

成为首都:哈萨克斯坦首都阿斯塔纳的城市规划

Becoming the Capital: Urban Planning of Astana, Capital City of Kazakhstan

Botagoz Zhumabekova【哈萨克斯坦】著,沙永杰 徐 洲 译 文章编号1673-8985 (2016) 06-0057-10 中图分类号TU984 文献标识码A

摘要 全面深入地介绍和分析哈萨克斯坦共和国新首都阿斯塔纳的总体规划,包括4方面:一是新首都产生的历史背景和首都总体规划产生的过程,二是首都规划的主要原则和总体布局,三是首都的新建筑和重大建设项目,四是城市应对可持续发展问题的主要对策。

Abstract The paper is on an in-depth understanding of urban planning of Astana, the new national capital of Kazakhstan, that was relocated from Almaty to Akmola (later Astana) in 1997. Four major sessions making the full picture on the city planning are: 1) the historical background of the new capital and developing process of its master plan; 2) key principles and overall framework of the master plan proposed by Kisho Kurokawa; 3) new buildings and key development projects in the city and 4) strategies toward sustainable urban growth and development.

关键词 首都 | 总体规划 | 公共交通 | 可持续发展 | 阿斯塔纳

Keywords Capital | Master plan | Public transportation | Sustainable development | Astana

作者简介

Botagoz Zhumabekova (哈萨克斯坦)

阿斯塔纳规划设计研究院

研究员

沙永杰

同济大学建筑与城市规划学院

教授

徐 洲

同济大学建筑与城市规划学院

1 首都的由来及发展过程

1.1 首都的由来

阿斯塔纳是哈萨克斯坦共和国的首都,位于国家版图中部,城市面积710 km²,人口92.7万(2016年)。这座城市的历史可以追溯到1830年在这里建立的一个军事要塞(图1),之后曾几度更名,最初作为军事要塞时期的名称是阿克莫林斯克(Akmolinsk),苏联时期被称为切利诺格勒(Tselinograd),哈萨克斯坦独立后改为阿克莫拉(Akmola),当时是一座人口不足25万的小城市。1997年12月,哈萨克斯坦总统纳扎尔巴耶夫(Nursultan Nazarbayev)正式宣布阿克莫拉取代阿拉木图(Almaty)成为哈萨克斯坦新首都,并于次年更名为阿斯塔纳(在哈萨克语中意为“首都”)。

原首都阿拉木图是哈萨克斯坦第一大城市和经济中心,1991年哈萨克斯坦独立后曾是最先进、最能体现国家形象的城市,有建设完备的基础设施与行政办公设施。相比之

下,当时的阿克莫拉只是一个处于荒原之中的地方小城(图2),两者情况相差巨大。尽管哈萨克人历史上也有迁都的先例,但国家独立不久就进行迁都的决策,还是让哈萨克斯坦的国民和国际社会都颇感吃惊,甚至一度被视为荒谬。最终促成迁都重大决策的根本原因是,阿斯塔纳相比阿拉木图所具有的地理优势和发展潜力:阿拉木图被外伊犁阿拉套山脉环绕,城市人口已达150万,未来发展空间十分受限,且位于地震高发带,时刻面临地质灾害威胁;而阿斯塔纳具有“无限”扩张的空间余地和人口增长潜力,也有稳定的地质条件。另外,阿斯塔纳位于国家地理中心,占据交通运输要道的交汇处,邻近其他经济重镇。迁都和新首都建设于1997年12月10日正式启动。

1.2 首都总体规划的产生

为了将这个地方性的小城市转变为全新的现代化首都,满足首都的功能要求,并代表

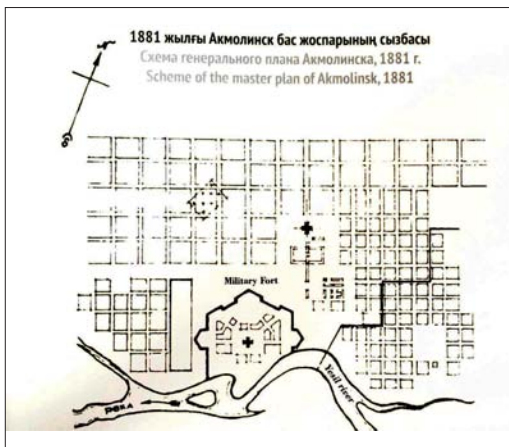


图1 1830年作为军事要塞的阿克莫林斯克总平面图
资料来源: Weproject.kz。



图2 成为首都之前（原阿克莫拉）老城内主要街道景观
资料来源: Weproject.kz。

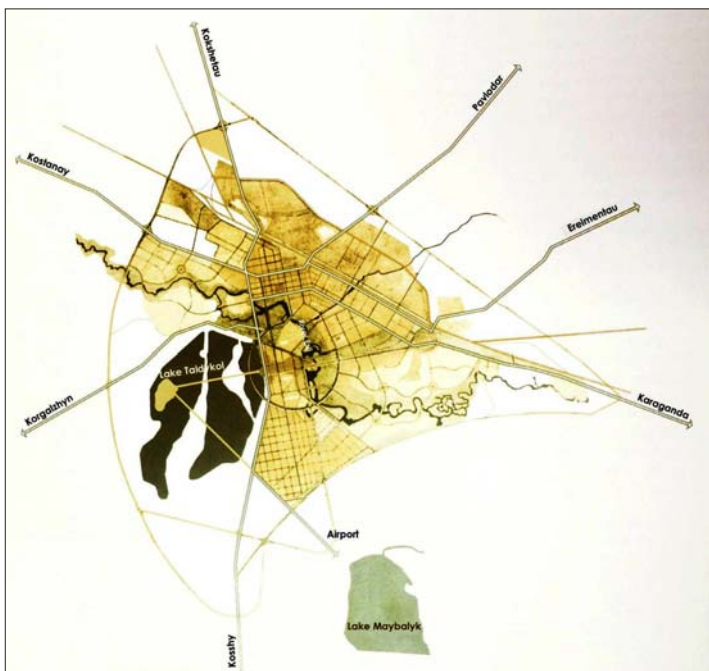


图3 全国性首都总体规划概念方案竞赛优胜方案——“阿拉木图—阿克莫拉”设计团队方案
资料来源: Weproject.kz。



图4 首都总体规划概念方案国际竞赛优胜方案—黑川纪章方案
资料来源: Weproject.kz。

哈萨克斯坦国家形象，首都规划被高度重视，政府通过规划设计竞赛征集首都规划理念。

首先举行了一次全国性的首都总体规划概念方案设计竞赛，17个国内建筑师团队参加了竞赛，“阿拉木图—阿克莫拉”设计团队获胜。这一团队认为，阿斯塔纳是在铁路线与城市天然地理边界耶斯勒河（Yesil River）之间发展形成的带状城市，且主要工业用地位于北部，因此未来城市发展应在东

西方向上向两侧扩展，由此提出了重点发展耶斯勒河北岸，带动南岸局部地区的总体规划方案（图3）。然而这一获胜方案与政府打造国际化城市、希望在更大范围内考虑城市未来蓝图的愿景有很大差距。2001年，哈萨克斯坦举办了第二次首都总体规划概念方案竞赛，这次是国际竞赛，希望把国际规划与建筑领域最前沿的理念引入新首都的规划。这一国际竞赛获得世界各地建筑师与规划师

团队的广泛关注，来自欧洲、亚洲、美洲、澳洲及哈萨克斯坦本地的50多个设计团队提交了参赛方案，其中27份有潜力的方案进入复赛，日本著名建筑师黑川纪章的方案最终获选（图4）。

黑川纪章方案获选的关键在于提出了基于共生思想与新陈代谢理论的城市发展原则——将城市视为活的有机体，比较充分地考虑了协调自然与基础设施建设、传统与

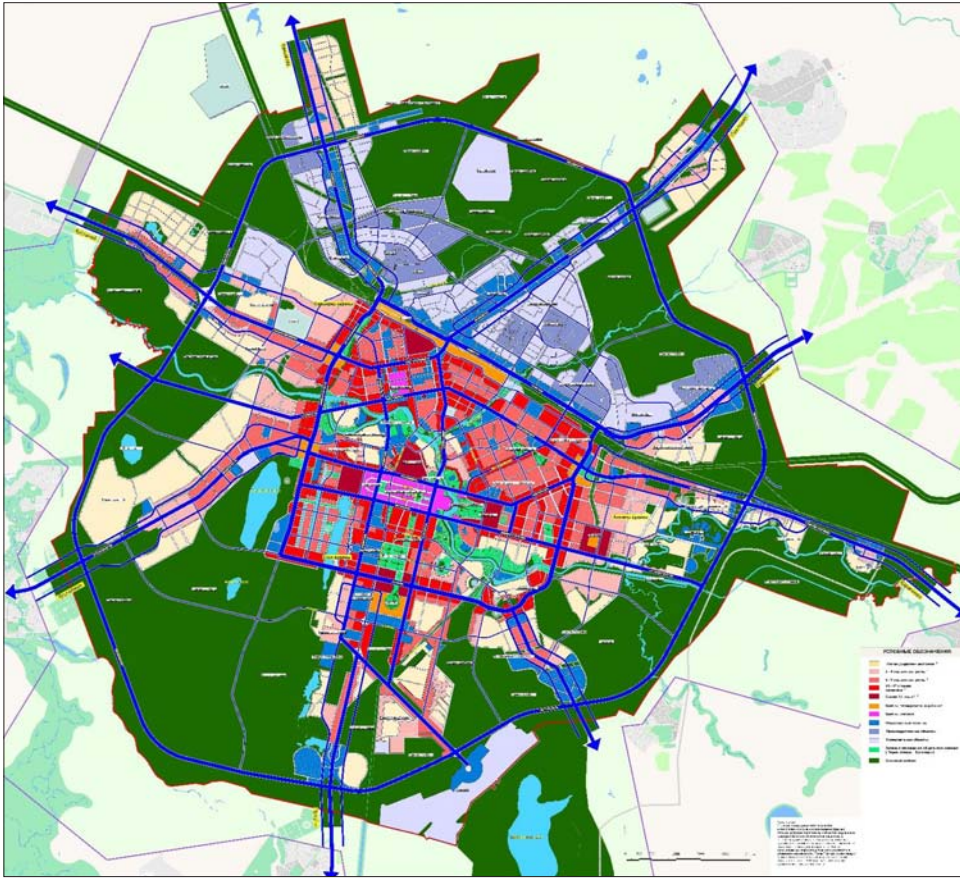


图5 阿斯塔纳总体规划2030总平面图
资料来源: Weproject.kz。

现代的关系问题,更重要的是兼顾了耶斯勒河南北两岸的共同发展(Astanagenplan, 2010),这些思路与政府对首都的发展愿景十分契合。作为哈萨克斯坦国家开发公司与日本国际合作机构(JICA)的合作项目,黑川纪章被委托进行阿斯塔纳2030总体规划。这一体现共生思想与新陈代谢理论的总体规划概念方案,标志着阿斯塔纳的城市发展开启了一个新阶段和一个新方向。黑川纪章的总体规划由阿斯塔纳规划设计研究院(Astanagenplan)的本土建筑师、规划师以及其他相关专业人员持续发展深化,直至今日。

2 阿斯塔纳城市规划的主要原则和总体布局

2.1 以河道为骨架组织城市空间

按照首都总体规划,未来城市将在东西横贯全城的耶斯勒河两岸同步发展,耶斯勒河及其3条支流(Ak-bulak、Sary-bulak和Nura-Ishim)是城市最重要的地理要素,被看作是组织城市空间的基本骨架(图5)。沿河流布置城市绿色空间,包括城市林荫道、公园、线性绿地等,沿河绿色空间最宽处达300m。沿河绿带为居民提供了公共空间,又吸引游客,并保护水体免受污染(图6)。

2.2 两岸平衡与多中心发展

耶斯勒河南岸是阿斯塔纳总体规划提出的扩展发展范围,南北两岸联动开发和形成城市多中心系统是实现两岸发展平衡和整个城市空间结构一体化的关键。因此,在耶斯勒河南岸建设行政中心、提升北岸历史城区和原有工业区的再发展成为规划实施



图6 耶斯勒河北岸滨水空间景观
资料来源: Weproject.kz。

的3个重点。另外,整个城市划分为3个行政区(Almaty区、Yesil区和Saryarka区)和7个规划分区,每个规划分区内各有自己的中心,可为市民提供舒适的居住环境及配套的工作、教育、休闲娱乐条件。多中心的格局使阿斯塔纳具有合理的整体城市结构(图7)。

城市中心区以河流为界分为两个部分——北面的历史城区和南面的行政新区,中心区范围的道路基本为规整网格布局,呈方形的城市内环线形成中心区的边界。通向中心区的8条高速公路连接城市外围的比较密集的既有建成区域,这些区域现有功能包括居住、商业与休闲娱乐,规划对这些区域的路网进行了梳理和规整,今后将进一步增加居住和公共建筑。工业区位于城市北部,与居住区之间有铁路和绿化隔离带。

2.3 不同功能建筑(用地)的布局问题

概括而言,居住建筑主要分布在耶斯勒河两岸,建筑类型包括低密度的独立式住宅和高密度的高层公寓楼。阿斯塔纳现有居住建筑面积为1 476万 m^2 ,预计2030年将增加至2 244万 m^2 。商业建筑集中分布于多个城市副中心区域——中心部位通常是高层或超高层塔楼,周边是多层建筑。工业建筑分布

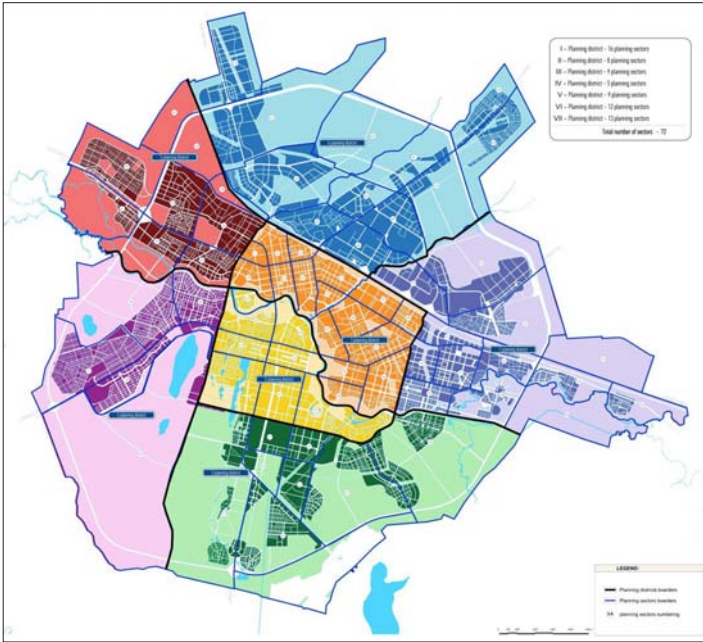


图7 阿斯塔纳规划分区图
资料来源: s.zagranitsa.com。



图8 不同类型居住建筑的规划分布图
资料来源: s.zagranitsa.com。



图9 建筑高度规划控制示意图
资料来源: s.zagranitsa.com。

在工业区内,既有大型厂房综合体,又有小型作坊(图8)。

建筑高度控制规则是中心区高而外围低,从连接在内环线上的高速路入口到城市周边的楔形绿地,建筑高度呈逐渐降低趋

势。但是在中心区的某些部位目前仍有破旧的工业厂房和低层住宅,与规划意图不符,这些地块将被改造更新为17层以上的高层住宅或其他标志性建筑,以强化城市空间特征(图9)。



图10 位于城市主要轴线上的Bayterek纪念塔
资料来源: s.zagranitsa.com。

3 新首都的建筑

3.1 首都建筑的多样性与标志性

过去近20年间,在阿斯塔纳建成了一大批具有标志性的新建筑,这些新建筑的样式呈现了现代、世俗、传统文化和民族特色等不同倾向,可以看到各种各样的形式来源,包括传统的游牧民族帐篷、现代的摩天大楼、清真寺、金字塔、教堂和当代商业中心等。例如,阿斯塔纳的主要标志物Bayterek(名字的含意是“年轻”



图11 城市主要轴线与两侧地标性高层建筑
资料来源: s.zagrantsa.com。

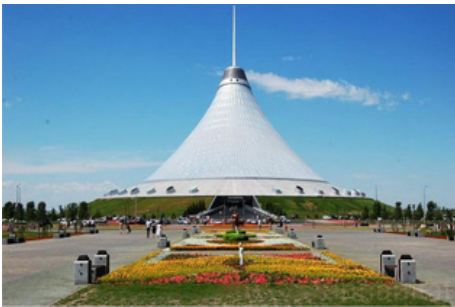


图12 福斯特设计的两个作品,上图为和平与和解宫,下图为传统帐篷样式的娱乐中心
资料来源: Vechastana.kz。

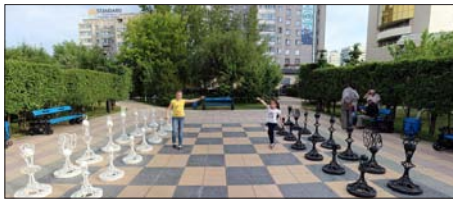
和“力量”)是一座97 m高的纪念塔(图10),象征这个国家对于历史根源的珍视,同时展示实现国家繁荣的愿景与实力,纪念塔位于城市最主要的轴线上,一系列摩天楼及高档住宅等标志性建筑也沿轴线依次布局。这些标志性建筑包括哈萨克斯坦第一高楼——哈萨克斯坦铁路大厦、交通大厦和名为“北方之光”的高级住宅综合体,这些建筑是新首都城市天际线的重要组成部分(图11)。

3.2 著名建筑师的设计作品

首都建设过程中开始出现国际著名建筑师的作品,最有代表性的是诺曼·福斯特,



图13 2017年阿斯塔纳世博会场馆规划设计效果图
资料来源: expo2017astana.com。



14a) 位于北岸的象棋公园
资料来源: Yandex.ru。



14c) 位于南岸的KazMunayGas大厦和广场
资料来源: chronicle.kz。



14b) 位于北岸的Triantlon公园
资料来源: A.Akhanov。

图14 阿斯塔纳代表性城市公共空间景观

他在阿斯塔纳已有3个建筑作品(图12)。第一个作品是一座62 m高的巨大玻璃金字塔——和平与和解宫(Palace of Peace and Reconciliation),坐落在老城原有城市轴线的东端,是为举办第二届国际传统宗教领袖大会而修建的。这座建筑非常成功,被作为举办这一重要宗教会议的固定场所。其后,福斯特事务所被委托设计了另一座标志性建筑Khan Shatyr(意为“可汗的帐篷”),是一座外形模仿游牧民族传统帐篷的大型娱乐中心。

3.3 与重大事件伴生的标志性建筑

2017年阿斯塔纳将承办世博会,为世博

会建设的国际展览中心将成为阿斯塔纳新地标。展览中心位于城市南部,紧邻纳扎尔巴耶夫大学,世博会后大部分场馆将留给这座大学使用(图13)。世博园规划设计由Adrian Smith and Gordon Gill建筑事务所负责,包括一系列为适应博览会对基础设施的需要而对现有规划进行调整的工作。为了应对世博会期间的参观访客数量,也为了满足阿斯塔纳人口增加的需要,一座新的仅用于客运的火车站正在建设,而老火车站则转为货运为主。首都地区每年到访游客数量持续上涨,根据初步估算,世博会期间新火车站的客流量将超过30万人次。新火车站日均客流承载量的设计值是1.2万人

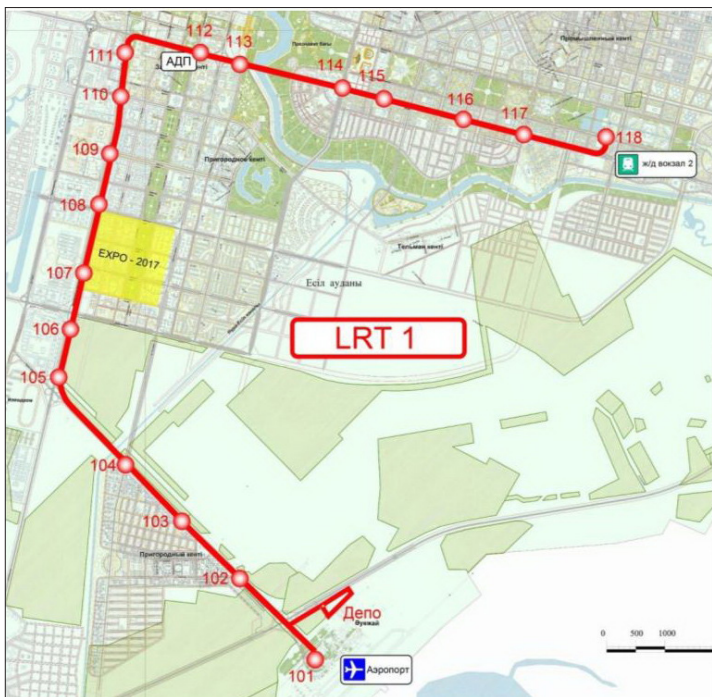


图15 阿斯塔纳第一条轻轨线规划示意图

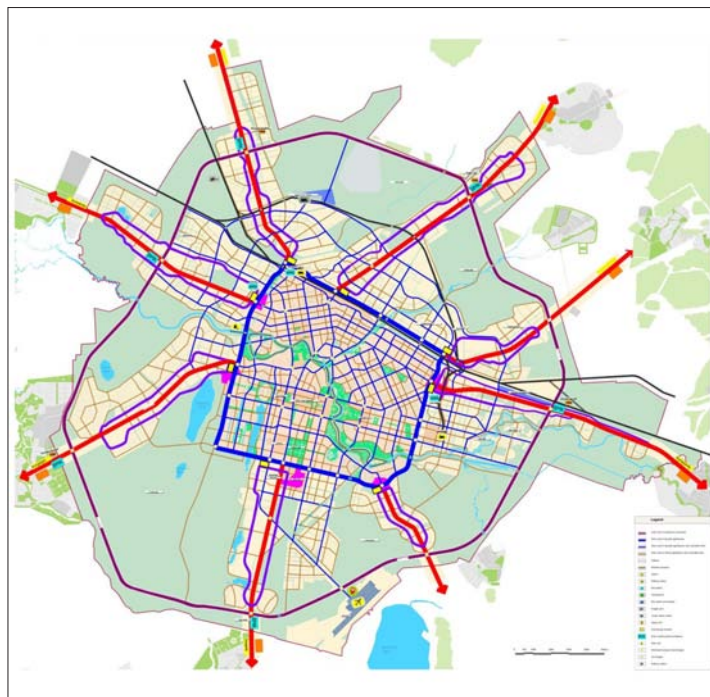


图16 阿斯塔纳市域道路系统规划图

次,世博会主展览开放期间,单日最高客流承载量将达到3.5万人次(kazpravda.kz)。此外,阿斯塔纳还要建造两座公交枢纽站,确保城市内部的高效通勤,并促进耶斯勒河两岸的协调发展(图14)。

4 城市可持续发展方面的对策

4.1 城市交通网络的组织——整合多种方式解决城市交通问题

由于逐年增长的人口以及由此带来的机动车数量的持续增加,交通基础设施系统建设成为阿斯塔纳城市发展最重要的问题之一。根据以往的估算,阿斯塔纳人口数量到2010年将达到40万,到2030年将达到80万。但实际情况是,阿斯塔纳人口在2002年就已突破50万,当前(2016)已超过80万。按照目前的发展势头,预计2030年阿斯塔纳人口将达到120万(Astanagenplan)。同时,阿斯塔纳登记车辆总数保持每年约5%的增长幅度,2014年登记车辆总数为271 165辆,2015年这个总数增长到285 451辆(Astanagenplan)。为保证全城范围内交通基础设施的有序和可持续

运转,政府最大限度地采用高效手段综合应对城市交通问题,推广更加可持续的公共交通方式。政府重大举措中包括将于2017年引进的第一条中哈共建的轻轨交通线(LRT),这条轻轨线是由阿斯塔纳轻轨公司(Astana LRT)、中国铁路国际集团和北京国有资产管理集团合作建设的,一期建设线路长22.4 km,途经18个站点,连结了阿斯塔纳国际机场、2017世博园区、多功能城市综合体阿布扎比广场和新客运火车站(图15)。这条轻轨线使城市南北两岸交通更加便捷快速,大大缩短了机场与火车站之间的交通时间。预计2030年整个市域范围轻轨交通线路总长将达180 km。

为了提升公共交通效率,连接到城市中心区环路的8条放射性高速路都采用三线并行的交通组织模式,即每条高速路中间部分为公交专用道路,两侧供私家车使用,这些高速路与城市环线交汇处将建设换乘站点,在这些换乘站点可以转换交通线路或交通模式,改乘轻轨等公共交通。这一道路系统将有效改善整个城市范围的交通状况,大幅减

少每日涌入城市中心区的车流,同时提升跨区交通的效率(图16)。

阿斯塔纳推行的首都交通可持续发展对策主要集中在两点:一是设置公交专用线路,二是鼓励利用自行车。公交专用线已于2016年5月正式投入使用,对于减少居民每日通勤时间产生了积极作用。此外,为了缓解城市中心区的交通拥堵状况,政府已经在探讨设置拥堵收费区的可能性。

4.2 自行车线路系统

作为首都交通可持续发展的主要对策之一,自行车出行方式被政府高度重视,并在全市范围规划建设自行车线路系统。随着城市人口的增长,骑自行车出行的人数呈逐年增长趋势,2013年阿斯塔纳推出了自行车共享服务(类似分时租车服务)后,使用自行车的人数进一步增加,这个趋势促使城市规划建设自行车专用线路系统。统计数字显示,2016年6月有88 500人次选择自行车作为出行交通工具,这一数字是上一年度同期的4倍(Ministry of Economy)。但是,由于缺乏自行车专用线路,



图17 阿斯塔纳市域自行车线路系统规划图



图18 阿斯塔纳市域绿化系统规划图

持续增长的骑行人数也带来了持续增长的交通事故。2015年发生了175起自行车与机动车相撞事故,造成18名骑车人死亡,2016年这一数字几乎翻倍,2016年还颁布了自行车不能进入人行道、只能与机动车共用车道的新法规,这将使骑自行车伤亡事故继续增加。仅从与自行车相关的交通事故快速增长角度看,首都自行车专用线路规划建设已经迫在眉睫。

已经规划的自行车专用线路将覆盖阿斯塔纳全市,连接城市南岸与北岸地区(图17),分为3类性质的线路——通勤线路、休闲娱乐线路与观光线路。最主要的是通勤类自行车专用线,将串联城市主要的办公区、行政中心和人口高密度区域,如Khan Shatyr和Bayterek,依靠这些比较连续和相对便捷的自行车专用通勤线路网络,城市中大部分位置都能实现骑车可达,对于缩短普通市民通勤时间和缓解首都交通拥堵情况具有重要作用。用于休闲娱乐的自行车专用线路主要分布于城市公园、广场以及林荫道,这类自行车道宽阔且支路众多,为人们提供了在周围环

境中漫游放松的机会,既适合独自骑行也适于结伴游玩。观光用自行车线路则串联了热门景点与城市中的人气场所,不仅可以吸引游客,也保证了自行车除了通勤、休闲功能外用于长距离骑行的可能。总而言之,城市自行车专用线路系统考虑到骑行相关的各个方面——安全性、便捷性、连续性、趣味性和舒适性。

自行车专用线路系统分三期建设。第一期工程兼顾了3类自行车线路,串联城市重要区域与著名景点,尤其是现有的火车站点、行政大楼、主要购物中心和2017世博园,预计于2017年7月(世博会前)完成,其余两期工程将在2018年完成。正式开通第一期之前,将做部分试点路段以检验项目的潜在问题,并及时做设计调整。

阿斯塔纳规划建设的自行车线路系统借鉴了其他推行自行车交通的重要城市的经验,这套基础设施一旦完成和投入使用,不仅可以有效地缓解交通拥堵、改善环境,还可以促进街道活动的发生,缩短每日通勤时间,并显著提高阿斯塔纳居民的生活质量。

4.3 适宜步行的街道、绿化与公共空间系统

实现城市可持续发展的另一个重要途径是提高城市空间的步行可达性,主要通过提高步行路网密度,并提升交通干道两侧步行范围内的街道与公共空间品质来实现。2016年夏阿斯塔纳推出了“城市步行路网系统”,为市民提供了众多适宜步行的大街与林荫道,这个项目采取的主要手段是减少沿街停车位,打通住宅区域内一些中小尺度、被停车位占据的封闭街道等。

除了保证城市空间的步行可达性,适宜的城市微气候条件也十分重要。阿斯塔纳位于极端大陆性气候区,冬冷夏热,夏季最高温度可达35℃,冬季温度则可低至-40℃,且冬季从11月起一直持续到次年3月,是全国最寒冷的城市。为了在市内创造较为温和的微气候环境,规划在阿斯塔纳周围设置了一圈总面积达35 000 hm²的绿环,其中的14 000 hm²已经建设完成。这圈绿环可以阻挡冬季冷空气和夏季干燥空气,使绿环内的城市减少气候的不利影响(图18)。绿环由多个楔形绿地组成,每个绿地内都配置各有其

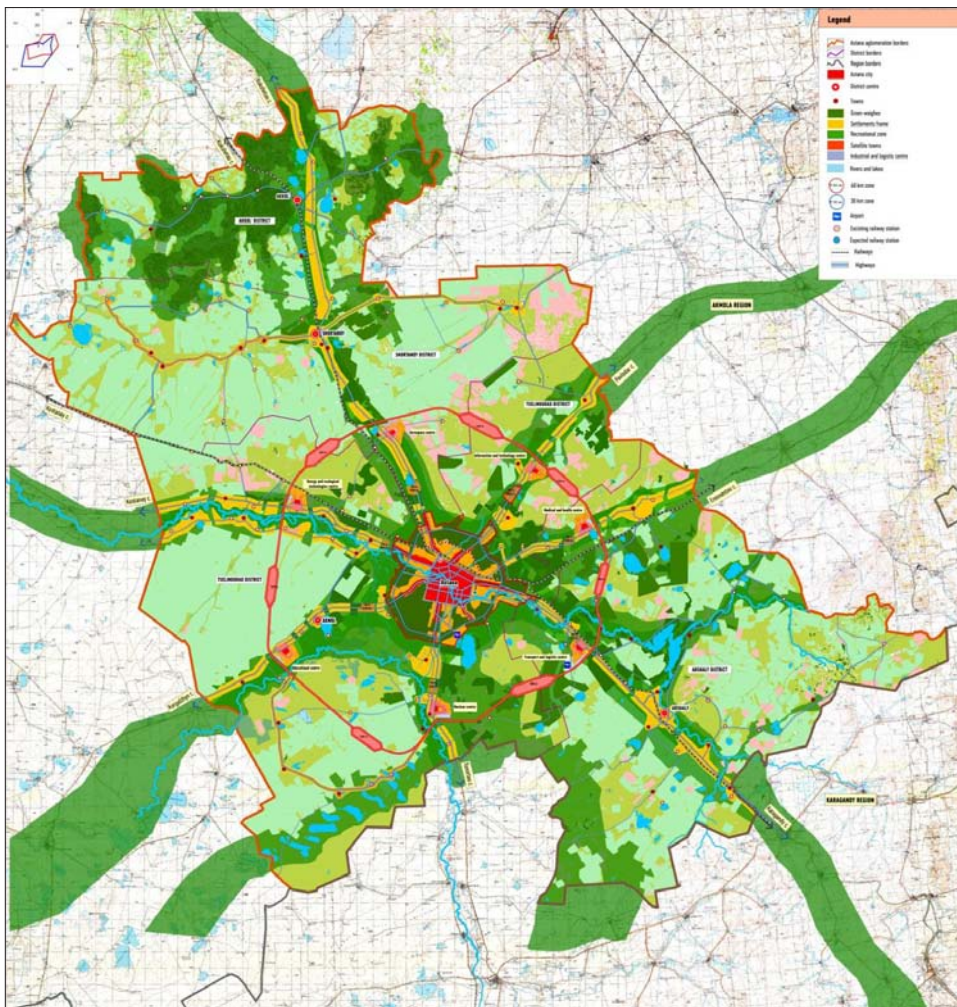


图19 大阿斯塔纳区域城镇体系规划图

特色的动植物。在整个城市范围，绿化从绿环延伸至城市中心区形成绿道，配合耶斯勒河及其支流沿线的线性公园绿地，组成了一个连续的绿化系统，以优化城市范围的微气候条件。阿斯塔纳未来的城市绿化总面积将达364 km²，占首都总面积的51%。

这些城市绿地今后不会用于任何类型的开发，未来城市发展只会在现有的待开发地块上进行，主要位于城市南岸地区，沿东西向的千禧大道（Millennium Avenue）分布。城市北岸地区的发展主要通过城市更新方式进行，尤其是通过拆除废弃建筑与库房来实现。阿斯塔纳在2030年前待拆除重建的土地面积约1 965 hm²，待开发地块面积约6 500

hm²，用于城市建设的土地资源充足，城市发展将不会超出现有边界。

4.4 卫星镇的规划

为了防止首都过度蔓延，阿斯塔纳规划对首都和周边共约2 000 km²的范围进行了大阿斯塔纳城市区域规划，形成包含多个卫星镇与工业中心的城镇体系（图19）。整个大阿斯塔纳区域将由4个分区组成（Akkol、Arshaly、Tselinograd和Shortandy），每个分区内都有若干独立的、有产业支撑的卫星镇。这些镇分布在距阿斯塔纳市区30—60 km范围内，财政和行政均独立，每个镇都发展当地特色产业，包括农业、建材、制造、物流、旅游和

休闲产业等。支持卫星镇的发展将为当地居民提供更多的就近就业机会，尽量减少每天通勤到市区工作而居住在市郊的情况。保护首都周边的自然林地和耕地，避免过度开发，也能对首都城市运作提供支撑，如确保农产品和建设用木材的供给等。此外，首都周边的自然保留用地成为首都居民短期度假的旅游资源。阿斯塔纳周边现有11个度假休闲区，主要分布在城市东北部及南部，这些度假区全年运转，提供骑马、马车游览、水上游览，冬季滑雪和坐雪橇等休闲娱乐项目。因此，保护城市外围的自然环境和发展卫星镇，都是首都经济发展和市民生活品质提升的重要支撑。

4.5 政治、经济与社会问题的综合考虑

作为首都，阿斯塔纳发挥着引领国家经济增长的重要作用，是国家公共资源分配的中心，代表国家的文化与形象，首都的建设和发展与政治、经济和社会等方面因素密不可分。

从政治经济角度出发的首都建设发展目标，直接影响了这座城市的规划和建设。哈萨克斯坦独立之后，迁都和新首都建设成为全国最重大的综合性项目，国家需要在尽可能短的时间内完成大量建设，使新首都具备必需的硬件、软件和各类与首都匹配的基础设施（图20）。为了尽快形成首都应有的形象，阿斯塔纳出现了建设先于规划的局面，并由此引发一系列问题，如交通拥堵、对私人汽车过度依赖、不宜步行与骑行的街道，以及公共服务设施和公共空间明显分布不均衡（购物娱乐中心、商业中心、高档住宅集中于耶斯勒河南岸）等问题。而这些问题又将进一步引发城市中社会和空间两极化现象——南岸地区逐步成为富有阶层聚居区，而北岸地区则沦为低收入群体聚集区，阿斯塔纳国际金融中心的建设将使这一趋势更加明显。金融中心选址位于2017年世博会用地，该区域的物业价值已经出现大幅上涨。北岸地区目前呈现衰败趋势，但还没有达到被边缘化、贫民区化的程度，随着城市人口的进一步增长和全球经济的进一步一体化发展，如果不采取相应措施，北岸地区的问题将会加剧，影响城市整体发



a) 正在建设中的南岸核心区域和标志性建筑



b) 正在建设中的南岸核心区域和标志性建筑



c) 今天的南岸核心区域

图20 新首都的快速建设过程

展,也必然影响哈萨克斯坦在2050年步入全球前30位的国家发展蓝图。

首都城市规划的各项举措,如城市多中心发展、公共交通为主、改善街道使其适宜步行、保护城市周边环境和发 展卫星镇等,已经或即将开始全面实施,这些规划举措力图避免在绝大多数发展中国家的城市快速发展过程中必然发生的一些城市问题,努力寻找能够实现国际与本土、南岸与北岸平衡的城市发展模式,让市民共享经济、社会和文化发展带来的进步。

5 结语

哈萨克斯坦独立之后的25年里,建设一个新首都都是全国性的重大举措,也是哈萨克斯坦进入一个历史新阶段的标志。历经18年建设,阿斯塔纳已经从苏联时代的一个地方小镇转变为今天繁荣而充满魅力的国家首都。阿斯塔纳仍在继续发展,努力建设土地利用高效和公共交通发达的、可持续发展的21世纪的大都会。

(本文所有信息、照片和规划图均来自阿斯塔纳规划设计研究院(Astanagenplan)的官方资料,特此感谢。)

参考文献 References

- [1] Ayagan B.G., Abzhanov H.M., Seliverstov S.V., et al. Sovremennayaistoriya Kazakhstana (The contemporary history of Kazakhstan)[M].Raritet: Almaty, 2010.
- [2] Astanagenplan.The Master Plan of Astana 10years[M]. Astana: Astana Genplan, 2010.
- [3] Ministry of Economy (n.d).Konceptciyapovhojdeniyu Kazakhstana v chislo 30-ti samyhravzityhgosudarstvamira[EB/OL].(2016-07-11)[2016-12-01]. <http://economy.gov.kz/pressservice/78/55525/>.
- [4] Nazarbayev N. V serfdce Evrazii (In the Heart of Eurasia)[M]. Almaty: Atamura, 2005.
- [5] Nazarbayev N. Poslanie Glavygosudarstva N.Nazarbayevanarodu Kazakhstana[EB/OL].(2015-07-10)[2016-12-01]. http://strategy2050.kz/ru/page/message_text2014/.

亚洲城市点评:从《成为首都——哈萨克斯坦首都阿斯塔纳的城市规划》一文想到的

To Understand Asian City : Astana

伍江

同济大学

常务副校长,教授

阿斯塔纳常常被比作中亚的迪拜。其实阿斯塔纳看上去实在是更接近于中国当代任何一个新城或城市新区。这座不到20年的时间里突然出现的中亚新城,真正是哈萨克斯坦的一个建设奇迹,尽管这与中国持续30年的造城运动相比实在还是有点小巫见大巫。作为中亚大国哈萨克斯坦的新首都,哈萨克人赋予这座城市的政治意义和文化意义,比起中国遍布大江南北的大小新城造城者在“规划目标”中所追求的政治和文化意义,似乎还要深重得多。毕竟,这座全新的城市(尽管它的前身也曾是一座历史文化古城)之所以被规划建设,并非像中国大多数新城那样,大规模开发的背后有着强大的房地产开发市场及土地经济的推动,而是在相当大程度上是出于一种对过去苏联时代强烈的脱离意识。一个伟大的国家需要一座伟大的首都,很显然,作为前苏联中央政府重力打造的中亚重镇阿拉木图,尽管无论在规模上还是经济基础上都要处于绝对优势,但的确难以担负起这样一个沉重的政治历史负担。当然,更重要的原因,出于地理位置和发展空间的考虑,阿拉木图与阿斯塔纳相比也真的不具优势。阿斯塔纳周边发展空间更为广阔,离俄罗斯更近,尤其是离俄罗斯的远东交通干线更近,更有利于借力发展经济。政治经济看似相反的诉求在新首都却得到了完美的统一。这让人不得不佩服纳扎尔巴耶夫总统的政治智慧。

几乎同中国大多数新城(或成倍扩展的老城)的建设模式完全一样,阿斯塔纳近20年的建设发展史也始终是在力求规划先行和总是规划滞后于建设之间不断博弈的历史。黑川纪章先生的规划方案夺魁,很容易令人联想到几乎同一时期黑川先生在中国深圳和郑州的规划中标方案。这使人不得不承认两个不同民族在价值取向上的高度相似性。轴线居中、

空间宏伟、建筑追求个性、城市总体意向具有极强的纪念性和展示性,等等,这些在中国当代城市中极为普遍的追求,使人几乎忘掉了哈萨克斯坦和中国是两个有着极大文化差异的国家。黑川先生一生鼓吹城市的“新陈代谢”,强调城市的有机生长,但在这些他规划下新建的城市却怎么也无法联想起城市的“有机”生长。黑川先生生前我曾半开玩笑地问过他,是否总是以上帝的眼光看城市?因为他的规划似乎都只能从天上往下看才能看得出他追求的意向。记得他对此笑而不答,也许他自己也感觉到了他高大上的理论与不得不向现实社会中权力低头的巨大矛盾。19世纪奥斯曼男爵在巴黎划出的那一道道轴线,一直到20世纪在包括中国在内的不少国家都仍然在继续延伸,且似乎青出于蓝而胜于蓝。奥斯曼先生如天上有知,会嘲笑那些后来的革命者吗?

和中国当代城市一样,在阿斯塔纳,“标志性建筑”对于城市的空间统领作用,乃至对于城市精神的象征性表达,也是表现得如此直白和直观。于是我们看到了阿斯塔纳的另一个有趣的与当代中国的相似之处,城市对于各种建筑形式的渴望。再加上各种不同的文化诉求乃至政治诉求还需要不同的“标志性建筑”,于是在阿斯塔纳,我们看到了从欧式古典到当代各流派争奇斗艳,穆斯林传统与现代世俗口味同处一台的奇特建筑现象,城市仿佛一场建筑博览会。结果,无论是在中国或是阿斯塔纳,也无论是欧洲或是迪拜,福斯特先生们无往而不胜。建筑师们仿佛遇到了旷世良机,在中国被一些学者们称之为“当代建筑师的试验场”。大大小小的建筑师们的理想一一得以有机会变成现实。至于建筑形式背后的意识形态之争,经济利益之战,自然地域之差,还有生活方式之别,这一切似乎都已失去任何意义。对于建筑师而言,“英特那雄耐尔”早已实现。与“标志性建筑”纷纷成为城市空间主角的同时,“理想的规划布局”在这些“新兴国家”的

城市建设过程中也一个接着一个地得以实现,“布局合理”、“功能完善”、“风貌独特”、“运转智能”成为所有新兴城市的追求与标榜。但却也普遍地忽略了另一个似乎更加重要的考量,人性需求,特别是普通人的需求被淡化了,城市底层的需求更是被遗忘了。城市空间中人的适宜尺度、人的便利生活,都变得不重要了。还有自然生态系统维护保育,节约资源节约能源,似乎也都被有意无意地忽略了。

阿斯塔纳建设中也常面临着另一个困惑:大千快上造成规划常常赶不上变化,规划常常滞后于建设——这一局面同中国当代城市也几乎完全一样。一方面是大规模建设需要一个“统一”的规划来保证其建设的有条不紊且“布局合理”,但另一方面建设的快速却又总是来不及保持规划的前置。“规划赶不上变化”成为一种普遍状态。看来要想让规划总是保持先于建设真的是一件很难的事,更不用说还要期盼“规划合理”、“××年不变”。

相比中国城市,哈萨克斯坦的同行们也有做得比中国更好的地方。阿斯塔纳的人均汽车保有量与上海相近,同样面临着交通拥堵的问题。但他们在规划伊始就充分考虑了城市的公共交通系统优先和自行车行系统规划,相信随着城市的进一步发展,他们会发现他们在规划中的未雨绸缪将会发挥极大的优势。这也使人想到当年上海规划中对于公共交通系统的重视所带来的福祉,这一点使我们至今仍能感受到和北京规划相比的先见之明。同样,今天上海也面临由于当年规划中对于自行车等慢行交通方式忽视而带来的尴尬,专业界对此多有诟病,普通市民更是怨言不断。但愿阿斯塔纳的慢行交通规划能够得以完全实现,吸取上海的教训。