

АФАНАСЬЕВА Александра Владиславовна

Российский государственный университет туризма и сервиса (Москва, РФ);
кандидат географических наук, доцент; slimm_82@mail.ru

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ТУРИСТСКИЕ ТРОПЫ КАК НОВЫЙ ФОРМАТ ОРГАНИЗАЦИИ ДОСУГА И ПУТЕШЕСТВИЙ

Железнодорожные тропы – это особый формат рекреационного пространства, созданный на основе не функционирующих, заброшенных или разрушенных объектов железнодорожной инфраструктуры. По сути, ресурсом для создания железнодорожных троп выступают утраченные объекты индустриального наследия. При этом, формируемые железнодорожные тропы становятся не только рекреационными маршрутами, но и способом сохранения железнодорожного полотна, репрезентации наследия, находящегося под угрозой исчезновения, повышения качества территорий вокруг заброшенных железнодорожных магистралей. Именно поэтому железнодорожные тропы являются объектами научного интереса в зарубежных исследованиях, занимают важное место в территориальном планировании и туризме. В России практики создания железнодорожных троп пока нет, и в научных публикациях эта тема не освещается. Поэтому целью статьи является изучение понятия «железнодорожная тропа» (rail trail) как основы путешествий особого рода, особенностей и преимуществ как нового формата отдыха. В статье решены следующие задачи: изучено понимание железнодорожных троп в западном сегменте научных публикаций, проведена классификация и дана характеристика железнодорожных троп как особого рекреационного пространства, рассмотрены примеры успешного функционирования железнодорожных троп, изучены кейсы управления рекреационным железнодорожным пространством в мировом контексте, и охарактеризованы возможности применения подобного опыта в России.

Ключевые слова: *железнодорожные туристские тропы, зеленые тропы, линейные парки концептуальное рекреационное пространство, маршруты активного отдыха*

Для цитирования: Афанасьева А.В. Железнодорожные туристские тропы как новый формат организации досуга и путешествий // Сервис в России и за рубежом. 2020. Т.14. №2. С. 6-23. DOI: 10.24411/1995-042X-2020-10201.

Дата поступления в редакцию: 1 апреля 2020 г.

Дата утверждения в печать: 8 мая 2020 г.

Alexandra V. AFANASIEVA

*Russian State University of Tourism and Service (Moscow, Russia);
PhD in Geography, Associate Professor; e-mail: slimm_82@mail.ru;
ORCID iD: 0000-0002-2331-4032*

RAIL TRAILS AS A NEW FORM OF LEISURE AND TRAVEL

Abstract. Rail trails are a special type of recreational space created on the basis of non-functioning, abandoned or destroyed railways. In fact, lost industrial heritage sites are the resource for the creating rail trails. At the same time, rail trails are not only recreational routes, but also a way to preserve the railway track, represent the endangered heritage, improve the quality of the territories around the abandoned railway lines. That is why rail trails are objects of scientific interest in foreign studies and occupy an important place in spatial planning and tourism. In Russia, there is no practice of creating rail trails yet, this issue is not regarded in scientific publications. Therefore, the purpose of the article is to study the concept of "rail trail" (greenway, linear park) as the basis for a special kind of travel, as well as features and advantages as a new format of recreation. The article solves the tasks, among them are: studying the understanding of rail trails in the western segment of scientific publications, classifying and describing the characteristics of rail trails as a special recreational space, consideration of the successful examples of rail trails functioning and cases of recreational railway space management in the global context, as well as describing the possibilities of using such experience in Russia.

Keywords: rail trails, greenways, linear park, conceptual recreational space, active recreation routes

Citation: Afanasieva, A. V. (2020). Rail trails as a new form of leisure and travel. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 14(2), 6-23. doi: 10.24411/1995-042X-2020-10201. (In Russ.).

Article History

Received 1 April 2020
Accepted 8 May 2020

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported
by the author(s).

© 2020 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Современный этап развития туристической отрасли характеризуется новым форматом потребления и использования туристических ресурсов. Это выражается в вовлечении в индустрию новых видов туристических ресурсов, появлении необычных объектов туристической инфраструктуры, новыми способами использования уже известных и привычных элементов рекреационного потенциала, а также в появлении принципиально новых туристических пространств.

Так, например, транспортная инфраструктура как привычный способ доставки туристов к месту назначения, сегодня формирует новые форматы отдыха и путешествий [1].

Железнодорожный транспорт и инфраструктура выступают и объектами круизного туризма (роскошные, панорамные поезда и железнодорожные туры), основой тематических туров и экскурсий, а также формируют такой тип туристических пространств как железнодорожные тропы.

Последний формат приобретает все большую популярность в развитых странах, где в силу сокращения промышленного производства вышли из употребления целые отрезки железнодорожных путей, часто находящиеся в пределах городов и даже исторических центров. Это в свою очередь сформировало маргинальные ландшафты вокруг заброшенных железнодорожных веток и существенно снизило туристическую привлекательность этих районов. И создание на базе заброшенных железнодорожных путей т.н. железнодорожных троп стало успешным решением по преобразованию таких ландшафтов в рекреационные зоны. История существования железнодорожных троп насчитывает уже несколько десятилетий, на сегодняшний день существуют разнообразные форматы их функционирования и путешествий по этим туристским маршрутам, разные модели их управления. В зарубежном сегменте научных публикаций эта тема активно обсуждается и изучается. Некоторые авторы (в частности Reis A. и Jellum C. [15]) утверждают, что же-

лезнодорожные тропы – это не ресурс и не маршрут, а целостный туристический продукт, так часто сочетает в себе набор базовых туристических услуг, благодаря успешно сформированной на маршруте сопутствующей инфраструктуре. Железнодорожные тропы сегодня – это не просто туристический маршрут, это форма рекреационного пространства, которая удовлетворяет потребности в тематическом отдыхе как местных жителей, так и приезжающих путешественников, а также способствует популяризации активного и здорового образа жизни. Железнодорожные тропы – это пример успешного преобразования дисфункциональных ландшафтов в рекреационные зоны и рационального использования туристско-рекреационного потенциала.

Однако в России, имеющей широкие возможности для создания железнодорожных троп. такой формат пока не практикуется, и в научных публикациях не освещается.

Поэтому целью данной статьи является изучение понятия «железнодорожная тропа» (rail trail) как основы путешествий особого рода, особенностей и преимуществ как нового формата отдыха и путешествий. Задачами данного исследования являются: изучение понимания железнодорожных троп в западном сегменте научных публикаций, классификация и характеристика железнодорожных троп как особого рекреационного пространства, рассмотрение примеров успешного функционирования железнодорожных троп, изучение кейсов управления рекреационным железнодорожным пространством в мировом контексте, и рассмотрение возможностей применения подобного опыта в России.

Подходы к определению железнодорожных троп и обзор литературы по теме

Термин rail trail дословно переводится как железнодорожная тропа или железнодорожный маршрут. Однако последний вариант в российском туризме уже трактуется как способ железнодорожных путешествий, где железнодорожный транспорт выступает способом передвижения туристов к месту отдыха

или туристского интереса.

Железнодорожная тропа же, на первый взгляд, кажется спорным словосочетанием, так как содержит в себе два взаимоисключающих одновременных способа передвижения. Однако, именно этот термин наиболее полно раскрывает особенности этого типа рекреационного пространства. Ведь железнодорожные тропы создаются на основе разрушенных, заброшенных, недействующих железнодорожных веток, подчас с сохранившейся частично или полностью инфраструктурой, вокзалами и остановками, промышленными станциями, линейной структурой и формой пути, насыпным полотном и системой управления. То есть, железнодорожная тропа – это не просто маршрут активного передвижения в живописной местности, а тематический продукт, который привлекает любителей индустриального наследия, необычных ландшафтов, железнодорожной тематики, и одновременно выступает формой устойчивого туризма.

Многие железнодорожные маршруты обладают значительным туристическим потенциалом благодаря и историческому наследию, которое расположено вдоль них, и которое они объединяют в единый маршрут [6].

В зарубежной практике железнодорожные тропы рассматриваются как многоцелевые рекреационные маршруты, построенные на подстилах (основе) неиспользуемых железнодорожных коридоров. В силу природы железных дорог, эти тропы, как правило, имеют плавные уклоны, без резких подъемов, они имеют ровную поверхность и линейный характер, что делает их все более популярными среди велосипедистов, пешеходов, бегунов и всадников [11].

Иногда железнодорожные тропы рассматриваются как разновидность зеленых или экологических маршрутов (greenways). Однако, зеленые маршруты создаются для разных форм экологического отдыха, у них другая специфика и назначение. В силу этого, в научной литературе оспаривается достаточно широко применяемый на практике термин зеле-

ные маршруты (greenways) относительно железнодорожных троп (например, [3, 12])

Также в литературе встречается термин линейный парк (linear park), однако судя по практике функционирования таких пространств (например, Promenade plantée в Париже или Хай-Лайн в Нью-Йорке) мы можем сказать, что это лишь разновидность железнодорожных троп, имеющая свои особенности.

Железнодорожные тропы в силу своей специфики, а также положительного влияния на окружающую среду активно изучаются с разных позиций.

Например, Moore R. и Graefe A. уделяют внимание территориальной идентичности жителей и туристов и их лояльности к месту (территории) на примере туристских железнодорожных троп [11]. Выбор объекта исследований стал не случайным – на сегодня в США действует более 450 разных железнодорожных троп, существуют проекты по созданию единой Американской железнодорожной тропы, все это говорит о популярности такого вида туристских пространств, и как считают авторы, ростом интереса и лояльности к ним все большего и большего количества туристов, а также и самих местных жителей.

Отдельные авторы уделяют внимание эффективности железнодорожных троп, например, национальной Австралийской кампании по продвижению созданной в 2000 году железнодорожной тропы возле Сиднея для формирования у жителей привычек здорового образа жизни [10].

Reis и Jellum рассматривают железнодорожные тропы как туристический продукт на примере The Otago Central Rail Trail (OCRT), Новая Зеландия [15]. Авторы настаивают на том, что железнодорожные тропы становятся туристским продуктом при достаточной протяженности маршрута, когда туристам необходимо воспользоваться услугами пунктов общественного питания и размещения, а также другими вспомогательными сервисами.

В целом, изучая публикации, посвященные железнодорожным тропам, можно выде-

лить направления исследований, в частности: изучения железнодорожных троп как рекреационных ресурсов и продуктов [4, 5, 11, 14], как объекта городского и ландшафтного планирования и управления [2, 3, 7, 8, 9].

В русскоязычном же сегменте публикации о железнодорожных тропах практически отсутствуют [1].

Поэтому целью данной статьи является введение в русскоязычный научный оборот термина «железнодорожная тропа» и освещение зарубежного опыта функционирования такого типа рекреационных пространств.

Особенности и классификация железнодорожных троп

Железнодорожные тропы сегодня стали достаточно популярным видом отдыха. Это одновременно и оборудованный маршрут, при достаточной длине и наличии сопутствующей инфраструктуры – туристический продукт, а также отдельная разновидность туристической деятельности.

Железнодорожные тропы – это особое концептуальное туристское пространство, в котором соединяется железнодорожное прошлое, живописность ландшафта, и активность рекреации. Многие железнодорожные тропы тесно связаны с историей местности, они презентуют истории побед или провалов. Например, согласно Baker Т. [2], Канадские железные дороги, по некоторым из которых проложены современные железнодорожные тропы, стали коридорами, соединившими страну в девятнадцатом столетии. Успешное сохранение и представление как объектов индустриального наследия, так и исторических артефактов, расположенных вдоль тропы, сочетание природной и исторической составляющей, функционирование троп как экокоридоров создает условия для успешной реализации таких маршрутов. Все это формирует как особый сегмент пользователей таких маршрутов – активных путешественников, которым интересно не только факт передвижения по красивой местности, но и ее «железнодорожная» тематика, так и привлекает традицион-

ных туристов, для которых такой маршрут становится дополнительной аттракцией.

Основой железнодорожных троп, как уже было сказано выше, является заброшенная железнодорожная ветка с сохранившимся частично или полностью полотном и объектами железнодорожной инфраструктуры. Это позволяет формировать достаточно протяженные оборудованные туристические маршруты, пригодные для активного отдыха и сохраняющие свою аутентичную историю и живописность.

Как правило, механизм формирования железнодорожной тропы предполагает выведение территорий вокруг заброшенных железных дорог в рекреационный фонд, проектирование концепции тропы (протяженность, виды деятельности, наличие сопутствующей инфраструктуры, ориентация на конкретную целевую аудиторию и т.д.), и постепенная ее реализация. Как правило, железнодорожные тропы формируются в несколько этапов в силу того, что преобразование заброшенной железнодорожной зоны в рекреационный маршрут – довольно трудоемкий и затратный процесс. Чаще всего, разбирается рельсовое покрытие и кладется специальный настил (в зависимости от планируемой туристической деятельности он может быть разным, от естественного покрытия до асфальтированных дорожек). При этом сохраняются высота тропы, уклоны (что особенно важно для велосипедных дорожек), мосты, виадуки и тоннели. Последние также чаще всего нуждаются в реконструкции. На мосты кладут специальные покрытия, чтобы изменить и рассредоточить нагрузку на опоры, тоннели освещают и укрепляют. Для того, чтобы тропа как рекреационный объект на стала «стройкой века» и чересчур затратным мероприятием, ее вводят в эксплуатацию постепенно, участок за участком, а доходы от ее функционирования пускают на дальнейшее развитие. Проектирование железнодорожной тропы, безусловно, включает те же механизмы и технологии, применяемые в формировании любого обо-

рудованного туристско-рекреационного маршрута – маркировку, картографирование, информационное сопровождение, продвижение. Протяженные маршруты предполагают функционирование информационного центра, а также сопутствующей инфраструктуры – размещение (как правило, кемпинги, экоотели и др.), питания, проката, ремонта и обслуживания оборудования и пр. Железнодорожные тропы становятся привлекательными как для отдыха выходного дня, так и для зарубежных туристов. Железнодорожные тропы



Otago Central Rail Trail
Отаго, Новая Зеландия



Kennebec River Rail Trail
Мэн, США

могут включать пешеходные, велосипедные, конные, мотоциклетные маршруты, передвижение на роликовых коньках и самокатах, в рамках этих маршрутов могут быть организованы экскурсии, квесты, событийные мероприятия и праздники.

На рис. 1 представлены фотографии примеров железнодорожных троп, взятые из открытых источников, которые иллюстрируют внешний вид этих рекреационных маршрутов, возможные виды деятельности и специфику окружающих ландшафтов.



Londonderry Rail Trail
Нью-Гемпшир, США



Vaana (Helsinki harbour rail)
Хельсинки, Финляндия

Рис. 1 – Примеры железнодорожных троп

Таким образом очевидно, что железнодорожные тропы, которые, как и любые рекреационные маршруты, имеют разные формы организации, возможности для посещения и виды деятельности. Одни железнодорожные тропы проходят через целые регионы и штаты, другие находятся в пределах одного города, одни маршруты предназначены толь-

ко для велосипедистов, другие же могут быть преодолены как пешком, так и с помощью разных транспортных средств. Например, Отагская железнодорожная тропа, один из самых известных маршрутов такого рода, имеет протяженность 150 км, это пешеходная, велосипедная и конная трасса, которая проходит в южной части страны между городами

Мидлмарч и Клайд (регион Отаго). Ее посещают по разным оценкам от 10 000 до 14 000 туристов в год и до 80 000 местных жителей, и число посетителей тропы с каждым годом растет ^{1,2}.

Железнодорожный маршрут Ваана в Хельсинки оборудован на основе железнодорожной припортовой линии, соединяющей Центральный вокзал Хельсинки и портовую часть города. Особенность расположения тропы хороша видна на фотографии (рис. 1). Ваана начинается между Хельсинкским музыкальным центром и музеем Kiasma, имеет протяженность общей длиной 1,5 км и среднюю глубину 7 м. Есть несколько лестничных выходов для пешеходов и наклонный выход в Леппясо для велосипедов. Вдоль пешеходной дорожки установлены скамейки для отдыха, а также по маршруту оборудован спортивными сооружениями для скейтбординга и настольного тенниса. Помимо важной рекреационной роли, Ваана имеет и социально-экономическую значимость, так как позволяет проехать на велосипеде через западный центр Хельсинки, что существенно снижает нагрузку на транспортную систему города и положительно влияет на состояние окружающей среды. Железнодорожная тропа Ваана использовалась для выступлений во время ежегодного фестиваля Night of the Arts и получила специальное упоминание в престижном конкурсе Европейская награда в номинации городские общественные пространства (European Prize for Urban Public Space) в 2014 г.

Посетители восьмикилометровой Кеннебекской железнодорожной тропы, в основном, остаются в пределах видимости широкой реки, поскольку асфальтированная тропа связывает столицу штата Августа с речными городами Хэллоуэлл, Фармингдейл и Гардинер. Тропа проходит вдоль живописных ландшафтов, а также выступает соединительной нитью

между городскими аттракциями, такими как Государственный музей штата Мэн и Государственная библиотека. Тропа доступна для велосипедистов, пешеходов, а также посетителей на роликовых коньках (как показано на фотографии на рис. 1). Помимо рекреационного значения, этот маршрут еще и сохраняет железнодорожное полотно, которое Министерство транспорта штата Мэн сохранило в надежде, что железнодорожное сообщение здесь когда-нибудь возобновится.

Londonderry Rail Trail, расположенная в штате Нью-Гемпшир, США – это частично реализованный и еще проектируемый многоцелевой развлекательный маршрут, который, в конечном итоге, повысит качество жизни жителей Южного Нью-Гемпшира и предоставит возможности для экономического развития в городе Лондондерри. Протяженность маршрута 5,5 км. Эта тропа в итоге станет частью большой железной дороги Granite State Rail Trail, которая проходит через несколько городов в штате.

Видовое разнообразие железнодорожных троп требует их систематизации и классификации. В табл. 1 приведена классификация железнодорожных троп.

В перечень признаков, по которым возможно характеризовать железнодорожные тропы, можно включить наличие сопутствующей инфраструктуры (средств размещения и питания туристов, а также обслуживания туристского оборудования), наличие и значение объектов наследия, в том числе индустриального, наличие образовательных, развлекательных форм деятельности (экскурсионная деятельность, участие в фестивалях и прочих событийных мероприятиях, выставочная деятельность и т.д.), характер целевой аудитории (туристы и/или местные жители), характер финансирования, посещаемость и пр.

Нужно отметить, что в пределах городов железнодорожные тропы формируются также на базе заброшенных линий городского рельсового транспорта – метро, трамвайных линий и пр.

¹ Rail trail still proving popular // Otago Daily Times, 2011, May 23

² Parker, T. Why Key's national bike track could be paved with gold // The New Zealand Herald, 2009, March 23.

Таблица 1 – Классификация железнодорожных троп (маршрутов)

Признак	Виды маршрутов / троп
Характер использования железнодорожного полотна	- по ликвидированным, заброшенным и преобразованным железнодорожным трассам - вдоль железнодорожных трасс (Rails with trails – RWT) - частично затрагивающие железнодорожную инфраструктуру
Характер преобразования железнодорожного ландшафта	- на основе полностью преобразованного ландшафта с сохранением линейной структуры и отдельных объектов железнодорожной инфраструктуры - на основе частично благоустроенного ландшафта - вдоль заброшенных и разрушенных железнодорожных веток
Назначение и возможные виды деятельности	- пешеходные (в т.ч. беговые) - велосипедные - конные маршруты - доступные для катания на роликовых коньках и пр.
Уровень доступности среды	- полностью или частично доступные для лиц с ограниченной мобильностью (лица с ограниченными возможностями, семьи с маленькими детьми, с животными, пожилые люди) - недоступные
Степень сложности	- простые (для начального уровня) - среднего уровня сложности - сложные
Характер местности	- в сельской местности - пригородные и городские - в пределах особо охраняемых территорий
Протяженность	- прогулочные (от 1 до 10 км) - средней протяженности (до нескольких дней) - протяженные (часто межрегиональные, международные, трансконтинентальные, например, в США и Канаде)
Период доступности для туристов	- летние / зимние - всесезонные - в определенный период
Орган, управляющий маршрутом	- государственные - частные - инициативные (создаются и управляются некоммерческими организациями), при совместном управлении государства и частного инвестора или некоммерческой организации

Также в пределах городов заброшенные рельсовые маршруты чаще преобразуются в линейные парки, которые имеют четкую парковую специализацию с характерными видами рекреационной деятельности, частью которой выступают рекреационные тропы разного характера. Линейные парки рассматриваются в зарубежной научной литературе и практиками как разновидность железнодорожных троп в силу железнодорожного прошлого этих территорий и специализации на активном отдыхе.

Приведем несколько примеров, линей-

ных парков, которые выступают разновидностями рекреационного пространства, формируемого на базе нефункционирующих железных дорог и линий городского рельсового транспорта.

Знаменитый парк Хай-Лайн в Нью-Йорке создан на месте надземной железной дороги и имеет общую длину 2,33 км. Парк расположен на заброшенной эстакаде высоте 10 м от земли. Ветка Хай-Лайн была построена в 1930-х гг. для того, чтобы убрать товарные поезда с городских улиц, а также чтобы связать производственные помещения со складскими. В не-

которых местах рельсы заходили прямо внутрь зданий на высоте 2-го или 3-го этажей.

Во второй половине XX века объемы железнодорожных грузоперевозок начали сокращаться, что было вызвано развитием скоростных автомобильных дорог и авиасообщением. В конце 80-х железнодорожная ветка утратила свое значение, территория вокруг нее была неблагополучной с социальной точки зрения, здесь был высокий уровень преступности, процветала проституция и наркоторговля. Все это привело власти к мысли снести эстакаду, но им противостояла небольшая группа энтузиастов и жителей района, выступающая за возрождение железнодорожной ветки. В итоге был основан некоммерческий фонд "Друзья Хай-Лайн", была разработана концепция по реконструкции ветки и превращению ее в парк, представленная городским властям и реализованная при их поддержке в 2004–2006 гг.

Сегодня парк, разбитый на заброшенной эстакаде, привлекает гостей и жителей города, здесь есть кафе, оборудование для людей с ограниченными возможностями, мини-театр, прогулочные дорожки и зоны отдыха (рис. 2).

Это яркий пример того, как созданное рекреационное пространство в пределах некогда промышленной зоны, в последствии пришедшей в упадок, сегодня повлияло на ее превращение в территорию дорогих отелей и бутиков, модных магазинов и ресторанов и ее ценность существенно выросла.

Еще одним примером линейного парка является Промена-Планте (Promenade Plantée, дословно «прогулка с деревьями») в Париже, возвышенный парк, протянувшийся на расстояние 4,5 км и созданный на основе старой железнодорожной ветки. В туристических путеводителях и специализированных сайтах его обязательно отмечают как особую достопримечательность Парижа. Промена-Планте разделен на две части: одна находится на наземном бульваре и предназначена не только для пешеходов, но и для желающих

покататься здесь на велосипедах или роликах, вторая располагается на виадуке, с которой открываются живописные виды на Париж. Зоны разделяет арочный мост и туннель. Под виадуком расположены бутики, арт-пространства, галереи и магазины с изделиями ручной работы.

Таким образом, железнодорожные тропы – это особый вид рекреационных пространств, имеющие следующее социально-экономическое и природное значение:

- становятся результатом формирования привлекательного туристического пространства, местами для активного времяпрепровождения, преобразования маргинальных, заброшенных территорий;

- выступают способом сохранения железнодорожной инфраструктуры и ее остатков как объекта наследия, способствуют консервации и восстановлению исторических объектов и пространств;

- выступают формой продвижения туристических аттракций и маршрутов разного уровня значимости;

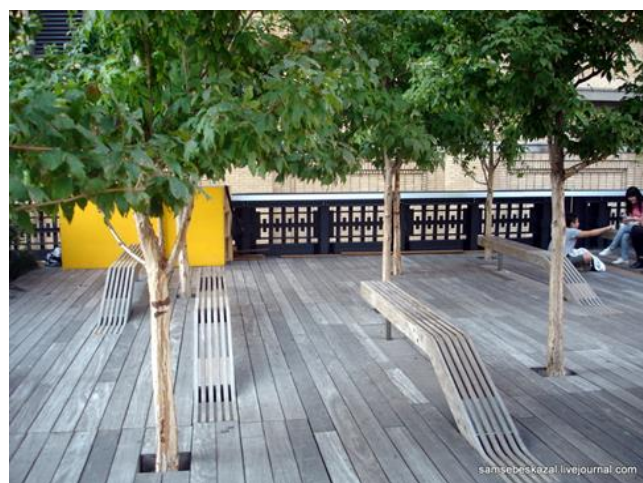
- являются формой устойчивого туризма и способам защиты окружающей среды, разгружая транспортную систему, формируя экокоридоры и уменьшая количество вредных выбросов в атмосферу (например, Австралийская 16,5-километровая велосипедной железнодорожной тропы в Восточном Сиднее является частью Стратегии «Велосипедный план» по стимулированию использования велосипедов как альтернативных видов транспорта);

- формируют активное сообщество приверженцев путешествий по железнодорожным тропам, способствуют популяризации здорового образа жизни;

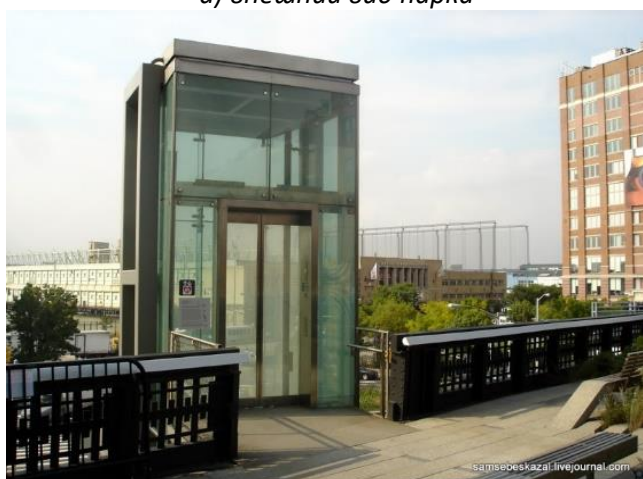
- способствуют повышению качества жизни местного населения, так как выступают рекреационными зонами (на месте маргинальных, заброшенных пространств), формируют рабочие места, привлекательный инвестиционный климат, а также имидж территории, где хочется жить и работать;



а) внешний вид парка



б) зона отдыха



в) лифт в парк для людей с ограниченными возможностями



г) концертная зона в парке

Рис. 2 – Инфраструктура и оборудование линейного парка Хай-Лайн, Нью-Йорк³

- приносят доходы прямые (если есть плата за пользование маршрутом или прокат оборудования, плата за входные билеты в объекты на маршруте и пр.) и косвенные поступления от туризма в местах, где расположены железнодорожные тропы;

- объединяют районы разного уровня экономического развития и благоустройства в одном маршруте;

- сохраняют железнодорожное полотно для потенциальной возможности железнодорожного сообщения;

- способствуют формированию особой транспортной инфраструктуры для путешественников (например, для создания желез-

нодорожной тропы Richmond – San Rafael Bridge bike and pedestrian path в Сан-Франциско потребовалось строительство моста Richmond – San Rafael Bridge, что позволило сегодня людям безопасно ходить и ездить на велосипеде между северным и восточным заливом.

Все это делает железнодорожные тропы популярным способом преобразования и благоустройства пространства, несмотря на технические сложности, затратность и длительность процесса.

Железнодорожные тропы привлекают внимание разных субъектов туристического бизнеса и смежных областей. В первую очередь, в развитии железнодорожных троп заинтересованы местные сообщества и энтузиасты

³ Источник фотографий: samsebeskazal.livejournal.com/54765.html

сты, которые стремятся сохранить локальную историю, в том числе и разрушенные железнодорожные ветки и объекты инфраструктуры. Именно энтузиасты чаще всего поддерживают и развивают исторические железные дороги, которые утратили свое функциональное значения, но выступают важным артефактом, который репрезентирует исторические вехи развития отдельных территорий. И чаще все энтузиасты формируют сообщества, которые и привлекают внимание властей и инвесторов к обустройству железнодорожных троп. Многие железнодорожные тропы в Европе и США были инициированы группами местных энтузиастов или некоммерческими организациями.

Государственные органы власти также заинтересованы в благоустройстве заброшенных железнодорожных линий, например все железнодорожные тропы в Испании – это государственные проекты.

Чаще же всего реализация проектов по созданию железнодорожных троп осуществляется в тесном взаимодействии инициативной части местного населения и некоммерческих организаций с частными инвесторами при поддержке государственных органов власти. Пути финансирования таких проектов разные – фонды, частные инвестиций, гранты и государственные финансовые программы.

Успешные практики и кейсы создания, функционирования железнодорожных троп и управления этим типом рекреационного пространства

Рассмотрим успешные практики и особенности функционирования железнодорожных троп за рубежом.

Наиболее развита система железнодорожных троп в США, Канаде, Австралии, а также в Великобритании, Германии и ряде других европейских государств. Эти страны демонстрируют успешные практики преобразования не функционирующих железных дорог, и как следствие, маргинализированных территорий вокруг них, в протяженные туристические маршруты.

Сегодня существуют проекты по созданию трансконтинентальных пешеходных и велосипедных железнодорожных маршрутов на основе существующей и расширяющейся сети железнодорожных троп. Канадские железнодорожные тропы – яркий пример этого. Рассмотрим некоторые из них.

Ньюфаундлендский железнодорожный региональный парк (The Newfoundland T'Railway Provincial Park) – это железнодорожная тропа, расположенная в канадской провинции Ньюфаундленд и Лабрадор. Она сформирована на основе исторической железной дороги Ньюфаундленда, закрытой после прекращения железнодорожного сообщения в 1988 году. Последние рельсы были сняты в 1990 году, после чего Канадская железная дорога передала эти земли в собственность региональных властей, которые спустя семь лет открыли здесь железнодорожную тропу, использующую как железнодорожное полотно, так и мосты. Некоторые участки тропы, а также многие объекты инфраструктуры все еще в процессе преобразования, однако тропа полноценно функционирует, и является частью формирующейся трансканадской национальной экологической тропы (Trans Canada Trail, с 2006 г. The Great Trail), которая, согласно проектным планам, протянется более чем на 22 000 км, что сделает ее самой длинной непрерывной трассой в мире Ньюфаундлендский железнодорожный региональный парк является многофункциональным всесезонным рекреационным маршрутом и имеет протяженность 883 км и связывает городские, сельские районы и районы с первозданной, дикой природой. Управлением железнодорожной тропой занимается некоммерческая организация Newfoundland T'Railway Council⁴ совместно с провинциальными и федеральными правительствами, различными муниципальными советами, и местными сообществами, Фондом Trans Canada Trail (The Great Trail), и рядом других органи-

⁴ trailway.ca

заций экономического развития.

США имеет давнюю историю создания железнодорожных троп. Именно в США начали рассматривать железнодорожные тропы как способ консервации железнодорожных коридоров с возможностью последующего восстановления железнодорожных путей. Первой рекреационной тропой на созданной на основе заброшенной железнодорожной линии в Соединенных Штатах, стала государственная тропа Элрой-Спарта в Висконсине, которая открылась в 1967 году. В следующем году был открыт Путь прерий Иллинойса. Преобразование заброшенных железных дорог в рекреационные маршруты ускорило благодаря сформированной в последующий период в стране законодательной базе. По мере увеличения популярности уже созданных рекреационных железнодорожных троп, расширения их географии в стране, и повышения осведомленности о возможностях этого вида рекреационных пространств, правительства штатов, муниципалитеты, природоохранные органы и частные организации приобретали земли вокруг заброшенных железнодорожных линий для создания, расширения или объединения зеленых зон.

С 1986 года число железнодорожных маршрутов в США стремительно возросло с 250 известных железнодорожных троп до более 1100 маршрутов, общей протяженностью более 18306 км. Более того, 1200 с лишним проектов, охватывающих 19000 миль, в настоящее время находятся на разных стадиях разработки [3].

Сегодня в США функционируют разных по длине и назначению железнодорожные тропы – от небольших городских и пригородных маршрутов до масштабных троп, таких как Katy Trail в Миссури (390 км).

Разработкой проектов по созданию железнодорожных троп, поисков новых маршрутов, продвижением уже существующих, привлечением инвестиций и государственной поддержки к реализуемым проектам занима-

ется некоммерческая организация Rails-to-Trails Conservancy (RTC)⁵ (рис. 3).

С 1986 года RTC работает над тем, чтобы объяснить значение железнодорожных троп широкой общественности стране. Свою миссию RTC видит в том, чтобы создать общенациональную сеть маршрутов на основе бывших железнодорожных линий для повышения благосостояния, здоровья и качества жизни населения, формирования равноправных возможностей для отдыха и социального взаимодействия, экономического роста и устойчивого развития. Целями RTC являются: привлечение внимания государственных органов и инвестиций, которые поддерживают безопасные маршруты для пешеходов и велосипедистов; мобилизация энтузиастов и любителей железнодорожных троп для защиты в своих сообществах инфраструктуры безопасной ходьбы и езды на велосипеде, сотрудничество с национальными организациями, федеральными, региональными и местными органами власти, общественными лидерами с целью координации действий по развитию железнодорожных маршрутов, предоставление поддержки в форме помощи в планировании маршрутов, грантов, технической поддержки и трансляции передового опыта для сельских, пригородных и городских сообществ; юридическая поддержка в вопросах создания железнодорожных троп в том числе и для некоммерческого сектора, защита железнодорожных троп, повышение осведомленности населения о возможностях железнодорожных троп как рекреационных маршрутов и здорового вида отдыха, научные исследования.

В июле 2019 года RTC выпустила свое новое мобильное приложение TrailLink для поиска информации о железнодорожных тропках и планирования своего маршрута путешествия. Приложение призвано показать конкретное местоположение пользователя

⁵ railstotrails.org

маршрута во время следования и по отношению к другим путевым точкам, включая места отдыха, средства размещения, бизнес-зоны,

водоснабжение и парковку, обеспечивая необходимый уровень безопасности во время посещения.



Рис. 3 – Результаты деятельности Rails-to-Trails Conservancy⁵

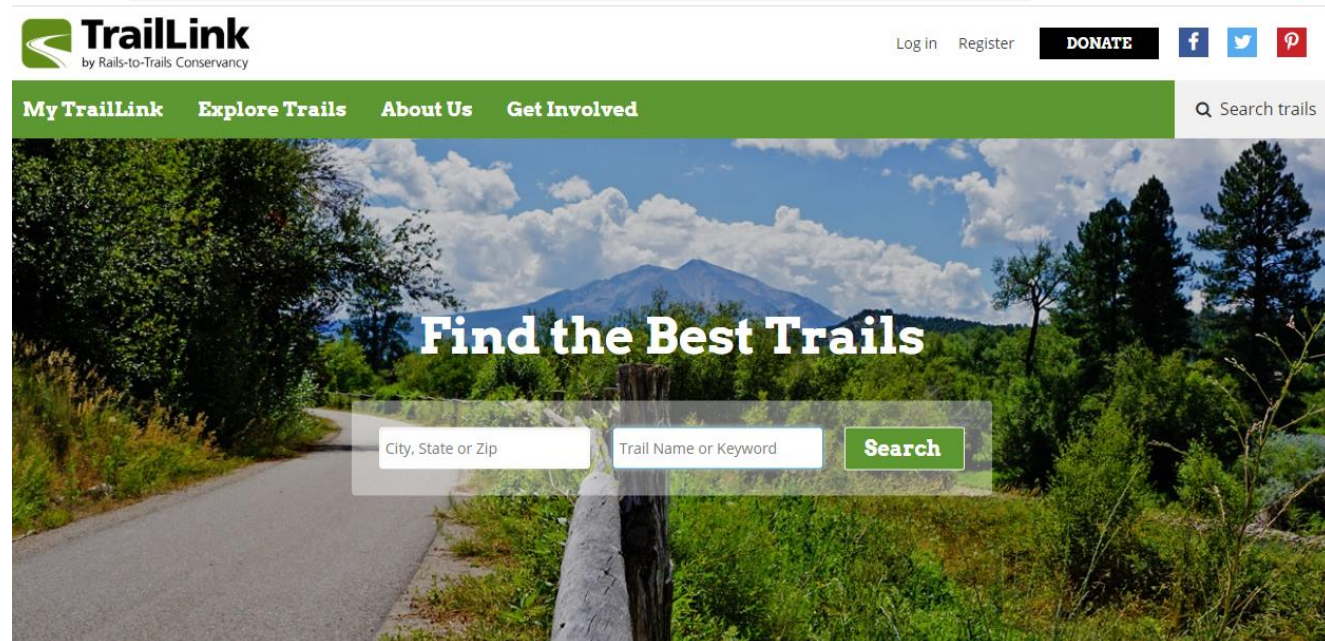


Рис. 4 – Интерфейс приложения TrailLink

В Европе на сегодняшний день функционирует около 2000 железнодорожных троп. Длина трасс и морфометрические параметры их сильно различаются, расположение варьируется от небольших городских районов на старых промышленных подъездных путях до протяженных велосипедных, пешеходных и фермерских маршрутов до 85 через сельскую местность и леса.

Масштабной организацией, которая занимается проектированием и развитием железнодорожных троп в Европе является Европейская ассоциация зеленых маршрутов (European Greenways Association – EGWA)⁶. При этом под зелеными тропами понимаются «коммуникационные маршруты, предназна-

⁶ aevv-egwa.org

ченные исключительно для немоторизованных поездок, разработанные комплексным способом, который улучшает как окружающую среду, так и качество жизни в окрестностях. Эти маршруты должны соответствовать удовлетворительным стандартам ширины, уклона и состояния поверхности, чтобы они были удобными и низкими для пользователей всех способностей. В этом отношении канатные дороги и заброшенные железнодорожные линии являются весьма подходящим ресурсом для развития зеленых насаждений» (Лилльская декларация, 12 сентября 2000 г.). Другими словами, развитие железнодорожных троп является одной из важнейших целей этой организации.

EGWA продвигает ряд европейских проектов по развитию устойчивого туризма средствами активного туризма и железнодорожных троп, сохранению индустриального наследия, развитию сети тематических маршрутов, а также повышению мобильности населения и доступности туристских ресурсов.

В частности, EGWA запустила два европейских проекта в рамках программы INTERREG: REVER AMNO (Aire Métropolitaine Nord-Ouest, 1999-2001) и REVER MED (Méditerranée Occidentale, 2002-2004), направленных на создание транснациональной европейской сети железнодорожных и экологических маршрутов (REseau Vert EuRopéen, REVER). Еще один важный проект – Greenways Product – направлен на стимулирование создания нового туристического продукта «Greenways of Europe» с целью оказания помощи в создании, продвижении и продвижении туристического предложения European Greenways. Конечная цель состоит в том, чтобы заложить основу для перехода от «туристического ресурса» к «туристическому продукту» путем создания комплексных туристических пакетов на основе этих маршрутов. С этой целью проект включает действия по развитию сотрудничества между государственным и частным секторами и интеграции микро- и малых местных предприятий.

EGWA ведет активную деятельность по трансляции и обмену передовым опытом в создании экологических маршрутов и железнодорожных троп, в частности организует стратегические сессии и обучающие семинары, а также раз в два года проводит отбор претендентов на получение Премии European Greenways Award с целью признания проектов Greenway, отличающихся превосходным качеством и демонстрацией наилучшей практики.

Во Франции в последние годы появилась целая серия очень интересных велосипедных маршрутов по железнодорожным тропам, которые вместе с дорожками вдоль каналов и водных артерий объединяются под общим названием «Voie verte» («Зеленый путь»). Их развитием занимается Французская Ассоциация зеленых маршрутов (сокращенно AF3V)⁷. AF3V работает над созданием сети велосипедных и экологических троп в интересах устойчивого развития, социальной интеграции и здоровья населения. Ассоциацией создана карта велосипедных маршрутов, в том числе по железнодорожным тропам, позволяющая планировать свой маршрут.

В Германии первые рекреационные трассы на основе нефункционирующих железнодорожных веток были созданы в 1970-х гг., при этом с 90-х гг. особое внимание уделяется созданию велосипедных маршрутов. Существуют программы по созданию и расширению единой сети велосипедных дорожек, а также множество региональных проектов. Например, в Баварии большинство протяженных велосипедных дорожек, созданных на базе старых железнодорожных линий являются частью «Баварской сети для велосипедистов». В 2008 г. была запущена специальная национальная программа «Alleenradwege» по преобразованию нефункционирующих железнодорожных линий, которая реализуется совместно государственными структурами, Deutsche Bahn и компанией Bahnflächen Entwicklungs Gesellschaft NRW (BEG).

⁷ af3v.org

Железнодорожные тропы в Германии хорошо оборудованы и продуманы, многие из них имеют первоклассное асфальтовое покрытие, маркировку и оборудованы привлекательными зонами отдыха. Как правило, бывшие железнодорожные туннели освещаются (часто освещение контролируется датчиками движения), во избежание скопления летучих мышей в тоннелях устанавливаются подвесные потолки. Реставрированные мосты и виадуки позволяют посетителям насладиться прекрасным видом на глубокие ручьи или долины. При этом некоторые старые маршруты могут быть не так хорошо оборудованы, однако они имеют высокий уровень обеспечения безопасности туристов и рекреационный потенциал.

Интересным и хорошо продуманным примером является велосипедная дорожка Мааре-Мозель в Эйфеле, проходящая по живописным местам национального парка по которой посетители могут проехать более 50 км от Дауна до Мозеля. Трасса проходит через множество виадуков и в общей сложности четыре туннеля. А велосипедная трасса Schinderhannes, проходящая из Зиммерна в Эммельсхаузен дает возможность посетителям остановиться в пивном саду бывшей железнодорожной станции Пфальцфельд и даже переночевать в припаркованных железнодорожных вагонах.

Итальянские железнодорожные тропы, как и многие европейские, имеют схожую судьбу и историю своего появления. Во второй половине XX века, железные дороги в Италии начали испытывать конкуренцию с автомобильными и воздушными перевозками, что привело к постепенному выводу из эксплуатации более 7000 км железных дорог, представляющих собой уникальное и неповторимое наследие инфраструктуры, произведений искусства, железнодорожных станций и пристанционных строений. Вопросы использования такого огромного потенциала в рекреационных целях обсуждались достаточно долго, и в итоге 20 июля 1998 года после

семинара, организованного на сельскохозяйственном факультете Милана по теме зеленых маршрутов, была создана Итальянская ассоциация зеленых маршрутов⁸.

Благодаря этому, обширная часть территории с ее речными рекреационными зонами, системой каналов, сетью заброшенных железных дорог и системой сельских дорог, а также равнинных и горных троп, стала основой для создания сети экологических (зеленых) троп, презентующих систему уникальных историко-культурных и сельскохозяйственно-лесохозяйственных ценностей.

Сегодня своими задачами Итальянская ассоциация зеленых маршрутов видит поддержку инициатив по созданию и функционированию железнодорожных троп, стимулирование устойчивого туризма в стране, содействие развитию сельских районов, а также стимулирование рационального взаимодействия человека и природы через создание экологических маршрутов на основе железнодорожных троп через города в сельскую местность, а также усиление территориальной и национальной идентичности населения страны путем сохранения и восстановления исторических и культурных ценностей территорий, по которым проходят железнодорожные тропы.

Великобритания является одной из стран-лидеров по протяженности исторических железных дорог, объему и разнообразию туристических продуктов на их базе, а также по протяженности и разнообразию железнодорожных троп. Здесь существует одна из наиболее развитых систем железнодорожных троп, которые проектируются и управляются разными некоммерческими и общественными организациями, большую роль в этом процессе играют местные сообщества и энтузиасты. Развитие национальной сети велосипедных маршрутов в Великобритании восходит к организации Sustrans («Устойчивый транспорт»)⁹, основанной в Бате в 1977 г.

⁸ greenways.it

⁹ sustrans.org.uk



Вид входа в тоннель до создания железнодорожной тропы



Вид входа в тоннель после создания железнодорожной тропы



Вид внутри тоннеля после создания железнодорожной тропы



Указатели при входе в тоннель

Рис. 5 – Пример преобразования заброшенного железнодорожного тоннеля возле города Бат в рекреационный объект

История формирования маршрута «Two Tunnels Greenway» («Тропа двух туннелей») возле города Бат является показательной. Она продвигается некоммерческой компанией Sustrans совместно с местным сообществом. Некогда заброшенная железнодорожная ветка сегодня превратилась в один из самых привлекательных и посещаемых маршрутов страны и стала важной туристской аттракцией.

Помимо Sustrans, в Великобритании вопросами развития железнодорожных троп занимается организация Railway Ramblers¹⁰,

целью которой является сохранение железнодорожного наследия, а также развитие пешеходных и велосипедных маршрутов.

Выводы и пути дальнейших исследований

Таким образом, подводя итог, можно сделать следующие выводы.

Железнодорожные тропы – это формат рационального использования туристических ресурсов, стимулирующий популяризацию активного отдыха и позволяющих сохранять индустриальное наследие, находящееся под угрозой исчезновения. В зарубежной практике железнодорожные тропы функционируют достаточно давно, сегодня активно реализуются

¹⁰ railwayramblers.org.uk

масштабные проекты по созданию крупных сетей железнодорожных троп. Подобный формат имеет широкие возможности для развития местных сообществ, сохранения наследия, привлечения инвестиций в ранее неблагополучные территории, формирования отдельных туристических аттракций.

Обзор успешных практик преобразования заброшенных и нефункционирующих железных дорог в отдельных странах мира заставляет задаться вопросом о целесообразности применения подобного опыта в России.

Сегодня заброшенные железнодорожные линии в регионах России выступают объектами туристского интереса особой категории туристов, которым интересны необычные, разрушенные объекты. Однако нефункционирующие железнодорожные ветки и объекты инфраструктуры не имеют ценности для широкого круга туристов, и даже во многом представляют опасность для потенциальных посетителей, их рекреационный потенциал существенно ограничен целевой аудиторией,

которая посещает их зачастую нелегально. К тому же, как и любые нефункционирующие объекты, заброшенная и полуразрушенная железнодорожная инфраструктура создает вокруг себя хаос и маргинализирует территорию. Соответственно, преобразование полуразрушенных и заброшенных объектов железнодорожной инфраструктуры в рекреационные зоны, позволит рационально использовать подобные ландшафты, повысить ценность земли, а также будет способствовать развитию внутреннего туризма.

Другими словами, Россия имеет возможности для создания железнодорожных троп, более того, подобная практика позволила бы расширить систему маршрутов активного отдыха и рационально использовать существующие туристические ресурсы.

Рассмотрение потенциала заброшенных объектов железнодорожной инфраструктуры в России для создания железнодорожных троп может стать направлением дальнейших исследований.

Список источников / References:

1. Afanasieva, A. V., Gonsharova, O. V., Lagusev, Yu. M., Semenova, L. V., & Yudina, E. V. (2020). Zheleznodorozhnye perevozki kak sostavljajushhaja turistskogo resursnogo potentsiala: mirovoj i rossijskij kontekst [Railway transport as a part of tourism resources in Russia and worldwide]. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 14(1), 43-61 (In Russ.).
2. Baker, T. R. (2001). *A method to assess the potential value of railway corridors as recreation trails: a case study of three Nova Scotia rail-trails*. Master's dissertation in urban and regional planning. Queen's University, Kingston, Ontario, Canada.
3. Betz, C. J., Bergstrom, J. C., & Bowker, J. M. (2003). A contingent trip model for estimating rail-trail demand. *Journal of Environmental Planning and Management*, 46(1), 79-96.
4. Bowker, J. M., Bergstrom, J. C., & Gill, J. (2007). Estimating the economic value and impacts of recreational trails: a case study of the Virginia Creeper Rail Trail. *Tourism Economics*, 13(2), 241-260.
5. Dowsett, O. (2008). *"Rural restructuring": a multi-scalar analysis of the Otago Central Rail Trail*: Doctoral dissertation. Lincoln University.
6. Forsberg, M. (1994). Rails-to-trails. *Nebraskaland*, 44-55.
7. Geddis, A., & Lipscombe, N. (2000). Land management: the benefits and concerns of railtrail development in Australia. *Australian Parks & Leisure*, 3(2), 26-32.
8. Gobster, P. H. (1995). Perception and use of a metropolitan greenway system for recreation. *Landscape and Urban Planning*, 33(1-3), 401-413.

9. Hawthorne, T., Krygier, J., & Kwan, M. (2008). Mapping ambivalence: exploring the geographies of community change and rails-to-trails development using photo-based Q method and PPGIS. *Geoforum*, 39, 1058–1078.
10. Merom, D., Bauman, A., Vita, P., & Close, G. (2003). An environmental intervention to promote walking and cycling – the impact of a newly constructed Rail Trail in Western Sydney. *Preventive medicine*, 36(2), 235–242. doi: 10.1016/s0091-7435(02)00025.
11. Moore, R. L., & Graefe, A. R. (1994). Attachments to recreation settings: The case of rail-trail users. *Leisure Sciences*, 16:1, 17–31. doi: 10.1080/01490409409513214.
12. Moore, R. L., & Shafer, C. S. (2001). Trails and greenways: Opportunities for planners, managers, and scholars. *Journal of Park and Recreation Administration*, 19(3), 1–16.
13. Mowen, A. J., Graefe, A. R., & Williams, D. R. (1998). An assessment of activity and trail type as indicators of trail user diversity. *Journal of Park and Recreation Administration*, 16(1), 80–96.
14. Reis, A. C., Lovelock, B., & Jellum, C. (2014). Linking tourism products to enhance cycle tourism: the case of the Taieri Gorge railway and the Otago Central rail trail, New Zealand. *Tourism Review International*, 18(1), 57–69.
15. Reis, A. C., & Jellum, C. (2012). Rail Trail Development: A Conceptual Model for Sustainable Tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(2), 133–147. doi: 10.1080/21568316.2011.630748.
16. Talbot, J. F. (1993). Public participation in rail-trail planning: two case studies. *USDA For. Serv. Gen. Tech. Rep., NC-163*, 13–16.
17. Troped, P. J., Saunders, R. P., Pate, R. R., Reininger, B., Ureda, J. R., & Thompson, S. J. (2001). Associations between self-reported and objective physical environmental factors and use of a community rail-trail. *Preventive Medicine*, 32(2), 191–200.
18. VanBlarcom, B., & Janmaat, J. (2013). Comparing the costs and health benefits of a proposed rail trail. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 5(2), 187–206.
19. Willard, P., & Beeton, S. (2012). Low impact experiences: Developing successful rail trail tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 5–13.