

Academia. Архитектура и строительство, № 4, стр. 151–158.
Academia. Architecture and Construction, no. 4, pp. 151–158.

Исследования и теория
Научная статья
УДК 711.1:711.7
DOI: 10.22337/2077-9038-2025-4-151-158

Влияние транспортных систем на эволюцию городов

Коробова Ольга Павловна (Москва). Член-корреспондент РААСН. Российская академия архитектуры и строительных наук (Россия, 127025, Москва, ул. Новый Арбат, 19. РААСН); Центральный научно-исследовательский и проектный институт Министерства строительства и коммунального хозяйства Российской Федерации (Россия, 119331, Москва, просп. Вернадского, 29. ЦНИИП Минстроя России). Эл. почта: grado@raasn.ru

Аннотация. История развития транспортной системы наглядно демонстрирует, как технологические достижения изменяли принципы расселения. Понимание этой истории помогает осознать влияние транспорта на рост городов и поселений, экономику, культуру и окружающую среду. Учитывая, что транспортная система играет ключевую роль в развитии общества, обеспечивая функционирование городов, связь между различными регионами и в будущем будет продолжать усложняться, необходимо прогнозировать степень её воздействия на поселенческую структуру и экологию. В статье рассматривается взаимовлияние поселенческой и транспортной структур на территории Московского региона на примере столицы и малых исторических городов, зародившихся, как и Москва, на берегах рек и имевших развитые торговые связи, но получивших совсем иное развитие.

Ключевые слова: исторические города, торговые связи, транспорт, рост населения, территориальный рост городов

Финансирование. Исследование выполнено в рамках Плана фундаментальных научных исследований РААСН и Минстроя России на 2024 год за счёт средств Государственной программы фундаментальных научных исследований Российской Федерации на долгосрочный период (2021–2030 годы). Тема № 2.2.1.1. «Научные основы градостроительной диагностики влияния транспортной инфраструктуры на развитие территорий и поселений».

Для цитирования. Коробова О.П. Влияние транспортных систем на эволюцию городов // Academia. Архитектура и строительство. – 2025. – № 4. – С. 151–158. – DOI: 10.22337/2077-9038-2025-4-151-158.

The Influence of Transport Systems on the Evolution of Cities

Korobova Olga P. (Moscow). Corresponding Member of RAACS. Russian Academy of Architecture and Construction Science (19, Novyi Arbat str. Moscow, 127025, Russia. RAACS); the Institute for Research and Design of the Ministry of Construction and Housing and Communal Services of Russia (29, Vernadskogo avenue, Moscow, 119331. TsNIIP Minstroy of Russia). E-mail: grado@raasn.ru.

Abstract: The history of the transport system development clearly demonstrates how technological advancements have changed the principles of settlement. Understanding this history helps us to comprehend the impact of transportation on the growth of cities and settlements, the economy, culture, and the environment. Given that the transport system plays a crucial role in the development of society, ensuring the functioning of cities and facilitating communication between different regions, it is essential to anticipate its impact on settlement patterns and the environment. The article examines the interdependence of settlement and transport structures in the Moscow region, using the example of the capital and small historical cities that, like Moscow, originated on the banks of rivers and had developed trade connections, but developed in a completely different way.

Keywords: historical cities, trade relations, transportation, population growth, territorial growth of cities

Funding. The research was carried out within the Plan of Fundamental Scientific Research of the Russian Academy of Architecture and Construction Sciences and the Ministry of Construction of Russia for 2022, with the funds of the state program of the Russian Federation "Scientific and Technological Development of the Russian Federation" for 2021–2030. Topic No. 2.2.1.1. "Scientific Foundations of Urban Planning Diagnostics of the Impact of Transport Infrastructure on the Development of Territories and Settlements".

For citation. Korobova O.P. The Influence of Transport Systems on the Evolution of Cities. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2025, no. 4, pp. 151–158, doi: 10.22337/2077-9038-2025-4-151-158.

Каждый новый этап развития общества на протяжении столетий характерно видоизменял как структуру расселения и сами города, так и способы передвижения.

В древности основными транспортными коридорами служили реки, и первоначально система расселения на территории нынешней Московской области формировалась как приречная. Водный транспорт играл ведущую роль в перевозке грузов и доставке товаров, используя обширную сеть рек и озёр.

Позже традиционным соперником водного стал гужевой транспорт. С образованием централизованного государства с центром в Москве сложилась звездообразная дорожная сеть, обеспечивающая сообщение столицы с основными городами государства. Со временем вдоль дорог выросли поселения, и притрактовая система расселения стала преобладающей.

Появление железнодорожного транспорта и промышленная революция вызвали бурный рост населения в Московском регионе и ускорение процесса урбанизации. Усложняясь, транспортная структура стала радиально-кольцевой. Города, находящиеся на транспортных магистралях, получили мощный импульс развития, а ранее процветающие поселения, оказавшиеся вдали, утратили свои позиции.

Взаимовлияние поселенческой и транспортной структур на территории Московского региона интересно проследить на примере столицы и малых исторических городов, зародившихся, как и Москва, на берегах рек и имевших развитые торговые связи, но получивших совсем иное развитие.

Москва

Торгово-ремесленные поселения на Боровицком мысу реки Москвы возникли еще в VIII–IX веках. По реке Москве через волок Ламский, связывающий Верхнюю Волгу с Окой, шёл транзит из Новгорода в Поволжье, а через Язу и Клязьму проходил речной путь с западных земель – от Смоленска на восток – во Владимирское княжество.

В Москве сходились много торговых путей. Их важность обуславливалась благоприятным расположением речных систем, долго остававшихся основным средством коммуникации.

По мнению историков, основным фактором, превратившим Москву в великий город, стал Чертольский брод. Решение о

постройке крепости на вершине холма, которая впоследствии превратилась в Кремль, было принято князем Владимиром Мономахом, оценившим стратегическое значение единственного брода на реке Москва.

О значении Москвы как узла сухопутных дорог говорил П. Сытин, указывая, что Москва-городок XII столетия обосновалась «у перекрёстка больших дорог, проходивших через Владимиро-Суздальское и другие княжества частью по лугам, частью просёлками в дремучих лесах» [1, с. 13].

Самой древней и главной сухопутной магистралью считалась на Руси дорога от Москвы до Новгорода Великого; она носила название Большой Московской дороги. Не менее древними путями были наторены дороги на Суздальщину, по её Ополю до самого Суздаля и Владимира, а от последнего – до Нижнего Новгорода и в землю Рязанскую [2].

Через Москву проходила дорога с киевского и черниговского юга на Переяславль-Залесский и Ростов. С Тверской улицы начиналась дорога на Тверь и далее на Великий Новгород. Сретенская улица вела на Ярославский тракт, а от Рогожской слободы шёл тракт на Казань и Нижний Новгород. Через пригородное село Коломенское шла дорога на юг в Серпухов и Тулу. Через Арбат и Дорогомилово выходила Можайская дорога в направлении к Смоленску. Все эти дороги разветвлялись далее в целую сеть путей и расходились по всему пространству растущего молодого Русского государства [3].

Москва, впервые упомянутая в летописях в 1147 году, к 1156 году была окружена деревянной стеной и рвом и представляла собой крепость, занимавшую юго-восточный угол современного Кремля и окружённую с трёх сторон реками – Неглинной, Москвой и Яузой.

В XIV веке произошло первое расширение Москвы. Вокруг нового каменного Кремля, построенного в 1367 году, образовалось кольцо новых поселений – Воробьёво, Дорогомилово, Кудрино, Сухощаво, Кузнецкая слобода, Рогож, которые вскоре слились с городом. Население приблизилось к 30 тыс. человек.

Уже в XIV–XV века наметилось радиально-кольцевое начертание плана города. Город первоначально развивался вдоль берега Москвы-реки, к востоку от Кремля, занимая территорию между реками Москвой и Неглинной. Здесь проходили древнейшие дороги, вдоль которых складывалась за-

стройка – улицы Великая (вела от Кремля вдоль реки Москвы до пристани к устью Яузы), Варьская – Варварка (древняя дорога на Владимир), Устретенская (дорога на Переяславль и Ростов; в районе Сретенки от неё на восток ответвлялся путь на Владимир и Суздаль). Эта территория получила впоследствии название Китай-Города (рис. 1).

В конце XVI столетия за Китай-городом появился Белый город, стены которого должны были защищать Москву от набегов крымских татар. Башни-ворота – Чертольские и Тверские, Дмитровские и Сретенские – стояли вдоль новых пределов города. Сегодня границу Белого города можно проследить по очертанию современного Бульварного кольца. На месте башен – площади Покровские Ворота, Пречистенские Ворота, Никитские Ворота и Яузские Ворота.

На месте земляного вала – четвёртой линии городских укреплений, после войны 1812 года была проложена дорога, окаймленная садами, получившая впоследствии название Садового кольца.

В XVIII веке в Москве появилась ещё одна граница – таможенная. Сбором пошлин занималась камер-коллегия. Чтобы заплатить полагающуюся сумму, нужно было проехать через ворота или заставы Камер-Коллежского вала. Просуществовал он с 1731 года до середины XIX века. Память о нём сохранилась в таких названиях, как площадь Серпуховская Застава, площадь Тверская Застава, улицы Преображенский Вал и Пресненский Вал, которые были частью Камер-Коллежского вала. Теперь практически по его границам проходят участки Третьего

транспортного кольца. Территория города внутри Камер-Коллежского вала равнялась 79 кв. км. До конца XIX века границы Москвы практически не менялись. Согласно результатам первой городской переписи города Москвы (1871), численность населения города составляла чуть более 600 тыс. чел.

XX век стал эпохой новых скоростей – развивалось железнодорожное сообщение. В 1909 году границы города определялись Московской окружной железной дорогой, длина которой составляла 54 км. Население достигло 1,5 млн чел. К этому времени полностью сложилась радиально-кольцевая транспортная система, наращивающая свои кольца по сей день.

В 1935 году был разработан Генплан Москвы, предполагающий увеличение города почти вдвое за счёт районов Тушино, Текстильщики, Измайлово, Перово, Кусково, Люблино, Щукино, Кунцево и других. После Великой Отечественной войны к ним добавились Верхние Мневники, Хорошёво, Раменки, Черёмушки и другие.

Ещё до войны, в 1941 году была проложена временная кольцевая рокада, во многом способствовавшая успешному контрнаступлению под Москвой, которая впоследствии была преобразована в трассу Московской кольцевой автомобильной дороги (МКАД). Строительство новой МКАД протяжённостью 109 км началось в 1956 году, а в 1960-ом Верховный Совет РСФСР объявил её границей города. Официальная граница Москвы – МКАД – установлена 1 января 1961 года. С тех пор к городу примкнули Зеленоград (1963), Солнцево, Митино, Бутово (1984), посёлок Новобратцевский (1992), Крюково (1995) и некоторые другие районы за пределами МКАД. Население достигло 9 млн человек (рис. 2).

В 1983–1984 годы территория Москвы увеличилась за счёт присоединения некоторых районов, расположенных за МКАД: Солнцево, Бутово, Митино, Жулебино и др. Площадь Москвы выросла на 193 кв. км, а население – на 117 тыс. человек.

В результате административно-территориальных преобразований с 1871-го по 2010 год площадь Москвы увеличилась на 998 кв. км, а население – более чем на 1,2 млн чел.

1 июля 2012 года вступил в силу закон, определяющий новые границы между Москвой и Московской областью (к Москве были присоединены территории Московской области, расположенные между Варшавским шоссе, большим кольцом Московской железной дороги и Киевским шоссе). В состав города вошли 1440 кв. км территорий, на которых проживают около 250 тыс. чел. Таким образом, площадь города составила более 2500 кв. км, а население – более 11,6 млн чел. (табл. 1).

Для улучшения транспортной ситуации постоянно растущего города с 2011 года в столице построили более 1240 км дорог, около 360 мостов, тоннелей и эстакад и свыше 290 пешеходных переходов. Прогнозируется, что к 2026 году дорожно-транспортная система столицы вырастет более чем на 1,5 тыс. км.



Рис. 1. Схематический план Москвы и окрестностей в XV – начале XVI века

¹ Все иллюстрации в статье, кроме особо оговорённых, взяты из открытого доступа сети Интернет.

Строительство Центральной кольцевой автомобильной дороги А-113 (ЦКАД) в 50 километрах от столицы становится ещё одной предпосылкой к её очередному расширению [5]. Сегодня вдоль участка ЦКАД длиной 22 км, проходящего по территории Новой Москвы планируется построить порядка 5 млн кв. м недвижимости, 80% – нежилой: технопарки, логистические центры, офисные и

бизнес-площадки, – реализовать ряд масштабных инвестиционных проектов, создать более 100 тыс. рабочих мест.

Московский участок ЦКАД станет катализатором создания ещё одной точки роста Новой Москвы, сообщил руководитель Департамента развития новых территорий столицы Владимир Жидкин [6].

Таблица 1. Население и территория Москвы по данным всероссийских и городских переписей [4]

Год	Территория, кв. км	Население, тыс. человек	Плотность (чел./1 кв. км)
1871	79,0	602,0	7623
1882	79,0	753,5	9541
1897	107,4*	1038,6	9670
1902	107,4*	1092,4	9832
1912	176,6*	1617,7	9160
1917	233,9	1854,4	7928
1920	233,9	1027,3	4393
1923	233,9	1542,9	6598

Год	Территория, кв. км	Население, тыс. человек	Плотность (чел./1 кв. км)
1926	233,9	2025,9	8663
1939	326,2	4137,0	12682
1959	379,4	5085,6	13404
1970	878,7	7061,0	8036
1979	878,7	7931,6	9027
1989	1071,9	8875,6	8280
2002	1071,9	10382,8	9686
2010	1077,0	11503,5	10681
2012	2510,0	11612,9	4627

Изменение территории Москвы

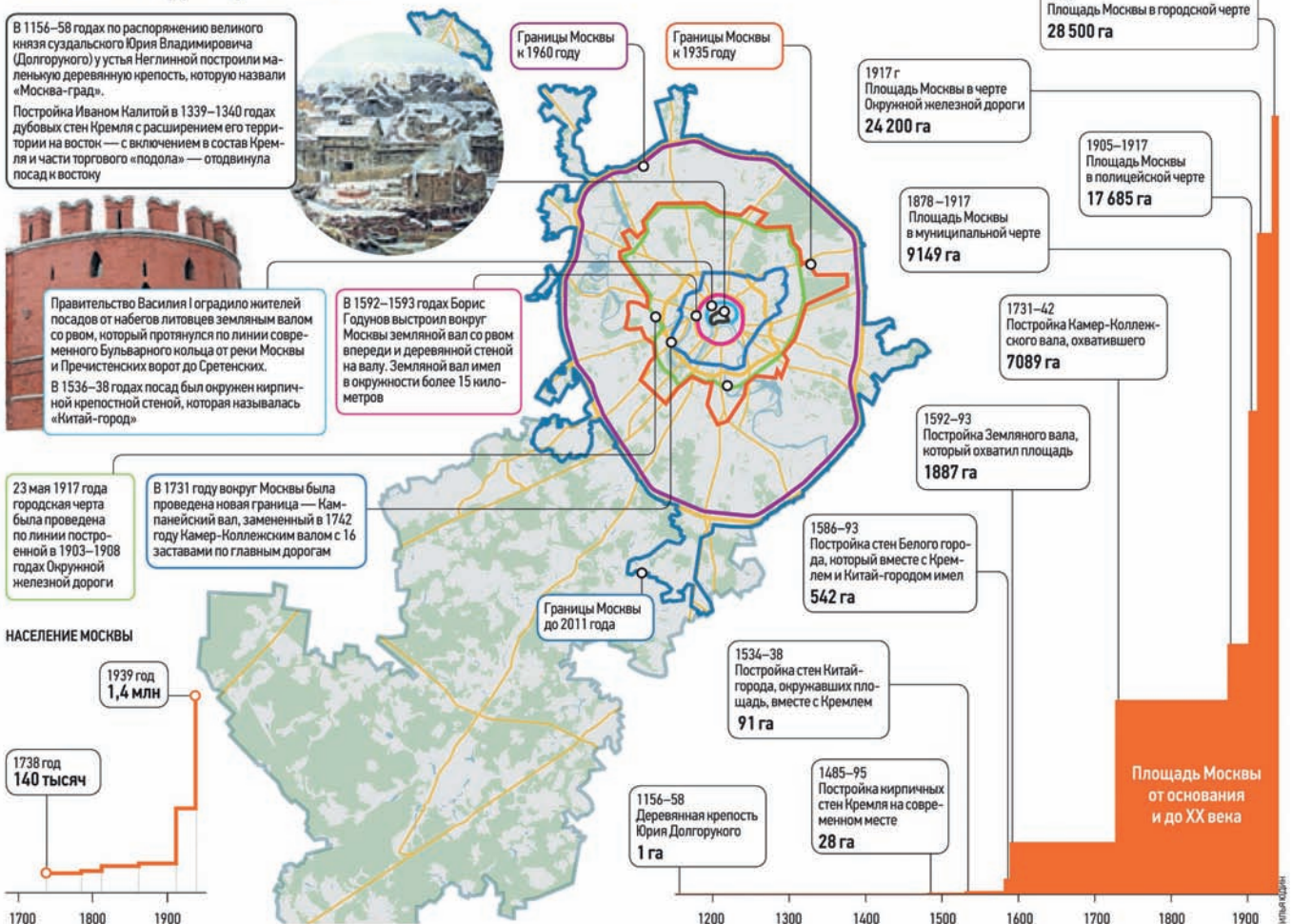


Рис. 2. Этапы изменения территории Москвы

Думается, такие точки роста возникнут со временем вдоль всей трассы ЦКАД, поглощая лесные массивы, сельхозугодья и другие природные территории.

Бурное развитие дорожно-транспортной сети должно радовать жителей столицы и Подмосквья, обеспечивая все большую связность территории, но одновременно и вызывать всё большую тревогу за окружающий природный комплекс. Трудно даже представить, какой «экологический след» уже сегодня оставляет Москва и какими темпами в дальнейшем будет усугубляться эта ситуация.

Верея

В противовес непомерно разрастающейся Москве Верея, расположенная в 95 км к юго-западу от столицы – самый маленький город Московской области с населением 4 910 человек. На январь 2019 года по числу жителей Верея занимала 1069 место из 1117 городов Российской Федерации. Тем не менее это город воинской доблести, доказавший свою значимость в Отечественной войне 1812 года, Гражданской войне, Великой Отечественной войне.

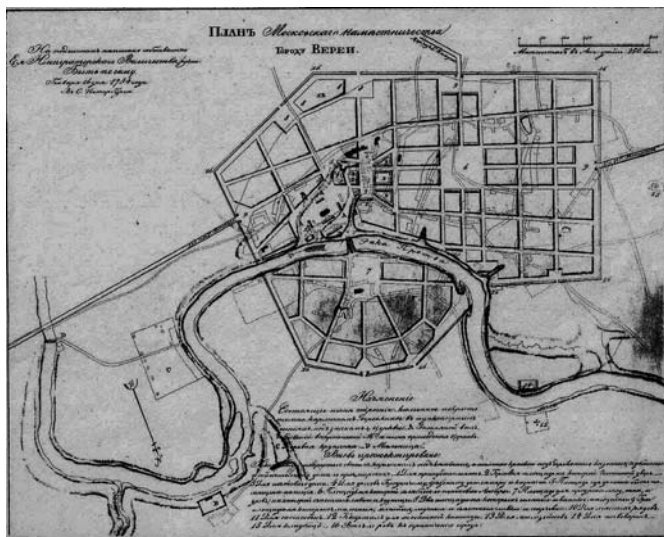


Рис. 3. Генеральный план Вереи 1784 года



Рис. 4. План города Вереи 1873 года

Верея, возникшая на берегах реки Протвы, впервые упоминается в летописи в 1371 году. Город служил западными воротами на подступах к Москве. Верейский уезд известен со средних веков. Но самый его расцвет приходится на XVIII век, когда город становится крупным центром ремесла и торговли. Вдобавок это совпадает с периодом царствования Петра I и появлением новой столицы – Санкт-Петербурга, куда речными путями верейские купцы стали доставлять товар.

Тогда ещё судоходная река Протва соединяла Верею с реками Окой и Москвой, ставшими важнейшими торговыми артериями страны. Верейские купцы заключали торговые сделки в разных городах России и Западной Европы. Были востребованы сельскохозяйственные продукты: лук, чеснок, конопляное масло. А верейские ремесленники прославились кожевенным, сыромятным, сапожным и кузнечным делами, производили лучшие сети и неводы во всей России. Уезд привлекал всё больше людей в эти края. Так, в 1725 году в Верее насчитывалось около 1500 купцов и посадских людей. А в 1787-ом Верея стала самым крупным уездным городом по числу жителей в Московской губернии. Численность населения насчитывала 5,9 тыс. человек. В 1784 году Екатериной II был утверждён генеральный план города (рис. 3).

В 1784 году в Верее было 11 кирпичных заводов, 15 кузниц, 5 заводов по производству солода и кожевенных изделий, 2 пивоварни, а также работала фабрика по производству красок, изразцов и обливной посуды. С Заречьем город был связан плавучим мостом. На Протве работали мельницы. В городе велось активное каменное строительство, в частности, городской управы на Городище, уездного училища, торговых рядов, церквей и множество жилых домов и усадеб.

В 1812-ом, после героического сопротивления войскам Наполеона, Верея была практически полностью разрушена и сожжена. Но уже через короткое время уездный город сумел возродиться, помимо жилой застройки отстроили и перестроили все храмы.

В 1824 году Верею посетили две важные персоны: митрополит Филарет и император Александр I. Этот факт свидетельствовал о значимости города. Многие историки тех времён понимали его историческую ценность, и в 1865 году на территории Верейского Кремля проводились археологические раскопки.

В конце XIX века Верея утрачивает торговое значение: железные дороги протянули мимо. Ближайшие станции Белорусского (Смоленского) направления находятся на расстоянии – 22 км (Можайск) и 27 км [Шелковка (ныне Дорохово)]. До станции Наро-Фоминск Киевского направления железной дороги – 35 км.

Когда в 1851 году была построена железная дорога Москва – Санкт-Петербург, поставка товаров водными путями стала невыгодной. Это повлекло резкое падение торговой роли Вереи на Протве и заставило многих жителей покинуть город.

Оставшиеся верейцы продолжали трудиться и торговать. В Верее ещё оставалось промышленное производство: один

кирпичный, три кожевенных, шерстобойное заведение, производство по изготовлению солода и сальных свечей и т.д. Неподалёку от Вереи работали суконная и бумаготкацкая фабрики, завод церковных паникадил и лампад, сырный завод изготавливающий известный по всей России «Сыр Мещерского» (рис. 4).

В советское время Верея стала центром сельскохозяйственного района. Основой экономики служило многоотраслевое сельское хозяйство. Развилось молочное животноводство, свиноводство, овцеводство, птицеводство и пчеловодство. В окрестностях Вереи появились дома отдыха и пионерские лагеря. На берегу Протвы построили летний театр, городской стадион, сквер, ресторан и пекарню. Были организованы автобусные маршруты между ближайшими городами и деревнями. С 1952 года начали курсировать рейсовые маршруты Верея – Москва.

Создавались и новые промышленные предприятия. В 1952 году построили на окраине города кирпичный завод. В 1957-ом на берегу Протвы появился завод строительных материалов, где был корпус по изготовлению ученических и бухгалтерских счётов. Сапоговаляльное производство в 1954 году реорганизовалось в крупную швейную фабрику.

В 1959 году в результате укрупнения был упразднён Вере́йский район и часть его с городом Верея передана в Наро-Фоминский район. В связи с этим в 1960 году ввели автобусный маршрут Верея – Наро-Фоминск, был построен новый железобетонный автомобильный мост через Протву.

В этот же период времени в Верее появляется дорожное хозяйство (Линейное управление автомобильных дорог), имеющее свой асфальтовый завод на окраине города.

В период нестабильных годов «перестройки» наступило запустение. Были брошены реставрационные работы в кремле, сгорела восточная часть сохранившихся торговых рядов. В Верее время будто остановилось и даже более – город шагнул на несколько десятилетий назад.

Ситуация начала улучшаться с 1996 года: открылся Вере́йский историко-краеведческий музей, возобновилось восстановление древних памятников архитектуры.

Сегодня исторический город Верея – один из самых живописных малых городов Подмосковья, полностью сохранивший планировку Екатерининского генерального пана 1784 года. На его территории сосредоточено более 50 памятников истории и архитектуры, 17 из которых имеют статус памятников федерального значения. Среди достопримечательностей – остатки древнего кремля-городища, укрепленного земляными валами высотой до 6 м, расположенного на высоком речном мысу. С валов открывается живописный вид на леса, окружающие город. Узкий перешеек соединяет территорию кремля с городской площадью. На территории кремля хорошо сохранились Рождественский собор и здание присутственных мест. Визитная карточка Вереи – Торговые ряды начала XIX века (на Советской площади), они до сих пор используются по своему назначению (рис. 5).

История уездного города Вереи, крупнейшего в Московской губернии XVIII–XIX века, очень показательна. Оставшись вдали от основных транспортных магистралей, город утратил возможность дальнейшего торгового и промышленного развития, а значит и конкурентоспособность. Но именно благодаря этому обстоятельству сохранил исторический облик, масштаб застройки и общность с окружающей природой. Интересно, что Верея практически единственный город, не вошедший в перечень опорных городов Московской области, подлежащих ускоренному развитию.

Бронницы

Бронницы впервые упоминаются в духовной грамоте от 1453 года как прикупное село Бронниче на Астраханском тракте (Рязанское шоссе). Село имело удобное местоположение на полпути между Москвой и Коломной – крупнейшими торговыми городами того времени, соседствовало с речной пристанью и находилось рядом с имевшимся в те времена бродом через Москву-реку, через который проходила дорога с Касимовского на Каширский и Серпуховской тракты.

Долгое время село Бронничи было царской вотчиной. В конце XVII века здесь появился один из первых конных заводов в России. Со временем село стало крупным центром дворцового конезаводства. Не последнюю роль в этом играли отличные пойменные луга, расположенные по берегам реки Москвы, а также у близлежащего озера Бельского (старицы Москвы-реки), ставшие кормовой базой для царских коню-



Рис. 5. Туристическая карта города Вереи

шен. Раскинувшееся среди больших заливных лугов речной поймы, село поставляло в столицу сено, различную сельскохозяйственную продукцию (рис. 6).

Главным торговым путём была Москва-река, вторым по значению – Коломенская дорога. Формирование планировочной структуры города подчинялось основным транспортным направлениям, проходящим через Бронницы. Так, ещё в планировке дорегулярного города основной осью являлось направление дороги Москва – Коломна, проходившей через Бронницы ориентировочно по современной улице Московской (трассой Рязанского шоссе).

Указом Екатерины II от 5 октября 1781 года, в связи с учреждением нового административного деления, Бронницы получили статус уездного города, став центром

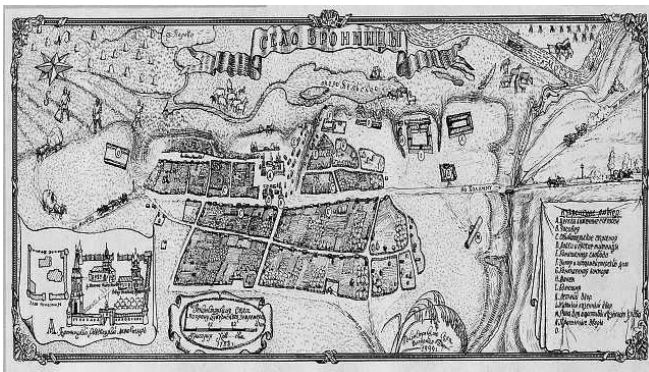


Рис. 6. Село Бронницы



Рис. 7. Регулярный план города Бронницы. 1783 год



Рис. 8. Бронницы (топосъёмка)

вновь образованного Бронницкого уезда Московской губернии (рис. 7).

Значительным стимулом для развития строительства в городе послужило размещение в Бронницах на рубеже XVIII и XIX веков конного полка, для которого на месте старого конного двора был построен комплекс каменных зданий: офицерские корпуса, казармы и конюшни, сохранившиеся до настоящего времени. Начало XIX века стало периодом расцвета для города. Через Бронницы проходят гужевой и водный пути, город богатее и становится крупным торговым центром с населением 4600 чел. (1856). Транспорт играет ключевую положительную роль в развитии города. Ведётся интенсивное строительство каменных зданий. Оживлённые транспортные магистрали и активная торговля способствуют появлению в городе гостиниц и постоялых дворов. Позже появляются новые транспортные направления – дороги на Богородск и к Подольску.

В 1862 году была построена железная дорога, которая прошла в 11-ти км от Бронниц. Это способствовало тому, что промышленное развитие города затормозилось, и роль Бронниц в обеспечении столицы промышленным сырьём и продовольствием резко сократилась. Наступил период стагнации. Население сократилось до 3900 чел. (1897). Однако наличие плодородных земель и торгового тракта способствовали развитию огородничества и садоводства, рассчитанных в основном на сбыт среди проезжающих через город.

К началу XX века Бронницы были небольшим полугражданским городом со слабо развитой промышленностью, обеспечивающей местный спрос и обслуживание тракта Москва – Коломна. К середине XX века население достигло

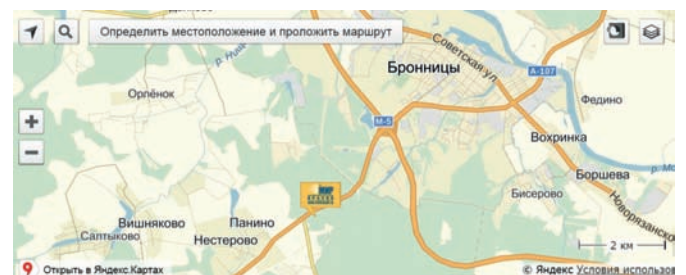


Рис. 9. Город. Бронницы. Схема расположения обходной трассы М-5 «Урал»



Рис. 10. Генеральный план городского округа Бронницы. 2022 год

11000 чел., а функционально-планировочная структура города претерпела незначительные изменения – застройка достигла южных и западных границ, запланированных регулярным планом 1784 года.

После строительства «бетонки» (трассы А-107) начала складываться и к началу нынешнего века сформировалась в законченном виде коммунально-производственная зона, фланкирующая город с юго-востока. Свободные участки вдоль транзитной для города бетонки стали интенсивно застраиваться разноплановыми (вплоть до жилья) объектами, и в результате – транзитная магистраль превратилась во внутригородскую (рис. 8).

В 1992 году Бронницы получил статус города областного подчинения и новую городскую черту, в соответствии с которой площадь города увеличилась с 600 до 2216 га. Бронницы значительно расширили свои границы, включив свободные территории на северо-западе, юге и юго-западе, деревни Меньшово и Марьино с памятником истории – усадьбой Марьино, где в настоящее время размещаются детское дошкольное учреждение и детский бронхолёгочный санаторий. В городскую черту были включены земли Гослесфонда и сельскохозяйственных предприятий: совхоза «Бронницкий», колхозов «Путь Ленина» и «Ленинец».

Прохождение дороги федерального значения (М-5 «Урал») с ежегодно увеличивающимся потоком машин через исторический центр города из блага превратилось в экологическую катастрофу. Ситуацию исправило строительство юго-западного обхода города и новой развязки с бетонкой (рис. 9).

В настоящее время принят генеральный план развития города Бронниц. Развитие города планируется в границах 1992 года за счёт неиспользуемых в настоящее время площадей. В соответствии с Генпланом к 2020 году площадь жилого фонда города должна была возрасти с 449,2 тыс. кв. м до 750,7 тыс. кв. м, а численность населения увеличиться с 20000 до 25000 чел. (рис. 10). Реалии оказались намного скромнее: на 1 января 2024 года население достигло 20981 чел., а площадь жилого фонда – 614, 25 тыс. кв. м. По прогнозу социально-экономического развития города до 2027 года предполагается убыль населения до 20000 чел.

При всех пространственных преобразованиях, произошедших в последние два столетия, Бронницы отличаются устойчивостью исторической регулярной планировки. С конца XVIII века и вплоть до наших дней центральная часть города развивалась на основе регулярного плана 1784 года и сохранила исторический масштаб и колорит. Несмотря на отсутствие железнодорожного сообщения, Бронницы не постигла участь Вереи. Автомобильные дороги федерального значения – Новорязанское шоссе (М-5 «Урал») – и проложенная неподалеку ЦКАД, со временем безусловно окажут стимулирующее воздействие на рост и развитие города.

Список источников

1. Сытин, П.В. Прошлое Москвы в названиях улиц / П.В. Сытин. – Москва: Московский рабочий, 1946. – 157 с. – Текст: непосредственный.

2. Копышев, П.П. К истории древних трактов восточного Подмосковья и Замосковья. Исторические экскурсии и экстракты / П.П. Копышев. – Текст электронный // Богородск – Ногинск. Богородское краеведение. – URL: <https://www.bogorodsk-noginsk.ru/atlas/trakt.html> (дата обращения 11.07.2025).

3. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона: в 86 т. – Санкт-Петербург: Семеновская Типолитография (И.А. Ефрона). 1890–1907. – Текст : непосредственный.

4. Денисенко, М.Б. Динамика численности населения Москвы за 140 лет / М.Б. Денисенко, В.В. Степанова. – Текст : непосредственный // Вестник Московского университета. – Серия 6. «Экономика». – 2013. – № 3. – С. 88–97.

5. Климов Д.В. Влияние ЦКАД на градостроительное развитие Московской области / Д.В.Климов, Л.Я.Ткаченко. – Текст : непосредственный // Academia. Архитектура и строительство. – 2022. – № 2. – С. 77–84.

6. Логистический центр построят в районе ЦКАД в Новой Москве / Текст: электронный // Градостроительный комплекс Москвы (21.11.2022). – URL: <https://clck.ru/3PgnEo> (дата обращения 12.07.2025).

References

1. Sytin P.V. Proshloe Moskvyy v nazvaniyakh ulits [Moscow's Past in Street Names]. Moscow, Moskovskii rabochii Publ., 1946, 157 p (In Russ.)

2. Kopyshchev P.P. K istorii drevnikh traktov vostochnogo Podmoskov'ya i Zamoskov'ya. Istoricheskie ekskursy i ekstrakty [On the History of Ancient Routes in the Eastern Moscow Region and Beyond. Historical Digressions and Extracts]. *Bogorodsk – Noginsk. Bogorodskoye kraevedenie [Bogorodsk – Noginsk. Bogorodskoye Local History]*. URL: <https://www.bogorodsk-noginsk.ru/atlas/trakt.html> (Accessed 07/11/2025). (In Russ.)

3. Entsiklopedicheskii slovar' Brokgauza i Efrona [Brockhaus and Efron Encyclopedic Dictionary], in 86 volumes. Saint Petersburg, Semenovskaya Tipolitografiya (I.A. Efron). 1890–1907. (In Russ.)

4. Denisenko M.B., Stepanova V.V. Dinamika chislennosti naseleniya Moskvyy za 140 let [Population Dynamics of Moscow over 140 Years]. In: *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 6. «Ekonomika» [Moscow University Economics Bulletin]*, 2013, no. 3, pp. 88–97. (In Russ., abstr. in Engl)

5. Klimov D.V., Tkachenko L.Y. Vliyanie TsKAD na gradostroitel'noe razvitie Moskovskoi oblasti [The Influence of the Central Ring Road on the Urban Development of the Moscow Region]. In: *Academia. Architecture and Construction*, 2022, no. 2, pp. 77–84. (In Russ.)

6. Logisticheskii tsentr postroyat v raione TsKAD v Novoi Moskve [A Logistics Center Will be Built Near the Central Ring Road in New Moscow]. *Gradostroitel'nyi kompleks Moskvyy [Urban Development Complex of Moscow]*, 21.11.2022. URL: <https://clck.ru/3PgnEo> (Accessed 07/11/2025). (In Russ.)