

УДК 711.4

## Полицентризм – перераспределение центров и «Новая Москва»

Смолова М.В.<sup>1</sup>, Зарипов Д.М.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Казанский государственный архитектурно-строительный университет,  
г. Казань, Российская Федерация

**Аннотация.** В статье исследована эволюция и проведен картографический анализ радиально-кольцевой планировочной структуры Москвы, проанализирована история генплана города начиная с 16 века до настоящего времени с появлением «Новой Москвы» – современного мегаполиса – и городов спутников, играющих важную роль в развитии региона. Выявлена главная структура в развитии нового грандиозного проекта, меняющего радиально-кольцевую структуру к полицентризму, перераспределению центров: исторической Москвы и центров «Москва-Сити», в которых появляются интермодальные транспортно-пересадочные узлы. В результате анализа новой градостроительной территории, такой как «Новая Москва», планируется создать 12 подцентров градостроительной активности: Технопарк «Румянцево», аэрокластер «Внуково», многофункциональный административно-деловой кластер «Коммунарка», историко-рекреационные комплексы «Рязаново» и «Вороново», образовательный кластер «Троицк», агропроизводственный кластер «Клёново», Логистический кластер «Ярцево», агрокластер «Рогово», Логистический кластер «Киевский» и многофункциональный кластер «Мосрентген», где были выявлены факторы и аспекты, влияющие на перспективы их развития, и возможность избежать центростремительных транспортных потоков. Все подцентры будут связаны транспортной инфраструктурой (дорогами, железнодорожными направлениями и продлением существующих линий метрополитена)

**Ключевые слова:** «Новая Москва», полицентризм, современный мегаполис, генплан города

**Для цитирования:** Смолова М.В., Зарипов Д.М. Полицентризм – перераспределение центров и «Новая Москва» // Архитектура. Реставрация. Дизайн. Урбанистика, 2024, 1 (3), с. 456-472

## Polycentrism - redistribution of centers and «New Moscow»

Smolova M.V.<sup>1</sup>, Zaripov D.M.<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Kazan State University of Architecture and Engineering,  
Kazan, Russian Federation

**Abstract.** The article investigates the evolution and cartographic analysis of the radial-ring planning structure of Moscow, analyzes the history of the city's master plan from the 16th century to the present with the emergence of "New Moscow" - a modern metropolis - and satellite cities that play an important role in the development of the region. The main structure in the development of the new grandiose project, changing the radial-ring structure to polycentrism, redistribution of centers: historical Moscow and the centers of "Moscow City", in which intermodal transport and transfer hubs appear. As a result of analyzing a new urban planning territory, such as "New Moscow", the factors and aspects affecting the prospects of its development have been identified. As a result of the analysis of a new urban development area, such as "New Moscow", it is planned to create 12 subcenters of urban development activity: Rumyantsevo Technopark, Vnukovo aero cluster, multifunctional administrative and business cluster Kommunarka, historical and recreational complexes Ryazanovo and Voronovo educational cluster Troitsk, agricultural production cluster Klenovo, Logistics cluster Yartsevo, agro cluster Rogovo, Logistics cluster Kievsky and multifunctional The Mosrentgen cluster,

where factors and aspects affecting their development prospects and the avoidance of centripetal traffic flows were identified. All subcentres will be connected by transport infrastructure (roads, railway lines and extension of existing metro lines)

**Keywords:** "New Moscow", polycentrism, modern megacity, city master plan

**For citation:** Smolova M.V., Zaripov D.M. Polycentrism - redistribution of centers and "New Moscow"// Architecture. Restoration. Design. Urban science, 2024, 1 (3), p. 456-472

## 1. Введение

Полицентрическая планировочная система города в настоящий момент рассматривается как способ решения проблемы урбанизации, в том числе, для такого города, как Москва [1,2]. Однако первоначально улицы столицы формировались в соответствии с радиально-кольцевой системой.

Развитие радиально-кольцевой системы улиц Москвы происходило на протяжении XII-XIV веков. Постройка в 1156-58 гг. крепости на холме у современных Боровицких ворот Кремля определила центр, вокруг которого формировалась Москва и пересекались большие торговые дороги. В XIII веке вокруг Москвы образовался «посад» – место постоянной торговли и жительства купцов. В XIV веке вокруг города сформировались малые посады, села и слободы, а у границ – монастыри.

Целью статьи является исторический анализ развития планировочной структуры улиц в городе Москве и выявление потенциала и перспектив его полицентрического развития в современных условиях.

## 2. Методы

При написании статьи были использованы картографический метод, метод анализа библиографических и архивных источников.

## 3. Результаты и обсуждение

Первый известный нам план Москвы – это «Петров чертеж» 1597 г., где ясно видна радиально-кольцевая планировка города (рис. 1).



Рис. 1. План Москвы, составленный при Борисе Годунове (1605 год)  
(Источник: <https://abali.ru/wp-content/uploads/2020/12/karta-moskvy-1618-goda-2048x1423.jpg>)

Радиально-кольцевая структура улично-дорожной сети Москвы с ее улицами, расходящимися лучами в разных направлениях от центра города и связывающими их кольцевыми магистралями, полностью сформировалась во второй половине XIX века [3,4]. Ветки железных дорог завершались городскими вокзалами, расположенными на периферии. Кольцо Окружной железной дороги располагалось на окраинах Москвы. Железнодорожное строительство с середины XIX и начала XX веков оказало заметное влияние на планировку и развитие города, где назрела необходимость разработки генерального плана, которая началась в 1918-1925 годах на перспективу 20-25 лет вперед. Это были концепции, направленные на создание городов-спутников для крупных мегаполисов (на что повлияли дезурбанисты Э. Говард, инженер Р. Унвич и дизайнер Б. Паркер) [5].

Структура улично-дорожной сети Москвы на тот момент не удовлетворяла современным требованиям из-за наличия узких улиц, чрезмерной скученности застройки и населения в центре, бессистемного, случайного характера размещения административных, торговых, промышленных и других мест труда и жилых районов.

В 1918 году была создана Архитектурно-художественная мастерская Моссовета, в состав которой вошли И.В. Жолтовский и А.В. Щусев, а также инженер Г.Д. Дубелир, архитектор В.Н. Семенов и др. При создании Учёного совета «Новая Москва» в 1922 году во главе со А.В. Щусевым детальной разработкой проекта занимались братья Виктор Александрович, Леонид Александрович и Александр Александрович Веснины, Н.Я. Колли, И.А. Голосов, П.А. Голосов, Н.А. Ладовский, К.С. Мельников, Н.В. Докучаев, В.Д. Кокорин, Б.М. Коршунов, Э.И. Норверт, а также студенты ВХУТЕМАСа. Главная идея проекта заключалась в сохранении исторического облика Москвы, которая уже была столицей Российской Советской Республики. В состав проекта входила новая схема водного и наземного транспорта, включая реконструкцию речного порта и железнодорожного узла, а именно создание целого комплекса центральных вокзалов с организацией на железных дорогах пересадочных узлов. Этот проект расширения Москвы получил название «Новая Москва». Это одно из первых проектных предложений, реализующих идею создания пригородов-садов для рабочих за пределами города (рис. 2). Идея авторов заключалась в создании «зелёных клиньев», пересекающих всю территорию города от центра до периферии. В дальнейшем решении план не имел столь ярко выраженных «зелёных клиньев», так как назрела необходимость в новых площадях для жилой застройки на этих территориях, причем оставалась радиально-кольцевая планировка в проекте.



Рис. 2. Генплан «Новая Москва» (опубликованный вариант, 1923 год)

(Источник: <https://tatlin.ru/MyWeb-Image/table/files/field/file/content-field/content/equality->

[field/id/equality/4131/1/\\_09%20%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F%20%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0%201923\\_\\_cr.jpg](https://tatlin.ru/MyWeb-Image/table/files/field/file/content-field/id/equality/4131/1/_09%20%D0%9D%D0%BE%D0%B2%D0%B0%D1%8F%20%D0%9C%D0%BE%D1%81%D0%BA%D0%B2%D0%B0%201923__cr.jpg))

В 1918 году Б.В. Сакулиным была разработана новая, на наш взгляд, достаточно интересная концепция развития Москвы: «Инфлюэтнограмма Москвы – города-центра экономического района» (рис. 4). Новым методом расселения для застройки были города-сады, которые размещались вокруг города и его радиально-кольцевой планировочной структурой. Было предложено создать кольцо зелени, от которого через весь город от периферии к центру проходили бы «зелёные полосы». Б.В. Сакулин предложил в проекте тройное кольцо городов-спутников вокруг Москвы, как центра экономики.

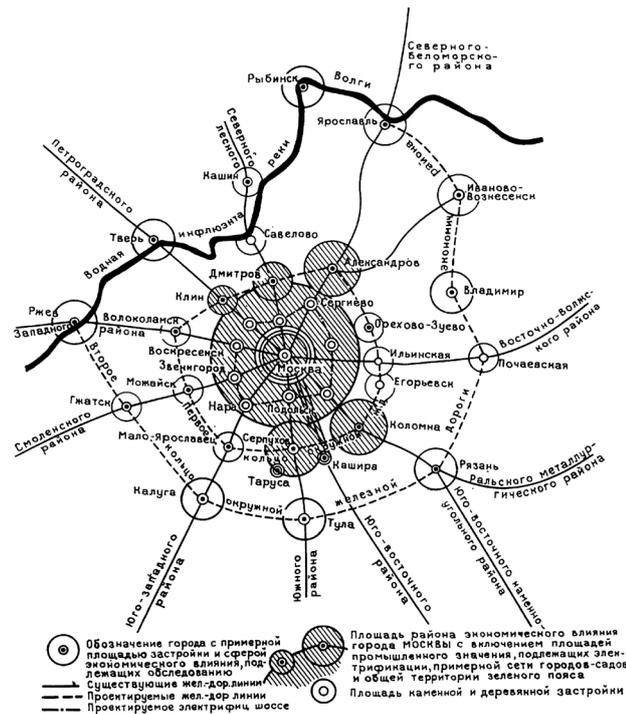


Рис. 3. Инфлюэнтограмма Москвы – города-центра экономического района  
выполненная архитектором Б.В.Сакулиным (1918 год)  
(Источник: <https://tehne.com/assets/i/upload/library/12-1-2-001-p0045-1.png>)

В дальнейшем, в 1925 году, был предложен проект инженера С.С. Шестакова (рис. 4) [6]. Новый план должен был учитывать стремительный рост численности населения, так что задача расширения границ была неизбежна. По расчётам инженера Шестакова общая площадь Большой Москвы должна быть 200 тысяч гектаров. Он, как и другие эксперты, возлагал большие надежды на развитие скоростного транспорта, особенно вокзалов и железных дорог. Окружная железная дорога предназначалась для внутригородского пассажирского передвижения, а новая – для транзитного движения грузов. Шестаков предложил создать вокруг Москвы двойное кольцо спутников на основе уже существовавших городов Московской области, связанных со столицей транспортными коридорами. Территорию «Большой Москвы» было предложено разделить на кольцевые зоны и секторы. Третью Садовую зону предлагалось застроить по типу городов-садов и прорезать её четырьмя массивами, пронизывающими вторую зону промышленности. Четвертая зона – это пояс зелени шириной 3-5 км. Эта идея получила развитие в последующих генеральных планах.

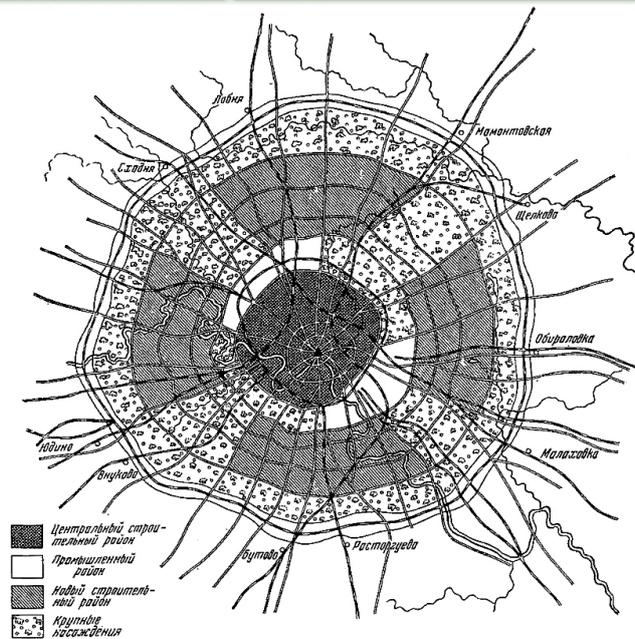


Рис. 4. План «Большая Москва», разработан проф. С.С. Шестаковым (1925 год)  
(Источник:

<https://web.archive.org/web/20160730011114im/http://strelka.com/img/fea9a858f059c9e0/untitled-1.jpg>)

После революции было предложено проекты, среди которых: проект коллектива И.В. Жолтовского, проект инженера С.С. Шестакова, проект академика А.В. Щусева и др. (рис.5). Главное, что объединяло эти проекты – радиально-кольцевая система планировки Москвы как наиболее рациональная система, обеспечивающая нормальный рост и правильную организацию движения транспорта, с сохранением кольцевой структуры. Москва это – центральное ядро, окруженное кольцами, а с ростом пригородов образуются в третьем дорожное кольцо. Все проекты «Большой Москвы» были рассчитаны на рост населения, а, следовательно, и территории.

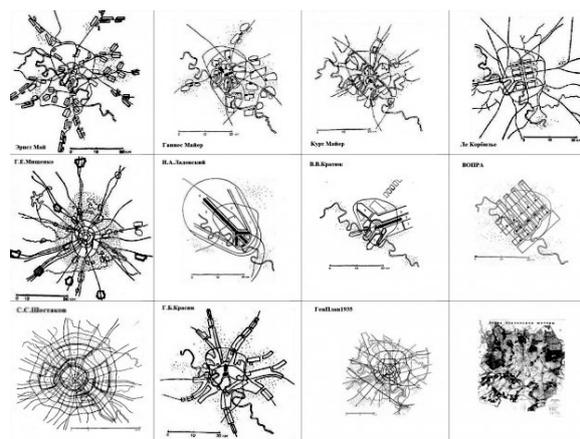


Рис. 5. Международный конкурс на проект Москвы (1923 – 1930гг.)

(Источник: <https://stekingroup.com/images/articles/20180418/23b0aadbde2123163fcfdc503202311f.jpg>)

Самой грандиозной идеей, на наш взгляд, является стратегический мегапроект развития современной столицы «Большая Москва» («Новая Москва»), где отчетливо прослеживаются преемственность проекта выдающегося советского архитектора Н.А. Ладовского (рис. 6,7,8). В проекте предлагая разомкнуть кольцо, а именно, кольцевую систему, в одном из сегментов и дать возможность центру свободно развиваться. Центр города должен расти не только вверх, но и в горизонтальной плоскости поступательно вперед. Следовательно, центром города, по мнению Н.А. Ладовского, должна быть не статическая точка, а динамическая линия – ось.

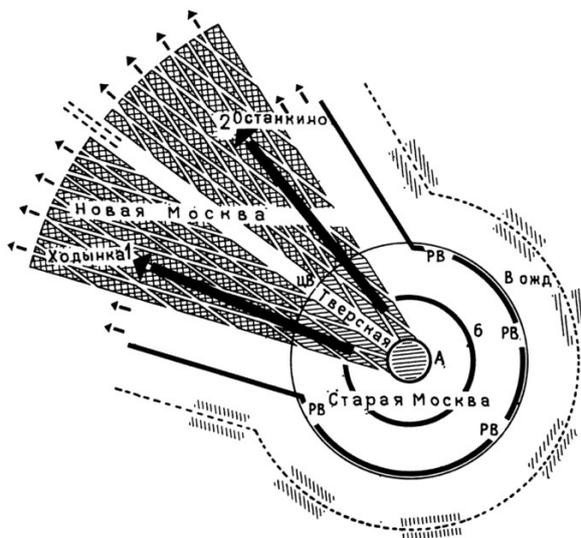


Рис. 6. Схема городского планирования, предложенная Н.А. Ладовским (1930гг.)  
(Источник: <https://dzen.ru/a/ZBcamhhpmhjdLlxt>)



Рис. 7. «Парабола» Н.А. Ладовского (1930гг.)  
(Источник: [https://ucare.timepad.ru/25559470-4561-4fd2-be7a-e63d5f8c1be2/poster\\_event\\_1298047.jpg](https://ucare.timepad.ru/25559470-4561-4fd2-be7a-e63d5f8c1be2/poster_event_1298047.jpg))

Он предложил сосредоточить зоны новой застройки в одном секторе, где образуется ось – центр нового тяготения, а по сторонам её начать строительство новых районов жилой застройки. Старый город при этом останется как «город-музей». Транспорт было предложено реорганизовать и расположить вокзалы по направлению кольца окружной железной дороги, а Белорусский вокзал сделать центральным.

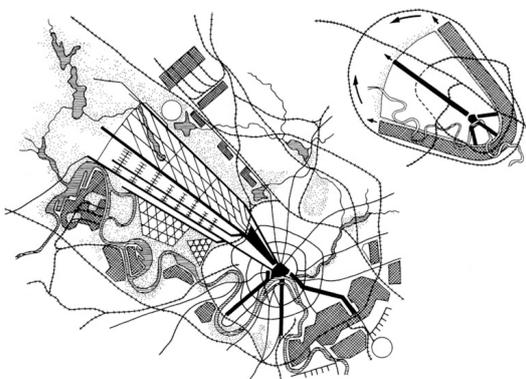


Рис. 8. Город «Парабола» Н.А. Ладовского (1930гг.)

(Источник:

<https://i.pinimg.com/736x/40/2e/d2/402ed200f00fac935a097f116c04383c.jpg>)

Идея построения города по параболе, выдвинутая Н.А. Ладовским еще в 1929 году, предвосхитила зарубежные предложения 50-60-х годов. В 50-е годы греческий архитектор К. Доксиадис, по существу, продолжая идею Н.А. Ладовского, предложил структуру развивающегося города, где нет проблем с городским центром (рис. 9): а – компактный город; б – концентрическое расширение города, угнетающее его развитие; в – разрастание города в одном направлении, не препятствующее его развитию.

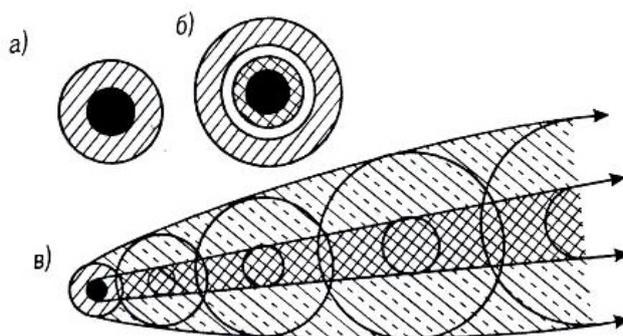


Рис. 9. Модель «Динаполиса», «шагающего города», К. Доксиадис (1963г.)

(Источник: [https://present5.com/presentation/1/187880884\\_454369223.pdf-img/187880884\\_454369223.pdf-21.jpg](https://present5.com/presentation/1/187880884_454369223.pdf-img/187880884_454369223.pdf-21.jpg))

Н.А. Ладовский использовал свою «параболу» в конкурсном проекте на реконструкцию Москвы 1932 года, вызвав большой интерес из-за оригинальности мысли и предложенных идей. Но проект не был востребован, его признали нереалистичной [7-9].

Генеральный план реконструкции Москвы 1935 года (Сталинский) (арх. В.Н. Семёнов и С.Е. Чернышев) утвердил кольцевую планировочную структуру города (рис.10).



Рис. 10. Генплан реконструкции Москвы (1935г.)

(Источник:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a6/Moscow\\_General\\_plan\\_1935.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a6/Moscow_General_plan_1935.jpg))

Проект большой реконструкции Москвы – это новый план на 10 лет вперед, который охватывал застройку, планировку улиц и набережных, транспорт, санитарно-техническое обеспечение города и многое другое.

Эта планировочная структура была сохранена во всех последующих генпланах Москвы: 1957, 1961 годов (авторы ГлавАПУ (ГлавАПУ Москомархитектуры), НИиПИ Генплана Москвы, в генплане Посохина М.М. 1971 года, в генплане Леонида Вавакина 1989 года. В это время было наложено вето на градостроительное освоение лесопаркового защитного пояса вокруг Москвы и установлен природный рубеж, который препятствовал территориальному росту Москвы и её слиянию с городами Московской области. Но в 1991 году все преграды утратили свою

актуальность и были застроены жилой застройкой лесопарковый защитный пояс и примыкающие к МКАД районы. В соответствии с генпланом 1999 года в Москве (на перспективу к 2020 году) население должно достигнуть 10 – 12 млн. человек (численность населения на 2024 год – 13 149 803 человек).

В 2011 году был разработан законопроект, предполагающий расширение Москвы на юго-запад, а в 2013 году вступил в силу закон о расширении Москвы (рис. 11), в результате чего площадь города увеличилась в 2,4 раза.

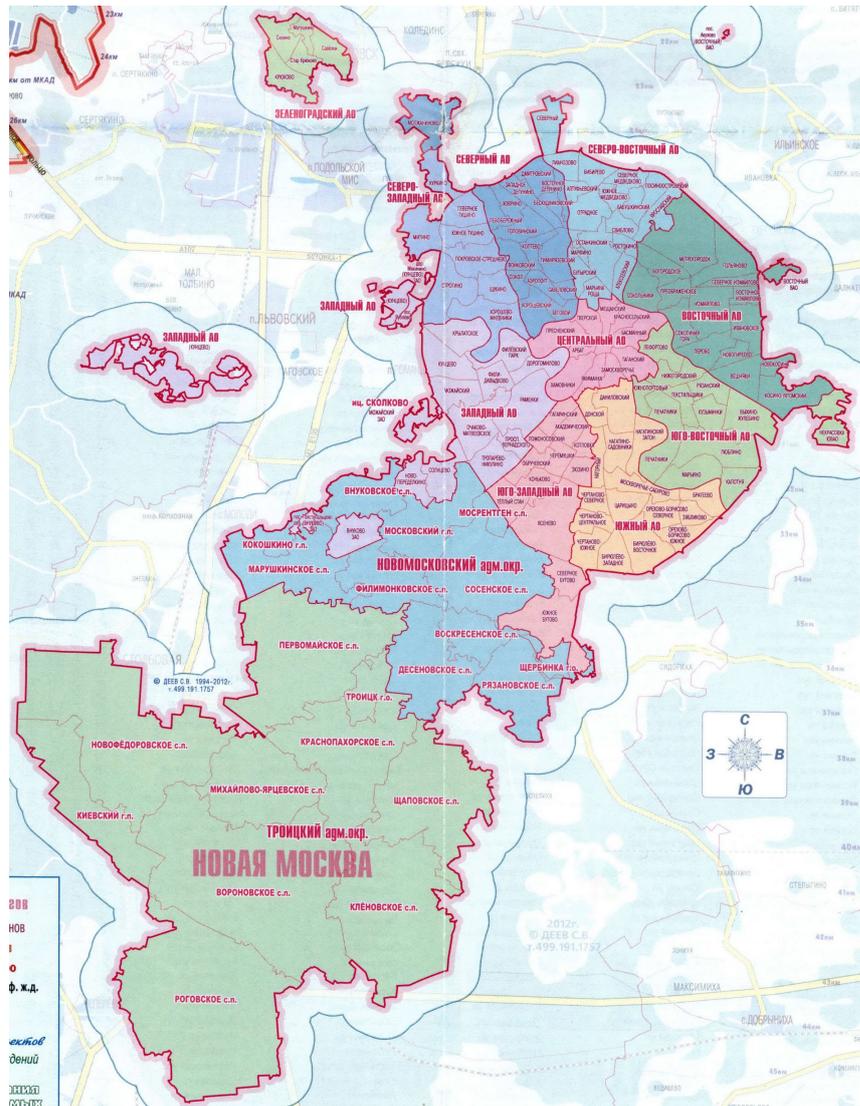


Рис. 11. Границы Москвы «Новая Москва» (2024г.)

(Источник:

[https://ic.pics.livejournal.com/obraz371777/88196756/10230/10230\\_original.jpg](https://ic.pics.livejournal.com/obraz371777/88196756/10230/10230_original.jpg))

Москва поднялась с 11-го на 6-е место в рейтинге крупнейших городов мира по площади и стала крупнейшим городом по площади на территории Европы. Троицкий и Новомосковский округа являются частью самого амбициозного проекта по расширению Москвы за всю её историю. Основные цели проекта — изменение традиционной моноцентрической структуры Московской агломерации и организация градостроительного зонирования новых территорий. После присоединения к Москве территория стала более

привлекательной для жителей и инвесторов благодаря перспективам развития новой инфраструктуры.

Сегодня в «Новой Москве» активно строятся новые жилые комплексы, дороги, развивается общественный транспорт, включая создание новых маршрутов наземного транспорта, использование электропоездов на существующих железнодорожных линиях и расширение сети метрополитена. К 2025 году планируется построить Центральную кольцевую автодорогу, которая будет находиться на расстоянии 50 км от МКАД в «Новой Москве»<sup>1</sup>.

В начале марта 2023 года была открыта третья кольцевая линия в системе транспорта Москвы – БКЛ (что было предусмотрено в генплане от 1971 года – строительство северо-западного участка) протяженностью 70 км путей и 31 станция [13].

План развития новых территорий «Новой Москвы» включает создание 12-ти многофункциональных центров [14]. Эти центры представляют собой разнообразные кластеры, направленные на снижение нагрузки транспортных потоков.

В настоящий момент мэр г. Москвы С.С. Собянин считает, что столице необходимо стать полицентричным городом, в котором должны быть 5-6 крупных городских подцентров. По его словам, на новых территориях должно быть все обустроено и продумано, включая офисы, жилье, объекты социального назначения.

Также из речи главного архитектора Москвы Сергея Кузнецова исходит главная сверхзадача – полицентризм, перераспределение центров. Москва этим занимается. Все новые проекты – это часть того, что сейчас делается в городе, а также проекты реновации и развития транспортных магистралей и т.д.

Одна из главных задач градостроителей нашего времени – развить и дополнить планы людей, которые писали историю строительства Москвы, чьи идеи когда-то опередили свое время.

Доктор архитектуры, профессор кафедры градостроительства МАрхИ Лежава И.Г. в своих статьях «Россия линейная», «Линейные города» рассматривал проблему развития городов, в частности, Москвы, вспоминая Ладовского Н.А. и его прогрессивную идею развития генерального плана: «Решая проблему Москвы, видимо следует обратить внимание на линейные системы расселения...», «после революции появилась великая парабола Ладовского, демонстрирующая «энергетический» выброс Москвы в сторону Ленинграда», «вдоль транспортного русла могут появляться: заводы, зоны сельского хозяйства, университеты, места развлечений и т.д. Таким образом, «уйдя» на русло, экономика может обрести новое «дыхание»», «в будущем, линейную систему расселения, можно будет направить по пути «Сапсана» и на Нижний Новгород». По мнению Лежавы И. Г., «настала пора разработать принципиально иную, типично российскую, градостроительную доктрину,

---

<sup>1</sup> <https://www.irm.ru/news/116401.html>

включая как новые системы расселения, так и новую идеологию построения городов» [15].

### **Заключение**

В результате анализа развития городской агломерации, такой как «Новая Москва», по новой градостроительной политике (полицентризма) были выявлены факторы и аспекты, влияющие на перспективы её развития.

Экономические аспекты. Городская агломерация, такая как «Новая Москва», может стимулировать экономический рост региона за счет привлечения инвестиций, развития предприятий и бизнеса, а также создания новых рабочих мест. В четырехлетней перспективе показатель налоговых поступлений в бюджет Москвы от ТиНАО превысит планку в 100 млрд руб.<sup>2</sup> Развитие городской инфраструктуры, включая транспортную сеть, жилье, образование, здравоохранение и коммерческие объекты, способствует улучшению условий жизни и привлечению новых жителей и инвесторов. Агломерация обеспечивает доступ к широкому спектру услуг и возможностей, что способствует разнообразию экономической деятельности и повышению конкурентоспособности региона. Наличие большого количества населения и предприятий в агломерации может способствовать инновационному развитию, созданию технологических кластеров и привлечению высококвалифицированных специалистов.

Экологические аспекты. Важным аспектом устойчивого развития является эффективное использование природных ресурсов, включая энергию, воду и землю, с учетом окружающей среды. Городская агломерация может внедрять «зеленые технологии» и развивать экологическую инфраструктуру – парки, велосипедные дорожки, энергоэффективные здания и т.д. Рост городской агломерации должен сопровождаться мерами по охране природной среды, сохранению зеленых зон, контролю загрязнения и улучшению качества окружающей среды для жителей.

Оценка устойчивого развития городской агломерации включает анализ баланса между экономическими и экологическими аспектами. Успешная агломерация способствует созданию жизнеспособной и привлекательной городской среды, обеспечивая высокий уровень жизни населения и минимизируя отрицательные воздействия на окружающую среду.

Оценка влияния городской агломерации, такой как «Новая Москва», на устойчивое развитие региона требует комплексного подхода, анализа данных и регулярного мониторинга соответствующих показателей. Такие оценки могут проводиться городскими властями, исследовательскими учреждениями и другими заинтересованными сторонами с целью оптимизации планирования и управления развитием агломерации в целом.

Эффективность транспортных связей между городами-спутниками и центром города имеет значительное влияние на жизнь горожан и

---

<sup>2</sup> <https://stroi.mos.ru/articles/v-blizhaishiei-pierspiektivie-obiem-iezhieghodnykh-naloghovykh-postuplenii-v-biudzhiet-ot-tinao-prievysit-100-mlrd-rubliei?nw=1607260425000>

экономическую активность, сокращение времени в пути (улучшение транспортных связей позволяет горожанам быстрее добираться из городов-спутников в центр города и наоборот). Лучшая транспортная инфраструктура способствует расширению сети общественного транспорта, что делает его более доступным и удобным для горожан. Это позволяет людям использовать общественный транспорт вместо личных автомобилей, что снижает транспортные проблемы и загрязнение окружающей среды.

Повышение качества жизни – улучшенные транспортные связи между городами-спутниками и центром города делают доступное жилье в пригородах более привлекательным для жителей. Это может способствовать росту предложения жилья и разнообразию его типов, что положительно влияет на жилищные условия горожан. Улучшенная транспортная доступность стимулирует развитие в городах-спутниках инфраструктуры и услуг, таких как магазины, рестораны, медицинские учреждения и образовательные заведения. Это улучшает качество жизни и комфортность проживания.

Стимулирование экономической активности – улучшение транспортных связей способствует росту бизнеса и предприятий в городах-спутниках. Это благоприятно отражается на экономическом развитии региона в целом. Лучшая транспортная инфраструктура позволяет людям легче добираться до работы из городов-спутников, что увеличивает доступность рабочей силы для предприятий и улучшает рынок труда в регионе. Улучшение транспортных связей между городами-спутниками и центром города оказывает положительное воздействие на жизнь горожан и экономическую активность. Это способствует более эффективному использованию ресурсов, повышению уровня сервиса и созданию условий для устойчивого развития региона в целом.

Социальная интеграция: изучение степени социальной интеграции между городами-спутниками и центром города включает анализ доступа к образованию, здравоохранению и культурным ресурсам для жителей различных районов. Уровень социальной интеграции определяется доступностью школ и учебных заведений в городах-спутниках. Важно, чтобы жители этих районов имели доступ к качественному образованию без необходимости долгих поездок в центр города. Развитие университетов, колледжей и других образовательных институтов в городах-спутниках способствует повышению доступности высшего образования и профессионального обучения.

Здравоохранение: наличие полноценных медицинских учреждений в городах-спутниках позволяет жителям получать качественную медицинскую помощь неподалеку от места проживания. Расширение сети поликлиник, больниц и аптек в пригородах обеспечивает жителей соответствующими медицинскими услугами и лечением.

Культура: развитие культурной инфраструктуры в городах-спутниках, включая театры, музеи, библиотеки и другие культурные центры, способствует обогащению жизни жителей и стимулирует культурный обмен

между районами. Проведение культурных мероприятий, фестивалей, концертов и выставок в городах-спутниках способствует формированию общественных и культурных связей между различными районами.

Городское планирование: в «Новой Москве», как городской агломерации современного масштаба, можно наблюдать использование инновационных подходов в городском планировании, включая элементы «умного» города и принципы компактного города. Внедрение интеллектуальных систем управления городской инфраструктурой, таких как системы мониторинга транспорта, энергопотребления, управления освещением и отходами, позволяет оптимизировать ресурсы, снижать издержки и повышать эффективность городского хозяйства.

Использование Интернета вещей (IoT): внедрение сенсоров и устройств IoT позволяет собирать и анализировать большие объемы данных о жизнедеятельности города, что способствует более точному прогнозированию и управлению городскими процессами.

Электронные государственные услуги: активно развивающиеся цифровые сервисы для жителей и бизнеса, такие как онлайн-платформы для получения государственных услуг, электронные платежи и документооборот. Это улучшает доступность и удобство взаимодействия с городскими органами.

Принципы компактного города: «Новая Москва» строится с учётом принципов компактного города, что предполагает высокую плотность застройки с удобствами доступа ко всем необходимым сервисам и инфраструктуре в пешей доступности.

Развитие транспорта способствует сокращению автомобильного трафика, снижению загрязнения и повышению комфорта для пешеходов.

Разнообразие функциональных зон: городское планирование в «Новой Москве» направлено на создание разнообразных функциональных зон, включая жилые районы, деловые и коммерческие зоны, зеленые парки и рекреационные зоны. Это способствует формированию устойчивой и жизнеспособной городской среды.

Экономический рост «Новой Москвы» играет важную роль в развитии региона в целом. Создание новых рабочих мест, привлечение инвестиций и развитие полицентрической инфраструктуры способствуют улучшению качества жизни граждан и стимулируют экономическое развитие Московской области. Города-спутники, такие как «Новая Москва», имеют потенциал стать центрами инновационной и экономической активности, расширяя возможности для бизнеса, образования и жизни в регионе.

### **Список литературы**

1. Поморов С. Б., Жуковский Р. С. Анализ современных представлений о полицентрической структуре города// Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. – 2016. – № 1(54). – С. 67-79. – EDN VLONNH.

2. Черных Ю. А. Полицентрическая планировочная система города как способ решения проблемы урбанизации // Молодой ученый. – 2023. – № 3(450). – С. 146-147. – EDN ВАЕСАР.
3. Смолова М. В., Смолова Д. О. Формирование системы метрополитена Москвы// Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2020. – № 2(52). – С. 115-127. – EDN QXYBVN.
4. Смолова М. В. Типологическое многообразие сетей метрополитена как отражение пространственно-планировочной структуры города // Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2017. – № 3(41). – С. 75-86. – EDN ZHJPET.
5. Ткаченко С. Б. Творческие архитектурно-градостроительные конкурсы и их влияние на генеральные планы городов (на примере Москвы): специальность 05.23.22 "Градостроительство, планировка сельских населенных пунктов»: автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата архитектуры / Ткаченко Сергей Борисович. – Москва, 2016. – 22 с. – EDN ZQFXAP.
6. Ткаченко С. Б. Москва - неосуществленный город-сад в плане "Новой Москвы"// Архитектура и современные информационные технологии. – 2019. – № 2(47). – С. 232-250. – EDN KQVEUA.
7. Meerovich M. G. "Socialist city": Idea and its realization in the Soviet Union 1920's and 1930's / M. G. Meerovich, V. I. Menkovsky, I. L. Zherebtsov ; Matej Bel University in Banska Bystrica. Faculty of arts. – Banska Bystrica : BELIANUM-MATEJ BEL UNIV PRESS, FAC POLITICAL SCIENCE & INT RELATIONS, KUZMANYHO 1, BANSKA BYSTRICA, SLOVAKIA, 974 01, 2019. – 178 p. – ISBN 978-80-557-1574-2. – EDN OLJPRX.
8. Меерович М. Г. СССР как мегапроект // Советский проект. 1917-1930-е гг.: этапы и механизмы реализации: Сборник научных трудов / ФГАОУ ВО «Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина». – Екатеринбург: Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б.Н. Ельцина, 2018. – С. 28-39. – EDN YPUGPR.
9. Илья Л. Линейные города// Отечественные записки. – 2012. – № 3(48). – С. 95-107. – EDN QIPMKN.
10. Шаймарданова К. А., Прокофьев Е. И., Сулейманов А. М. Условия для развития городской застройки, ориентированной на общественный транспорт// Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2023. – № 3(65). – С. 234-242. – DOI 10.52409/20731523\_2023\_3\_248. – EDN TWZAEЕ.
11. Шаймарданова К. А., Прокофьев Е. И. Интеграция транспортно-пересадочных узлов в городскую среду// Известия Казанского государственного архитектурно-строительного университета. – 2022. – № 4(62). – С. 153-162. – DOI 10.52409/20731523\_2022\_4\_153. – EDN XIXIKV.
12. Shaimardanova C., Prokofiev E. The emergence and development of transport hubs in Russia // E3S Web of Conferences Volume 274 (2021) : 2nd International Scientific Conference on Socio-Technical Construction and Civil

Engineering (STCCE - 2021), Kazan, 21–28 апреля 2021 года. Vol. 274. – France: EDP Sciences, 2021. – P. 1004. – DOI 10.1051/e3sconf/202127401004. – EDN MNKTLE.

13. Левченко К. И., Курбатова А. В. Большая кольцевая линия Московского метро: начало эксплуатации и новые возможности для пассажиров// Транспорт и логистика устойчивого развития территорий, бизнеса, государства (драйверы роста, тренды и барьеры) : Материалы II Международной научно-практической конференции, Москва, 30 марта 2023 года. – Москва: Государственный университет управления, 2023. – С. 216-218. – EDN МРУСАУ.

14. Свириденко М. В. Полицентричная модель пространственного развития агломерации как актуальный тренд развития современных мегаполисов// Экономика Северо-Запада: проблемы и перспективы развития. – 2021. – № 2(65). – С. 93-100. – DOI 10.52897/2411-4588-2021-2-93-100. – EDN VWZENC.

15. Лежава И. Г. Россия линейная / И. Г. Лежава // Градостроительство. – 2012. – № 2(18). – С. 17-22. – EDN OXGWCR.

### References

1. Pomorov S. B., Zhukovsky R. S. Analysis of modern ideas about the polycentric structure of the city / S. B. Pomorov, // Bulletin of Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering. - 2016. - № 1(54). - P. 67-79. - EDN VLONNH.

2. Chernykh Yu. A. Polycentric planning system of the city as a way to solve the problem of urbanization // Young Scientist. - 2023. - № 3(450). - P. 146-147. - EDN BAECAP.

3. Smolova M. V., Smolova D. O. Formation of the Moscow metro system// News of KSUAE. - 2020. - № 2(52). - С. 115-127. - EDN QXYBVN.

4. Smolova M. V. Typological diversity of metro networks as a reflection of the spatial-planning structure of the city // News of KSUAE. - 2017. - № 3(41). - P. 75-86. - EDN ZHJPET.

5. Tkachenko S. B. Creative architectural and town-planning competitions and their influence on the general plans of cities (on the example of Moscow): specialty 05.23.22 "Town-planning, planning of rural settlements»: abstract of the dissertation on the degree of candidate of architecture / Tkachenko Sergey Borisovich : abstract of the dissertation for the degree of Candidate of Architecture / Tkachenko Sergey Borisovich. - Moscow, 2016. - 22 P. - EDN ZQFXAP.

6. Tkachenko S. B. Moscow - an unrealized garden city in the plan of "New Moscow" // Architecture and Modern Information Technologies. - 2019. - № 2(47). - P. 232-250. - EDN KQVEUA.

7. Meerovich M. G., Menkovsky V. I., Zherebtsov I. L. "Socialist city": Idea and its realization in the Soviet Union 1920's and 1930's; Matej Bel University in Banska Bystrica. Faculty of arts. – Banska Bystrica : BELIANUM-MATEJ BEL UNIV PRESS, FAC POLITICAL SCIENCE & INT RELATIONS,

KUZMANYHO 1, BANSKA BYSTRICA, SLOVAKIA, 974 01, 2019. – 178 P. – ISBN 978-80-557-1574-2. – EDN OLJPRX.

8. Meerovich M. G. USSR as a megaproject // The Soviet Project. 1917-1930s: stages and mechanisms of realization: Collection of scientific papers / FGAOU VO "Ural Federal University named after the first President of Russia B. N. Yeltsin". N. Yeltsin". - Ekaterinburg: Ural Federal University named after B.N. Yeltsin, 2018. - С. 28-39. - EDN YPUGPR.Methods of visual programming in architectural design // Design. Materials. Technology. – 2023. – No. 4(72). – pp. 27-33. – DOI 10.46418/1990-8997\_2023\_4(72)\_27\_33. – EDN IHVJMC.

9. Ilya L. Linear cities // Otechestvennye zapiski. - 2012. - № 3(48). - С. 95-107. - EDN QIPMKN.

10. Shaimardanova K. A., Prokofiev E. I. Conditions for the development of urban development focused on public transport // News of KSUAE. - 2023. - № 3(65). - С. 234-242. - DOI 10.52409/20731523\_2023\_3\_248. - EDN TWZAE.

11. Shaymardanova K. A., Prokofiev E. I. Integration of transportation and transfer hubs in the urban environment// News of KSUAE. - 2022. - № 4(62). - С. 153-162. - DOI 10.52409/20731523\_2022\_4\_153. - EDN XIXIKV.

12. Shaimardanova C., Prokofiev E. The emergence and development of transport hubs in Russia// E3S Web of Conferences Volume 274 (2021) : 2nd International Scientific Conference on Socio-Technical Construction and Civil Engineering (STCCE - 2021), Kazan, April,21–28 ,2021 . Vol. 274. – France: EDP Sciences, 2021. – P. 1004. – DOI 10.1051/e3sconf/202127401004. – EDN MNKTLE.

13. Levchenko K. I., Kurbatova A. V. Large ring line of the Moscow Metro: the beginning of operation and new opportunities for passengers // Transport and logistics of sustainable development of territories, business, state (growth drivers, trends and barriers): Proceedings of the II International Scientific and Practical Conference, Moscow, March 30, 2023. - Moscow: State University of Management, 2023. - С. 216-218. - EDN MPYCA.

14. Sviridenko, M. V. Polycentric model of spatial development of agglomeration as an actual trend in the development of modern megacities // Economy of the North-West: problems and prospects of development. - 2021. - № 2(65). - С. 93-100. - DOI 10.52897/2411-4588-2021-2-93-100. - EDN VWZEHC.

15. Lezhava I. G. Russia linear // Urban Planning. - 2012. - № 2(18). - С. 17-22. - EDN OXGWCR.