扩建天安门广场[J]. 冷战国际史研究，2007 (10)：138-172.
[9] 王冰冰等. 地域化和全球化的矛盾与交集——解析北京长安街建筑创作发展轨迹[J]. 建筑学报，2008 (1)：83-87.
[10] 郑珺. 新中国成立后长安街的发展变迁[J]. 中华魂，2014 (22)：14-16.
[11] 赵知敬. 长安街规划——集锦[R]. 北京：北京城市规划学会，北京市城市建设档案馆，2021.
[12] 北平市工务局. 北平市都市计划之研究[R]//北平市都市计划设计资料 第一集. 1947：42.
[13] 巴兰尼克夫. 苏联专家[巴]兰呢[尼]克夫关于北京市将来发展计划的报告[Z]. 岂文彬译. 1949：7-8. 北京市档案馆，档号：001-009-00056.
[14] 中共北京市委. 市委关于改建与扩建北京市规划草案的说明[R]. 1953. 中共北京市委政策研究室编. 中国共产党北京市委员会重要文件汇编(一九五三年). 1954-11-01：52-59.
[15] 中共北京市委. 市委关于改建与扩建北京市规划草案的说明(1954年9月修改重印) [R]. 1954. 中共北京市委政策研究室编. 中国共产党北京市委员会重要文件汇编(一九五四年下半年). 1955-07-01：108-115.
[16] 中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(二一八) [Z]. 1955. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
[17] 中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(二六一) [Z]. 1955. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
[18] 中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三五六)[Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
[19] 中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三九一)[Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
[20] 中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(451) [Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
[21] 北京规委会. 彭真同志在北京市委常委会上关于城市规划问题的发言[Z]. 1956. 北京市档案馆，档号：151-001-00017.
[22] 北京规委会. 北京市远景规划初步方案说明(草案) [Z]. 1956. 北京市城市建设档案馆，档号：C3-00011-1.
[23] 北京规委会. 关于北京城市建设总体规划初步方案的要点(五稿) [R]. 1957. 北京市都市规划委员会档案.
[24] 中共北京市委. 中共北京市委关于北京城市规划初步方案的报告[Z]. 1958. 建筑工程部档案，中国城市规划设计研究院档案室，档号：0323.
[25] 中共北京市委. 北京市总体规划说明(草稿) [R]. 1958. 北京建设史书编辑委员会编辑部. 建国以来的北京城市建设资料(第一卷：城市规划) . 1987：205-213.
[26] 《彭真传》编写组. 彭真传(第二卷：1949～1956) [M]. 北京：中央文献出版社，2012：815.
[27] 北京市城市规划设计研究院等. 长安街及其延长线：一幅63公里江山图，是为共和国发展复兴的宏伟画卷[J]. 北京规划建设，2019 (5)：4.
[28] 冯佩之. 继往开来[R]. //北京市规划委员会，北京城市规划学会. 岁月回响——首都城市规划事业60年纪事(1949—2009) [Z]. 2009：61.
[29] 李浩. “梁陈方案”未获采纳之原因的历史考察——试谈规划决策影响要素的分层现象[J]. 建筑师，2021 (2)：120-126.
[30] 郑天翔. 1953年工作笔记[R]. 郑天翔家属提供.
[31] 西安市城市建设委员会. 苏联专家巴拉金与波波夫同志座谈有关西安市规划问题的发言记录[Z]. 1953. 西安市档案馆.
[32] 中共中央文献研究室. 毛泽东年谱(一九四九——一九七六) 第二卷[M]. 北京：中央文献出版社，2013：535.

图表来源

图1：周培春. 北京地里全图[R]. 1865.
图2：北京市城市规划设计研究院. 北京旧城[R]. 1996：96.
图3：北平市工务局. 北平市东西郊新市街地图[Z]. 1946. 建筑工程部档案.
图4：巴兰尼克夫. 北京市将来发展计划的问题(单行本) “图二”[Z]. 1949. 北京市人民政府编印.
图5：畅观楼规划小组. 北京市规划草图——道路宽度[Z]. 1953. 北京市城市规划管理局档案.
图6：北京市城市规划设计研究院. 北京旧城[R]. 1996：95.
图7：底图来自：北京规委会. 北京市城区地形图[Z]. 1955. 中国城市规划设计研究院档案室，档号：0283、0284、0285、0288.
图8：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三五六)[Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要. 北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
图9：郑天翔家属提供
图10：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三九一) [Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
图11：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三九一)[Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
图12：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(451) [Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
图13：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(451) [Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要，北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
图14：郑天翔家属提供
图15：北京市城市规划设计研究院. 北京旧城[R]. 1996：93.
图16：建筑工程部建筑科学研究院. 建筑十年——中华人民共和国建国十周年纪念(1949-1959) [R]. 1959. 图片编号：37.
表1：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三五六)[Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要. 北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.
表2：中共北京市委办公厅. 专家谈话记录(三五六)[Z]. 1956. 关于道路、铁路、公路规划方面的谈话纪要. 北京市城市建设档案馆，档号：C3-00095-1.