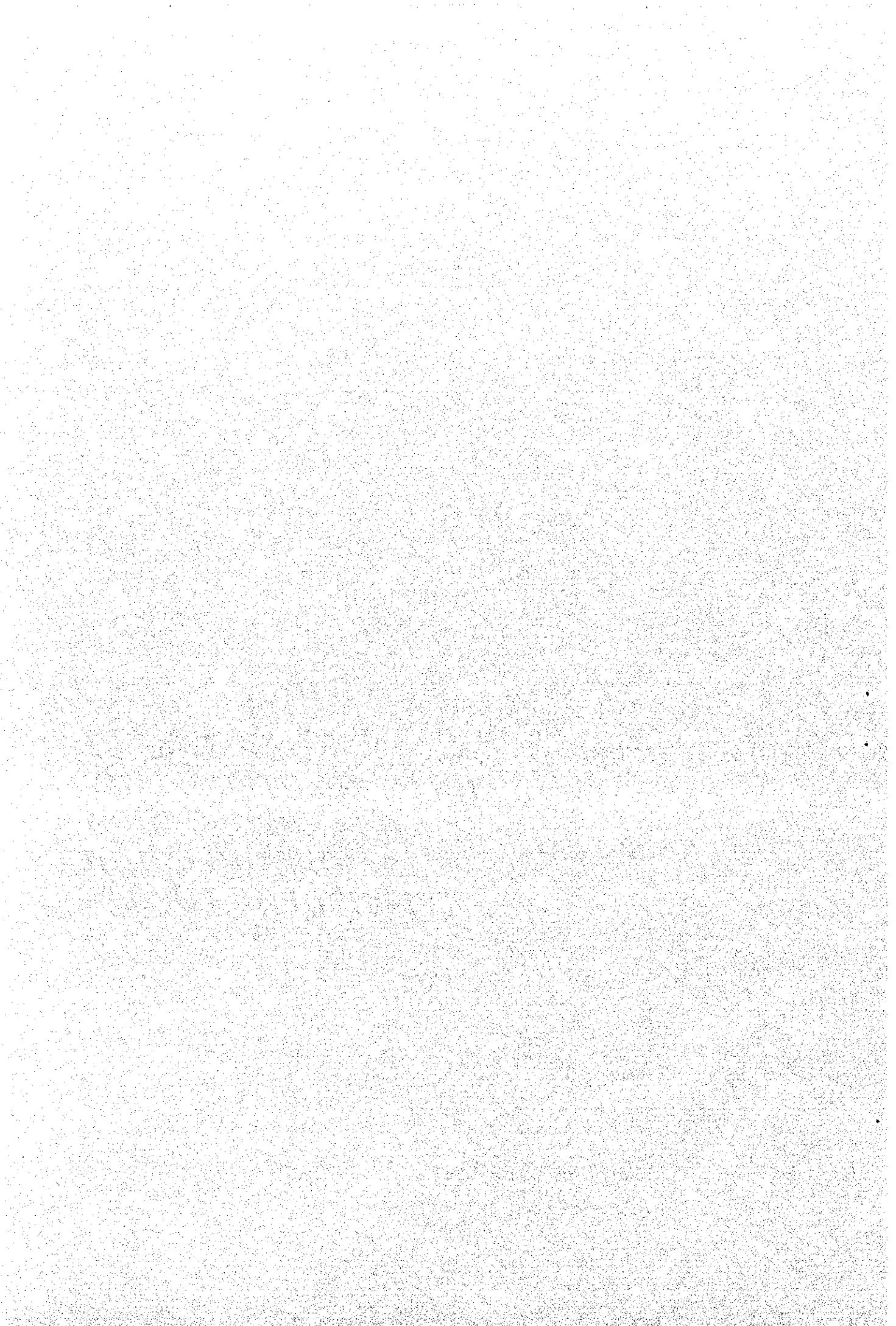


ГЛАВА 3
ПЛАН АРХИТЕКТУРНО-
ПЛАНИРОВОЧНОЙ
ОРГАНИЗАЦИИ
ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА



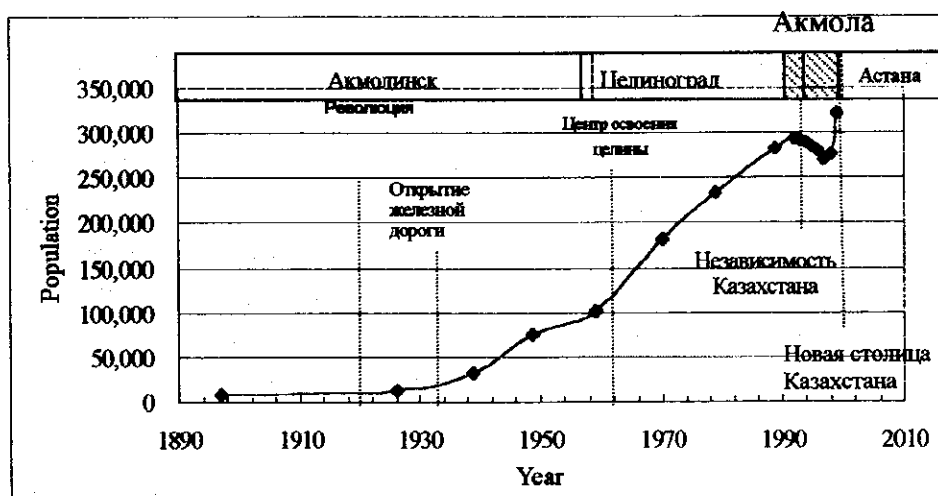
ГЛАВА 3 ПЛАН АРХИТЕКТУРНО-ПЛАНИРОВОЧНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ТЕРРИТОРИИ ГОРОДА

3.1 Историческая справка и развитие столицы

Историческое развитие г. Астаны происходило на протяжении более трех веков. В данной Главе дается краткое описание истории развития города, которое ныне имеет название Астана, прошедшего ряд физических трансформаций с момента его зарождения под названием Акмолинск, пройдя исторические вехи освоения целинных земель, и будучи центром целинного края до становления города столицей государства Республики Казахстан.

В Таблице 3.1.1 отражена динамика численности населения города в историческом плане.

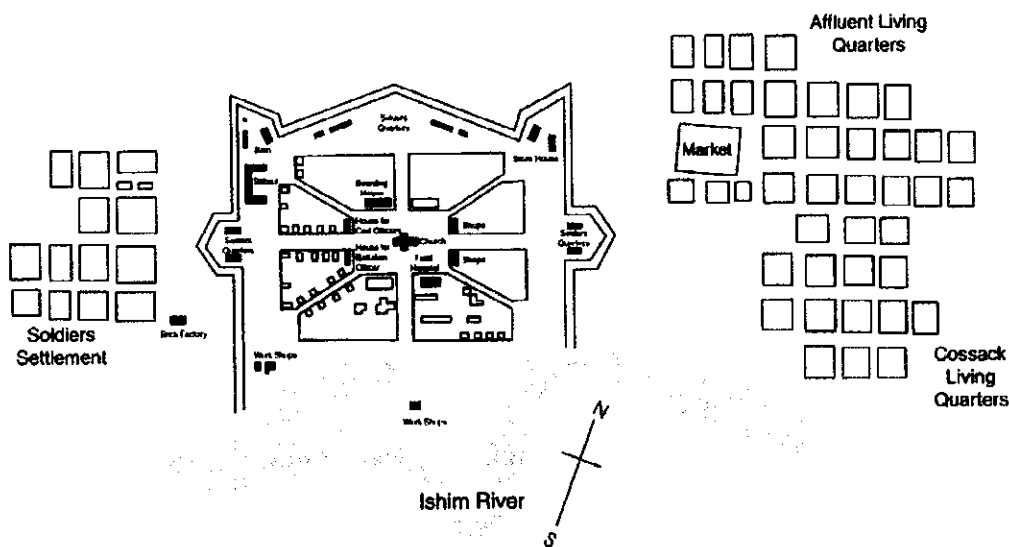
Демографические изменения в историческом аспекте.



3.1.1 Краткая историческая справка

(1) Основание города (г. Акмолинск)

История Астаны может быть прослежена с 1824 года, с момента ее основания, как города. Почти сразу после ее основания с 1830 года в урочище Караоткель было предпринято строительство крепости Акмола. В 1832 году, когда был образован Акмолинский округ, его центром был небольшой городок Акмолинск, на территории которого находится современная Астана. В первые тридцать лет своего существования (1830-1860гг.) население Акмолинска немногим превышало две тысячи человек. К 1890 г. его население возросло втрое и уже насчитывало 6 428 человек. В дальнейшем город продолжал развиваться на правобережных землях, более защищенных от весенних паводков, поскольку их топографические отметки выше отметок левобережья.



Акмолинск – первые поселения вокруг крепости – 1850 г.

Со строительством железной дороги в истории города отмечается этап расцвета города Акмолинска. К 1931 г. Акмолинск имел железнодорожное сообщение с Карагандой, а уже в сороковых годах были построены фабрики, заводы и ремонтные цехи, а в последствии и предприятия по производству насосного оборудования, железобетонных изделий, газового оборудования, различных строительных материалов и прочих товаров. К концу этого периода численность населения Акмолинска достигла сотысячной отметки, так как в 1959 году численность населения насчитывала 102 300 человек.



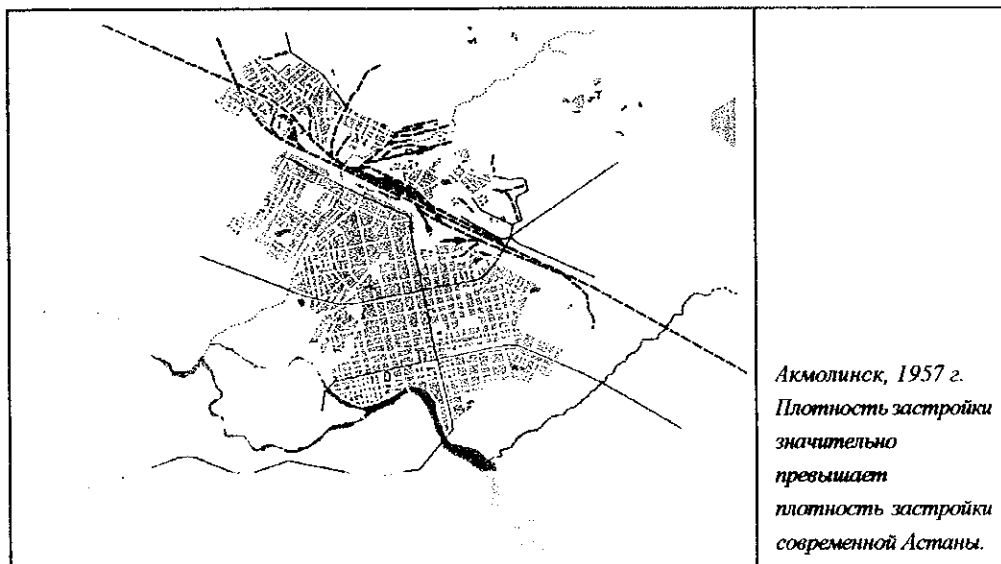
Железнодорожное сообщение дало импульс стремительному строительству, и город стал развиваться преимущественно в двух направлениях: первоначально заложенный центр города стал постепенно перемещаться на север, а район железнодорожного вокзала имел тенденцию развития в

южном направлении, что вскоре обусловило их слияние. Впервые в этих двух центрах стали возводиться трехэтажные дома.

(2) Развитие города как центра Целинного края (г. Целиноград)

В 1954 году по инициативе тогдашнего главы государства Никиты Сергеевича Хрущева была предпринята широкомасштабная программа по освоению целинных земель Казахстана, и, как сообщается по некоторым источникам, около восьмисот тысяч человек в целом были переселены из России для освоения целины. В декабре 1960 года, Акмолинску был присвоен статус центра Целинного края и в последующем 1961 году в марте месяце он был переименован в город Целиноград.

Для освоения целинных земель прибывали большие группы людей. Параллельно с освоением Целины шло и индустриальное развитие, и город – центр Целины – получил достойное развитие. В это время в городе были построены главные дороги, превратившиеся впоследствии в улицы и проспекты.



Именно в годы освоения целины были построены и инфраструктуры для развития промышленного производства. С вводом в эксплуатацию ТЭЦ -1 в 1963 году значительно улучшились условия города в части электро/теплоснабжения, а строительство Вячеславского водохранилища в 50 км от города позволило увеличить водоснабжение как на хозяйственно-бытовые и промышленные, так и сельскохозяйственные нужды. К 1970 году население города увеличилось и насчитывало 181,3 тысяч человек.

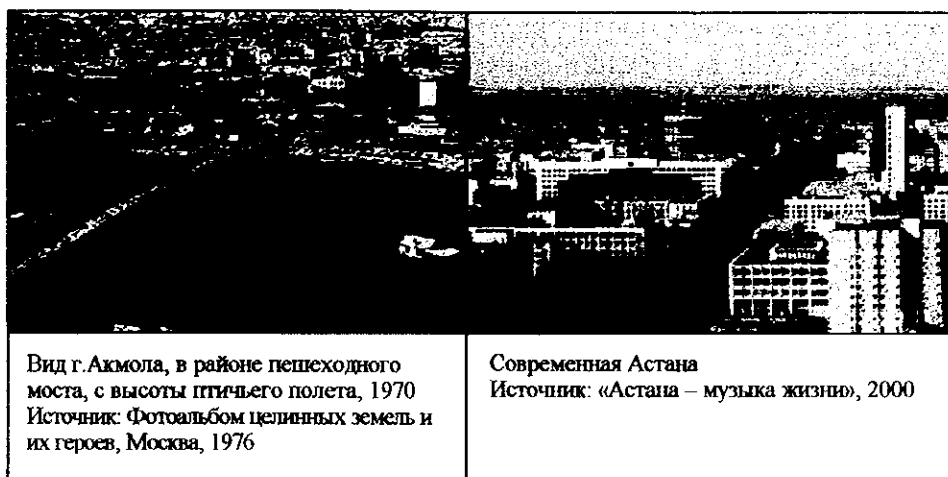


С 1971 года Целиноград уже не являлся центром Целины. Тем не менее расширение города, как регионального индустриального центра продолжалось. Так, в 1976 году была введена в эксплуатацию ТЭЦ-2, а появившиеся новые заводы и фабрики стали производить широкий ассортимент продукции, в который вошли хлебобулочные изделия, изделия из пряжи т.д. Население Целинограда в 1979 году насчитывало 233,6 тысяч человек, а город продолжал расширяться и развиваться. К 1989 году численность населения почти приблизилась к трехсоттысячной отметке, составив 282,5 тысяч человек.

В последние годы периода, когда город именовался Целиноградом, его население продолжало расти. Новые жилые районы осваивались на свободных землях южной части правобережья реки Ишим (микрорайон Молодежный) и за пределами р. Ак-Булак. Промышленная зона все так же имела тенденцию своего расширения в северной части города, о чем свидетельствовал рост валового продукта, производимого промышленными предприятиями.

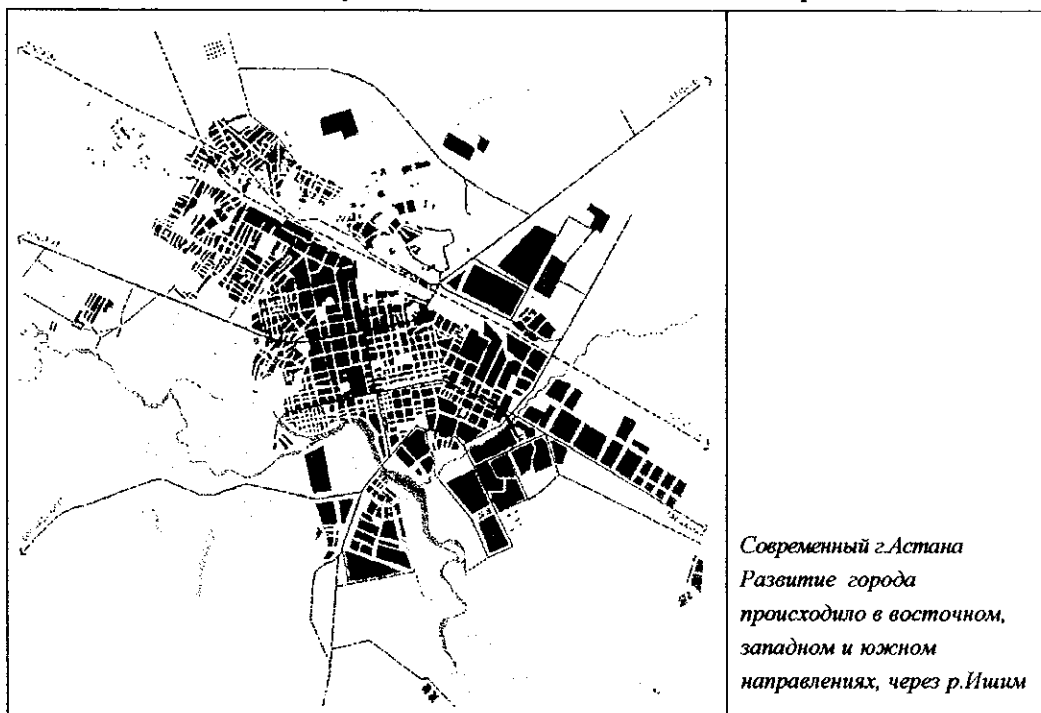
(3) Переименование города (г. Акмола)

С распадом бывшего Союза и обретением Казахстаном независимости в 1991 году городу Целинограду было возвращено старое имя Акмола. В 1992 году население Акмолы насчитывало 293500 человек. До этого такой высокой отметки город еще никогда не достигал. Первые годы независимости были сложными не только для всей страны в целом. Тяжелые времена пришлось пережить и городу Акмола. Рост населения почти прекратился, и даже появились признаки спада. Экономическое положение, сопровождавшееся снижением производства и высоким уровнем безработицы, находилось в упадочном состоянии. Снижение численности населения продолжалось вплоть до 1997 года и упало до отметки в 271 тысячу человек.



(4) Астана, как город – столица

В 1994 году Верховный Совет издал Постановление "О переносе столицы Республики Казахстан", что положило начало переносу столицы. 10 декабря 1997 года, после одобрения Парламентом Указа Президента от 20 октября 1997 года, столицей Республики Казахстан был объявлен город Акмола.



Вскоре, 6 мая 1998 года, Указом Президента Акмола была переименована в Астану по просьбе различных местных организаций.

Слово "Астана" означает "столица государства".

Международная презентация новой столицы состоялась 10 июня 1998 года.

Сразу же после объявления о переносе столицы началась кампания по передислокации основных министерств и ведомств, и уже к концу 1999 года сообщалось о почти полном завершении переезда государственных учреждений в новую столицу. Соответственно, произошли положительные сдвиги и в демографическом плане, хотя по состоянию на 1 января 1998 года население столицы составляло 275,3 тысяч человек. В результате переезда чиновников и оживления экономики в январе 1999 года население столицы уже насчитывало 318,1 тысяч человек, что свидетельствует о приросте свыше 10%. По прогнозным оценкам население столицы в январе 2000 года достигло около 321 600 человек.

3.1.2 История архитектуры

В городе сохранились, хотя в небольшом количестве, объекты историко-архитектурного значения, относящиеся к дореволюционному периоду. В связи с происходящей в настоящее время активизацией строительства и реконструкции зданий, существует опасность исчезновения памятников архитектуры. Ряд зданий и памятников историко-архитектурного наследия, насчитывающий 17 объектов, был взят под охрану государства. Дополнительно 42 объекта были предложены для включения их в список объектов, охраняемых государством. Однако, это лишь малая доля всех существующих объектов, представляющих историко-архитектурную ценность. В Таблице 3.1.2 представлен список этих зданий, а на Рисунке 3.1.1 показано их месторасположение.

Далее приводится краткое описание архитектурного развития с исторической точки зрения, а также даются примеры объектов, представляющих ценность.

(1) Дореволюционный Акмолинск

Акмолинск, в дореволюционный период, был небольшим городком, застроенным типичными для того времени двухэтажными домами. Первый этаж обычно не использовался под жилье, а представлял собой вспомогательное помещение, выложенное из кирпича и предназначавшееся под склады или магазины, тогда как на верхнем этаже, сложенном из бревен, располагались жилые комнаты. За редким исключением встречались каменные постройки, причем, главным образом в центральной части города ближе к реке.

Постепенный рост города сопровождался образованием прослойки/класса зажиточных людей в лице купечества. Поэтому характерным на рубеже

веков было появление множества строений, свойственных данному сословию. Дома купеческого сословия отличались своеобразным архитектурным убранством, в частности, декор фасадов выполнялся из резных деревянных фрагментов.

На Рисунке 3.1.2 приведены некоторые объекты историко-архитектурного наследия Акмолинска дореволюционного периода.

(2) Акмолинск в советский период

С ростом населения в 40-50-х годах Управлением железных дорог Министерства транспорта, одной из мощнейших организаций бывшего Союза, активно велось строительство подведомственных зданий, включая жилые дома, детские сады и прочее. Параллельно застраивались целые кварталы/районы двух- трехэтажными жилыми домами в центре города и в районе железнодорожного вокзала.

Эти здания 30-50-х годов создали костяк историко-архитектурного наследия. Они отражают не только архитектурный стиль данной эпохи, но также несут в себе отпечаток исторических и культурных ценностей, унаследованных городом. Большая часть зданий сохранилась, но претерпела реконструкцию и используется под рестораны, кафе или просто в качестве жилых помещений.

К сожалению, часть этих строений подверглась сносу в последние годы в связи с начавшимся интенсивным современным строительством. Одним из таких примеров явился снос в 2000 году целого квартала домов Управления железных дорог около Театра русской драмы.

Фотографии некоторых зданий советского периода представлены на Рисунке 3.1.3

(3) Целиноградский период

Период отмечается строительством пятиэтажных зданий, являвшихся прототипом архитектурного дизайна советского периода. В 1962 году были введены новые жилые кварталы площадью свыше 115 тысяч квадратных метров. Центральная площадь города формировалась именно в этот период.

В 1954 году в северной части города была благоустроена привокзальная площадь с вводом в эксплуатацию нового здания железнодорожного вокзала. Двумя кварталами ниже от привокзальной площади было построено здание Дворца железнодорожников по проекту архитектора В. Калмыкова. Это один из примеров архитектуры советского классического стиля. В настоящее время завершилась реконструкция этого здания под оперный театр.

Самые высокие девятиэтажные дома появились в 1967, а в 1970 г., на месте снесенных старых домов вдоль проспекта Целинников (ныне пр. Республики) стали воздвигать 5-ти, 9-ти и 12-ти этажные дома, такие как гостиница Турист (функционирующая и по сей день), Дворец молодежи (ныне Дворец Жастар), значительно изменивших облик города.

На Рисунке 3.1.4 приведены некоторые примеры архитектурной мысли, свойственной советскому периоду и нашедшей свое практическое воплощение в городе Акмолинске.

(4) Годы Акмолы и Астаны

После переименования города в Акмолу в 1991 году, в архитектуре не наблюдалось оживления. Ситуация резко изменилась в положительную сторону лишь после официального объявления Акмолы столицей Республики Казахстан в 1997 году. После переноса столицы в город Акмолу, здесь поднялся невероятный строительный бум. Быстрыми темпами возводились как жилые массивы, так и офисы, магазины, торговые центры. Наиболее примечательным явился жилой комплекс, выстроенный на берегу реки Ишим, предназначенный для вновь прибывавших государственных чиновников. Недавно завершилось строительство высотного офисного здания на северной стороне от речного моста.

Большое количество проектов по строительству правительственных, культурных, образовательных учреждений и жилищно-коммунального сектора были завершены, либо находятся в стадии завершения, разработки или ожидают разрешения на начало строительства. Значительный объем текущих графиков производства строительных работ свидетельствует о необходимости модернизировать процесс рассмотрения этих проектов при помощи общего плана землепользования и норм по городскому планированию.

3.1.3 Концепция передислокации столицы

Кампания по передислокации столицы происходила при непосредственном руководстве Президента страны Н. Назарбаева. По случаю празднования презентации новой столицы 10 июня 1999 года, Президент Н. Назарбаев выступил с речью "Новая столица - новое государство - новое общество". В своем выступлении Президент обратил внимание на три фактора, обосновывающих выбор новой столицы: столицы - как центра Евразийского континента, столицы - символизирующей облик нации и столицы - отдающей дань ее предкам. Ниже приводятся некоторые выдержки из речи Президента относительно концепции новой столицы¹.

¹ "Астана – столица Республики Казахстан", Центр анализа и стратегических исследований Администрации Президента РК

1) Центр Евразийского континента

Астана расположена не столько в центре страны, сколько в центре Евразийского континента, в котором молодая, независимая Республика Казахстан должна иметь дружеские отношения с соседними странами. В этой связи Президент отметил: *”Перенос столицы не только дело внутренних расчетов и соображений. Казахстан - евразийская страна, наше движение в центр государства есть отражение многовекторной направленности нашей внешней политики, нашего понимания интеграции”*.

2) Символ нации

В речи четко сказано, что столица должна становиться *«лучше и красивее»*, поскольку *«страну узнают через ее столицу»*. Президент подчеркнул, что *«облик Астаны - лицо нашего народа и государства»* и мы (народ Казахстана) не пожалеем своих сил и возможностей, чтобы она *«стала символом и отражением будущего того общества, которое мы хотим создать»*.

3) Уважение предков

В заключительной части речи сказано, что *«Общество, хорошо знающее свое прошлое, способно идти вперед и развиваться. Народ, помнящий имена своих предков, готов обеспечить достойное будущее своим потомкам.»*

3.1.4 Планы развития города Астаны

Еще в 1960-е годы был разработан Генеральный план для города Целинограда, хотя многие его замыслы так и не были реализованы.

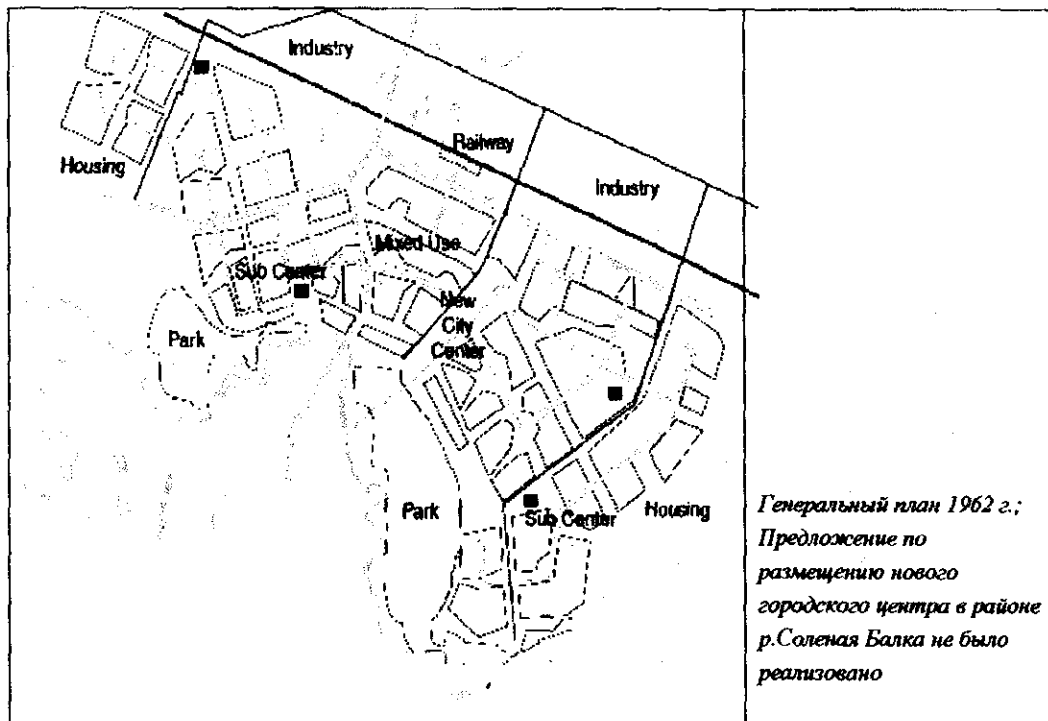
За несколько лет до официального переноса столицы в город Астану, было предпринято несколько попыток разработки плана новой столицы. Эти планы, предшествовавшие исследованиям группы ЯАМС, признаются важными и существенными для разработки Генерального плана Исследовательской группой ЯАМС. Далее дается описание некоторых основных планов развития города.

(1) Генеральный план г. Акмолинска

В конце девятнадцатого столетия после обретения статуса города, Акмолинск начал развиваться по генеральному плану и строго утвержденным проектам. В тот период был заложен городской парк, разбит лесной питомник, начала формироваться зеленая зона вдоль берега р.Ишим. Однако этот Генеральный план до сих пор не доступен Исследовательской группе ЯАМС.

(2) Генеральный план 1962 года

В начале 1960-х началась разработка нового Генерального плана с привлечением ведущих проектных институтов, таких как Ленгорстройпроект. Согласно этому плану был принят простой вариант плана землепользования. Территориальное развитие получила правобережная часть вдоль железнодорожного коридора в юго-восточном направлении до пересечения с р. Соленая балка (р. Ак-Булак).



В Генеральном плане были идентифицированы три зоны. Северная зона простиралась на севере с востока на запад вдоль железнодорожного коридора и предназначалась под индустриальное развитие. Многофункциональная зона в комбинации с жилыми кварталами определялась в южной части города, а вдоль русла реки была определена рекреационная зона.

Рекреационная зона вдоль речного побережья предназначалась для сохранения хрупкой экосистемы бассейна реки Ишим, для чего планировалось разбить парковую зону и обустроить лесополосы.

Новая жилая зона за Соленой балкой была поделена на пять районов. Предполагалось, что на этом жилом массиве будут поселены от 50-ти до 100 тысяч жителей. По плану в каждом районе предлагалось основать центр и разбить парк с дальнейшим разбиением районов на микрорайоны с

численностью жителей от 5-ти до 7-ми тысяч человек.

Вдоль Соленой балки планировалось разместить новый центр города с центральной городской площадью среди зеленых скверов. В новом центре также предусматривалось строительство административных зданий, ряда магазинов, гостиниц, театров и спортивных комплексов. Однако, реализация Генерального плана так и не осуществилась, за исключением строительства нового корпуса Евразийского университета и спортивного комплекса.

Территории вдоль побережья реки Ишим в северо-западном и юго-восточном направлениях, зачастую подвергавшиеся затоплениям, впоследствии были освоены под дачи. В частности большие площади под них были отведены на юго-западе города. Старый аэропорт, находившийся в поселке Чубары, был перенесен ближе к озеру Майбалык, в южном направлении, и был таким образом удален от города на 15 км. Недалеко от нового аэропорта в направлении к городу был обустроен небольшой поселок для его обслуживающего персонала. Примерно в те же годы был введен в эксплуатацию накопитель Талдыколь у юго-западной границы города для хранения канализационных очищенных стоков.

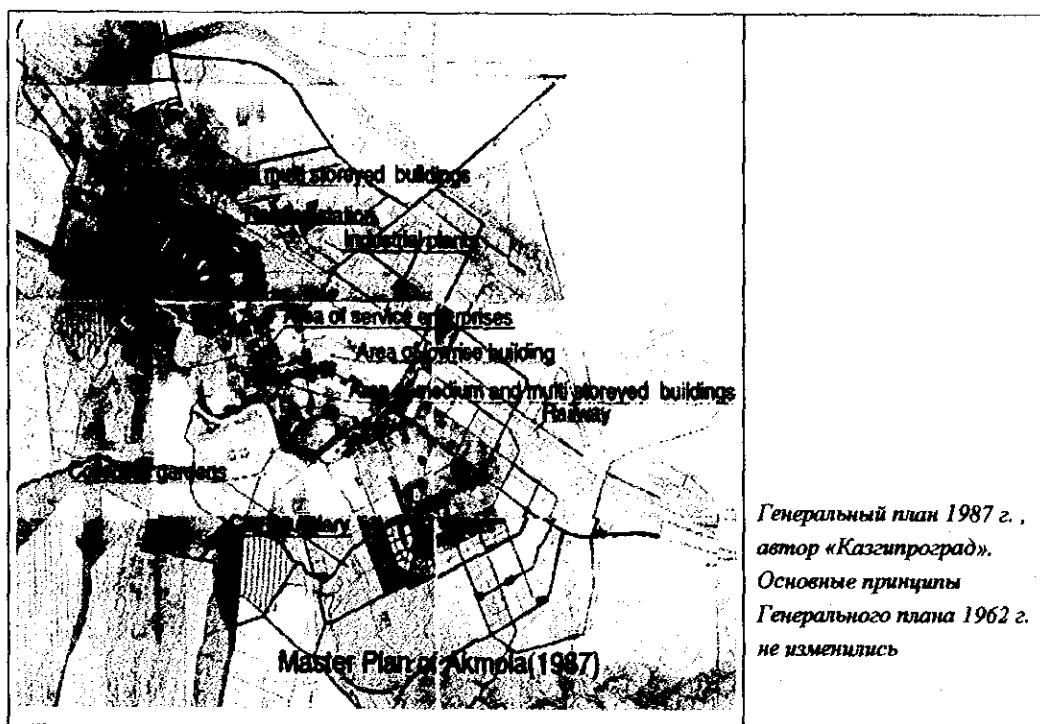
Помимо промышленной зоны в северной части города, также были построены промышленные предприятия на юго-восточной и северо-западной окраинах города. В частности, юго-восточная промышленная зона в будущем создаст препятствие для развития города в этом направлении.

(3) Генеральный план г. Акмола (1987 г.)

В 1987 году было принято решение пересмотреть Генплан -1962 г. Существующий Генплан был доработан проектной организацией Казгипроград и принят в качестве официального Генерального плана города Целинограда. В новом Генплане сохранились основные направления развития территории города, а именно:

- основная направленность развития города оставалась ограниченной правобережьем реки Ишим;
- концепция линейно-полосового зонирования была принята при параллельном создании буферной зоны вдоль берегов Ишима.

К 1987 году восточная и западная окраины города вдоль русла реки были освоены под дачи. Согласно новому плану на этих землях предполагалось разместить парковую зону. Помимо этого, были разграничены пространственные функции для осуществления контроля и предотвращения строительства новых промышленных предприятий в черте жилых районов.



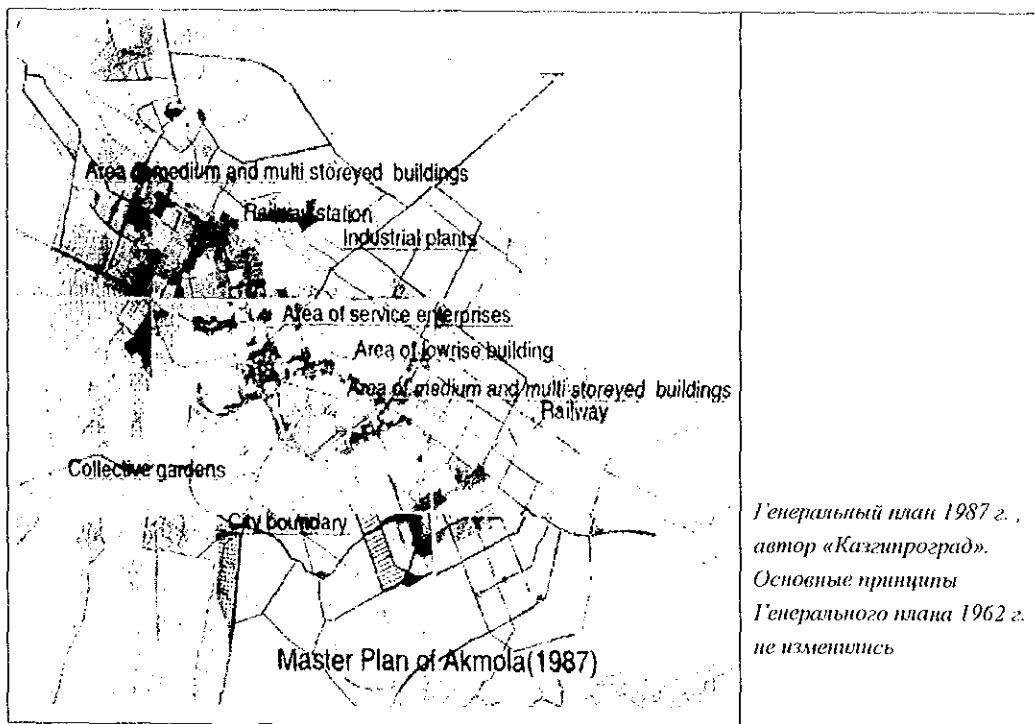
Генплан 1987 года исключил из своей концепции перенос центра города в сторону Солёной балки (где в настоящее время расположены Министерство внутренних дел и Католическая церковь). Вследствие такого подхода, центр города предполагалось оставить на старом месте, где он располагается и по сей день.

По новому плану жилые районы было предложено разместить не в 5-ти, а в 3-х районах: центральной, восточной и западной частях города. Соответственно, направление развития территории города было определено на восток вдоль железнодорожной оси.

(4) Местный конкурс на проект развития Акмолы (1996)

В 1996 году Министерством строительства Республики Казахстан совместно с Союзом архитекторов Казахстана был проведен конкурс на лучший проект застройки Акмолы, в котором приняли участие местные консультанты и архитекторы. Первую премию в этом конкурсе получила проектно-строительная компания (ПСК) «Ак-Орда».

ПСК «Ак-Орда» в своем проекте предложила экстенсивно использовать незастроенные площади левобережья реки Ишим для размещения административной и деловой части города. Согласно ее концепции, существующая ось, берущая начало от железнодорожного вокзала и направленная на юг, а также другая, параллельная первой оси,



Генплан 1987 года исключил из своей концепции перенос центра города в сторону Солёной балки (где в настоящее время расположены Министерство внутренних дел и Католическая церковь). Вследствие такого подхода, центр города предполагалось оставить на старом месте, где он располагается и по сей день.

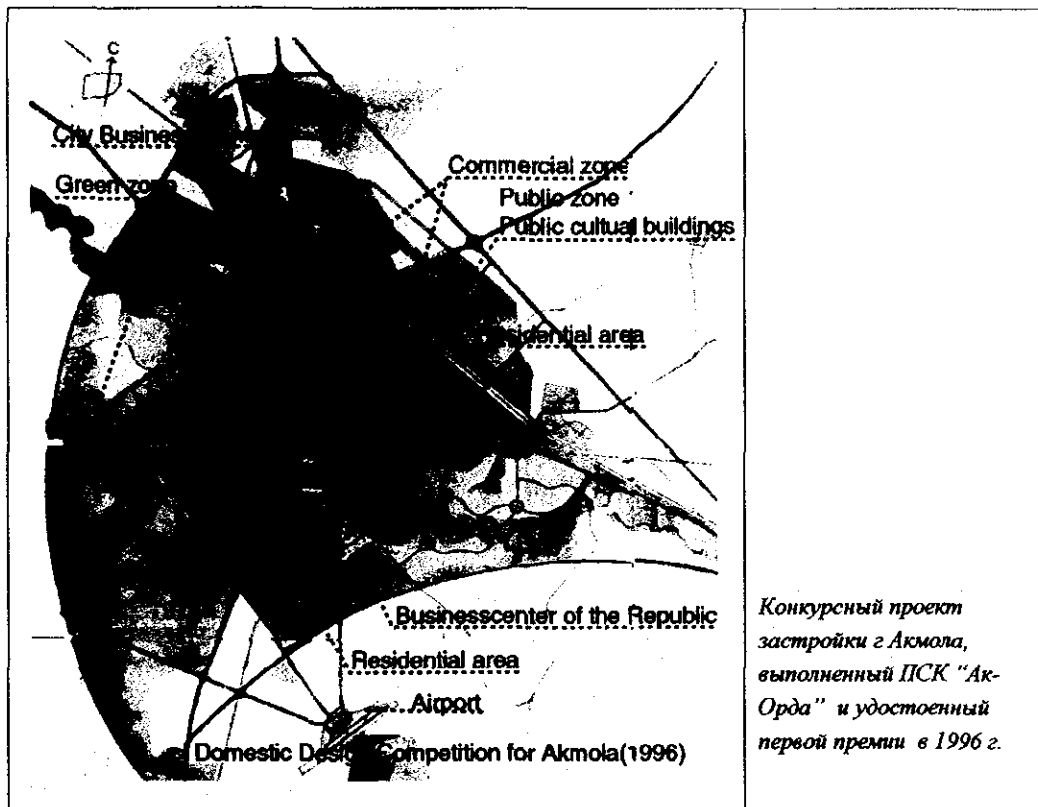
По новому плану жилые районы было предложено разместить не в 5-ти, а в 3-х районах: центральной, восточной и западной частях города. Соответственно, направление развития территории города было определено на восток вдоль железнодорожной оси.

(4) Местный конкурс на проект развития Акмолы (1996)

В 1996 году Министерством строительства Республики Казахстан совместно с Союзом архитекторов Казахстана был проведен конкурс на лучший проект застройки Акмолы, в котором приняли участие местные консультанты и архитекторы. Первую премию в этом конкурсе получила проектно-строительная компания (ПСК) "Ак-Орда".

ПСК "Ак-Орда" в своем проекте предложила экстенсивно использовать незастроенные площади левобережья реки Ишим для размещения административной и деловой части города. Согласно ее концепции, существующая ось, берущая начало от железнодорожного вокзала и направленная на юг, а также другая, параллельная первой оси,

начинающаяся от аэропорта и направленная на север, пересекаются перпендикулярной к ним осью, простирающейся с запада на восток, тем самым замыкаясь с автомагистралью Акмола - Караганда.



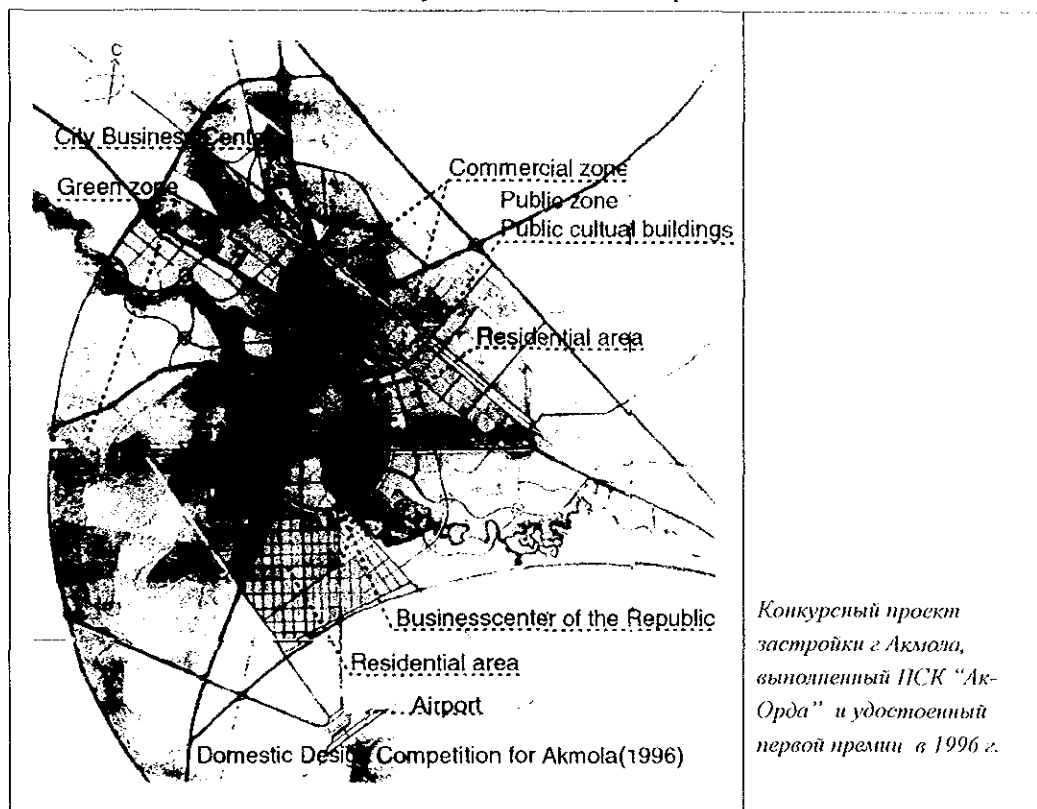
Акима́т Акмо́лы поручил ПСК "Ак-Орда" разработать Генеральный план на основе выбранной концепции, однако, к сожалению, начатые работы были прерваны на определенном этапе в виду отсутствия финансовых средств.

(5) Генеральный план города Акмола ПСК "Ак-Орда" (1997)

В 1997 году Государственная Комиссия по передислокации высших и центральных государственных органов в г. Акмолу² поручила разработку генерального плана города Акмола Проектно-строительной компании "Ак-Орда". Подготовка Генерального плана была вызвана необходимостью, обусловленной приобретением городом нового геополитического статуса столицы. Первый этап был намечен на период до 2005 года, а рубежным был определен 2015 год.

² Эта Комиссия была сформирована в ноябре 1995 года согласно Указу Президента РК «О столице Республики Казахстан», вышедшему в сентябре 1995 года, который предусматривал создание комиссии для согласования деятельности центральных и местных правительственных органов, направленной на передислокацию высших и государственных правительственных организаций в город Астану.

начинающаяся от аэропорта и направленная на север, пересекаются перпендикулярной к ним осью, простирающейся с запада на восток, тем самым замыкаясь с автомагистралью Акмола - Караганда.



Акимат Акмолы поручил ПСК "Ак-Орда" разработать Генеральный план на основе выбранной концепции, однако, к сожалению, начатые работы были прерваны на определенном этапе в виду отсутствия финансовых средств.

(5) Генеральный план города Акмола ПСК "Ак-Орда" (1997)

В 1997 году Государственная Комиссия по передислокации высших и центральных государственных органов в г. Акмолу² поручила разработку генерального плана города Акмола Проектно-строительной компании "Ак-Орда". Подготовка Генерального плана была вызвана необходимостью, обусловленной приобретением городом нового геополитического статуса столицы. Первый этап был намечен на период до 2005 года, а рубежным был определен 2015 год.

² Эта Комиссия была сформирована в ноябре 1995 года согласно Указу Президента РК «О столице Республики Казахстан», вышедшему в сентябре 1995 года, который предусматривал создание комиссии для согласования деятельности центральных и местных правительственных органов, направленной на передислокацию высших и государственных правительственных организаций в город Астану.

Концепцией Генплана, выдвинутой ПСК "Ак-Орда" на местный конкурс, развитие территории города определялось в южном направлении. Левобережная часть рассматривалась в качестве новых земель под освоение жилых массивов и административного центра. Территории в северном и северо-восточном направлениях были ограничены в плане развития промышленных, коммунальных и транспортных инфраструктур. Основная концепция этого Генплана в целом остается в силе и по сегодняшний день.

К сожалению, работа над Генеральным планом была прервана незадолго до завершения этапа изучения современных условий. В наличии имеется лишь отчет об анализе современных условий и факторов, сдерживающих развитие.

(6) Генеральный план города Астана ПСК "Ак-Орда" (1998)

В 1998 году работа над Генеральным планом уже переименованного в Астану города была возобновлена, но она осуществлялась уже в меньших масштабах. В то время Акимат города Астаны поручил ПСК "Ак-Орда" разработать Генеральный план города Астаны на период до 2005 года с целью решения задач, определенных в Постановлении Правительства Республики Казахстан от 10.02.1998 года "О строительстве первоочередных объектов развития г. Астана в 1998 году".

Основной задачей Генерального плана являлось определение максимального резерва территорий в существующих границах города, пригодных к будущей застройке. План базировался на прогнозную численность населения 2005 года в количестве 350 тысяч человек.

В рамках этого Генерального плана была проведена планировка приоритетных территорий для освоения, а именно, городского центра, охватывающего площадь в 400 га, и новых территорий, осваиваемых под жилье, расположенных на юго-востоке города и занимающих территорию площадью 1000 га.

В 1998 году была завершена и опубликована существенная работа по разработке генерального плана.

(7) Концепция развития нового центра столицы в рамках международного конкурса³

После переименования Акмолы в Астану, Правительство Республики Казахстан объявило в зарубежных средствах массовой информации в апреле

³ Государственная комиссия Республики Казахстан по проведению международного конкурса на проект Генерального плана развития города Астана, "Международный конкурс на проект Генерального плана развития нового центра Астаны - столицы Республики Казахстан, 1998 г. (Астана)

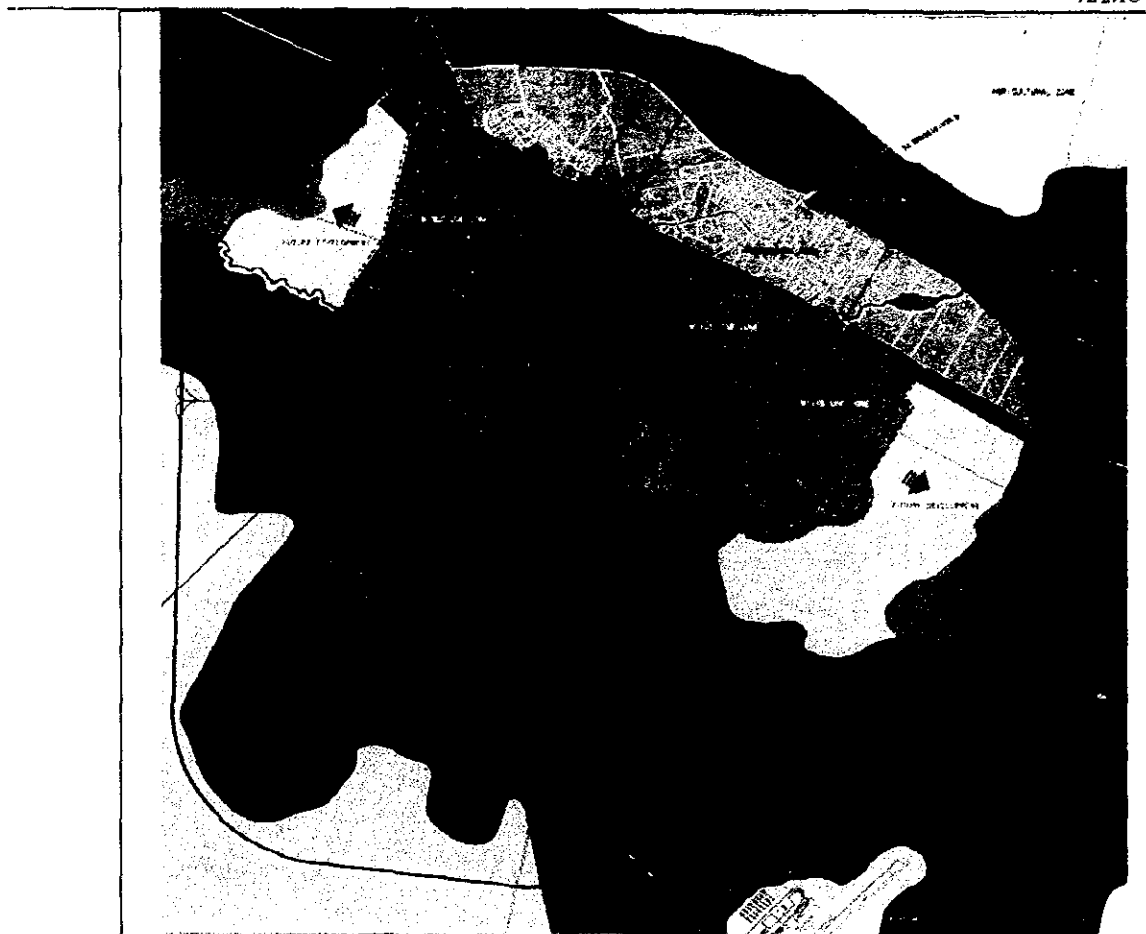
1998 года о проведении "Международного конкурса на проект Генерального плана развития нового центра Астаны". Условия и программа конкурса были разосланы 40 участникам в 19 стран мира, из которых 27 участников подали свои предложения на тендер. Для проведения оценки тендерных предложений был организован Совет экспертов и Совет судей из высококлассных специалистов соответствующих областей.

6 октября 1998 года Президент Республики Казахстан, рассмотрев представленные на конкурс материалы, присудил первую премию японскому архитектору Кисе Курокава, возглавляющему компанию "Кисе Курокава Архитект энд Ассоусиэйтс". Основные концепции в представленном материале базируются на трех ключевых категориях, присущих космологической теории архитектурной мысли д-ра Курокава: "симбиоз", "метаболический город" и "абстрактный символизм".

Слово "симбиоз" в данном случае относится к *"новым, творческим отношениям, рожденным в результате конкурентной и напряженной борьбы", "позитивный характер отношений, при которых участникам этих отношений необходимо взаимопонимание, несмотря на их противоположные начала"*⁴.

Концепция метаболического города базируется на методе линейного функционального зонирования, согласно которой урбанизированный вид жизни параллельно уживается с природой, что тем самым освобождает город от рамок, ограниченных ростом его различных структур. Такая концепция противоположна теории концентричного города.

⁴ Кисе Курокава, "Философия симбиоза", Коданша Интернешнл, 1997



План развития г. Акмола архитектора Кисе Курокава, удостоенный первой премии на Международном конкурсе, проведенном в 1998 г.

"Абстрактный символизм" - один из методов архитектурного проектирования, использующего "абстрактные формы и геометрические фигуры". Такие формы и фигуры связаны с "космологиями различных культур, где они появились". По мнению д-ра Курокава, абстрактный символизм будет "новым направлением архитектурного стиля в двадцать первом веке"⁵.

Наиболее важные концепции, предложенные д-ром Курокава для развития г. Астана следующие.

- 1) Создание симбиотического города, приемлемого для образа новой столицы Казахстана

Симбиоз старого и нового образов города

⁵ Кисе Курокава, "От машин к жизни", Бук Арт, 1998

Застройка нового города определена на левобережной территории реки Ишим. Вместе с тем, предполагается, что существующая инфраструктура будет эксплуатироваться/восстанавливаться по мере возможности, что позволит новому и старому частям города сосуществовать в полном гармоничном сочетании. Такой подход позволит сэкономить расходы на развитие, а также ускорить темпы развития новой столицы.

Симбиоз природы и города

Для большинства городов сохранение зеленых насаждений в сочетании с созданием городских инфраструктур с множеством различных зон отдыха представляется существенным и общепринятым подходом и является одним из важнейших аспектов в области градостроительства с точки зрения мировой практики. Поэтому гармоничное сосуществование природы наряду с эффектом урбанизации будет рассматриваться как основной принцип застройки нового города.

- 2) **Формулирование гибкого плана развития города на основе концепции метаболической урбанизации в сочетании с линейным методом функционального зонирования**

Для того, чтобы развитие Астаны происходило планомерно и гибко, будет применен линейный метод (планировочного) зонирования города, что позволит создать метаболический тип города (по принципу динамического роста и изменчивости при одновременном сочетании долговременных структур с недолговременными /заменяемыми элементами как систем расселения, так и архитектурных ансамблей).

Метаболический город по методу линейного функционального зонирования

Новая столица должна быть приспособлена к дальнейшему развитию и поддержке правильного функционального баланса. Для этого будет предпринят линейный метод планировочного зонирования, согласно которому соответствующие зоны будут расширяться линейно. Планировочные единицы могут охватывать санитарно-защитные зоны зеленых насаждений (для защиты города от ветров и песчаных бурь), существующие промышленные предприятия, а также предприятия передовых и высоких технологий, зеленые зоны (в целях охраны окружающей среды), существующие городские постройки, жилые массивы, зону нового центра города и зону эко - парка.

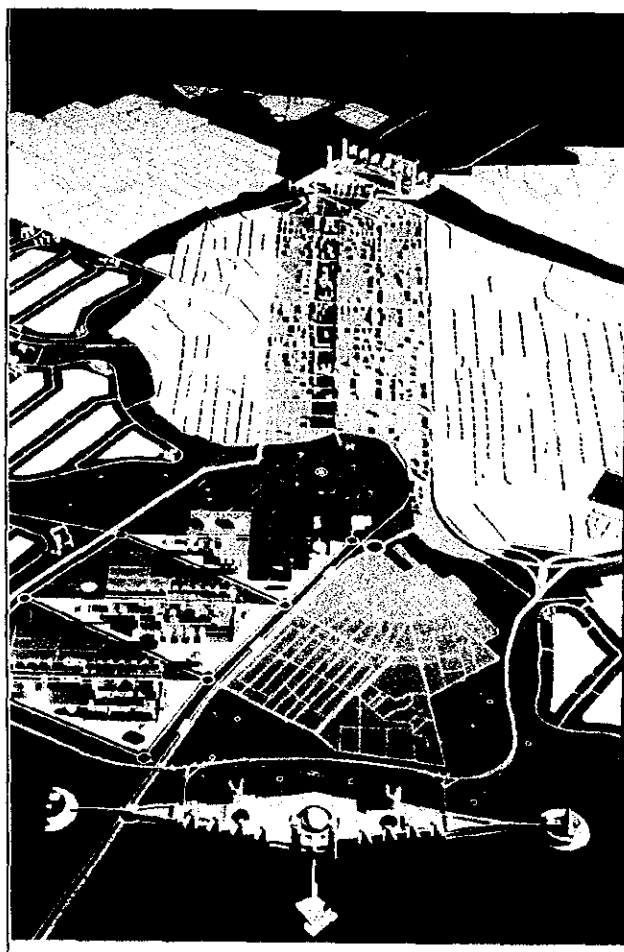
Евразийские оси

Новая столица будет иметь невидимые оси, символизирующие геополитическое расположение Казахстана в центре Евразийского

континента. Существующая городская ось, берущая начало от железнодорожного вокзала, в южном направлении пересекает реку Ишим, далее будет проходить в том же южном направлении, замыкая район, где предполагается построить новый административный центр. Такая невидимая ось позволит охватить существующий вокзал, район делового центра, а также новый административный центр, связав два берега Ишима, что будет консолидировать прошлое и будущее города Астаны.

Абстрактный символизм

При проектировании новой столицы предполагается применить метод абстрактного символизма. Абстрактный символизм использует легкодоступные для понимания, простые геометрические фигуры. Такие фигуры будут абстрактно выражать традиционные культурные символы Казахстана.



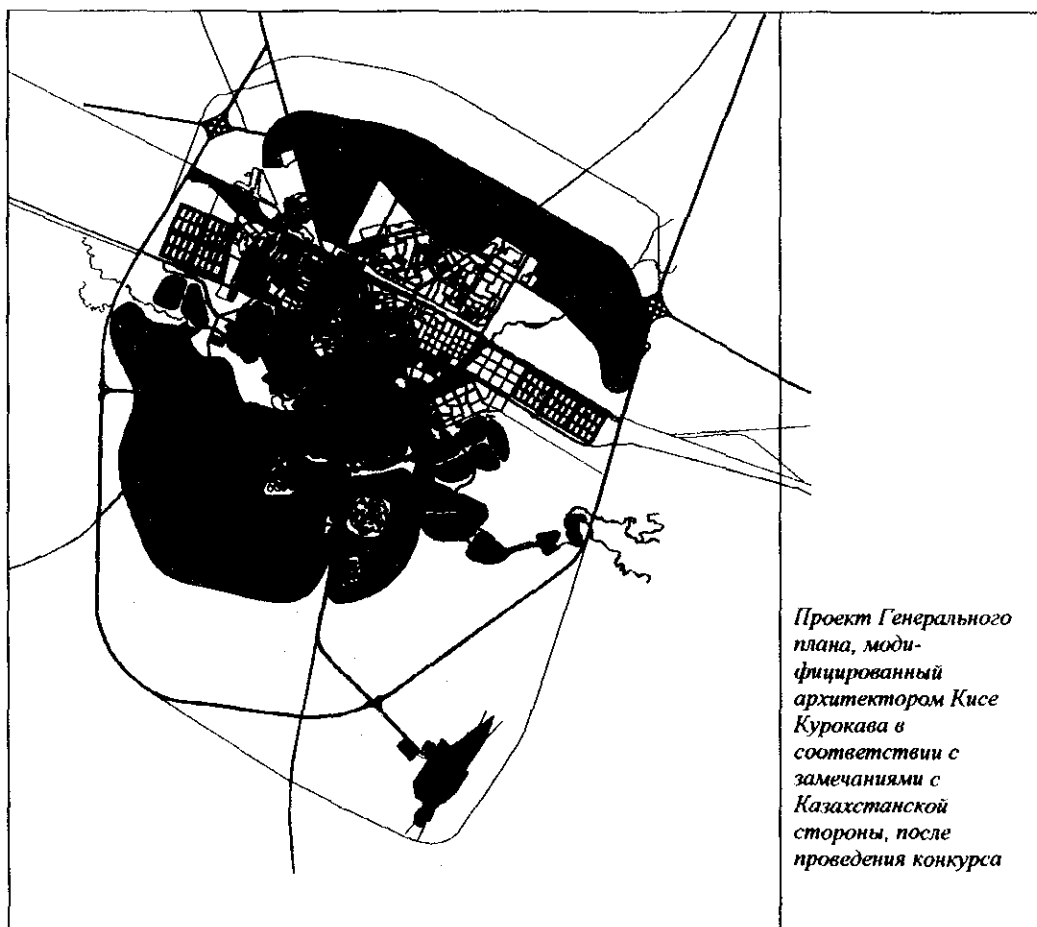
*Макет плана развития
города Астаны,
архитектора Кисе
Курокава, удостоенный
первой премии на
Международном конкурсе*

Например, форма треугольника часто используется у кочевых народов в украшениях и нарядах, форма конуса - в головных уборах, форма

овала или полу-овала в виде луны или полумесяца используется как символ планеты Земля. Все это - примеры использования геометрических фигур или их элементов.

Использование метода абстрактного символизма позволит столице отражать культурное и традиционное наследие народа, а также создать ландшафт, гармонично вписывающийся в рамки образа международного города.

После присуждения первой премии началась модификация плана при непосредственных консультациях с Президентом РК, результатом которой явилось наличие различных версий эскизных чертежей Генплана.



Основными изменениями по сравнению с первоначальным вариантом стали следующие аспекты:

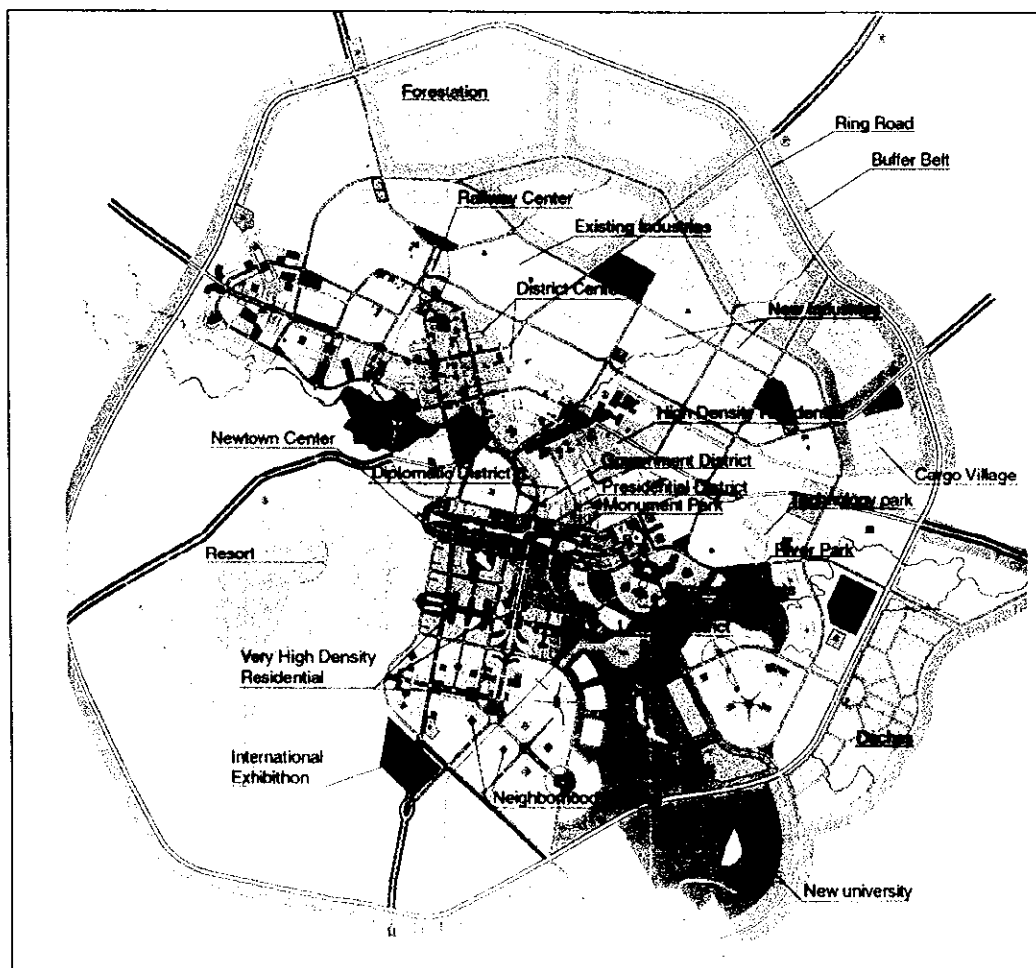
- для расширения функции жилой зоны были дополнительно размещены жилые районы на обоих берегах реки Ишим;
- жилые районы также были расширены в восточном и западном

направлениях вдоль существующей городской оси;

- к северу от железнодорожных путей предлагается размещение зоны деловой застройки;
- на территориях между Бизнес сити и аэропортом были размещены объекты различного функционального характера, такие как стадионы, технопарки и прочее.

(8) Существующий Генплан, разработанный Сауди Бин Ладен Групп

В декабре 1999 г. в Акимат города Астаны был представлен Генеральный план столицы Казахстана - Астаны, а 10 февраля 2000 г. этот план был одобрен с условием, что области, не охваченные Генеральным планом, будут дополнительно взяты под контроль Правительства.



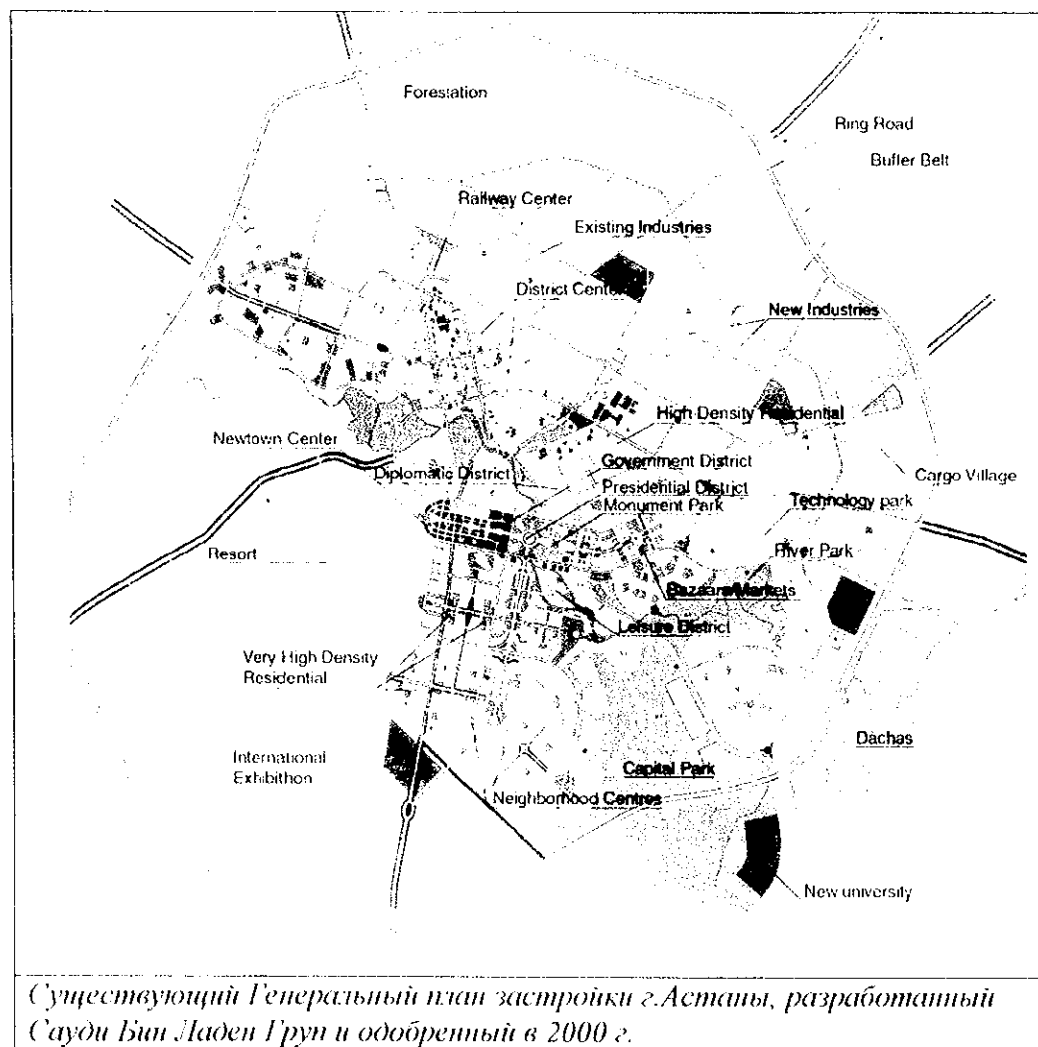
Существующий Генеральный план застройки г. Астаны, разработанный Сауди Бин Ладен Групп и одобренный в 2000 г.

направлениях вдоль существующей городской оси;

- к северу от железнодорожных путей предлагается размещение зоны деловой застройки;
- на территориях между Бизнес сити и аэропортом были размещены объекты различного функционального характера, такие как стадионы, технопарки и прочее.

(8) Существующий Генплан, разработанный Сауди Бин Ладен Груп

В декабре 1999 г. в Акимат города Астаны был представлен Генеральный план столицы Казахстана - Астаны, а 10 февраля 2000 г. этот план был одобрен с условием, что области, не охваченные Генеральным планом, будут дополнительно взяты под контроль Правительства.



Существующий Генеральный план застройки г. Астаны, разработанный Сауди Бин Ладен Груп и одобренный в 2000 г.

Разработка Генерального плана проводилась в три этапа:

- краткое описание Контекста и архитектурно-планировочной организации новой столицы;
- анализ определяющих факторов и оценка вариантов Генерального плана;
- разработка оптимального альтернативного варианта Генерального плана перспективного развития города до 2030 года, а также разработка краткосрочного плана на период 1999-2007 и плана центра города.

Основные концепции Генерального плана согласно Тому 1 «Компоненты и Этапы» - следующие:

"Основной целью данного Исследования является разработка Генерального плана Астаны, позволяющего городу эффективно выполнять функции столицы страны, будучи привлекательным городом, при разумных затратах".

Ссылки.

Раздел 3.1

[1] Департамент экономики и развития малого бизнеса, Акимат города Астаны, «Социально-экономический паспорт г. Астаны», январь, 2000

[2] А.Ф. Дубицкий, «Город на Ишиме», Казахстан, 1986

[3] Центр анализа и стратегического исследования Администрации Президента Республики Казахстан, «Новая столица – новое государство – новое общество; Речь Президента РК Н.А. Назарбаева на официальной церемонии презентации столицы Казахстана – города Астаны», 10 июня, 1998

[4] Кисе Курокава Архитект & Ассоусиэйтс, «Проектное предложение нового города; город Астана, Республика Казахстан, 15 августа, 1998

[5] Сауди Бин Ладен Групп, «Генеральный план развития города Астаны – столицы Республики Казахстан», Акимат г. Астаны, 1999

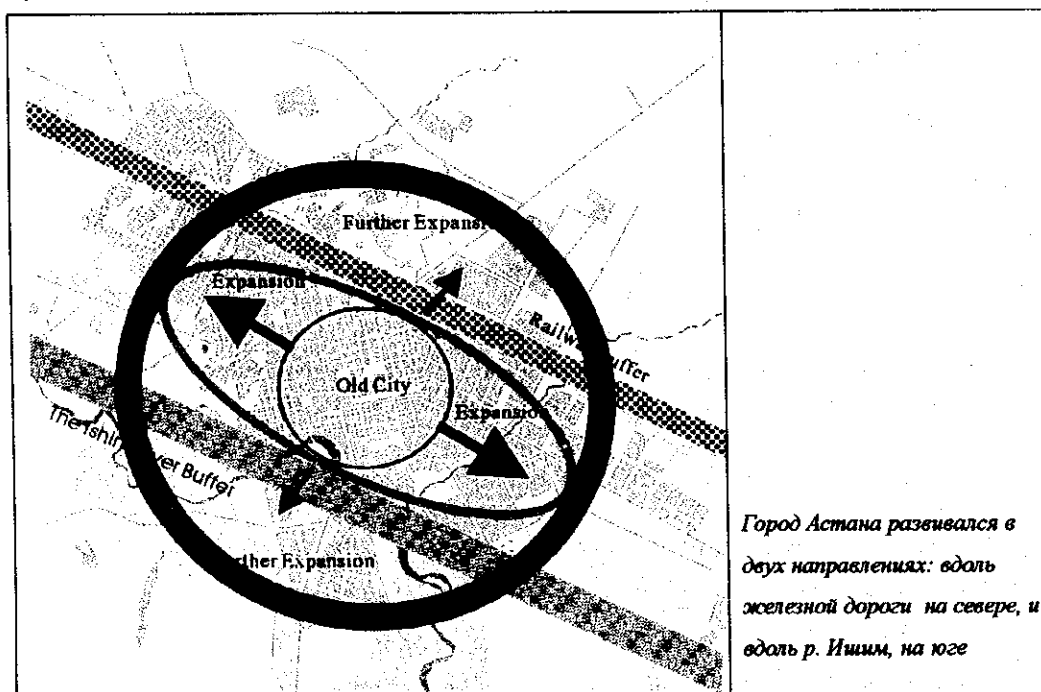
[6] Правительство Республики Казахстан, «Концепция среднесрочной программы социально-экономического развития города Астаны на период до 2005 года; «Расцвет Астаны – Расцвет Казахстана», 2000

3.2 Современные условия архитектурно-планировочной организации города и план землепользования

3.2.1 Городская планировочная структура г. Астана

(1) Общая схема планировочной структуры

Существующая городская часть расположена, главным образом, на севере от реки Ишим на ее правом берегу, простираясь при этом в южном направлении от железнодорожной магистрали. Основная часть городской территории замыкается двумя притоками реки Ишим, р. Ак-Булак (Соленая балка) и р. Сары-Булак. Однако, в последние годы произошли изменения, и город стал развиваться за пределы этих притоков, соответственно, в восточном и западном направлениях, а также, перекинувшись на левый берег. Промышленная зона расположена на севере у железнодорожной магистрали и характерна сосредоточенностью промышленных предприятий, таких как фабрики, заводы, ремонтные мастерские, ТЭЦ. Однако, в настоящее время отмечается их низкая активность, что отражает реструктуризацию рынка продукции.



(2) Современное состояние землепользования

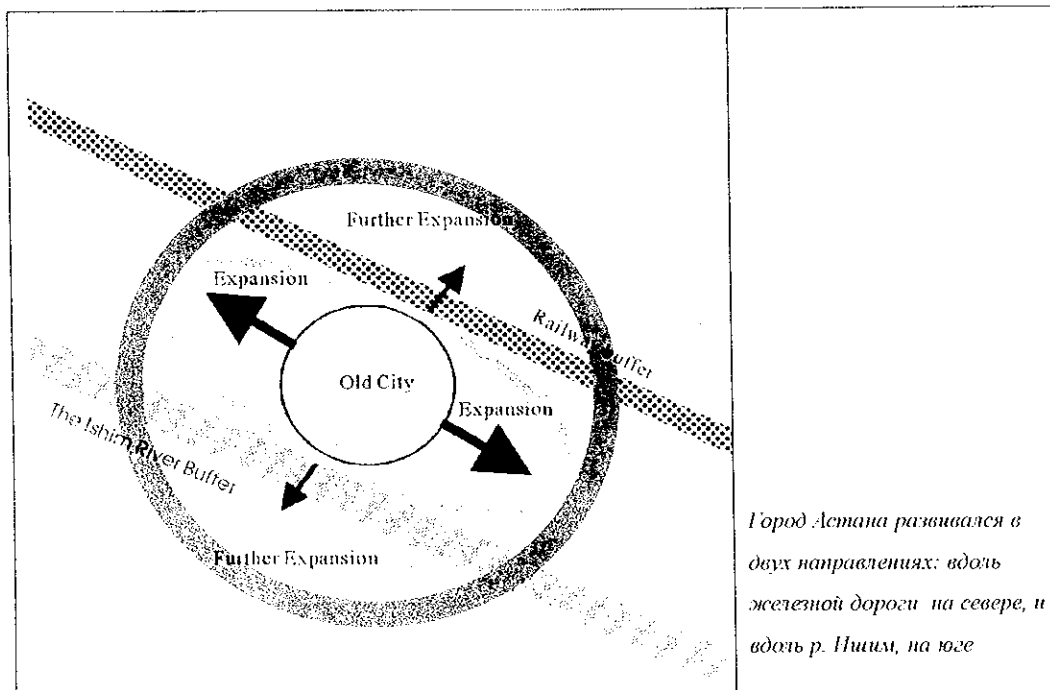
Существующая картина землепользования в городской и пригородной черте показана на Рисунке 3.2.1. На рисунке легко идентифицировать планировочную структуру города, описанную выше. Почти во всех

3.2 Современные условия архитектурно-планировочной организации города и план землепользования

3.2.1 Городская планировочная структура г. Астана

(1) Общая схема планировочной структуры

Существующая городская часть расположена, главным образом, на севере от реки Ишим на ее правом берегу, простираясь при этом в южном направлении от железнодорожной магистрали. Основная часть городской территории замыкается двумя притоками реки Ишим, р. Ак-Булак (Соленая балка) и р. Сары-Булак. Однако, в последние годы произошли изменения, и город стал развиваться за пределы этих притоков, соответственно, в восточном и западном направлениях, а также, перекинувшись на левый берег. Промышленная зона расположена на севере у железнодорожной магистрали и характерна сосредоточенностью промышленных предприятий, таких как фабрики, заводы, ремонтные мастерские, ТЭЦ. Однако, в настоящее время отмечается их низкая активность, что отражает реструктуризацию рынка продукции.



(2) Современное состояние землепользования

Существующая картина землепользования в городской и пригородной черте показана на Рисунке 3.2.1. На рисунке легко идентифицировать планировочную структуру города, описанную выше. Почти во всех

направлениях вокруг построек существуют потенциальные земли под новое освоение. Будущее развитие (расширение), по всей видимости, не вызовет никаких препятствий с точки зрения землепользования.

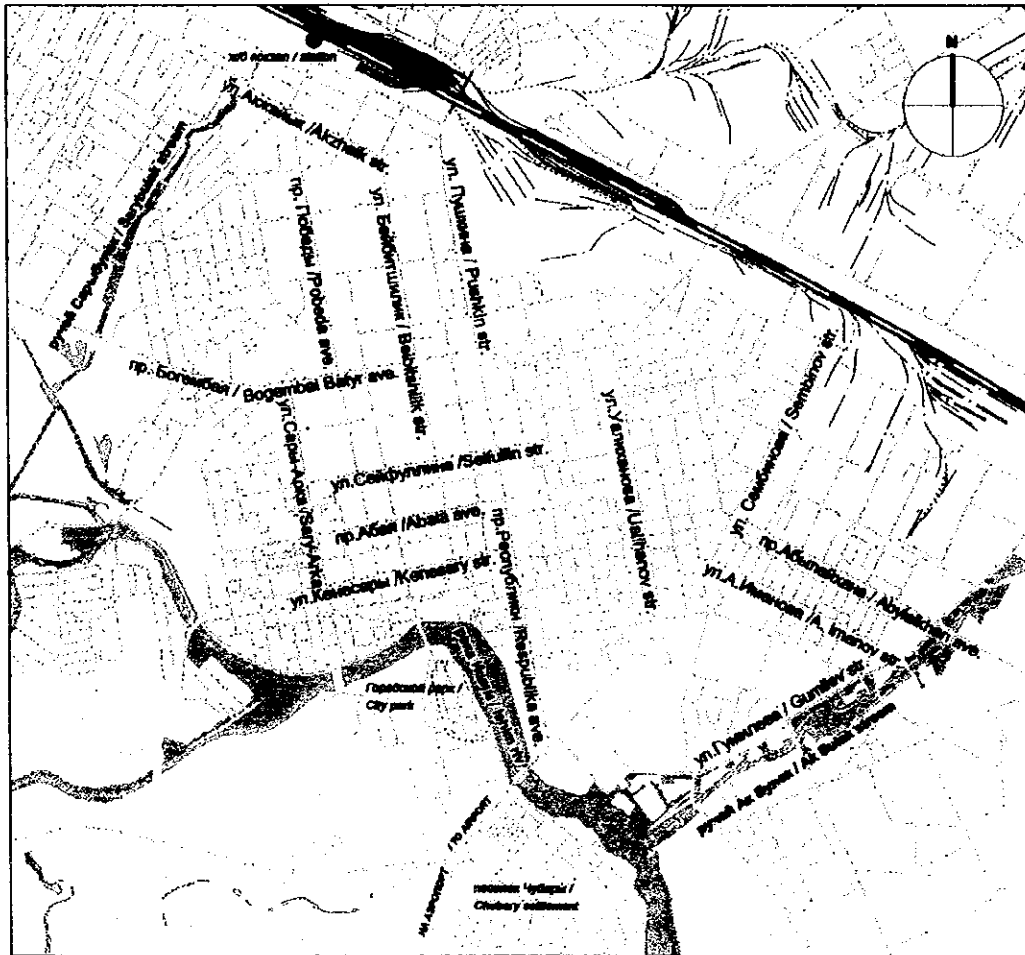
Застроенная часть сосредоточена в центральной части города при наличествующем расширении вдоль оси, соединяющей центральную площадь на юге и железнодорожный вокзал на севере. Относительно новые жилые массивы построены на окраинах старого города в восточной и юго-восточной частях за р. Ак-Булак, а также в юго-западном направлении за р. Ишим.

(3) Дороги

В северо-южном направлении центр города пересекают две главные магистрали: проспект Республики - на востоке и проспект Победы - на западе. Самой значительной дорогой в городе является проспект Республики шириной в 24 метра, имеющий хорошее дорожное покрытие. На севере проспект переходит в улицу Пушкина, а в южном направлении проспект связывается посредством моста через реку Ишим с главной магистралью, ведущей в международный аэропорт. Этот проспект образует основной маршрут, связывающий аэропорт с центральной частью города. Проспект Победы, шириной 24 метра, начинает свой маршрут от центральной деловой части города, соединяя ее с железнодорожным вокзалом на севере. Другой не менее важной городской артерией является улица Бейбитшилик (бывшее название ул. Мира, которое часто употребляется и сегодня). Эта улица расположена параллельно и между двумя вышеуказанными проспектами. Она отличается относительно густой сетью деревьев с широкими тротуарами, где расположено множество кафе и ресторанов.

Два вышеуказанных проспекта пересекают под прямым углом улицы, идущие с востока на запад, включая проспект Богенбай Батыра. Последний, шириной 25 м является одной из главных артерий в восточно-западном направлении, связываясь с Астраханским шоссе, идущим в западном направлении на Атбасар. Другая улица восточно-западного направления, шириной 11 м - улица Кенесары, пролегает в южной части города и обеспечивает связь с проспектом Абылай хана, который выходит на Вишневое шоссе, ведущее в г. Караганда. Помимо двух вышеупомянутых улиц, связывающих восток с западом, в городе имеются еще две улицы того же направления: улица Сейфуллина в северной части и улица Абая в южной стороне города. Улица Сейфуллина, шириной 12 м примечательна тем, что на ней размещены некоторые здания, представляющие историческую ценность для города. Улица Абая, названная в честь знаменитого казахского поэта, шириной 15 м, почти вдоль всей своей протяженности усажена

стройными рядами деревьев. На Рисунке 3.2.2 показаны основные улицы городской части г. Астана, а в Таблице 3.2.1 их современные характеристики.



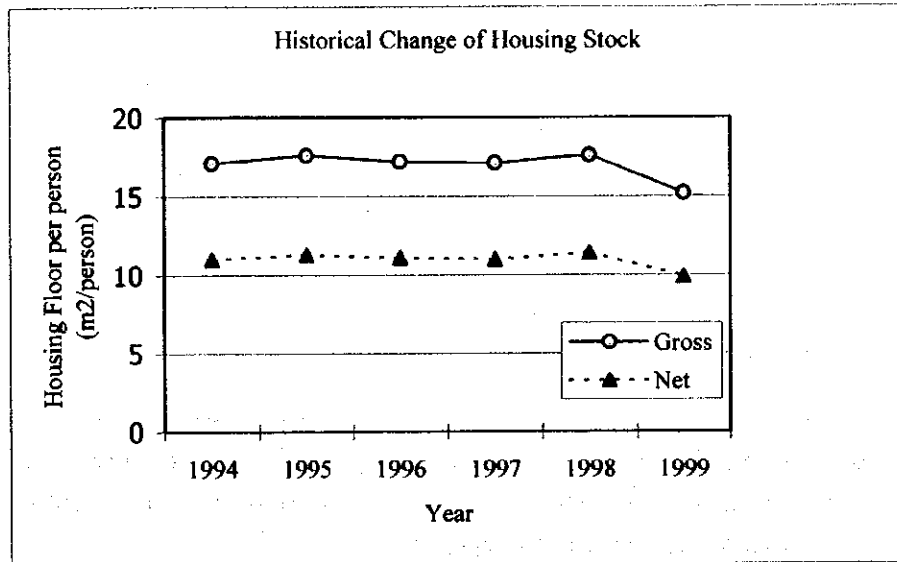
3.2.2 Жилищный фонд

(1) Динамика жилищного фонда

В показателях жилищного фонда в г. Астане наметились некоторые улучшения, поскольку в среднем валовая площадь на одного жителя за последние три года увеличивается. По состоянию на 1997 год в среднем на одного жителя приходилось 17,1 квадратных метров жилищного фонда.

До 1996 года соотношение жилищного фонда, приходящегося на одного жителя в Астане, оставалось, примерно на одном уровне по сравнению с другими городами РК при незначительном отклонении менее 5%. После официального переноса столицы в г. Астану, этот показатель резко снизился, в частности, в 1999 году, несмотря на стремительный рост вводимого жилья. Этот год характерен также значительным приростом населения. Подробное описание этой ситуации будет дано в разделе 3.4.

Динамика изменения жилой площади на душу населения



Полезная жилищная площадь составляет около 64-65% от общей (валовой) площади. Так, в 1997 году норма жилищной обеспеченности (общая площадь в расчете на одного человека) составила 15,2 квадратных метров. Это означает, что на одну семью в 4 человека приходится примерно 61 квадратный метр жилья (общая площадь). Эта цифра очень мала, хотя существуют потенциальные возможности по улучшению жилищных условий с точки зрения имеющихся незастроенных (открытых) площадей.

(2) Качество жилищного фонда

В качестве одной из части работ по разработке Генплана Астаны, ПСК Ак-Орда⁶ в 1997 году провела детальное обследование состояния существующего жилищного фонда в отношении различных параметров качества жилья. Эти данные были уточнены и доработаны, поэтому их можно взять за основу, соответствующую условиям жилищного фонда в период до начала строительных работ новой столицы.

Обследование проводилось по пяти следующим параметрам:

1) Вид собственности

В Астане около 77% жилья от общего жилищного фонда приходится на частный сектор. Это либо частные (приватизированные) квартиры, либо частные дома.

⁶ Генеральный план г. Астаны, Том I, глава 4.2.2

Жилищный фонд в отношении формы собственности

№	Категория жилья	Общая площадь	
		(тыс. кв. м)	Доля в %
1	Государственный сектор	966,0	19,4
2	Общественный сектор	12,8	0,3
3	Кооперативы	184,4	3,7
4	Частный сектор	3795,8	76,5
	Итого	4959,0	100,0

2) Типы жилья в отношении этажности

На дома средней этажности от 3 до 5 приходится 59% от всей площади жилищного фонда, в то время как на усадебного типа дома приходится 25%, а на дома, этажностью 6 и выше – 9%, однако, в последние 3 года доля высотных домов заметно возросла.

Жилищный фонд в отношении этажности

№	Тип жилищной застройки	Общая площадь	
		(тыс. кв. м)	(доля в %)
1	6-9 этажная и выше	467,7	9,4
2	3-5 этажная	2947,7	59,4
3	2 этажная	291,0	5,9
4	Усадебная	1252,6	25,3
	Итого	4959,0	100,0

3) Тип жилищной застройки по материалу

Тип жилищной застройки по материалу стен различается в основном по панелям или кирпичу. Рубленые, деревянные и брусчатые дома насчитывали всего около 5%.

4) Тип жилищной застройки по оснащенности инженерным оборудованием

Что касается благоустроенности, то следует заметить, что только лишь 75% населения имеют доступ к системе водоснабжения, тогда как остальная часть населения, т.е. 25% пользуются водоразборными колонками, установленными прямо на улицах. Такое положение создает неудобства городским жителям с санитарной точки зрения. Также 24% населения не обеспечены центральным отоплением, а 28% не подключены к системе горячего водоснабжения. Эти коммунальные услуги населению должны быть улучшены.

Обеспеченность благоустройства

№	Тип благоустройства	Обеспеченность (%)	Общая площадь (тыс. кв м)	Число жителей (тыс. чел.)
1	Система водоснабжения	75	3719	до 208
2	Система канализации	75	3719	208
3	Центральное отопление	76	3769	211
4	Горячее водоснабжение	72	3570	199
5	Газоснабжение	100	4959	277
6	Ванна (душевая)	73	334	19

(3) Рынок недвижимости

На рынке недвижимости осуществляется торговля землей, домами и квартирами. В настоящее время количество занятого населения на рынке недвижимости составляет 7600 человек (см. раздел 3.4.2). Рынок недвижимости, как таковой, представляет собой смесь свободного приватизированного рынка, контролируемого общественными организациями. Например, все земельные вопросы находятся в ведении городского Комитета по управлению земельными ресурсами, который занимается всеми юридическими процедурами, связанными с куплей-продажей, арендой земельных участков в черте города. Формы регулирования осуществляются в соответствии с механизмами рыночной экономики, учитывая в должной мере местные особенности, особенности инфраструктуры, окружающей среды, социально-экономические факторы. В Таблице 3.2.2 представлены современные условия рынка жилья.

1) Цены на землю

Исходная цена на землю в г. Астане в 2000 году составила 411 тенге за 1 кв. метр. Реальная цена конкретного участка земли определяется как изменение базисной стоимости на поправочный коэффициент. Цены на землю, по результатам осуществленных торговых операций, в г. Астане колеблются от 123 до 822 тенге за 1 кв. метр.

2) Цена на аренду земли

Фиксированная цена на аренду земли для выращивания сельскохозяйственной продукции за чертой города варьируется между 3800 и 71600 тенге за 1 гектар, в зависимости от типа почвы.

3) Цена на жилье

Цены на жилье в старых зданиях обычно низки и варьируют в пределах от 50 до 150 долларов США за 1 кв. метр. Цены на жилье в зданиях сравнительно недавней постройки колеблются между 150 и 400 долларами США за 1 кв. метр. Цены на новые квартиры/дома находятся в пределах от 400 до 550 долларов США за 1 кв. метр.

3.2.3 Городская среда

(1) Естественный ландшафт

Город Астана расположен на относительно равнинной территории. При взгляде на город с высоты, открывается широкая панорама по всем направлениям, ограниченная лишь линией горизонта. В отличие от г. Алматы, здесь нет снежных горных вершин. К лучшему или худшему, такая открытая территория формирует характерные черты ландшафта города.

Город не отличается густотой зеленых насаждений. Существует два мнения относительно редкости зеленых посадок: суровый климат с низкими температурами зимой и сильные ветры препятствуют росту деревьев, тогда как по другой версии, замедленный рост зеленых насаждений (деревьев) объясняется высоким уровнем грунтовых вод. В пригородной зоне леса и зеленые зоны встречаются также редко.

Природным ландшафтным элементом в городе является река Ишим, протекающая по южной границе города. В зимнее время река становится излюбленным местом отдыха горожан, где можно покататься на лыжах, коньках, в то время как в остальное время года - это тихое место. Недавно были установлены фонтаны на реке, что добавило больше привлекательности облику города. Почти всегда много отдыхающих на пешеходных тротуарах вдоль правого берега реки в непосредственной близости от центра города.

(2) Высотность застройки

В г. Астане высотность застройки характеризуется в целом как невысокая. Самыми высокими зданиями являются два жилых 25-ти этажных дома по проспекту Бogenбай Батыра. Второе место в городе по высотности занимает гостиница ИнтерКонтиненталь. Эти здания были построены недавно.

Другим высотным зданием является 17-ти этажное здание Парламента РК. Здание примечательно тем, что оно фасадом смотрит на центральную площадь, где любят собираться жители и гости столицы.

Новый жилой массив из высотных домов был также недавно построен вдоль набережной, главным образом, для расселения государственных служащих. Массив включает семь 16-этажных домов с видом на набережную, имеющих отличительную окраску желтого цвета в сочетании с белым. Другие высокие дома строятся вдоль набережной недалеко от центра города.

Остальные здания не превышают 9 этажей. Девятиэтажные дома появились в 1975 году в период становления города как регионального промышленного

центра. В центральной части города имеется серия 5-ти этажных домов, которые впервые появились в 1960-х гг. - в годы развития целинного края. Все остальные здания ниже 4-х этажей. Большая часть из них выстроена рядами и относится к периоду 1930 - 1950 гг.

(3) Улицы

Проспекты и улицы в городе в целом довольно широкие и просторные. В городе 10 улиц шириною свыше 20м. Однако, если учитывать тротуары и прочие пространства вдоль дорог, то средняя ширина главных улиц зачастую превышает 30 метров.

Вдоль главных улиц разбиты специальные участки, придающие особый эффект облику города: разбиты полосы, обустроенные деревьями, кустарниками, цветочными клумбами. Среди прочих улиц, выделяются улицы, имеющие полосы зеленых насаждений в количестве свыше тысячи деревьев, такие как: пр. Республики, ул. Бейбитшилик, ул. Ауэзова, ул. Абылайхана, пр. Победы, ул. Абая, ул. Сейфуллина и ул. Кенесары. К сожалению, вследствие причин, указанных в пункте (1), деревья, посаженные вдоль улиц – невысокие, и их кроны не обеспечивают достаточной тени. Не поддается сравнению обустройство зелеными насаждениями в отношении размеров и высоты деревьев в городе Астане с бывшей столицей.

В Таблице 3.2.3 приведены характеристики главных улиц города.

(4) Архитектура

Как упоминалось в разделе 3.2 в городе не так уж много объектов представляющих историческую ценность, тем не менее они придают своеобразие городскому облику. Семнадцать зданий историко-архитектурного наследия находятся под охраной государства, и дополнительно 42 объекта предлагается внести в охранный список.

Жилые дома 1940-1950 –х сформировали архитектурный костяк города. Это преимущественно кирпичные 2-3 этажные дома, выстроенные рядами с четко ориентированным положением окон и кровли. Такие дома можно увидеть у центральной площади, либо в районе вокзала. В первых этажах этих домов разместились кафе, рестораны и магазины.

(5) Площади

Центральная городская площадь была сформирована в годы поднятия целины. Площадь окружена административными зданиями и гостиницами. Это одно из важных открытых пространств города, где проводятся

различные праздники и публичные мероприятия. Вдоль периметра площади расположились здания *Парламента* и *Администрации Президента* - построенные и реконструированные здания центральных административных органов Республики Казахстан. Поэтому площадь воплощает в себе символическую значимость для Республики Казахстан, о чем говорилось на презентации столицы 10 июня 1998 года, церемония которой проходила на этой центральной площади.

(6) Скульптурные памятники и монументы

В Астане имеется ряд скульптурных памятников. Одним из примечательных является памятник С. Сейфуллину по проспекту Победы перед зданием Аграрного университета им. С. Сейфуллина, установленный в 1972 году и находящийся под охраной государства. Предлагается включить в перечень охраняемых памятников дополнительно еще пять: Памятник защитникам Отечества (около Русского театра драмы), Мемориал памяти жертв политических репрессий (установленный в 1994 году вдоль трассы, идущей в международный аэропорт), памятник биям Толе би, Казыбек би, Айтеке би, установленный в 1998 году; памятник С. Сейфуллину (около музея С. Сейфуллина) и памятник А.С. Пушкину по ул. Пушкина.

Довольно практичному облику города эти скульптурные памятники придают черты ориентированности, а также художественное своеобразие.

(7) Восприятие облика города его жителями

Исследовательской группой ЯАМС в мае месяце 2000 г. было проведено небольшое исследование относительно отношения горожан к облику города. Однако, поскольку обследование было небольшим по размеру выборки, то полученные результаты, естественно, не могут отразить мнение всех горожан. Тем не менее, результаты обследования отражают определенные тенденции формирования облика города.

Общее число респондентов обследования составило 155 человек. В это число вошло 60 сотрудников сферы архитектуры и проектирования, 30 сотрудников центрального правительства и 55 студентов архитектурной и инженерной специальностей и преподавателей. Ниже приводятся результаты обследования.

1) Любимая улица

Наиболее популярными среди жителей города оказались пр. Республики, улица Бейбитшилик и улица Абая. Эти улицы являются наиболее

просторными и почти полностью обустроены зелеными полосами, как указывалось выше в пункте (3). Эти результаты, отражающие мнение опрошенных, отдавших предпочтение широким и зеленым улицам, дают основание считать, что жители города также отдают предпочтение этим улицам.

2) Любимый архитектурный дизайн

Респондентам предлагалось выбрать из списка существующих зданий пять зданий, которым отдается предпочтение. В результате было выявлено, что большая часть респондентов отдает предпочтение таким новым зданиям, как Синема Сити, гостиница ИнтерКонтиненталь и галерея Милениум. Другими популярными зданиями оказались: Министерство финансов, Конгресс-холл и торговый центр Евразия. Все указанные выше здания, выбранные респондентами, относятся к дизайну современной архитектуры.

3.2.4 Аспекты, связанные с разработкой территории г.Астаны

В этом разделе рассматриваются некоторые аспекты, касающиеся территорий города Астаны. Понимание этих аспектов позволит определить отправную точку при формулировании планировочной структуры, которая будет обсуждаться в разделе 3.4.

(1) Структура города

Общая характеристика городской структуры, рассмотренная в разделе 3.2.1 показала, что основная часть городской застройки расположена на правом берегу реки Ишим. Развитие города и сейчас продолжается и на левобережье. На левом берегу существуют относительно большие площади неосвоенных территорий, которые могли бы иметь довольно удобный доступ к международному аэропорту. Однако, следует заметить, что в настоящее время в наличии имеется только один автомобильный мост, связывающий оба побережья, что может вызвать увеличение его нагрузки при расширении города на левом берегу.

(2) Дороги

Существующая сеть дорог представлена модульной сеткой, главные дороги которой расходятся по четырем направлениям. С ростом населения обнаружится тенденция увеличения транспортной нагрузки на существующие главные дороги города.

Подробнее данные аспекты будут представлены в разделе 3.9.

(3) Территории города

Существующий город включает территории нескольких типов, характеризующихся по различным признакам. В этой связи следует отметить еще два следующих аспекта.

1) Жилая зона низкой плотности в центральной части города

Даже в непосредственной близости от ЦДР существует жилая зона, состоящая из небольших одноэтажных домов усадебного типа. Большая часть этих домов очень старая, а окружающие условия неблагоприятны и неблагоустроены. Часто между домами можно видеть небольшие заболоченные участки.

Для того, чтобы обеспечить жильем быстро растущее население, нужно предпринять поэтапное улучшение в этих жилых районах. Если улучшить условия в этих районах путем обустройства дорог, систематизированной перепланировки земельных участков и обеспечения соответствующего дренажа, эти районы могут расселить намного больше жителей, причем в более благоприятных условиях.

2) Смешанная зона жилого и промышленного районов

В северной части города наблюдается экстремальное смешение жилой застройки с промышленной зоной. Возможно такая ситуация сложилась во времена поднятия целины, когда было удобно расселять рабочих железной дороги, а также фабрик и заводов в непосредственной близости от их места работы. Условия в этом районе удручающие, а таких услуг, как обеспечение водой или теплоснабжение, вообще не существует. Состояние атмосферы и качество воды в этом районе также неудовлетворительные. Такой смешанный тип зон являет собой порождение конфликта, разрешение которого видится в разделении городских функций.

Подробнее данные аспекты будут представлены в разделе 3.4.2.

(4) Жилищные условия

В разделе 3.2.2 (1) упоминалось, что согласно статистическим данным, происходит ухудшение жилищных условий в городе после переноса столицы в город Астана. В частности, произошло резкое снижение нормы жилищной обеспеченности, как в отношении общей площади, так и в отношении полезной. Так, по состоянию на 1999 год, в среднем на одного человека приходилось около 10 м² полезной площади (нетто), т.е. семья из 4-х человек занимала всего лишь 40 м² полезной площади. В этой связи необходимо предпринять существенные меры по улучшению и увеличению жилищного

фонда.

(5) Качество жилищного фонда

В разделе 3.2.2 (2) отмечалось, что около четверти всего жилищного фонда лишено обеспечения таких элементарных коммунальных услуг, как водоснабжение, канализация, отопление и горячее водоснабжение. К этому сектору относятся, главным образом, отдельно стоящие малоэтажные дома в черте города. Необходимо рассмотреть вопросы по обеспечению благоустройства этих жилых районов.

(6) Городская среда

Городскую среду формируют различные элементы города, как уже отмечалось ранее. Два существенных аспекта по сохранению и укреплению элементов городской среды следует отметить отдельно.

1) Исторические здания

Несмотря на факт наличия в городе относительно новых строений, все же в городе имеется ряд зданий, представляющих историческую ценность и несущих в себе напоминания о старых эпохах. Условия по охране таких зданий не соответствуют общепринятым нормам, за исключением 17 зданий, взятых под охрану государства. В каждом конкретном случае необходимо рассмотреть условия охраны исторических зданий, а также их передислокацию, где это необходимо. Необходимо существенно расширить список памятников исторического и культурного наследия, охраняемых государством.

2) Усовершенствование городской среды посредством соответствующего обустройства улиц

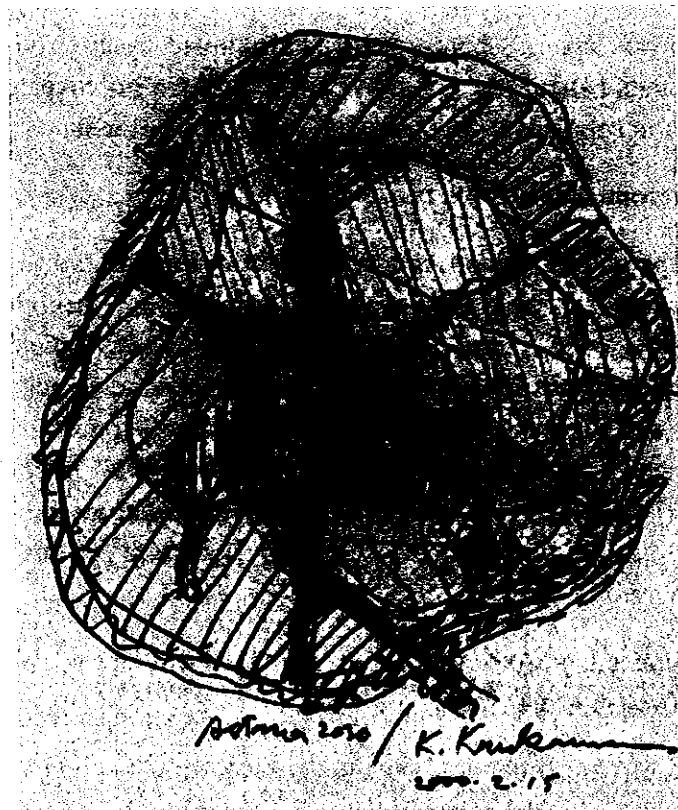
Как уже упоминалось выше, результаты небольшого обследования, проведенного Исследовательской группой ЯАМС, показали, что предпочтение жителей города отдается проспекту Республики, улице Бейбитшилик и улице Абая в качестве наиболее привлекательных и благоустроенных улиц города. Эти улицы просторны и обустроены зелеными насаждениями, хотя деревья еще молодые. Однако, в будущем необходимо серьезным образом улучшать условия этих улиц, поскольку они будут привлекать все больше жителей и, соответственно, выполнять роль главных улиц в строящейся столице и оставаться одним из существенных элементов городской среды.

В Таблице 3.2.3 представлены основные характеристики главных городских улиц.

3.3 Базовая концепция Генерального плана⁷

3.3.1 Столица 21-го века

Генеральный план новой столицы г. Астаны разработан на основе базовой концепции градостроительного плана, завоевавшего первую премию на Международном конкурсе на проект новой столицы Республики Казахстан. В нынешней стадии Генеральный план является плодом аналитической работы нескольких исследовательских групп, включая Генплан 1996 года, Генеральный план компании “Ак Орда”, получивший вторую премию, а также существующий план Сауди Бин Ладен Групп.



Первый Скетч Кисе Курокава

Генеральный план развития города Астаны может быть и первым и последним планом развития новой столицы в 21-м веке. Создание идеального города 21-го века необходимо не только для жителей Казахстана, но и для всего человечества. Строительство такого города является событием исторического значения, и для достижения поставленной цели необходимо плодотворное сотрудничество специалистов как с японской, так и с казахстанской сторон.

⁷ Данный раздел основан на тексте выступления д-ра К. Курокава на презентации Текущего отчета в апреле и в июне 2000 г.

Двадцатый век был эрой главенства механистического принципа, двадцать первый век будет эпохой перехода к Принципу Жизни. Концепция главенства жизненного принципа выражается ключевыми словами – метаболизм, обновление, симбиоз, экология и глобальная окружающая среда. Новая столица Астана, воплотившая в себе вышеозначенную концепцию посредством таких ключевых понятий, как симбиоз, обновление, экология, метаболизм, призвана стать городом нового типа 21-го века.

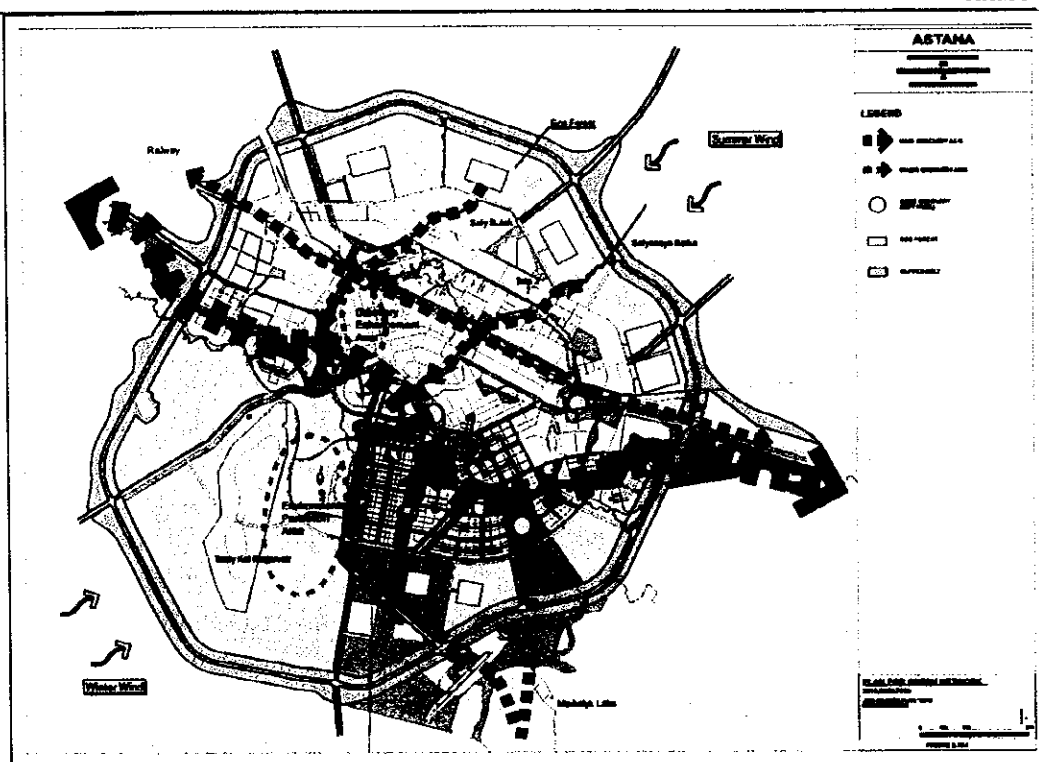
3.3.2 Город Астана, воплощающий идею симбиотического города

Столица Астана задумана как симбиотический город. Новая столица получит своё рождение в симбиозе истории старого города Акмола и новой возведенной столицы Астана.

Русло реки Ишим проходило вдоль границы прежнего города Акмола, и река была практически полностью исключена из повседневной жизни горожан, являясь причиной наводнений в период весеннего половодья. Ситуация изменилась после строительства водохранилища в верхнем течении реки. В будущем, посредством мер по укреплению и приведению в порядок речного русла, Ишим превратится в красивую и безопасную реку.

По берегам реки будут посажены деревья, что позволит сформировать Речной парк в сочетании с новыми жилыми кварталами вдоль реки. Вследствие чего возникнет Речной Городок в симбиозе с природой (в микроклимате леса и реки). Таким образом, река Ишим более не будет обозначать границу города. Новая столица Астана будет построена на берегах реки Ишим, протекающей через город подобно Сене в Париже, Темзе в Лондоне или Москве-реке.

Зимой температура воздуха в Астане иногда падает до 30 градусов ниже нуля. Кроме того, скорость ветра зимой, дующего с юго-запада, достигает в среднем семи метров в секунду. Для защиты от этого ветра в юго-западной части города на болотистой местности будет создан искусственный Эко-лес. Роль данного Эко-леса состоит не только в предотвращении влияния ветра, но и в оживлении эко-системы степи и леса. Внешняя Кольцевая автодорога будет окружена лесным коридором с обеих сторон, который сыграет роль зелёной буферной зоны для предотвращения ветровых потоков.



На территории границы старого и нового города планируется Центральный парк, соединяющийся с существующей парковой зоной. Территория Центрального парка, включая Президентский парк и Речной парк, распространится далее на юг и перейдет в Спортивный парк. Затем территория Центрального парка пересечет Кольцевую автодорогу и достигнет Капитолийского парка, который в свою очередь соединится с лесной зоной Аэропорта. Зеленая сеть города формируется зеленой осью, исходящей из района Центрального парка. Все ярусы зеленой зоны будут соединяться с ветрозащитным лесным коридором вдоль внешней Кольцевой автодороги. Новая столица Астана будет представлять собой зеленый город, созданный в симбиозе с природой (лесной зоной).

Понятие *Симбиоза* включает в себя следующие компоненты:

- *Симбиоз* Истории и Настоящего, предполагающий максимальное использование зданий и сооружений исторической и современной архитектуры.
- *Симбиоз* с природой (рекой Ишим); формирование Речного городка по обоим берегам реки Ишим.
- *Симбиоз* различных культур; создание международного города при

гармоничном сосуществовании разных религий и этносов.

- *Симбиотический* город с обширными зелеными зонами посредством формирования парков, зеленых насаждений вдоль улиц и лесопосадок. Зеленая зона города, сформированная в целостную систему, таким образом, представляет собой экологический коридор, являющийся воплощением симбиоза человека и животного мира и делающий вклад в поддержание биоразнообразия.
- *Симбиоз* традиционализма и прогрессивных технологий будущего. Во избежание слепого копирования образцов западной архитектуры или традиционной архитектуры прошлого, создавать произведения архитектуры на принципах *Абстрактного Символизма* путем абстрактного восприятия примеров традиционного архитектурного дизайна.
- Развитие отраслей сельского хозяйства в *Симбиозе* с информационными технологиями (ИТ) и биотехнологиями. Формулирование плана по организации стратегического сельскохозяйственного производства в районе бассейна реки Нуры к югу от столицы.
- *Симбиоз* пешеходов и автомобилей, выражающийся в создании безопасного города для пешеходов путем комбинирования зеленой сети столицы и пешеходных дорожек в жилых микрорайонах.
- *Симбиоз* города и села, выражающийся в развитии сельского хозяйства и агропромышленного комплекса вокруг Астаны с целью обеспечения столицы продуктами питания и повышения жизненного уровня сельского населения.

3.3.3 Город Астана, воплощающий идею метаболического города

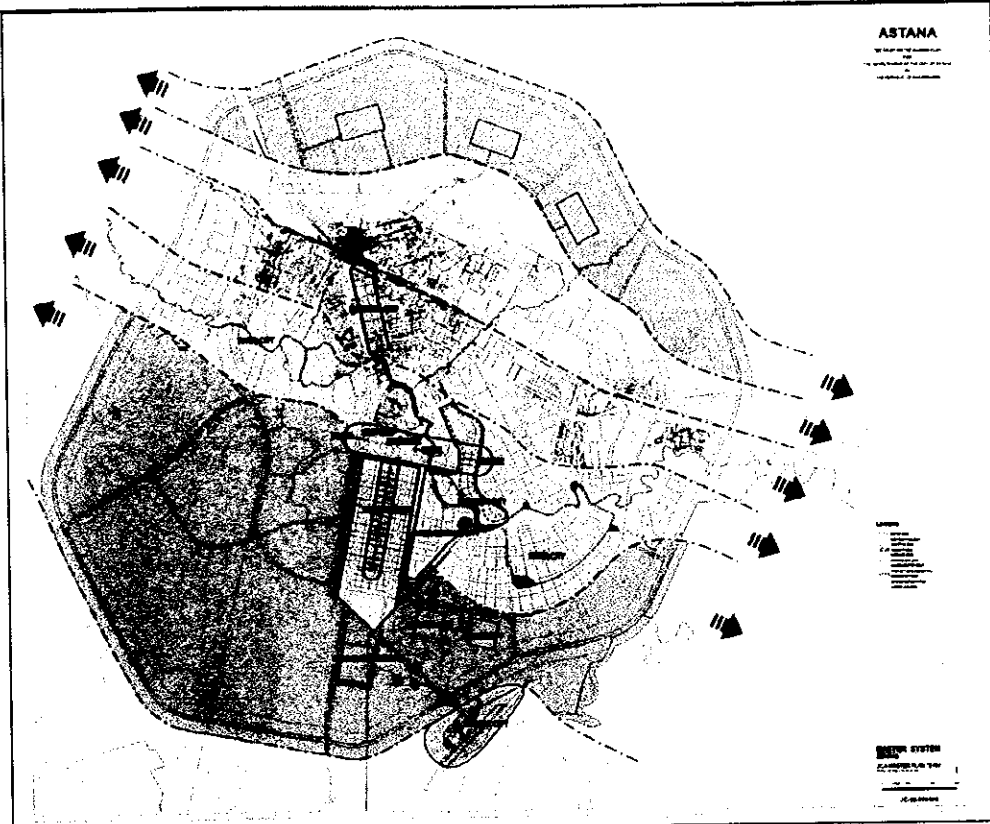
Столица Астана воплощает идею метаболического города.

Рост населения в любом городе зависит от естественного прироста населения, а также разнообразных социальных процессов. В новых городах процесс естественного роста населения происходит быстрыми темпами, в больших городах эти темпы быстрее из-за социальных изменений. Согласно плановой статистике, численность населения новой столицы Казахстана резко возрастет за короткий период времени в связи с миграционными потоками из прежней столицы. Предполагается, что новая столица Астана примет 100-200 тысяч новых жителей, и таким образом численность городского населения достигнет

400-500 тысяч человек к 2005 году. В дальнейшем Астана станет крупным городом с населением 600-800 тысяч жителей в 2030 году. Данный Генеральный план Астаны рассчитан на создание города с хорошо сбалансированными столичными функциями, с населением 800 тысяч жителей к 2030 году, а в расчете на долгую перспективу – до одного миллиона жителей.

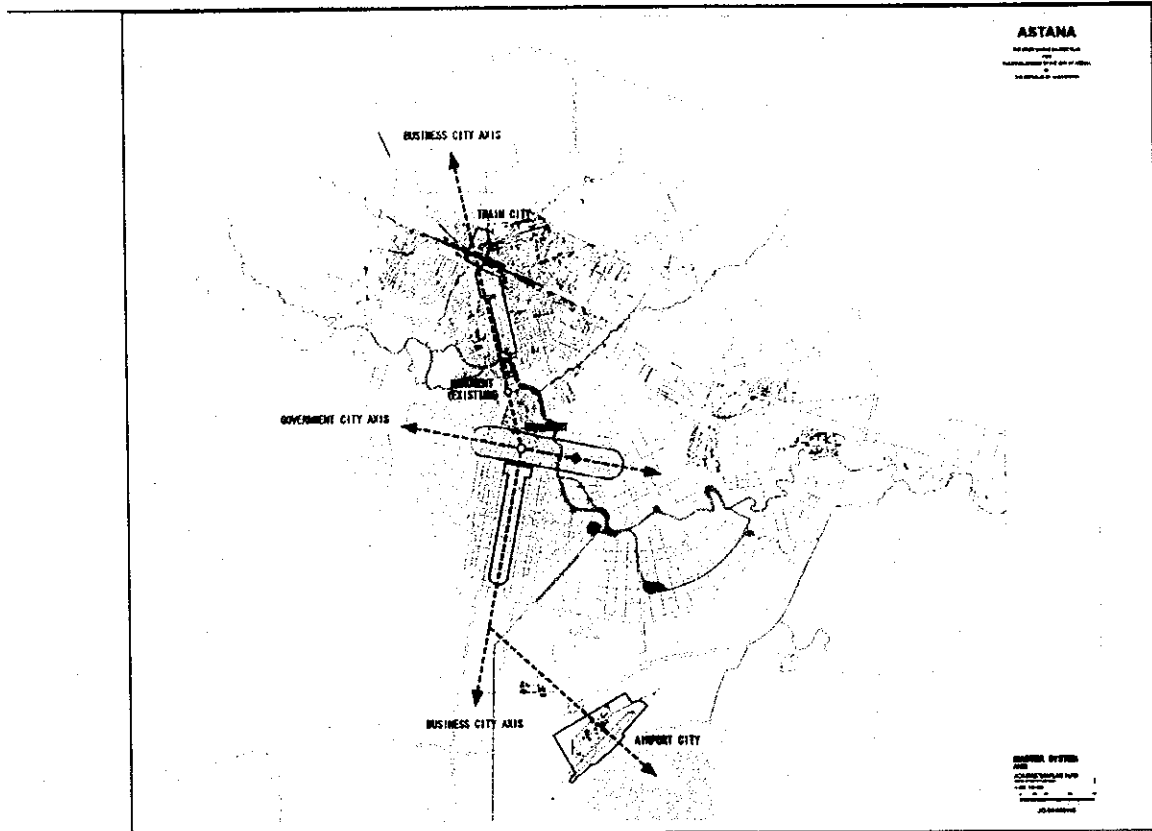
Данный Генеральный план уникален тем, что предусматривает систему линейного зонирования (как принцип городского планирования), способную адаптироваться к постоянному развитию столицы. Новая столица Астана будет сформирована железнодорожными осями, проходящими с востока на запад, а также руслом реки Ишим, текущей с юго-востока на северо-запад. Система линейного зонирования новой столицы структурирована вдоль двух городских осей, идущих с востока на запад. Данная система включает следующие зоны:

- Зелёная буферная зона идущая из северной части города;
- Нынешняя промышленная и будущая высокотехнологическая индустриальная зона;
- Зона существующих городских районов (зона многофункционального назначения);
- Речной Городок и зона жилых кварталов вдоль берегов реки Ишим;
- Зона Правительственного Центра (открытые и полуоткрытые для общественного доступа зоны);
- Зона Делового (коммерческого) центра – Бизнес-Сити;
- Зона Эко-леса;
- Зона Аэропорта.



Принцип линейного зонирования позволяет каждой зоне развиваться с востока на запад в соответствии с ростом новой столицы вдоль основных городских осей. Таким образом будет реализована идея симбиотического города с хорошо организованными столичными функциями, приспособленными к постоянному развитию.

В основе новой столицы планируются две городские осевые линии. Одна из них, называемая Бизнес Сити, будет проходить вдоль деловой и торговой зон города. Деловая коммерческая городская ось Бизнес Сити своим месторасположением свяжет район железнодорожной станции в северной части города и район существующего парка на юге столицы. Затем ось Бизнес Сити пересечёт реку Ишим и протянется далее в южном направлении. Таким образом, Бизнес Сити представляет собой ось, соединяющую с севера на юг все зоны городского линейного планирования, выстроенные с запада на восток. На севере данная городская ось, в перспективе, с развитием Железнодорожного городка может пересечь район железнодорожной станции, и с другой стороны, в южной части города может продолжить своё развитие далее в южном направлении.



Другая ось городского линейного зонирования - Правительственный Центр - включает здания правительственных учреждений, здания Парламента, Верховного суда, резиденции Президента, а также дипломатические объекты, официальные, общественные и культурные центры.

В мемориальном парке, прилегающем к существующей центральной городской оси, будет воздвигнут монумент в ознаменование основания национального государства Республики Казахстан. (Данный монумент также станет символом завершения разработки Генерального плана и начала работ по строительству новой столицы Астана – 2000).

Городская ось Правительственного Центра призвана служить выражением духа новой столицы – философской концепции “Дом Евразия”, провозглашенной Президентом Республики Казахстан Нурсултаном Назарбаевым.

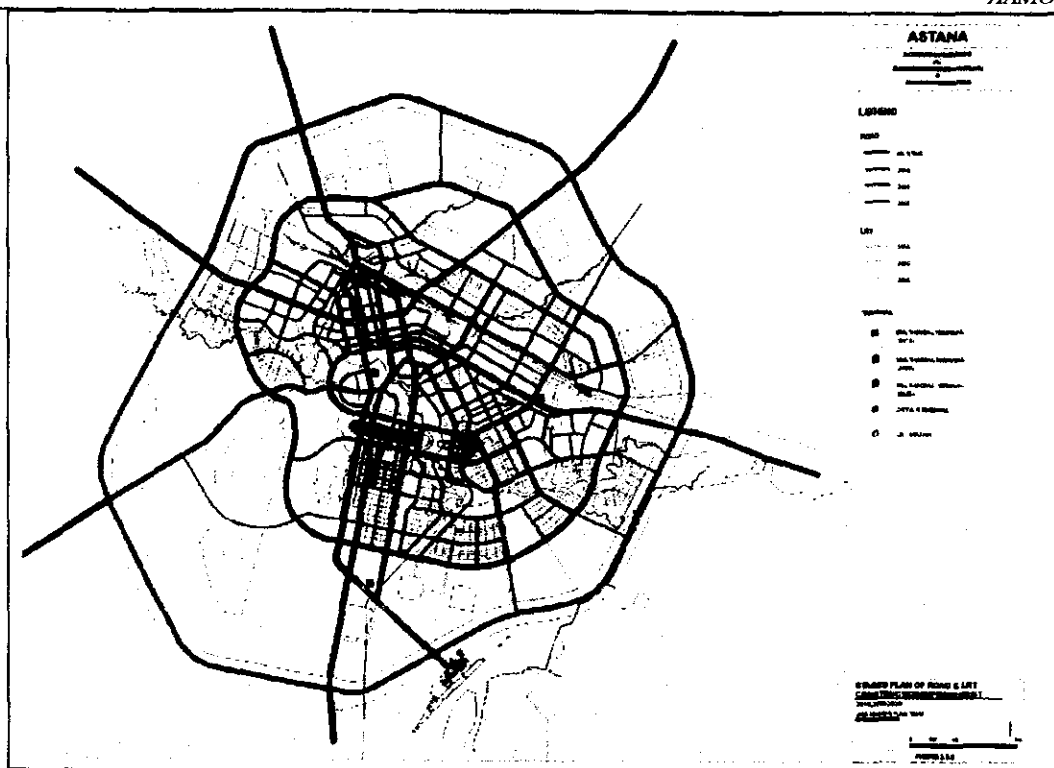
Новая столица Астана явится городом гармоничного сосуществования людей и машин. Основные виды транспорта будут представлены в основном городским общественным транспортом в виде автобусов и частных автомашин, однако, в будущем ожидается резкий рост числа частных автомобилей. В связи с этим планирование парковок автотранспорта в Бизнес сити и Правительственном Центре ведется в рамках определенной стратегии, подразумевающей

строительство площадок для парковки под землей или использование для парковок пространства под искусственными ярусами. Все это в целом будет способствовать созданию систематизированной городской среды.

Кроме того, в будущем городская Центральная кольцевая дорога (К3) перерастет в поднятую над грунтом эстакадную автомагистраль, что обеспечит бесперебойное транспортное сообщение между левым и правым берегом реки Ишим. Что касается общественных видов транспорта, здесь необходимо связать городские районы с севера на юг посредством внедрения системы легких поездов (ЛП), которая соединит Аэропорт, городской центр, Правительственный Центр, центр существующего города и железнодорожную станцию. Все улицы будут не только оснащены многочисленными пешеходными тротуарами, но и зеленой зоной в виде парков-променадов для пешеходов. Посредством этого Астана станет городом гармоничного сосуществования людей и машин.

Новая столица Астана будет представлять собой кольцевой город. В столице планируется построить три кольцевые автодороги. Одна из них – Внешняя кольцевая автодорога (К1) – соединит скоростные магистрали, которые будут построены в регионе в будущем. Кроме того, К1 возьмет в кольцо все радиальные автодороги столицы по внешней границе города, а также сыграет роль объездного пути для предотвращения транзитного транспортного потока через город. Также вдоль Внешней кольцевой автодороги (К1) планируется построить Оптовый складской Центр, Терминал грузового автотранспорта и другие объекты материально-технического обеспечения. Посредством этих мер новая столица Астана должна стать материально-технической базой и наиболее важным маркетинговым центром Республики Казахстан.

За пределами Внешней кольцевой автодороги (К1) находятся сельскохозяйственные площади и территории для строительства станции по использованию энергии ветра. Процессы урбанизации и роста численности населения до 800 тысяч человек будут распространяться в пределах Внутригородской кольцевой автодороги (К2). Территория между Внешней кольцевой автодорогой (К1) и Внутригородской кольцевой автодорогой (К2) является резервной для последующего развития. Эта область будет сохранена, однако, в качестве исключения на данной территории может быть запланировано размещение разнообразных сооружений, таких как здание университета, военная база, Международный торговый и Выставочный центр, спортивные комплексы, учреждения культуры, Парк высоких технологий, Оптовый складской Центр, Терминал грузового автотранспорта и др.



Внутригородская кольцевая автодорога (K2) призвана нести очень важную функцию объединения существующего города, который разделен железной дорогой и рекой Ишим. Кроме того, посредством Внутригородской кольцевой автодороги (K2) приобретают органичную связь несколько районов: индустриальная зона в северной части, существующая зона многофункционального назначения, Речной городок, Правительственный Центр, Деловой коммерческий центр города.

Центральная кольцевая автодорога (K3) обеспечит связь существующего городского центра и нового городского центра. Таким образом, будет обеспечено плавное транспортное сообщение в центре города. Данная планировочная рамка из трех кольцевых автодорог позволит создать столицу нового типа – кольцевой город 21-го века.

Понятие *Метаболизма* (идея *Циркуляции*) включает в себе следующие принципы:

- План землепользования, учитывающий развитие города в будущем (Линейное зонирование). Формулирование плана землепользования с возможным расширением городской территории в восточном и западном направлениях вдоль железнодорожной оси и русла реки Ишим.

- Формирование системы городских осей, предполагающих развитие столицы. Городская ось, идущая от железнодорожной станции в южном направлении, пересечет реку Ишим и образует городской радиус, вдоль которого будет развиваться деловой и коммерческий центр столицы.
- Новый Речной городок, вырастающий из микрорайонов вдоль речного русла, будет сосуществовать в симбиозе с рекой Ишим.
- Система *Циркуляции* будет сформирована тремя кольцевыми автодорогами и жилыми микрорайонами.
- Сточные воды должны проходить очистку на основе высокотехнологических процессов и использоваться в промышленных и сельскохозяйственных целях.
- В юго-восточном районе столицы будет сформирован Эко-лес, для создания благоприятной экологической среды, способствующей сохранению водных ресурсов и рециркуляции дождевой воды.
- Введение приусадебных участков на окраинах Астаны и развитие новых сельскохозяйственных отраслей в бассейне реки Нуры обеспечит рециркуляцию подземных вод и будет способствовать плодородию почв.
- Благодаря особому дорожному покрытию, позволяющему воде проникать в нижние слои, будет достигнут эффект рециркуляции дождевой воды.
- Продуманы технологические процессы по переработке твердых отходов на основе прогрессивных методов, ориентированных на вторичное их использование, таких как РДФ (производство топлива).

3.3.4 Значимость окружающей среды

Исследовательской группой заново разработаны основные положения и концептуальные подходы к Генеральному плану, получившему первую премию на Международном конкурсе на проект новой столицы Республики Казахстан в 1998 году.

Работа над Генеральным планом должна базироваться на следующих ценностных категориях: "Финансовая значимость", а именно, планирование

городской инфраструктуры с учетом экономического роста и развития; “Культурная значимость”, или создание культурных ценностей, сооружений особого архитектурного дизайна, вносящих неповторимость и привлекательность в имидж городской среды, которые будут вызывать гордость у наших потомков и цениться ими как наследие; а также “Приоритет окружающей среды”, что предполагает реализацию принципов ресурсосбережения с учетом глобальной экологической ситуации.

Вышеперечисленные принципы, получившие свое воплощение в призовой работе на Международном конкурсе, базируются на философских концепциях *Симбиоза* и *Метаболизма*.

Внедрение альтернативного источника энергии на электростанциях, такого как природный газ, позволит уменьшить выбросы CO₂ (углекислого газа) в атмосферу и снизить нагрузку на глобальную окружающую среду.

Вышеперечисленные основные идеи и конкретные планы, возможно, нелегко реализовать за короткий период времени. Однако, эти программные идеи и принципы должны быть приняты к сведению всеми специалистами, имеющими отношение к разработке Генплана, как база для плодотворного сотрудничества. Усилия по созданию хорошо сбалансированного и постоянно развивающегося города, строительство которого является событием исторического значения, найдут признание всего современного человечества.

Основная концепция данного Генерального плана

Пункт	Содержание
Симбиоз между прошлым и настоящим	Максимальное сохранение и использование существующих зданий.
Симбиоз с природой	Расширение города по обе стороны р. Ишим.
Симбиоз различных культур	Формирование международного города, обеспечивающего гармоничное сосуществование различных религий и этносов.
Симбиотический город с большим количеством зеленых насаждений; Симбиоз человека с живыми существами на Земле	Расширение экологического коридора посредством сети лесов, зеленых насаждений вдоль дорог, буферов по берегам реки для обеспечения соответствующего разнообразия биологической среды.
Симбиоз между технологиями и традициями	Объединение традиционализма и будущих технологий посредством "абстрактного символизма" через абстрагирование традиционных архитектурных дизайнов
Стимулирование развития нового сельского хозяйства	Внедрение новых, стратегического значения, видов сельского хозяйства.
Симбиоз между пешеходами и автомобилями	Создание безопасности в городе посредством устройства сети зеленых насаждений и пешеходных дорог.
Линейное зонирование	Применение гибкой системы линейного зонирования, адаптированной к дальнейшему расширению города.
Ось городского развития района	Определение оси дальнейшего развития города от ж/д вокзала, через существующий центр города, в южном направлении до соединения с новым гор. центром на левом берегу р. Ишим.
Речной городок	Расширяемые жилые районы, состоящие из кластеров домов вдоль р. Ишим, которые позволят расселить городское население.
Система циркуляции по кольцевым дорогам	Введение 3-х кольцевых дорог, опоясывающих существующие и новые районы города, для обеспечения системы циркуляции транспорта.
Вторичное использование очищенных стоков	Вторичное использование очищенных стоков в с/х и лесном хозяйстве.
Ею-лес	Формирование Эю-лесов, увлажняемых за счет осадков, позволяющих смягчить нагрузку на окружающую среду.
Экологически чистое с/х производство	Развитие нового пригородного сельского хозяйства на гор. окраинах.
Рециркуляция дождевой воды	Использование проницаемого покрытия тротуаров для рециркуляции дождевой воды.
Управление отходами, ориентированное на вторичное использование	При управлении отходами ориентироваться на их переработку с последующим вторичным использованием.
Симбиоз города и села	Развитие агропромышленного комплекса в г.Астане и инфраструктуры сельского хозяйства на территориях вокруг него в целях снабжения столицы продуктами питания и поднятия уровня жизни сельского населения.

3.3.5 Астана , как региональный и международный центр

Города Астана первоначально представлял собой маленький городок, расположенный на Великом Шелковом Пути, в то время являвшийся процветающим торговым пунктом на межрегиональном торговом пути. Данное географическое преимущество города Астаны и послужило одним из важнейших факторов, повлиявших на перенос столицы в 1997 году. Астана расположена почти на равном расстоянии от большинства крупных городов Республики Казахстан. В одном из своих выступлений Президент Назарбаев отметил следующее:

"... наша новая столица расположена не только в центре нашей страны, но также и в центре Евразийского континента. Мы считаем, что это специфический фактор, имеющий важное значение для нашего молодого государства, так как он должен способствовать развитию лучших отношений

со всеми государствами мира. Находясь на пересечении множества маршрутов, Астана наилучшим образом подходит для стимулирования и гарантированного развития как внутренних, так и международных связей, что взаимовыгодно нашей стране и сотрудничающих с нами стран.”

Несмотря на тот факт, что этот город развивался в качестве регионального промышленного центра, в настоящее время необходимо придерживаться нового курса развития, соответствующего цели развития города в качестве новой столицы РК. Город Астана должен способствовать улучшению взаимоотношений в административной, деловой и материально-технической сферах как внутри Республики Казахстан, так и с соседними государствами.

В настоящее время ведется реконструкция и расширение Международного аэропорта города Астаны в целях обеспечения безопасного воздушного сообщения и удовлетворения возрастающего спроса на авиа перевозки. Финансирование данного проекта осуществляется по линии йенового займа, выделенного Правительством Японии. Новый и усовершенствованный Международный аэропорт в значительной степени повысит возможность расширения регионального и международного воздушного сообщения.

Другим важным преимущественным аспектом города Астаны является наличие железнодорожных маршрутов Евразии, проходящих через новую столицу. В 1992 году было налажено железнодорожное сообщение между Китаем и РК, что ускорило разработку инициатив, связанных с усовершенствованием и развитием данных железнодорожных маршрутов. Город Астана расположен на одном из кратчайших маршрутов, протянувшихся от Лианюнгана на Желтом море по территории РК, через Москву и далее к Западной Европе. Для данного маршрута можно эффективно использовать модернизированные сооружения станции «Дружба». По протяженности этот маршрут приблизительно на 1500-2000 км короче, чем Транссибирская магистраль, расположенная севернее.

С точки зрения перспективы регионального развития, необходимо наладить сообщение с соседними городами, в частности, с Кокшетау и Карагандой, посредством железных и автомобильных дорог. Улучшенное сообщение с соседними регионами будет способствовать объединению прилегающих районов города Астаны и улучшению функций расположенных в них городов. Для достижения этой цели эффективной стала бы реализация идеи создания пригородных пассажирских экспресс поездов.

Наличие природных парков и курортов является важным элементом для обеспечения привлекательности новой столицы. В прилегающем районе города Астаны расположена курортная зона Боровое с превосходными лесными массивами, озерами и горами. Эта курортная зона, которую часто называют «маленькой Швейцарией», должна сыграть свою роль в повышении привлекательности города Астаны как для его гостей, так и для жителей.

Должное внимание также следует уделить природоохранной зоне вокруг озера Тенгиз. Эта территория, служащая местом для прилета и гнездования ряда видов птиц, в том числе пеликанов и фламинго, еще не достаточно подготовлена к приему туристов, хотя обладает высоким для этого потенциалом. Необходимо рассматривать развитие данной зоны в качестве птичьего и природного заповедника в ближайшем будущем.