

15.21
5.8



關於莫斯科的規劃設計

建築工程出版社

城市規劃設計參考材料

關於莫斯科的規劃設計

北京市人民政府都市計劃委員會資料研究組編譯

建築工程出版社出版

• 一九五五 •

內容提要 本集所收十六篇譯文中：具體介紹莫斯科市“雅羅斯拉夫”等五條幹線規劃設計的五篇，討論這些設計或對這些設計提出意見的五篇；介紹莫斯科近郊休息區“銀松林”規劃設計的一篇；分析、討論莫斯科建築羣設計問題的兩篇；討論改建莫斯科工作中的一些建築藝術、規劃設計等一般問題的三篇。這些文章，具體地介紹了並分析了如何在規劃設計中，創造整潔性的建築羣，使莫斯科建設得更加壯麗美麗；同時，也談到了城市規劃設計工作應如何照顧人民日益增漲的物質與文化要求；此外，還對若干城市規劃設計的理論問題，提出討論，並批評了規劃設計工作中的缺點與錯誤。

書號 028 787×1092 1/16 157 千字 106 定價頁；

編譯者	北京市人民政府都市計劃 委員會資料研究組
出版者	建築工程出版社 (北京市東單區大方家胡同32號)
發行者	北京市圖書出版業許可證出字第052號 新華書店
印刷者	北京市印刷一廠 (北京市西便門南大道乙1號)

印數 0001—3,000 冊

一九五五年二月第一版

每冊定價 24,800 元

一九五五年二月第一次印刷

目錄

編者的話.....	(二)
雅羅斯拉夫幹線.....	(三)
雅羅斯拉夫幹線設計在建築會議上的討論.....	(四)
列寧格勒幹線.....	(五)
列寧格勒幹線設計在建築會議上的討論.....	(六)
大區的新面貌.....	(七)
謝爾巴科夫街的設計和建築工作應加快速度提高質量.....	(八)
卡列耶夫街——德米特羅夫大道.....	(九)
卡列耶夫街——德米特羅夫大道幹線設計在建築會議上的討論.....	(一〇)
「索梁卡——吉斯」.....	(一一)
第十一幹線工作室設計方案的公開討論.....	(一二)
莫斯科近郊的休息區.....	(一三)
莫斯科建築羣的設計工作.....	(一四)
莫斯科建築羣設計工作的幾點總結.....	(一五)
爭取設計工作的速度快質量高.....	(一六)
改建莫斯科的一些建築藝術問題.....	(一七)
改建莫斯科的幾個未解決的問題.....	(一八)

編者的話

隨着國家大規模經濟建設的發展，城市建設任務日益緊迫。因此，學習蘇聯社會主義城市建設經驗，迅速做好城市規劃設計工作，就成為我們當前很迫切的課題了。

我會鑑於工作和學習的需要，今後將陸續編譯若干城市規劃設計參考材料。但因限於業務水平與翻譯經驗，譯文中的錯誤和缺點在所難免，尚希讀者多加指正。

本集所選文件，多係譯自「莫斯科建築與建設」雜誌。文中插圖，除原附者外，又補充了一些圖片，並參考有關材料繪製了幾幅簡明地圖，重新加以編排，以便於閱讀。

本集主要內容為介紹莫斯科市的幹線規劃設計。莫斯科市現共分十三個幹線，每區有幹線工作室，分別由著名的建築師領導。幹線工作室負責一定地區的規劃，以及地區內幹線、廣場、街坊、濱河路等的全部建築設計。幹線工作室還負責地區內文化福利設施和市政設施方案的製訂。這種規劃與設計統一、成街成片建設的原則和方法，是我們迫切需要學習的。

北京市人民政府都市計劃委員會資料研究組

雅羅斯拉夫幹線

——莫斯科設計院第一幹線工作室設計——

第一幹線工作室主任、蘇聯建築科學院通訊院士 符·安德烈耶夫

按照一九五一——一九六〇年的莫斯科改建總計劃，首都的主要幹線、廣場、進入市區的鐵路入口及濱河路，都必須是完整的羣體建築。作為主要放射幹線之一的雅羅斯拉夫大道，特別應當進行大規模的建築。這條幹線把首都中心區和發展得很快首都北部區域聯繫起來，並經過巴布什庚、扎戈爾斯克、阿列克桑德羅夫等城市遠趨古老的俄羅斯城市兼大工業中心——雅羅斯拉夫里。

雅羅斯拉夫大道區域的性質，可以用下列事實來說明：這裏佈置有那些全國性及全市性的建築物，如里加車站、全蘇農業展覽會、蘇聯科學院的總植物園，其中有奧斯湯基諾博物館的捷爾任斯基公園及許多著名的俄羅斯古代建築物。

幹線區域以花園環路及次要街道網聯繫着市內的其他部分，而以後這個區域還將以通過本區作為第三及第四公園環路的全市性的大幹線聯結起來。

在毗連着由集體農莊廣場到環行鐵路的全段幹線的土地上，有許多大住宅區，大量新的多層住宅及文化生活設施建築物應當於一九六一年以前在其中建造完成。這個區域的良好自然條件，起着促進建設的作用。

根據莫斯科設計院第一幹線工作室的設計，應當改建的用地總面積在一、六〇〇公頃以上。

在擬訂幹線區域規劃建築設計時，作者是考慮到歷史上的原有城市結構以及莫斯科改建總計劃所決定的區域發展計劃的。
幹線劃分為四個部分，這些部分各具有特別的全市的和自然的條件。

集體農莊廣場，是由中心區到雅羅斯拉夫幹線的入口。在廣場建築中佔首要地位的是著名的俄羅斯古代建築，這是十九世紀初建築師克瓦倫吉及納扎羅夫所建築的現在由克利福索夫斯基研究所使用的一座建築物。

在毗連第一美善街入口地段的花園環路兩旁，根據設計應將建築線（Красная линия）後退三〇——四〇公尺，以便能够直接在幹線入口處建立廣場。這部分花園環路的如此擴大，也是由於必須使這一環路與由市中心而來的幹線交通流採用立體交叉的方法，來解決這個複雜的交通樞紐。

由於克利福索夫斯基研究所大樓的位置，離第一美善街很近，以致幾乎不可能在幹線入口處對稱地建築。因此工作室預擬了一個

SWT 77/14

不對稱的佈局：把提高了層數、體量（Объём）上垂直發展的房屋佈置在街角上。由於這個建築物是處在花園環路的外向並且處在兩條幹線交叉點的高地上，因此，由薩莫切契廣場就能夠很好地看到這個建築物，而形成一大段花園環路的遠景。依我們的意見，廣場的基本建築應當是八——九層的房屋。這些建築物將形成中和性的建築背景，以襯托位於第一美善街入口處廣場東面●的主要建築組羣（Комплекс）。

幹線的第一部分，包括第一美善街以及與其毗連的由集體農莊廣場到里加車站廣場的區域。

第一美善街是一條在歷史上形成曲線型的路線，並且已沿着建築線建立了建築系統。在這裏，有在建築風格上各別的，在體形處理上彼此之間互不關聯的各個保留建築物，這就使有變成走廊大街（Улица-сапун）趨勢的這一段幹線建築組織發生了大大的困難。

第一美善街的建築設計工作進行了許多年，但是各個建築物設計者的先前設計，都很少能用。而且由於這些設計受其基本任務的局限，所提供的就不能不是不符合整個幹線建築利益的個別處理。

目前，對於整體建築，已創造了一切條件。在深入研究現狀的基礎上，已經出現了糾正現狀的實際可能性，以便利利用過去尚未建造大建築物的幹線地段。這樣，就可以避免走廊大街，並儘可能地擴大它的空間。

在設計中規定最大限度地向第二美善街方面開拓，並把毗連大片綠地的建築物包括在全部體系之內。以拆除低價建築物及擴展綠化面積的辦法，來合併那些極其擁擠的小街坊。在沿着第一美善街的大街坊之間，預定在敞向幹線的一邊，設置綠化廣場，這些廣場的位置將與橫穿的街道取得有機聯繫。

集體農莊廣場以北的第一處街頭花園，佈置在第一美善街與設計中的車站幹線的交叉點上。第二處在謝列定路附近，那裏可以顯現着由卓越的俄羅斯建築師莫·弗·卡扎科夫所建築的菲里帕大主教教堂的遠景。

第三處是最廣闊的綠化廣場，佈置在浴場路附近。在廣場上擬建築現已感覺需要的戲院。在到達里加車站廣場的這段幹線上的最後一處街頭花園，建築在第一美善街與特里豐諾夫街的交叉點上。

按照設計，在第一美善街的東邊與幹線毗連着的植物園的臨街面大大地擴展了。我們認為植物園所佔的土地應當由格羅霍里路延伸到無神路，並且應將現有的低層建築物，除詩人瓦·布留索夫的私邸外，一律拆除。瓦·布留索夫的私邸，可以包括在植物園的佈局之中。

第一美善街新的建築設計中考慮的街道寬度，不超過四五公尺。為了保證良好的日光條件，建築物基本層數規定為七——八層。僅在有必要特別表現街道建築輪廓線的個別地點，可以佈置提高了層數的獨立建築物（Свободно стоящее здание）。

根據我們對第一美善街所採用的樓層，就要求莫斯科建築規劃管理局注意那些妨害着建築整體性的障礙。首先，我們認為當時對建

● 原文為偶數面。莫斯科街道的門牌，環路以順時針方向的左面為奇數，右面為偶數；放射路以放射方向的左面為奇數，右面為偶數。

編者註

建築師阿·阿爾庚所設計的第一美善街八六號住宅層數的決定和批准是不正確的。由於這個住宅的建築現在尚未開始，故必須將伸入幹線的主要大樓的層數由十層減低到七——八層（減低到整個幹線所採用的層數），僅僅留下第一美善街與浴場路街角處的增高部分。這種增高，由於街道的擴展，以及由於這一部分建築物的地位，足以形成這一段幹線由中心區方面看過來的遠景，足以活躍這裏所修建的廣場的建築輪廓，所以被認為是正確的。

同樣，我們對建築師布·維稜斯基及克·梅切里斯基所設計的，在第一美善街與卡彼里路街角處所建築的十三層住宅的佈置，不能認為是適當的。真是出乎意外，在這個地段的建築體系中，這座房子對於建築線竟幾乎沒有一點後退。

里加車站廣場是雅羅斯拉夫幹線系統中的重要環節。由於在這裏建立第三環路，修建天橋，擬建里加車站新建築物，車站的外貌就完全改變了。如果說現在的廣場僅是作為過路之用的話，那末在完成上述措施之後，它就會成爲一個最大的城市交通樞紐了。

廣場形狀，取決於現有的克烈斯托夫天橋，將來的天橋、第三環路及斜置於兩個天橋之間的車站建築物的地位。

按照建築師普·弗羅洛夫及阿·戈爾巴切夫的設計，建築在第一美善街街角上的建築物，是互不聯繫的，並且就其建築輪廓來說，是沒有什麼意味的。因此，從組織通向市中心的這一段幹線入口的觀點來說，不能認為是令人滿意的。鑒於在廣場的這部分顯示着遠在三·五公里外就可看得見的巨大遠景，設計中預定在現有建築物的前面，建造輪廓更加活潑的建築物，使這些建築物能從側面來襯托第一美善街的入口，能與位在克烈斯托夫天橋另一邊的建築物建立空間聯繫。

里加車站廣場的面積擬大大加以擴充，使它應當作為由業已成型的舊規模的第一美善街轉到新的寬大的幹線——雅羅斯拉夫大道的轉彎點。後者寬度將超過第一美善街一倍。

克烈斯托夫天橋是里加車站廣場與雅羅斯拉夫大道起點之間的聯繫環節。與雅羅斯拉夫大道相毗連的街坊的現有建築物，基本上是低層建築物。這將便於處理新的建築問題。不過所遺憾的就是在幹線的起點，已經建築了並仍在建築着很多建築物。這些建築物無論在規模上，在建築性質上，都是互不聯繫的。因而大大減低了在克烈斯托夫天橋與新阿列克謝也夫街之間的這一段幹線上建立整體建築的可能性。工作室在自己的設計裏，正在力圖消滅這一缺點。

在正對着里加車站廣場的起首地段上，擬建築在街角部分提高層數的大住宅。這個建築物，應當和另一個在體量上相接近的旅館大樓相呼應。旅館大樓準備建築在里加車站廣場上。

在新阿列克謝也夫街交叉路口的雅羅斯拉夫大道這一段，我們預定沿着建築線建造基本上十層的住宅。

由於在雅羅斯拉夫大道與新阿列克謝也夫街交叉路口上交通處理的必要性，決定要在這個地點開展寬幹線，形成不對稱的廣場。在這裏，一邊要後退建築線佈置行政大樓，另一邊要佈置其中建有兩個放映廳的電影院的十四層住宅。

由新阿列克謝也夫街到查莫凌斯基路之間的一段雅羅斯拉夫大道，將要建築巨大的對稱佈置的住宅組羣——街坊。它們在幹線上的臨街面是九——一〇層的建築。這些建築是被高十二層的建築物的凸出部分（Pronit）整個房子的凸出）的巨大建築節奏所處理着的。

全部建築組羣的立面所採用的統一的建築主題，應保證它有整體的感覺。

這種建築佈局，將能使佈置在兩個擴大了的空間之間的各段幹線，合併成爲一個統一的體系：一個空間在新阿列克謝也夫街附近；另一個在建築師伊·羅維科，斯·哈寧及阿·索羅庚所設計的正在建築中的建築組羣的軸線上。這個組羣也將是雅羅斯拉夫大道上的大片住宅之一。在這裏，莫斯科居民在最近兩年內，將得到五萬平方公尺以上的居住面積。

這一段幹線所有的四個街坊內，在十年之中，將建築十六萬平方公尺左右的居住面積。

雅羅斯拉夫大道的下一段建築，在戰前基本上業已形成，並且是五——七層的建築物。這些建築物的改建，是極其困難的。因此，擬在幹線這一部分完成兩處十——十二層的建築物，將它們增建在現有的住宅及印刷所大樓的盡頭。它們形成着由全蘇農業展覽會進入雅羅斯拉夫大道的入口。

穿過教堂山附近雅羅斯拉夫大道的科培托夫克河的河濱地帶，是由雅羅斯拉夫大道建築區通往向全蘇農業展覽會主要入口及展覽會用地這方面張開的敞開空間的天然通行路。將過去的阿列克謝也夫村莊的大片面積改爲停車場，這裏擬建築通往全蘇農業展覽會主要入口的進出道，小汽車、無軌電車、公共汽車的停車站，以及將來的地下鐵道車站門廳（Входная）。

在大阿列克謝也夫街的臨街面，由教堂山到全蘇農業展覽會入口處的一段，擬建十——十二層住宅。

在沿着全蘇農業展覽會主要入口軸線的中央地段上，擬建造旅館大樓。估計到它位置的重要，工作室擬訂了很多的體形處理方案，雖然這一建築物的層數和佈局尚未確定，但是我們認爲它應當具有富有輪廓性的體量。

在雅羅斯拉夫大道中心線與全蘇農業展覽會主要林蔭路交叉的地方，擬建立圓柱紀念物，以形成由克烈斯托夫天橋爲起點的由市中心區方面而來的這方面遠景。由建築及彫刻手段所處理的圓柱的主題是保衛和平。

毗連全蘇農業展覽會用地的所有建築組羣的建築規劃處理的複雜性，是由於第四（公園）環路的位置所引起的。這一環路是沿着全蘇農業展覽會南部邊界通過的，它是最大幹線之一，連接着首都的許多公園。

雅羅斯拉夫大道及第四（公園）環路的交通處理，是用立體交叉來解決的，第四環路在大道的底下通過。

在第四（公園）環路及科培托夫克河河濱地帶之間的五六公頃的面積上，佈置着大片的住宅。向東南方伸展的平坦地形，對於在這裏佈置住宅創造了有利的條件。

在全部建築組羣的中心，設計了一個爲區內居民服務的運動場。所有的學校都安排在與住宅的綠化庭院相分離的地段裏；在綠化庭院裏將佈置幼兒園及託兒所的用地。區內建築層數爲八——十層。全部建築組羣的建築構圖，是從如何用工業化方法來進行建造而考慮的。擬在各地段上建造的住宅，應追求最大限度的標準化。

毗連着第四（公園）環路的另一大居住區，佔地四八公頃，其臨街面朝向雅羅斯拉夫鐵路，這就是馬林科夫車站鄰近的街坊。這裏已經開始建築某些建築物，這些建築物將奠定全部建築羣（Ансамбль）的基礎。它們猶如佈置在雅羅斯拉夫鐵路及雅羅斯拉夫大道幹線

之間的居住宅區的前景 (Идеальный план)。

我們從索科里尼克公園，可以很好地來觀賞雅羅斯拉夫鐵路沿線建築物的前沿。因此，我們在這裏將賦予建築組羣的體形處理以特殊的意義。

大街坊各個部分的中心建築物，其體量方面應處理得具有更豐富的建築輪廓，更加優雅。根據我們的看法，這對於索科里尼克公園及雅羅斯拉夫鐵路，將創造引人的建築景象。

毗連雅烏扎河河濱地帶的幹線地段，從它本身的自然條件來看是一個引人注意的地段。它毗連城市建築用地，是莫斯科鄰近的風景區之一。有河流、綠地及附近的大片公園（奧斯湯基諾及索科里尼克），對於在這裏建立新住宅區，創造了有利的條件。

設計規定擴展雅烏扎河河床及修建沿岸散佈着的相連着公園及運動場的水池。

在運動場及拱橋外面的高地上，我們佈置了具有各別的建築輪廓的住宅組羣；這個組羣由雅羅斯拉夫大道這方面進入時便將很好地被看到，並且可以更加加強這個區域的建築的風景性。爲了充分地來組織雅烏扎河河濱地帶的建築及福利設施，必須拆遷很多小的工業企業。這些企業留在這裏無論如何不能說是正確的，而它們的污水也弄髒了雅烏扎河。

蘇聯科學院植物園的入口廣場及主要入口，以及由雅羅斯拉夫大道通往主要入口通路的處理，具有很大的意義。入口對面的綠地裏，應建造一座多層的醫院建築物以便組織這個廣場的空間。

在區域的建築組織中，雅烏扎河河濱地帶的福利設施特別是左岸部分，也將起着重要作用。有利的自然條件對於在這裏佈置中層建築就有了很大的可能。

區域建築的十年計劃

根據一九五一——一九六〇年莫斯科改建總計劃及用地分區總計劃，十年中在雅羅斯拉夫幹線區內，應當建築六五五、〇〇〇平方公尺的居住面積，其中三一、九〇〇平方公尺，應在一九五六年以前建造。

住宅建築的分佈地點如下：第一美善街將建築三三〇、〇〇〇平方公尺的居住面積；由克烈斯托夫天橋到教堂山的一段雅羅斯拉夫大道區域——一九一、〇〇〇平方公尺；教堂山以後的雅羅斯拉夫大道區域包括馬林科夫車站旁的街坊——九一、〇〇〇平方公尺。

採用每人九平方公尺居住面積的定額，每一公頃總居住面積的平均密度爲六、六〇〇平方公尺，街坊居住用地的人口密度爲七四二人。街坊的建築百分比爲百分之二八——二〇，視現有保留建築物的總面積大小而定。

在新街坊內，擬佈置爲居民服務所必需的一切文化生活企業網。建設新的學校、醫院、診療所、電影院及文化宮、運動場、游泳池、露天市場、澡堂、洗衣房、汽車房的設計正在擬訂。

兒童保育機構，基本上佈置在多層住宅的第一層。兒童遊玩場所，應與道路及成人休息地帶隔開。

學校的佈置，必須考慮到使兒童不必逾越具有巨大運輸量的幹線。所有的學校都將有佈置在綠地中間及與道路隔離的運動場及露天水池。

新的醫院建築物，擬佈置在自然條件最有利的地方。一個大的綜合醫院，擬佈置在毗連索科里尼克森林公園的雅烏扎河南岸斜坡上，另一個在列歐諾沃區域。

幹線區域的大片公園，將在現有綠地的基礎上加以擴充。面積達一四〇公頃的深林地滲入到莫斯科中心區的綠楔地帶是最大的。一片綠地。這個綠楔是由捷爾任斯基文化休息公園、新莫斯科街的苗圃、佔着一部分馬立英林區的公園、捷爾任斯基區域兒童公園、中央蘇軍館公園、耶卡切里寧花園及薩莫切契林蔭道所組成。

在第一美善街區域內，以及在全蘇農業展覽會主要入口的前面，十年內將開拓許多新的公園及街頭花園。同時也打算把幹線加以綠化，在車行道及人行道之間，將成行地栽植樹木。

除去建立大片的全市性的綠地外，並對新的街坊內部廣場加以綠化，使每一居民佔有六——七平方公尺的綠地。

工作室擬訂了很多方案，實現這些方案，將更有效地完成雅羅斯拉夫幹線及其毗連區域的十年改建計劃。

關於拆除現有住宅，並供給居民以新的居住面積，是一個重要的問題，組羣建築的現實性就是要大大地依賴於這些問題的解決。我們認為，在里加車站附近的貨站、科培托夫克河及羅斯托基諾等區域內所劃出的地段，使我們有可能在那裏建築很多新房屋。這些居住面積，可以充分安置那些從幹線上及街坊內拆遷的居民。因此，不僅要保證能實現沿幹線的街坊羣體建築，並且還要保證以自然條件良好的新區域用於居住。

新建建築物的層數，將嚴格加以限定，它應當取決於這些建築物在幹線系統中的位置。對於雅羅斯拉夫大道（當其寬度在八五——一〇〇公尺的情況下）的建築，新房屋的層數定為十層（在重要的中心地段及廣場上應局部提高），好些街坊及區域擬建八層及五層住宅。工作室認為，當把靠近幹線的許多區域的建築正確地加以劃分的情況下，可以採用五層住宅。但是，必須在高度的建築藝術水平上來處理中層住宅，並且不是個別地，偶然地在多層建築體系之中，擺着一些佈置成爲匣形的東西，而是具有各種福利設施的十分有價值的住宅組羣。

在許多幹線地段內的大型居住街坊，準備建造由重複建築物及個別組成部分所組成的完善建築羣。這種處理，對於建築標準化，及全部建築過程的工業化，開闢了廣泛的可能性。

在很多街坊建築中，工作室採用了反覆利用住宅類型的方法。在建築馬林科夫車站附近的大住宅組羣時，就反覆地採用了在幹線的其他地段所已採用過的住宅設計。

但是工作室認為，只有在仔細地研究個別街坊及整個幹線的建築處理以後，才能實現建築的標準化。可惜在我們的實踐中，常常遇到在本身的體量上及建築特徵上毫無聯繫的個別建築物的機械佈置，以致減少了求得整體的羣體建築的可能性。

第一美善街——雅羅斯拉夫大道幹線規劃建築初步設計的製定，只能認為是巨大的城市建設工作的第一階段。

對區域的進一步研究，熟悉現狀及總體規劃院對設計方案的分析，都證明還存在着許多全市範圍的問題。如果解決這些問題，則很難編成我們幹線的最後的綜合的規劃建築設計。正因為如此，交通問題，用地內工程設備網問題，全市性文化生活服務企業網的佈置問題，局部處理與整個城市建築空間處理的協調問題，以及為最重要的建築物劃撥重要地段的問題，都應當由建築規劃管理局在最近期內加以解決。

雅羅斯拉夫幹線區域的建築設計，在擬訂過程中，曾由建築會議、莫斯科設計院生的各方面、和蘇聯建築師協會莫斯科分會理事會的活動份子等加以討論。與會的還有謝爾巴科夫區區執行委員會領導人，以及莫斯科建築規劃管理局和總體規劃院的領導同志。在討論會上所發表的許多寶貴意見，工作室全體人員將在今後的設計工作中，即在現正繼續進行或將要繼續進行的設計工作中加以考慮。只有總體規劃院及有關部門對全部問題加以全盤研究之後，以及相當機關批准了初步設計之後，工作室才能有充分把握去着手仔細擬訂全部地段的第一期建築設計。

但是必須指出，每天所必須解決的，與新的住宅、學校及其他建築物建築分佈有關的一系列實際問題，甚至由於有了未經審查的綜合規劃方案，形勢也就緩和得多了。特別是根據幹線的新的建築規劃結構，我們必須進一步確定很多早已分配但未曾有機地列入新的多層建築街坊體系之中的建築基地。因此，某些佈置在幹線重要地點，早先劃出用於低層建築，而未考慮到工作室所擬訂的建築體系的地段就得重新加以審查。

仔細修正後的幹線規劃建築設計，應當作為規定區域改建的，真正促進社會主義羣體建築的設計圖件的擬訂基礎，這種建築是符合於蘇維埃人民日益增長的生活需要的。

第一幹線工作室全體人員，意識到委託給自己的工作的巨大意義，力求保證雅羅斯拉夫幹線規劃建築設計的高度質量，並順利地將其付諸實施。

第一美善街——雅羅斯拉夫大道幹線區域的規劃、建築及改建初步設計，係由莫斯科設計院第一幹線工作室全體人員所編製的（工作室主任為蘇聯建築科學院通訊院士符·安德烈耶夫）。

設計人：建築師符·安德烈耶夫（設計領導人）、伊·克察科夫、克·基斯洛娃、伊·卡斯切里、特·扎伊庚、納·謝利瓦諾夫、符·布圖佐夫、交通工程師斯·納傑津。

幹線個別地段的協同設計人是：格·皮薩烈夫斯基、格·謝爾格娃、耶·薩哈羅娃、伊·施什基納、荷·也格烈夫、荷·勃羅多普洛、尤·索科洛夫、勒·舒什特羅娃、克·布圖佐娃、伊·戈盧布。

工程管道方案由總體規劃院第八工作室所擬訂（主任——工程師阿·謝吉季諾夫）。

（原文載「莫斯科建築與建設」一九五三年第八期，譯者：周維濟）

雅羅斯拉夫幹線設計在建築會議上的討論

在「莫斯科建築與建設」一九五三年第八期上，曾發表蘇聯建築科學院通訊院士荷·安德烈耶夫的論文「雅羅斯拉夫幹線」。在這篇論文裏，詳細地敘述了第一幹線工作室所擬訂的關於改建這一巨大的放射幹線及其鄰近城市地區的設計內容。不久以前，莫斯科建築會議對這個設計曾進行審查。

設計人員對該工作室負責區域的規劃調整問題，曾突出地正確地予以極大的注意。從城市建設的區域分析觀點來看，這一設計的完成是具有高度的水平的。建築會議在以前曾審查過克·阿拉比揚、納·科里、伊·羅維科及格·扎哈羅夫等同志的工作室所擬訂的一些設計，在這些作品中表明了設計人員的注意力，首先是集中解決與幹線直接毗鄰的建築組織的規劃及佈局任務。至於外圍地區，在上述工作室的方案中，只進行了表面上的研究，沒有深刻地分析這些地區對於大片建築的現實利用的可能性。第一幹線工作室所擬訂的設計，不僅提供了在這十年內建築佈置的鮮明圖景（約有七〇萬平方公尺的居住面積），而且還開闢了許多新的緊湊的大片建築的可能性（在里加貨站出口處的地區，在科培托夫克河濱河地帶，馬林科夫車站以及雅烏扎河河岸區域）。在反映着一九六〇年情況的設計資料中，顯明地標示着在幹線主要地段上住宅建築的集中佈置情況。

在設計中，除了正確的雅羅斯拉夫幹線建築總佈局及被在面積和空間上發展着的核心點所分隔的結構段落的明確劃分以外，還有一些重大的缺點，而這些缺點也是建築會議過去所審查過的大多數幹線的綜合設計方案所共同具有的。列入這些缺點的，首先應該是對那些居住街坊（基本上是在大片建築的地區內）所進行的不能令人滿意的詳細規劃。設計人員，對大片的住宅建築地區，按五層建築和七——八層建築進行了正確的層數劃分。無疑地，建築師們是瞭解：設計完成的大片建築區域，是處在各種不同的城市建設條件下的（例如，處在馬林科夫車站附近的地區內，處在雅烏扎河河岸的地段上）。但是，所有這些特點，並沒有在設計中反映出來。居住街坊建築解決得缺乏氣魄，在建築形式上缺乏表現力並有些公式化。建築師伊·卡斯切里、特·札依金、納·謝利瓦諾夫、荷·布圖佐夫是這部分設計的設計者。他們沒有能夠順利地解決他們所面臨的任務。他們局限於刻板的方式，而沒有考慮到將來居住街坊居民的生活組織。因此整個設計，失去了某些應有的現實性。

另外一個缺點，就是幹線最後的一個中心（幹線的城市入口處，幹線與花園環路銜接的地方）的建築，處理得沒有表現力。對於幹線與和鄰幹線工作室負責地區的銜接地方，研究得不够。第一幹線工作室要想更詳細地「研究」銜接點的規劃，只有在工作中強調與相

鄰幹線工作室的創作聯繫。

第一幹線工作室的全體人員，有待於認真地研究建築的藝術風格。關於這一點，在鑑定委員會主席布·魯巴寧科以及建築會議委員普·阿布羅西莫夫和納·斯米爾諾夫的發言中已提到了。莫斯科市總建築師阿·烏拉索夫特別着重地指出了設計中藝術方面的缺點。顯然，工作室在擬訂第一美善街——雅羅斯拉夫大道的幹線建築設計時，在整個幹線及其個別部分的藝術特徵方面，沒有對自己明確地提出有系統的和有根據的任務。

在設計材料中，引人注目的就是下面兩個遠景：里加車站廣場和雅羅斯拉夫大道廣場。在這些圖案中所表現的死氣沉沉的樓房建築，使人回憶起修道院和堡壘的建築物。據大家所知道的，像這樣的創作方法，不是第一幹線工作室的任何一個主要的建築師所特有的。顯然地，他們是沒有積極地參加幹線上擬建建築物的建築思想的研究工作，而把這一重要工作竟委託給年青的，沒有經驗的建築師們，讓他們在沒有足夠領導的情況下進行。

鑑定委員會以及建築會議的委員們，對於雅羅斯拉夫幹線各個中心佈局，提出了許多意見。其中最主要的，就是對全蘇農業展覽會毗連地區的規劃建築設計所提出的意見。

在設計中，將充分綠化了的全蘇農業展覽會入口處前面的地區，作為兩個方向的分岔點，一個方向是雅羅斯拉夫大道的主要路線，另一個是在城市建設方面沒有決定性作用的側線。強調着幹線入口處的「喇叭口」形狀的多層建築，同等地強調着作用不同的這兩條道路。無疑的，在這個處理中，存在着形式主義的工作態度，存在着不顧城市建設邏輯去形成對稱佈局的企圖。如果對科培托夫克河河濱地帶和廣場綠地之間所設計成的建築加以仔細地觀察，則極明顯地看出佈局方面的人為性。兩個相對的居住街坊，猶如楔子一樣，在這個廣大的開闊地區之間，形成咽喉。這是「平面」設計的結果。在設計中，廣場的這一部分，並沒有用空間圖示方法表現出來，這就顯然不是偶然的。它在建築形式方面表現得極度混亂，而且沒有特色。建築會議委員納·斯米爾諾夫，注意到了這個情況。

如何處理廣場建築？

蘇聯建築科學院通訊院士普·阿布羅西莫夫在分析廣場的佈局結構時正確地指出：廣場建築首先應適應於雅羅斯拉夫大道的主軸方向。而在第一幹線工作室的設計中，則以全蘇農業展覽會主要入口處的軸線作為佈局的基礎。根據設計人員的意見，全蘇農業展覽會的主要林蔭路的遠景，應該用提高層數的建築物來形成。普·阿布羅西莫夫認為：在設計中應取消這一建築物，進一步研究廣場的中心核心才合理。

納·科里發表了重要意見，指出第四（花園）環路與廣場空間的交叉地點，在建築上還沒有加以處理。實際上這條環路路線，在總平面圖中所反映的，僅像一條無秩序地穿過綠地的寬帶。廣場與這一重要城市幹線的結合問題，在佈局方面還沒有加以肯定。

莫斯科總建築師阿·烏拉索夫着重指出：第一幹線工作室，應認真地作好全蘇農業展覽會前面廣場及其毗連地區的規劃建築設計。無論鑑定委員會或建築會議的委員們，都一致認為：第一美善街的改建設計，基本上是擬訂得足夠認真的，對現有的建築是進行了充

分的研究的，也考慮到了在歷史上形成的街坊規劃的現實可能性。聯繫着第一和第二美善街的三塊綠地，以及向幹線方面敞開的國立莫斯科大學的植物園，對整個建築給以它們從前所缺乏的伸縮性及空間的豐富性。然而在設計中，由里加車站廣場到第一美善街的入口處的建築，處理得極為混亂。幹線其它部分的佈局，缺乏應有的明確性。特別是設計中擬定修建的兩座對稱的塔樓，使人不大明白。我們在全蘇農業展覽會附近的廣場區域內，在雅羅斯拉夫大道的入口處，在科培托夫克河河濱地帶附近，以及在許多其他地方，都看到了這種成對的塔樓。在設計中廣泛地採用了這種方法，因而也就變成了另一種死板的公式。

基本上已經成型的第一美善街的建築，有它自己獨特的建築規模。而新建的雅羅斯拉夫大道，則具有另外一種規模，在這裏車行道和人行道都是很寬闊的，房屋的層數及其大小也是另外一種樣子。

里加車站廣場，在這兩個規模不同的幹線部分之間，應該成爲一個過渡的樞紐。在廣場設計中，它的這一特點並沒有反映出來。設計人員必須在下一步的設計工作中，注意研究里加車站廣場及附近的第一美善街和雅羅斯拉夫大道前段的建築形式。

鑑定委員會及建築會議的委員們，對於設計中所提供的在美麗的雅烏扎河岸以及在蘇聯科學院的總植物園附近的建築佈局給予了批評。在這裏，設計人員顯然地忽視了自然條件。設計人員是有可能在雅烏扎河區域佈置建築，使之成爲通向廣大的莫斯科郊區的過渡地點。同時，也應該研究在環行鐵路範圍以外的幹線的規劃建築，但可惜沒有這樣做。

第一幹線工作室的全體人員，雖然進行了巨大的工作，但必須注意鑑定委員會及建築會議的委員們的意見，特別應注意幹線的建築性質，使它具有最大的藝術上的整體性。



雅羅斯拉夫大道建築設計。——模型——



科培托夫克河區域住宅組羣設計。——模型——

雅羅斯拉夫幹線區域簡明地圖

