

Вестник Евразийской науки / The Eurasian Scientific Journal <https://esj.today>

2018, №2, Том 10 / 2018, No 2, Vol 10 <https://esj.today/issue-2-2018.html>

URL статьи: <https://esj.today/PDF/82SAVN218.pdf>

Статья поступила в редакцию 22.04.2018; опубликована 20.06.2018

Ссылка для цитирования этой статьи:

Назарова А.П., Коротеев Д.Д. История формирования, современное состояние и перспективы развития городской инфраструктуры в Москве и Парижской агломерации // Вестник Евразийской науки, 2018 №2, <https://esj.today/PDF/82SAVN218.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

For citation:

Nazarova A.P., Koroteev D.D. (2018). History of formation, the current state and prospects for the development of urban infrastructure in Moscow and the Paris agglomeration. *The Eurasian Scientific Journal*, [online] 2(10). Available at: <https://esj.today/PDF/82SAVN218.pdf> (in Russian)

УДК 72

Назарова Александра Павловна

ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», Москва, Россия
Инженерная академия
Департамент «Архитектуры и строительства»
Магистрант
E-mail: aquarallie@gmail.com

Коротеев Дмитрий Дмитриевич

ФГАОУ ВО «Российский университет дружбы народов», Москва, Россия
Инженерная академия
Департамент «Архитектуры и строительства»
Кандидат технических наук, доцент
E-mail: koroteev_dd@rudn.university
РИНЦ: https://elibrary.ru/author_profile.asp?id=708602
SCOPUS: <http://www.scopus.com/authid/detail.url?authorId=44240216050>

История формирования, современное состояние и перспективы развития городской инфраструктуры в Москве и Парижской агломерации

Аннотация. В данной статье представлен сравнительный анализ проектов окружных железных дорог и стратегий развития прилегающих территорий, разработанных на индустриальном и постиндустриальном этапах развития Москвы и Парижской агломерации. Определены технические характеристики, назначение первых окружных железных дорог, основные причины их строительства, их роль в формировании планировочной структуры рассматриваемых городов. Отмечается изменение их градостроительного значения в процессе исторического развития. Авторами статьи приведены сведения по современному состоянию этих железных дорог и обозначены тенденции их развития. Выявлено, что территории вдоль них обладают историко-культурной ценностью. В статье выявлен и раскрыт ряд общих проблем развития Москвы и Парижа – исторически сложившихся радиально-концентрических, моноцентрических агломераций. Подчеркивается, что такие крупные инфраструктурные проекты, как Московское центральное кольцо и новая транспортная система Большого Парижа, призваны решить эти проблемы. Кроме того, проекты направлены на реконструкцию, развитие территорий, прилегающих к транспортно-пересадочным узлам, уменьшение территориальных диспропорций. В статье рассмотрены проект транспортной сети “Экспресс Большого Парижа”, а также предшествующие ему варианты проектов строительства новой окружной железной

дороги в Парижском регионе. Перечислены основные задачи пассажирских транспортных систем Московское центральное кольцо и “Экспресс Большого Парижа”. В статье подтверждается схожесть основных принципов новой градостроительной политики Москвы и Парижской агломерации.

Ключевые слова: агломерация; Большой Париж; градостроительная политика; Московское центральное кольцо; окружная железная дорога; развитие территорий; реконструкция; стратегия развития

Москва и Париж схожи по исторической градостроительной политике [1]. Оба города исторически развивались по радиально-кольцевой моноцентрической системе.

Москва, Парижская агломерация, а также другие крупные городские агломерации Европы имеют следующую структуру: старый город, который окружают бывшие промышленный пояс и рабочие предместья, за пределы которых границы агломераций в дальнейшем расширились, и образовался город XX века – новые районы и пригороды.

В Париже и Москве существуют окружные железные дороги (далее – ОЖД), проходящие примерно посередине бывшего промышленного пояса, сформировавшиеся в середине XIX и в начале XX века соответственно.

В разработке проекта Московской Окружной железной дороги (далее – МОЖД) был учтен опыт строительства и эксплуатации Парижской кольцевой железной дороги, первой ОЖД в Европе [2]. Дороги проходили за пределами городской черты и представляли собой загородные кольца. “Малый пояс” (Petite Ceinture) Парижа, построенный в 1852-1869 годах, стал одной из первых транспортных систем скоростного пригородного сообщения в мире.¹ Его протяженность составила 32 километра. Железнодорожная линия связала между собой сеть автомобильных заводов, предприятий мясной промышленности, винных складов, карьеров и других промышленных объектов, размещенных вдоль городских границ, осуществляя транзитные перевозки материалов и товаров как в черте города, так и за его пределы [3]. “Малый пояс” соединял 29 станций, включая 8 городских железнодорожных вокзалов, с которых надежным способом осуществлялись перевозки грузов по основным стратегическим направлениям. ОЖД стала первым видом городского общественного транспорта в Париже, предвосхитив появление метро. Железнодорожная магистраль в вертикальной плоскости состояла из наклонных участков (подъемов и спусков), которые проходили по виадукам и через туннели, некоторые из которых имели протяженность более 1 километра. Первоначально по дороге перевозили лишь грузы и животных на скотобойни, но постепенно она стала адаптирована и к перевозке пассажиров.

МОЖД, возведенная в 1902-1907 годах, в свою очередь, стала первым “стальным” кольцом Москвы. Длина ее окружности составила 54 километра. Железная дорога соединила 8 вокзалов, все фабрично-заводские районы Москвы, 10 радиальных железнодорожных магистралей и расположенные вдоль них производственные предприятия. Вдоль нее были построены 14 станций, представляющих собой целый комплекс сооружений, 9 из которых были приспособлены для обслуживания пассажиров, 2 остановочных пункта, 6 мостов и сотни других объектов транспортной и станционной инфраструктуры. Кольцевая линия была предназначена для пропуска транзитных грузов, для грузовых перевозок между промышленными предприятиями, расположенными вблизи линии, торговыми организациями

¹ History of the Petite Ceinture railway line of Paris (2009) // Сайт ассоциации “Association Sauvegarde Petite Ceinture” [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.petiteceinture.org/History-of-the-Petite-Ceinture-railway-line-of-Paris.html> / Дата обращения: 17.04.18.

и всеми магистральными железнодорожными направлениями Москвы, а также для перевозки жителей и гостей города по его окрестностям. МОЖД, так же как и парижская, изначально задумывалась преимущественно как товарная магистраль, но в отличие от нее, с самого начала эксплуатации, наряду с грузоперевозками, стала перевозить пассажиров.

В 1934 году обе ОЖД прекратили работу по перевозке пассажиров в связи с низким пассажиропотоком, развитием трамвайного, автобусного сообщения, а также парижского метрополитена.²

В 2016 году по МОЖД, переименованной в Московское центральное кольцо (далее – МЦК), возобновилось пассажирское движение после ее реконструкции и электрификации, осуществленных в 2012-2016 годах. Проект реконструкции включал строительство и модернизацию железнодорожной инфраструктуры, создание новых остановочных пунктов, большинство из которых возвели на удалении от исторических вокзалов. Сохранившиеся исторические постройки МОЖД не задействовали в современной инфраструктуре МЦК. Количество пассажирских станций увеличилось с 9 до 31.

Большая часть парижской ОЖД до сих пор остается заброшенной с момента окончательного прекращения грузового движения по ней в 1993 году. Ее участок на западе столицы включен в состав линии С системы региональных скоростных электричек RER. Северная часть дороги продолжает использоваться для связи 3 конечных станций основных линий местного и международного значения между собой [3]. На сегодняшний день 4 коротких отрезка “Малого пояса” превращены в зеленые зоны и открыты для посещения в 4 округах Парижа.³

МЦК и “Малый пояс” Парижа соединяют знаковые объекты городской инфраструктуры, требующие высокого уровня доступности для жителей и гостей столиц, – крупные садово-парковые ансамбли, спортивные объекты, больницы, театры, музеи и др.⁴

Основными предпосылками для возникновения ОЖД в рассматриваемых городах послужили их территориальный рост, рост численности городского населения, плохое внутригородское транспортное сообщение, а также увеличение грузооборота городского железнодорожного узла.

В Москве и в Париже ОЖД очертила примерную границу города. С момента своего торжественного открытия в 1908 году МОЖД стала считаться новой (неофициальной) границей города. Площадь внутри кольца превышала на 60 % площадь Москвы в пределах Камер-Коллежского вала, официальной муниципальной городской границы тех лет [4]. В 1917 году МОЖД была официально оформлена границей Москвы.

В середине XIX века исторические границы Парижа были расширены за счет территории пригорода. Можно сказать, что “Малый пояс” также обозначил новую границу города, так как он проходил весьма близко к бульвару Периферик (Boulevard Périphérique), по которому в 1860 году была установлена официальная граница Парижа.

² History of the Petite Ceinture railway line of Paris (2009) // Сайт ассоциации “Association Sauvegarde Petite Ceinture” [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.petiteceinture.org/History-of-the-Petite-Ceinture-railway-line-of-Paris.html> / Дата обращения: 17.04.18.

³ Там же.

⁴ Фотографический отчет о проведении исследования потенциала восстановления “Малого пояса” Парижа (Petite Ceinture ferroviaire de Paris) [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.degest.com/wp-content/uploads/2013/01/9_diaporama_2_la_petite_ceinture_a_paris.pdf / Дата обращения: 19.04.2018.

Появление первой ОЖД и в Париже, и в Москве способствовало увеличению числа фабрик и заводов во внешнем поясе города и вместе с тем оттоку рабочего населения из его центральной части на окраины. Впоследствии, в соответствии с историческим делением Парижа на западные буржуазные и восточные рабочие кварталы, рабочее население вытеснялось на северо-восточные, восточные, юго-восточные окраины, тогда как западные и юго-западные пригороды заселяла буржуазия. Парижская агломерация продолжила разрастаться, сохраняя при этом радиально-концентрическую структуру и довольно четкое разделение на бедный восток и богатый запад [5].

В Москве, как и в Париже, восточные городские окраины также заселялись рабочими. В Москве с самого начала западная часть Бульварного кольца оказалась востребованнее восточной, так и продолжалось потом, и продолжается донныне [6]. На генеральном плане 1935 года восток и юго-восток московского пригорода впервые были обозначены как территории, приоритетные для промышленной застройки [7]. На восток и юго-восток шли все крупные железные дороги. На западе и юго-западе пригорода, застраивавшегося менее интенсивно, преобладали земли лесного фонда, сельскохозяйственного назначения, усадебные земли и дачные поселки.

Прежде всего для решения проблем социальной поляризации пригорода, его территориальной и социальной разобщенности в Парижской агломерации возникла необходимость проложить новую связующую транспортную магистраль за пределами столицы.

Начиная с 1990-х годов, в Парижской агломерации в ходе разработки транспортной стратегии развития региона Иль-де-Франс были рассмотрены различные варианты проектов строительства новой ОЖД, проходящей по ближайшим пригородам Парижа и призванной улучшить их связь как между собой, так и с остальной транспортной сетью региона, – “Орбиталь” (ORBITALE, 1990-е гг.), “Метроферик” (Métrophérique, начало-середина 2000-х гг.), “Арк Экспресс” (Arc Express, 2007 г.) и др. [8] В 2009 году участники консультации “Большой Париж” (Grand Paris), объединившей 10 междисциплинарных команд профессионалов в области архитектуры, транспорта, экономики и социального развития из разных стран мира, предложили конструкцию кольцевой линии метро, проходящей над парижской кольцевой автодорогой (бульваром Периферик), для обеспечения эффективной транспортной связи одних пригородов с другими и ускорения их реконструкции [9]. В Парижской агломерации первый пояс пригородов является наиболее густонаселенной пригородной зоной, поэтому, согласно всем перечисленным проектам, ОЖД планировали проложить в его пределах [10].

Департаменты “Малой короны” (Petite Couronne), внутренней пригородной зоны Парижа, прилегающей к “Малому поясу” и бульвару Периферик (аналогу Третьего транспортного кольца в Москве), можно сравнить с районами, примыкающими к МЦК с внешней стороны магистрали. Последние относятся к срединному поясу Москвы, гораздо менее населенному, чем периферийный пояс [11]. Однако рост жилищного строительства, увеличение плотности застройки и реновация существующих микрорайонов вблизи станций МЦК, которым способствует его запуск, приведут к увеличению численности населения срединной зоны города.

МЦК укрепило связь между столичными округами и районами, улучшило доступность ряда районов, где стало первым видом скоростного внеуличного транспорта.⁵

⁵ Московское центральное кольцо // Портал Комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://stroj.mos.ru/mkzhd/spec/#10> / Дата обращения: 05.11.17.

В Парижской агломерации ревитализация бывших промышленных территорий, в том числе расположенных вдоль “Малого пояса”, с изменением их функционального назначения началась в конце XX века [12]. Многие зеленые зоны, окружающие “Малый пояс”, возникли на месте бывших промышленных объектов: карьеров, скотопригонных дворов, фабрик, складов и др. [3] Однако с внешней стороны железной дороги в ближайших пригородах Парижа хватает неприглядного вида кварталов, доходных домов XIX века, полупустых складов и заброшенных мастерских, которые можно будет реконструировать, как только будет преодолена их транспортная изоляция [10]. Проект развития Большого Парижа предусматривает преобразование заброшенных промышленных зон и осовременивание индустриальных пригородов [9].

Реконструкция МЦК стала стимулом к оживлению деградирующих прилегающих территорий, реорганизации старых и депрессивных производственных зон, расположенных вдоль линии, в частности к масштабному редевелопменту промышленных зон на востоке и юго-востоке столицы.

На сегодняшний день одним из ключевых реализуемых принципов градостроительного планирования Москвы, а также Парижской агломерации, является развитие функционального каркаса территорий одновременно с общественным транспортом с опорой на него. В связи с введением МЦК в строй и открытием новых остановочных пунктов на линии город получил импульс к равномерному развитию территорий вокруг кольца.

Важнейшими проектами в рамках Большого Парижа являются главный проект Большого Парижа “Экспресс Большого Парижа” (Grand Paris Express) – проект реализации новой опоясывающей столицу сети пригородного рельсового транспорта, а также проекты развития территорий вокруг будущих станций [5]. Станции станут транспортно-пересадочными узлами (далее – ТПУ), около которых будут сосредоточены рабочие места и жилье [13]. Они послужат отправной точкой для реновации и уплотнения сложившихся районов, а также развития новых территорий и кластеров столичного региона [14]. Эти проекты будут способствовать уменьшению социального неравенства и расслоения пригорода.

Масштабный проект создания двух колец (“двойной петли”) железнодорожного транспорта, связывающих между собой пригороды, “Экспресс Большого Парижа”, пришедший на смену перечисленным выше менее грандиозным проектам возведения ОЖД в непосредственной близости от Парижа, был предложен по итогам консультации “Большой Париж” и согласован в 2011 году. Он также соединит крупнейшие тематические кластеры (научный, образовательный, фармакологический, автомобильный, бизнес-кластер и пр.) метрополии между собой, с аэропортами, вокзалами, существующими линиями метро, а также историческим ядром столицы [5]. Эта транспортная сеть будет включать в себя 72 остановочных пункта (68 новых станций), предполагает строительство около 200 километров новых линий [13].

Среди основных задач транспортных систем “Экспресс Большого Парижа” и МЦК можно выделить улучшение транспортной доступности территорий, снижение загрузки дорог, загрузки на вокзалы и метрополитен, перераспределение транзитных потоков и отток трудовой мятниковой миграции из центральной зоны города, снижение ее уровня, экономия времени пассажиров на переезды, повышение привлекательности и ценности территорий рядом с ТПУ, увеличение плотности застройки и др.

Современные Московскую и Парижскую агломерации сближают схожие стратегии развития градостроительной политики, направленной на развитие общественного транспорта,

повышение транспортной доступности и связности территорий агломерации, эффективности их использования, усиление ее полицентрической структуры и т. д.⁶

Факторы, которыми обусловлена необходимость строительства ОЖД в агломерации сегодня, такие как ее территориальное расширение, рост численности ее населения, неравномерность развития территорий за пределами городского центра, перекликаются с факторами, послужившими причинами возведения ОЖД в XIX-XX веках.

После ознакомления с современными транспортными проектами Москвы и Большого Парижа становится очевидно, что сейчас в них снова назрела необходимость создания внутриагломерационных кольцевых линий железнодорожного транспорта для решения проблем развития радиально-концентрических агломераций.

В то время как проект реконструкции МЦК усовершенствовал общественный транспорт главным образом в срединной части столицы, “Экспресс Большого Парижа”, будучи гораздо более масштабным, опояшет столицу по широкому периметру и, помимо ближних, охватит и часть дальних пригородов Большого Парижа, будет обслуживать наименее привлекательные на сегодняшний день районы. Однако реконструкция МОЖД решила проблему деградации линии и территорий вдоль нее, со временем превратившихся в “ржавый пояс” столицы, тогда как в Париже большая часть “Малого пояса” (23 километра), включая туннели и виадуки, не используется по назначению, постепенно разрушается, притягивает маргинальные социальные группы населения [3].

ЛИТЕРАТУРА

1. Вол Р. (2011) Мегapolis: люди, автомобили, поезда. Часть 1 // Сайт “Архитектура России” [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://archi.ru/russia/36794/megapolis-lyudi-avtomobili-poezda-chast-1>, свободный / Дата обращения: 10.04.2018.
2. Касаткин Г.С. Юбилей стального кольца Москвы (2008) // Железнодорожный транспорт. №7. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/history/2008/july-08.htm>, свободный / Дата обращения: 10.11.17.
3. Foster J. (2014) Hiding in plain view: Vacancy and prospect in Paris’ Petite Ceinture // Cities. Volume 40. Part B. P. 124-132. DOI: 10.1016/j.cities.2013.09.002.
4. Семилетов В. (2015) Двойной крах инженера Антоновича. Как выбирали проект Московской окружной железной дороги // Сайт “Логирус.ру” [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://logirus.ru/articles/raskopki/dvoynoy_krakh_inzhenera_antonovicha.html, свободный / Дата обращения: 08.12.2017.
5. Стратегический мастер-план: инструмент управления будущим (2014) / под ред.: А. Муратова. М.: Strelka Press. 520 с.
6. Бокова В. (2010) Повседневная жизнь Москвы в XIX веке. М.: Молодая гвардия.

⁶ С. Собянин: Власти Москвы намерены развивать сотрудничество с Францией (2012) // Портал Мэра и Правительства Москвы [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.mos.ru/mayor/themes/0/565050/> / Дата обращения: 22.04.18.

7. Махрова А.Г., Перцик Е.Н. (1988) Агломерации второго порядка в Московском столичном регионе: развитие, границы, взаимосвязи // Вопросы географии. № 131. С. 56-63.
8. Enright T. (2016) The Making of Grand Paris: Metropolitan Urbanism in the Twenty-First Century. Cambridge, MA: Cambridge University Press. 328 p.
9. Боке Д. (2010) Большой Париж // SPEECH: для будущего. № 5. С. 150-163.
10. Бюржель Г. (2014) Умирает ли Париж? М.: Издательский дом “Дело” РАНХиГС. 176 с.
11. Иванова Н. (2017) Прощай, пятиэтажная Москва! Часть 2 // Сайт ЦИАН [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.cian.ru/stati-proschaj-prjatietazhnaja-moskva-chast-2-218326/>, свободный / Дата обращения: 13.04.2018.
12. Скопина М.В. (2015) Градостроительная реабилитация пригородов (на примере квартала Понт-де-Фландер в Париже) // Вестник гражданских инженеров. № 4 (51). С. 34-37.
13. Пражер Ж.-К. Сеть общественного транспорта: метрополитен “Большого Парижа” // Большая Москва – Большой Париж: современные агломерации и государственно-частное партнерство: конф. Франко-российской торгово-промышленной палаты (ССИФР). (Москва, 25 июня 2012). С. 34-35.
14. Алиев Т.Ш. (2016) Транспорт “Большого Парижа” как модель для проекта “Большого Баку” // Портал 1news.az [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.1news.az/news/transport-bol-shogo-parizha-kak-model-dlya-proekta-bol-shogo-baku>, свободный / Дата обращения: 24.04.2018.

Nazarova Alexandra Pavlovna

Peoples' friendship university of Russia, Moscow, Russia
E-mail: aquarallie@gmail.com

Koroteev Ddmitry Dmitrievich

Peoples' friendship university of Russia, Moscow, Russia
E-mail: koroteev_dd@rudn.university

History of formation, the current state and prospects for the development of urban infrastructure in Moscow and the Paris agglomeration

Abstract. This article presents a comparative analysis of the projects of the district railways and extension strategies of the adjacent territories developed at the industrial and postindustrial stages of Moscow and the Paris agglomeration development. The technical characteristics, designation of the first district railways, the main reasons for their construction and their role in the formation of the planning structure of the cities under consideration were determined. There is a change in their town-planning significance in the process of historical development. The authors of this article provide information on the current state of these railways and outline the trends in their development. It is revealed that the territories along them have a historical and cultural value. The article reveals and clears up a number of common problems of the Moscow and Paris development - the historically formed radial-concentric and monocentric agglomerations. It is emphasized that such large infrastructure projects as the Moscow Central Ring and the new transport system of Paris conurbation are called upon to solve these problems. In addition, the projects are aimed at the reconstruction, development of the territories adjacent to the transport and transfer hubs and reduction of the territorial disproportions. The article considers the project of the transport network "Express of Greater Paris", as well as the previous versions of construction projects of a new district railway in the Paris region. The main tasks of passenger transportation systems Moscow Central Ring and "Express of Greater Paris" are listed. The article confirms the similarity of the basic principles of the new urban policy of Moscow and the Paris agglomeration.

Keywords: agglomeration; Greater Paris; urban policy; Moscow central ring; district railway; development of territories; reconstruction; development strategy