

Стратегии пространственного развития Большого Лондона и региона Иль-де-Франс

А.В.Кузьмин, Л.Я.Ткаченко

Отличительной особенностью современного этапа урбанизации является образование крупных столичных районов. Многие города и столицы обрели новое международное значение и получили название «мировые города», поскольку стали крупнейшими финансовыми фокусами и транспортными узлами, где концентрируются штаб-квартиры транснациональных компаний и центры международных организаций, широко развиты деловые услуги. Примерами таких образований являются прежде всего Нью-Йорк, Токио, Большой Лондон, Парижский район – регион Иль-де-Франс.

Опыт крупнейших столичных городов в совершенствовании управления, реализации крупных городских программ и проектов свидетельствует о важности определения общей стратегии действий, повышении координирующей роли администрации. Регулирование городского развития сегодня все в большей степени осуществляется правовыми, экономико-финансовыми и организационными мерами. Важнейшим условием проведения эффективной градостроительной политики становится ее координация по целям и средствам, а также выделение «приоритетных направлений» и «зон развития» для стимулирования и концентрации городских ресурсов.

Несмотря на различные традиции стран, подходы к разработке долгосрочной городской стратегии, крайне важен накопленный мировой опыт градостроительного развития крупнейших мегаполисов, представляющий достаточно ши-

рокий спектр приемов градостроительного регулирования. Некоторые из них, вероятно, можно будет учитывать при разработке документов территориального планирования Московской области и города Москвы в новых административных границах (Большая Москва).

Для московской градостроительной практики наибольший интерес представляет опыт стратегического пространственного развития Большого Лондона и региона Иль-де-Франс, сопоставимых с Москвой по показателям численности и занятости населения, размерам территории и экономическому значению на уровне страны (см. таблицу).

Градостроительное регулирование системы расселения в Лондоне рассматривается для Юго-Восточного района (одного из девяти экономических районов Великобритании) и Большого Лондона. Кроме того, для каждого графства существует структурный план, который определяет планировочное развитие и виды использования территории, политику в области охраны окружающей среды и управления транспортом, включая предложения по строительству главных дорог на 10-летний период.

Большой Лондон был образован в 1965 году путем административного объединения Лондона и частей графств Мидлсекс, Кент, Суррей, Эссекс и Хартфордшир в одну территориальную единицу, ставшую в 1994 году самым маленьким по площади регионом Англии.

Таблица. Сравнительная характеристика крупнейших столичных регионов и мегаполисов Европы

	Столичные регионы	Население, млн. чел.	Территория, кв. км	Плотность населения, тыс. чел./кв. км	Занятость, млн. чел.
1.	Московский регион (Москва и Московская область)	18,6	46 890	0,4	9,2
	в т.ч. Большая Москва	11,8	2 563	4,6	6,3
2.	Юго-Восточный экономический район Великобритании	18,7	27 200	0,69	7,8
	в т.ч. Большой Лондон	7,8	1 580	4,9	4,7
3.	Парижский район (регион Иль-де-Франс – 8 департаментов)	11,8	12 012	0,98	5,7
	в т.ч. «малая корона» (4 департамента)	6,5	762	8,5	3,6
	в т.ч. город Париж	2,2	105	19,0	1,7

После ликвидации в 1986 году Совета Большого Лондона и общегородской администрации права муниципалитетов были переданы районам города, ряд функций возложен на специальные комитеты городского уровня, а отдельные проблемы столицы стали решаться на правительственном уровне. Администрация Большого Лондона появилась недавно, в 2000 году, вместо упраздненного Совета Большого Лондона – таким образом, 14 лет город существовал без центральной власти. Городское самоуправление Лондона имеет два яруса: первый – городское управление, второй – местное. Городским управлением занимается администрация Большого Лондона, местным – локальные администрации муниципальных округов. Городская администрация отвечает за стратегическое планирование, экономическое развитие города, полицию, пожарную службу и транспорт, локальные – за местное планирование, школы, социальные службы и т.д.

Мэр Лондона избирается жителями региона Большой Лондон с 2000 года путем прямого голосования. 6 мая 2008 года вторым мэром Лондона стал Борис Джонсон. Именно мэр отвечает за стратегию пространственного развития Большого Лондона и, соответственно, разработку, общественное обсуждение и публикацию плана города.

План Лондона представляет собой стратегический документ на 20–25 лет, в котором отражены вопросы перспективного интегрированного экономического развития, приоритеты долгосрочной политики в области экологии, транспортной инфраструктуры и социальной сферы. В 2004 году был издан первый План Лондона (рис.1). В этот документ дважды были внесены поправки и дополнения, а в феврале 2008 года опубликован измененный его вариант.

Однако в июле 2008 года, вскоре после избрания нового мэра, были проведены консультации относительно будущего города («Планируя лучший Лондон»), где в общих чертах представлялись намеченные подходы к городскому планированию. Мэр видел будущее Лондона в его развитии как исключительно устойчивой мировой столицы на основе трех сбалансированных и взаимоувязанных составляющих:

- неуклонного и всестороннего экономического роста;
- социальной обеспеченности, позволяющей всем лондонцам разделить будущие успехи города;
- фундаментальных преобразований в области использования природных ресурсов и контроля состояния окружающей среды.

Предварительные предложения в апреле 2009 года вошли в документ «Новое в Плане развития Лондона», предназначенный для организации консультаций с Лондонским Собранием, Лондонским агентством по вопросам развития, а также агентствами по чрезвычайным ситуациям, транспорту, полицией и другими органами и организациями. Для общественных консультаций, которые проходили с октября 2009 по январь 2010 года, был издан проект Плана. На проект были получены предложения от 944 различных организаций и групп, а также около 7 тыс. отдельных комментариев. Кроме

того, с июня по декабрь 2010 года независимой группой, назначенной госсекретарем, проводилась экспертиза. Эксперты дали 124 рекомендации, многие из них были учтены в окончательном тексте Плана. Довольно длительный процесс консультаций и публичного обсуждения Плана позволил общественности осознать важность этого документа и собственную причастность к его подготовке.

В 2010 году под руководством мэра Лондона были подготовлены и изданы отдельные стратегические документы: «Лондонская стратегия жилья», «Транспортная стратегия мэра», «Экономическое развитие – стратегия для Лондона», «Руководство по озеленению Лондона» и «Стратегия по качеству воздуха».

22 июля 2011 года новый План Лондона (пространственная стратегия развития для Большого Лондона), рассчитанный на период до 2031 года, вступил в действие. Структура документа, претерпевшая существенные изменения по сравнению с его проектами 2004 и 2008 годов, включает введение и семь глав: «Контекст и стратегия», «Зоны (развития) Лондона», «Население Лондона», «Экономика Лондона», «Ответ Лондона на изменения климата», «Пространства жизнедеятельности Лондона», «Реализация, мониторинг и корректировка», а также шесть приложений. В соответствии с новым Планом к 2031 году ожидается рост численности населения до 8,82 млн. человек, при этом занятость в экономике должна увеличиться до 5,45 млн. человек. Для решения жилищной проблемы на территории Большого Лондона Планом предусматривается ежегодно строить около 32 тыс. единиц жилья, причем для каждого из 33 районов определены свои показатели.

Интегрированная транспортная инфраструктура – основной фактор, определяющий развитие Лондона. Предлагаемые направления в области транспорта включают:

- использование системы общественного транспорта в качестве основы будущего развития Лондона, обеспечивающей максимальную транспортную доступность на всей территории города;
- разгрузку транспортных заторов и стимулирование использования альтернативных частным автомобилям способов передвижения, улучшение условий для пешеходов, велосипедистов и пассажиров общественного транспорта с целью обеспечения легкости и безопасности передвижений;
- содействие использованию для перевозок, особенно грузовых, водного и рельсового транспорта как альтернативы автомобильному;
- выявление оптимальных возможностей расширения зон аэропортов вокруг Лондона для получения максимальной социальной и экономической выгоды при минимизации негативного влияния на окружающую среду.

Городская среда Лондона, открытые и водные пространства играют фундаментальную роль в обеспечении высокого качества жизни. Предлагаемая в Плане Лондона политика эффективного использования природных ресурсов означает:

- улучшение состояния публичных мест и создание

качественных, безопасных и легкодоступных городских пространств;

- стимулирование увеличения плотности застройки, включая строительство высоких, красивых и хорошо спроектированных зданий, применение устойчивых методов проектирования и строительства;

- охрану и управление открытыми пространствами, защиту особо ценных природных участков;

- планирование мер, связанных с климатическими изменениями, стимулирование более эффективного использования ресурсов и энергии;

- создание новых площадок для размещения стратегических объектов по переработке и утилизации отходов, поддержку протеста против новых мусоросжигательных мощностей;

- организацию сети «Голубая лента» с целью улучшения использования рек и каналов, а также повышения их роли в жизни города.

В рамках Плана Лондона определена приоритетность направлений развития города для большей части которого реализация Плана будет означать усиление индивидуального характера территорий с одновременным повышением их социально-экономического уровня и улучшением состояния окружающей среды. Преобразования должны быть сфокуси-

рованы на четырех наиболее важных для экономики города зонах: Центральном Лондоне с прилегающими к нему территориями; Внутренней и Внешней Восточных частях Лондона и районе Ворот Темзы; региональных коридорах, связанных с соседними районами за пределами Лондона; городских центрах (рис.2).

Для обеспечения устойчивого развития Лондона необходимо сосредоточить внимание на организации и реорганизации существующих и проектируемых сетей общественного транспорта в конкретных зонах. Эти зоны, вероятнее всего, будут находиться в Центральном Лондоне и ряде прилегающих к нему районов, в городских центрах, а также на стратегических участках с хорошей транспортной доступностью и инфраструктурой, включая транспортно-пересадочные узлы. Плотность застройки этих зон должна быть выше существующей. Кроме того, застройка должна быть смешанной как в части ее использования, так и по формам собственности. Масштабы и состав застройки должны определяться исходя из наличия общественного транспорта и с учетом прочих локальных факторов. Обширные малоиспользуемые или свободные участки, которые станут доступными за счет развития сети общественного транспорта, могут застраиваться по типу торговых и жилых зон смешанного использования, например как поселки городского типа.



Рис. 1. Пространственное развитие Большого Лондона в соответствии с Планом Лондона 2004 года

Быстро и интенсивно растущие экономическая, демографическая, строительная и экологическая нагрузки, которые будет испытывать Лондон, могут потребовать соответствующего изменения стратегии. Поэтому План Лондона предусматривает эффективный мониторинг, позволяющий отслеживать соответствие процесса развития поставленным целям, а также выявлять тенденции, которые могут повлиять на долгосрочную реализацию стратегии. Мэр Лондона отвечает за подготовку и публикацию ежегодного отчета по результатам мониторинга с информацией о достигнутых целях (объемы жилищного строительства, площади озеленения и т.д.). Вопросам мониторинга и возможной корректировки посвящена заключительная глава Плана.

Территориальное планирование во Франции имеет свою историю. Генеральные схемы территориального планирования столичного региона в различных его границах были разработаны в 1960, 1965, 1976 годах специально созданным институтом градостроительного профиля.

Парижский район, с 1976 года – регион Иль-де-Франс, площадью 12 тыс. кв. км объединяет 8 департаментов и 1281 коммуну. На его территории выделяются: город Париж с 20 округами (он одновременно и департамент), «малая корона», образованная четырьмя центральными департаментами, и собственно парижская городская агломерация, на площа-

ди которой примерно 1200 кв. км проживает около 9 млн. человек.

В 1994 году была утверждена Генеральная схема обустройства региона Иль-де-Франс на период до 2015 года и одновременно откорректирован план зонирования территории Парижа (в масштабе 1:20 000). Генеральная схема, определяющая стратегию обустройства территории региона на 20 лет, выделяет три ключевых направления его развития: гармонизацию природной и урбанизированной среды, формирование полицентрической городской организации, улучшение условий передвижения и связности в регионе.

В феврале 1995 года специальным законом региональные советы получили все полномочия в вопросах социально-экономического, экологического, научно-технического, культурного и градостроительного развития своей территории, включая и разработку Генеральной схемы.

В сентябре 2008 года Советом Иль-де-Франс была принята новая Генеральная схема развития региона до 2030 года (SDRIF). В этом документе регион рассматривается в национальном, европейском и мировом контекстах. Исключительная эффективность развития транспортной инфраструктуры, высокий уровень социальной сферы и качества жизни, развитый рынок недвижимости и интенсивность культурной жизни благоприятствуют привлечению в регион крупных инвестиций.

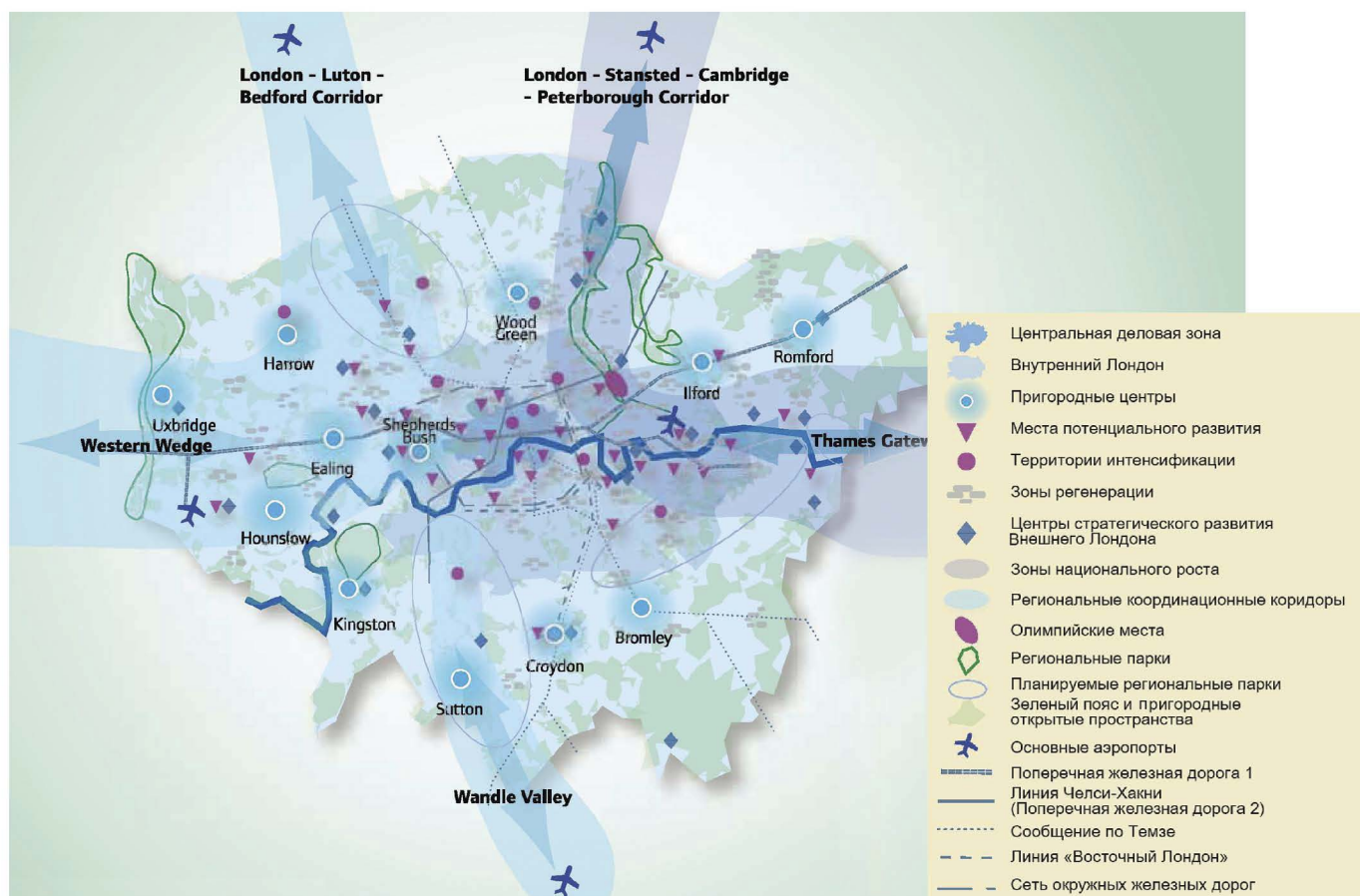


Рис. 2. Пространственное развитие Большого Лондона в соответствии с Планом Лондона 2011 года

Согласно Схеме численность населения в регионе к 2030 году возрастет до 12,6 млн. человек, при этом планируется создать до 700 тыс. новых рабочих мест. Развитие региона должно способствовать социальному благополучию, отвечать на различные кризисы (в том числе связанные с глобальным изменением климата), а также обеспечивать поддержание мирового значения региона.

В Схеме определены пять главных ориентиров региона:

- обеспечение населения социальным жильем – 1,5 млн. социальных квартир до 2030 года, т.е. строительство 60 тыс. квартир в год и доведение до 30% доли социального жилья;
- обеспечение занятости и стимулирование экономической активности населения;
- новый подход к развитию транспорта;
- сохранение природных ресурсов и обеспечение качества окружающей среды;
- обеспечение доступа к социально значимым объектам и службам, повышение качества социальной сферы.

Реализация концепции устойчивого развития региона в Схеме связана с повышением экологической, социальной и экономической эффективности развития территорий (рис. 3).

Особо следует подчеркнуть, что впервые Генеральная схема региона Иль-де-Франс сопровождалась такой оценкой. Законодательное обязательство ее проведения в составе градостроительных документов во Франции появилось недавно, поэтому, осуществленная в регионе, она оказалась единственной в своем роде работой, оценивающей с позиций охраны окружающей среды документ территориального планирования на долгосрочную перспективу.

Экологические исследования касались широкого круга проблем региона, анализировались ресурсный потенциал территории, вопросы биоразнообразия и почвенного покрова, геологической среды и техногенных опасностей, качества воздуха и акустических зон, охраны ландшафтов и природного наследия. При рассмотрении экологических вопросов акцентировался территориальный аспект состояния окружающей среды, а способы решения экологических проблем разрабатывались в соответствии с целями пространственной организации и управления территорией. Экологическая оценка осуществлялась специальной рабочей группой в сотрудничестве с командой авторов-разработчиков схемы.

Основными экологическими приоритетами Генеральной схемы региона Иль-де-Франс были признаны:

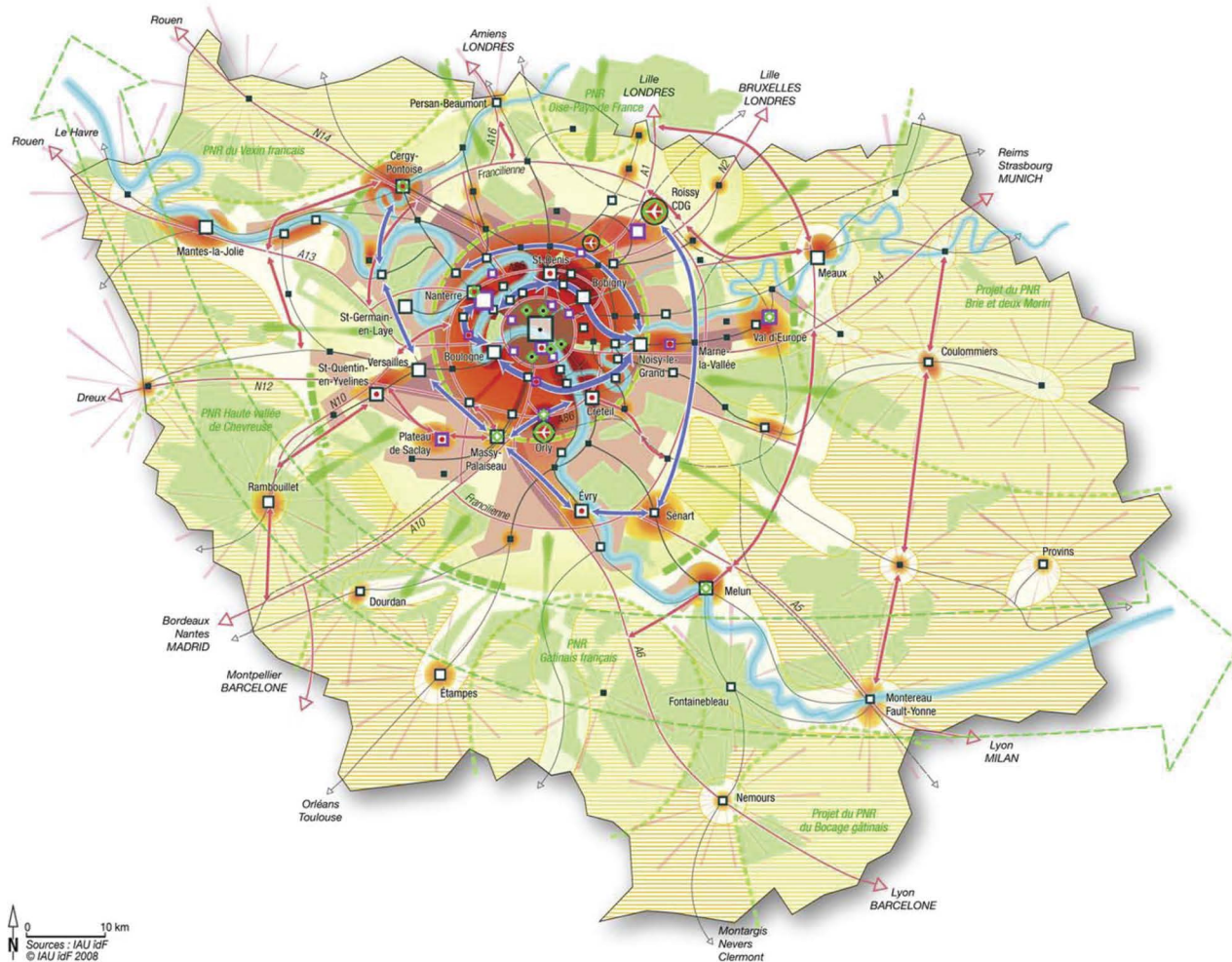


Рис. 3. Основные направления развития региона Иль-де-Франс на период до 2030 года

– развитие региональной системы открытых пространств (сельскохозяйственных, лесных, природных и озелененных территорий). Планируется различное соотношение застроенных (урбанизированных) и открытых пространств на тер-

ритории региона. Так, около 90% территории агломерации могут составить урбанизированные пространства; в зеленом поясе доля открытых пространств будет равна 60%, в то время как застроенные участки займут 40%; на территории

К рис. 3.

**Стимулирование компактного и более плотного развития города
для преодоления жилищных проблем, энергетических и климатических нагрузок**

-  Преимущественное развитие существующих урбанизированных зон с разветвленной сетью общественного транспорта за счет многофункционального использования и повышения плотности
-  Городские центры
-  Специализированные центры
-  Главные центры высшего образования и исследовательские центры
-  Поляризованное развитие вдоль линий железных дорог
-  Ограниченная урбанизация вне зон обслуживания общественным транспортом
-  Сеть железных дорог
-  Сеть главных дорог

**Развитие выбора городского качества жизни в регионе Иль-де-Франс,
усиление экономического потенциала и международной привлекательности**

-  Реки – связующий элемент регионального проекта
-  Ядро агломерации
-  Развитие системы рокад общественного транспорта для улучшения обслуживания территорий, разгрузки радиальной сети и соединения экономических центров ядра агломерации
-  Развитие зон аэропортов
-  Усиление и автономизация крупных городских региональных центров
-  Улучшение сети крупных центров за счет строительства рокад и тангенциальных связей общественного транспорта в дополнение к сети основных дорог
-  Усиление роли сельских центров за счет улучшения и разнообразия обслуживания и развития сети общественного транспорта
-  Сеть, вокзалы и новые станции TGV (скоростного транспорта)

**Сохранение биоразнообразия, повышение качества сельскохозяйственных
и природных территорий и обеспечение связности системы открытых пространств**

-  Сохранение природы в центре города: развитие и усиление взаимосвязи с зеленым поясом агломерации
-  Зеленый пояс: сдерживание развития фронта агломерации и усиленная защита пригородного сельского хозяйства
-  Охрана крупных проникающих сельскохозяйственных и лесистых пространств
-  Сдерживание границ урбанизации на основных агломерационных направлениях
-  Повышение ценности сельскохозяйственного, лесного, рекреационно-туристического использования территории в сельской местности
-  Охрана и формирование региональных природных парков
-  Обеспечение непрерывности экологической зоны

«сельскохозяйственной короны» должны будут преобладать открытые пространства (90%) и всего лишь 10% отведено урбанизированным;

– сохранение и развитие непрерывности экологического каркаса (включая долины малых и больших рек, водные коридоры);

– устойчивое управление экосистемами и природными ресурсами, предусматривающее: рациональное использование водных ресурсов и повышение качества воды; обеспечение биоразнообразия за счет создания «буферных» зон; охрану почв и использование подземного пространства; обеспечение качества атмосферного воздуха и снижение физико-химических воздействий; создание «зеленых легких» и «зон тишины»; сдерживание потребления энергетических ресурсов и снижение энергетической уязвимости;

– устранение территориальных диспропорций в соответствии с требованиями охраны окружающей среды (обеспечение доступности озелененных пространств и «зон тишины», уменьшение загрязнения воздуха и управление рисками природного и техногенного характера);

– сохранение, создание и управление ландшафтами и культурным наследием для повышения привлекательности качества жизни региона (рис. 4).

Следует отметить, что к 2013 году должна быть завершена корректировка Генеральной схемы, которая началась сразу после ее одобрения Советом Иль-де-Франс в сентябре 2008 года.

Особое место в территориальном планировании региона занимает хорошо известный отечественным градостроителям проект «Большой Париж», который реализуется уже четыре года. В этом проекте упор был сделан на создание новой транспортной инфраструктуры, которая объединит столицу и окрестности, свяжет богатые западные предместья с бедными восточными, создаст десятки тысяч рабочих мест и новые точки экономического роста.

Впервые о Большом Париже заговорил президент Франции Николя Саркози еще в июне 2007 года. Полгода спустя Министерство культуры Франции инициировало международные консультации о будущем столицы. В марте 2008 года появилась должность госсекретаря по развитию столичного региона, а в июне того же года президент объявил о начале работы десяти архитектурных команд над будущим обликом Большого Парижа.

СТРАТЕГИЧЕСКАЯ КАРТА

Сохранение и развитие зеленого пояса агломерации с целью поддержания экологического равновесия территории и благосостояния жителей региона

Уменьшение зон негативного воздействия и поддержание существующих лесных и зеленых территорий общего пользования

Повышение ценности и структурирование зеленого пояса

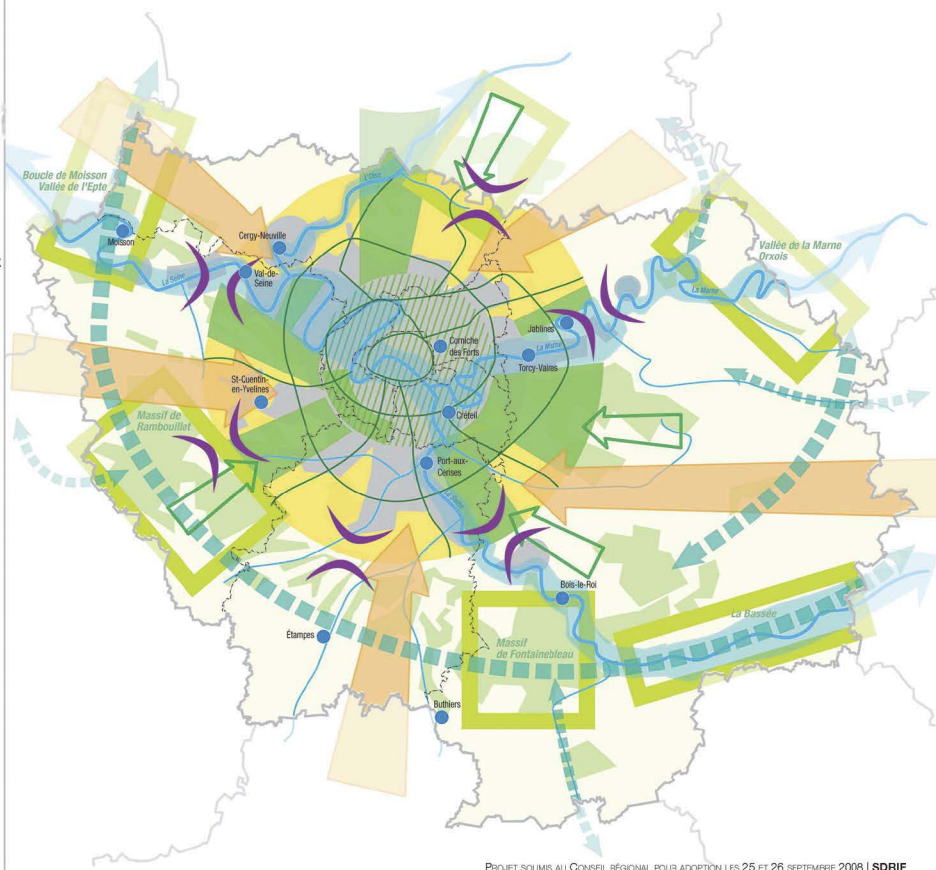
Увеличение сети ценных сельскохозяйственных угодий города и пригородов
Сохранение лесных пространств
Повышение привлекательности рекреационных зон

Усиление роли сельских территорий, мест производства сельскохозяйственной продукции, сохранение историко-культурного достояния и идентификации

Охрана лесных массивов
Поддержание и усиление сети основных зон биоразнообразия
Повышение ценности сельской местности

Поддержание и воссоздание непрерывности природных территорий

Непрерывность долин крупных рек
Непрерывность долин малых рек
Проникновение сельскохозяйственных угодий
Проникновение лесных угодий
Основные экологические коридоры
Сдерживание урбанизации в пределах зеленого пояса
Сеть зеленых связей



PROJET SOUMIS AU CONSEIL RÉGIONAL POUR ADOPTION LES 25 ET 26 SEPTEMBRE 2008 | SDRIF

Рис. 4. Региональная система открытых и озелененных пространств региона Иль-де-Франс

В планах Саркози было инициировать строительство мегаполиса XXI века – единого, динамичного и экологичного Большого Парижа. И он был согласен с архитекторами, которые считали, что начинать формирование будущего облика столицы и окружающего ее региона необходимо со строительства транспортной инфраструктуры. Свое видение концепции Большого Парижа Саркози представил весной 2009 года. Тогда в своей речи он провозгласил Париж городом XXI века, который сможет поспорить с Лондоном, Нью-Йорком, Токио или Шанхаем и стать настоящим мегаполисом без всяких пригородов, эдаких спальных районов, где местожительство не будет больше фактором социальной дискриминации.

В октябре 2009 года было создано Международное бюро Большого Парижа с целью объединения потенциала всех десяти команд, предлагающих свое видение развития столь обширной территории, и последующего выбора лучших предложений.

В июне 2010 года французский парламент одобрил закон «О Большом Париже», в соответствии с которым была создана специальная Компания Большого Парижа, ответственная за разработку проекта транспортной сети и ее строительство.

На период до 2025 года предусматривается строительство нового, автоматического метро протяженностью более 150 км с 57 новыми станциями (первые поезда пойдут в 2018 году) – на него потребуется 32 млрд. евро, включая 12 млрд. на реконструкцию уже существующих транспортных сетей. Этот проект может создавать по 15–20 тыс. новых рабочих мест ежегодно на протяжении 15 лет. Новая транспортная сеть позволит увязать вместе три парижских аэропорта – им. Шарля де Голля, Ле Бурже и Орли.

Закон касается также контрактов территориального развития десяти крупных зон вокруг Парижа, которые были обозначены как приоритетные. До конца 2012 года планируется утвердить конкретные планы их развития на основе проектов, разработанных в ходе международных консультаций и подготовленных Мастерской Большого Парижа.

Но «Большой Париж» – это не только транспорт. В соответствии с законом планируется строить 70 тыс. единиц жилья в год, что обеспечит двукратное превышение существующего годового объема жилищного строительства. На западе региона (плато Сакле) будет развиваться крупнейший в Европе центр университетских исследований и разработок, на севере, под городом Сен-Дени, сооружается кинокластер, на северо-востоке строится Парижская филармония, в пригороде Клиши-су-Буа будет создана одна из крупнейших выставочных площадок Франции.

Аэропорты и связанные с ними предприятия предлагают тысячи рабочих мест, особенно для молодежи. После появления метро «Гран Пари экспресс» для их сотрудников путь на общественном транспорте из бедных восточных предместий, например из Клиши-Монфермей, до аэропорта им. Шарля де Голля сократится с 1,5 часа до 20 минут. Таким образом, проект «Большой Париж» даст шанс развития восточной части

региона и другим бедным предместьям. В настоящее время Компанией Большого Парижа и Транспортным синдикатом региона Иль-де-Франс осуществляется проектирование линий автоматического метро.

В 2025 году, после того как транспортная сеть будет построена, Компания Большого Парижа прекратит свое существование, а сеть перейдет Транспортному синдикату Иль-де-Франс.

Анализ опыта разработки Генеральной схемы развития региона Иль-де-Франс на период до 2030 года и Плана Большого Лондона – до 2031 года показывает, что приоритетными направлениями при стратегическом планировании развития крупнейших мировых урбанизированных регионов являются: интегрированное развитие транспортной инфраструктуры, обеспечение жителей доступным жильем, а также поддержание баланса озелененных пространств, максимальное сохранение незастроенных территорий, сельскохозяйственных и лесных угодий как естественных противовесов сплошной урбанизации и застройки территории.

Литература

1. The London Plan. Spatial Development Strategy for Greater London. February 2004. Mayor of London // www.london.gov.uk.
2. The London Plan. Spatial Development Strategy for Greater London. July 2011. Mayor of London // www.london.gov.uk.
3. Schema directeur de la région Ile-de-France – Rapport Soumis au Conseil régional pour adoption 25–26 septembre 2008 // www.iledefrance.fr.
4. Journal Officiel de la République Française – JORF n°0128 du 5 juin 2010 page 10339 texte n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris // www.journal-officiel.gouv.fr.

Issues of Spatial Development Strategy for Greater London and Region Île-de-France. By A.V.Kuzmin, I.Ya.Tkachenko

The London Plan (2011) and the new regional development scheme (the SDRIF) for Île-de-France Region (2008) together with the Law on Greater Paris are analyzed as examples of spatial development strategies of the largest metropolitan cities of Europe comparable in many respects to Moscow. Considered are the higher-priority directions and urban development zones of the largest European metropolitan areas, the growing importance of the integrated development of the transport infrastructure and consideration of environmental aspects in providing highliving standards for the population.

Ключевые слова: Большой Лондон, регион Иль-де-Франс, Большой Париж, Большая Москва, пространственное развитие, региональное планирование, транспортная инфраструктура, городская среда.

Key words: Greater London, Île-de-France Region, Greater Paris, Greater Moscow, spatial development strategy, regional planning, transport infrastructure, urban environment.