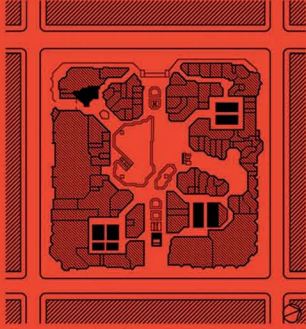
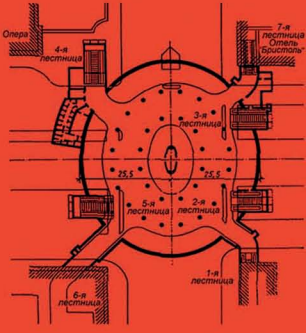


Ю.В.Алексеев Г.Ю.Сомов

Эволюция градостроительного планирования поселений

Том 2

Переход к постиндустриальному периоду



Ю. В. Алексеев, Г. Ю. Сомов

ЭВОЛЮЦИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ПОСЕЛЕНИЙ

Том 2

ПЕРЕХОД К ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОМУ ПЕРИОДУ

*Допущено Учебно-методическим объединением
по образованию в области архитектуры в качестве
учебника для студентов вузов, обучающихся
по направлению «Градостроительство»*



Издательство АСВ
Москва
2014

Рецензенты:

член-корреспондент РААСН, доктор архитектуры,
профессор *Г.А.Малоян*;
зав. кафедрой основ архитектурного проектирования МАРХИ,
доктор архитектуры, профессор *Н.А. Сапрыкина*.

Алексеев Ю.В., Сомов Г.Ю. Эволюция градостроительного планирования поселений. Том 2. Переход к постиндустриальному периоду: Учебник в 2 т. – М.: Изд-во АСВ, 2014. – 360 с.

ISBN 978–5–4323–0033–1 (Том 1)

ISBN 978–5–4323–0034–8 (Том 2)

В томе 2 рассматриваются закономерности историко-эволюционных изменений градостроительной деятельности при переходе от индустриального к постиндустриальному развитию.

Представлены основные изменения концепций градостроительства конца XX в., новые проблемы формирования и развития поселений, особенности разработки генеральных планов агломераций, новых городов, производственных территорий, проектов реконструкции городских центров, жилых комплексов. Издание адресовано студентам, обучающимся на бакалавров по специальности «Градостроительство».

ISBN 978–5–4323–0033–1
ISBN 978–5–4323–0034–8

© Алексеев Ю.В., Сомов Г.Ю., 2014
© Издательский дом АСВ, 2014

СОДЕРЖАНИЕ

| | |
|--|-----|
| Глава 10. Планирование развития крупнейших городов и агломераций | 5 |
| 10.1. Факторы градостроительного развития и задачи планирования | 5 |
| 10.2. Опыт Западной Европы, агломерации и крупнейшие города | 8 |
| 10.2.1. Великобритания | 8 |
| 10.2.2. Скандинавия | 11 |
| 10.3. Планирование развития крупнейших городов и агломераций в СССР | 18 |
| 10.4. Проблемы разработки и реализации генеральных планов крупнейших городов в СССР. Критика градостроительных методов. | 26 |
| Глава 11. Новые города | 29 |
| 11.1. Новые города за рубежом. | 29 |
| 11.1.1. Города-спутники | 29 |
| 11.1.2. Новые города в США. Опыт управления градостроительным развитием. | 30 |
| 11.2. Новые города в СССР | 45 |
| 11.2.1. Факторы, цели, условия развития новых городов в СССР. | 45 |
| 11.2.2. Особенности формирования и развития новых городов в СССР | 48 |
| 11.2.3. Стадия планирования | 50 |
| 11.2.4. Стадия проектирования | 52 |
| Глава 12. Формирование градообразующих систем и отдельных территорий | 55 |
| 12.1. Формирование систем планировочных элементов территорий | 55 |
| 12.1.1. Системы учреждений обслуживания | 55 |
| 12.1.2. Рекреации и озеленение | 56 |
| 12.1.3. Развитие систем организации городского транспорта | 64 |
| Глава 13. Формирование производственных территорий | 75 |
| 13.1. Формирование промышленных узлов и промышленных зон | 75 |
| 13.2. Особенности формирования генеральных планов производственных предприятий | 82 |
| Глава 14. Новые подходы и развитие урбанистики | 93 |
| 14.1. Развитие урбанистики как особой области градостроительства | 93 |
| 14.2. Новые теоретические представления о формировании и развитии поселений | 98 |
| 14.3. Основные проблемы формирования среды | 148 |
| 14.4. Основные аспекты информации и знаковых систем в градостроительстве. | 172 |
| Глава 15. Формирование городских центров | 177 |
| Глава 16. Реконструкция исторических районов городов | 199 |
| Глава 17. Жилые районы и комплексы | 209 |
| 17.1. Жилые комплексы за рубежом, типы, проблемы формирования, основные тенденции | 210 |
| 17.2. Жилые районы за рубежом. Комплексный подход | 220 |
| 17.3. Массовая городская застройка в СССР (50-е – 70-е гг.) | 224 |
| 17.4. Жилые районы 70-80-х гг. в СССР | 231 |

| | |
|---|-----|
| 17.5. Особенности формирования жилых комплексов многоквартирными жилыми домами массового строительства: анализ советского опыта..... | 238 |
| 17.5.1. Принципы функционально-планировочной организации многоквартирных жилых зданий и комплексов для застройки городских жилых территорий. | 238 |
| 17.5.2. Проекты застройки жилых микрорайонов и общественных центров. Комплексность застройки и организация строительства. | 282 |
| 17.5.3. Основные проблемы композиции жилых комплексов массового строительства..... | 289 |
| Список использованных источников..... | 348 |

ГЛАВА 10. ПЛАНИРОВАНИЕ РАЗВИТИЯ КРУПНЕЙШИХ ГОРОДОВ И АГЛОМЕРАЦИЙ

10.1. Факторы градостроительного развития и задачи планирования

В послевоенное время во многих странах происходило бурное развитие производства, отмечались подъем экономики, повышение рождаемости. Это способствовало росту крупнейших городов. Развитие транспорта, и прежде всего скоростных транспортных магистралей, усилило связи этих городов с окружающими территориями.

Планирование развития агломераций выделилось в особую сферу градостроительной деятельности. Так же, как и в других сферах послевоенного градостроительства, здесь оказалось существенным различие подходов к планированию в странах с рыночной экономикой и странах социалистической системы, хотя проблемы и пути их решения в этих разных условиях оказывались во многом сходными.

Основные факторы развития крупнейших городов представлены во взаимосвязи друг с другом на схеме рис. 10.1. Рассмотрим эти факторы и их влияние на градостроительное планирование.

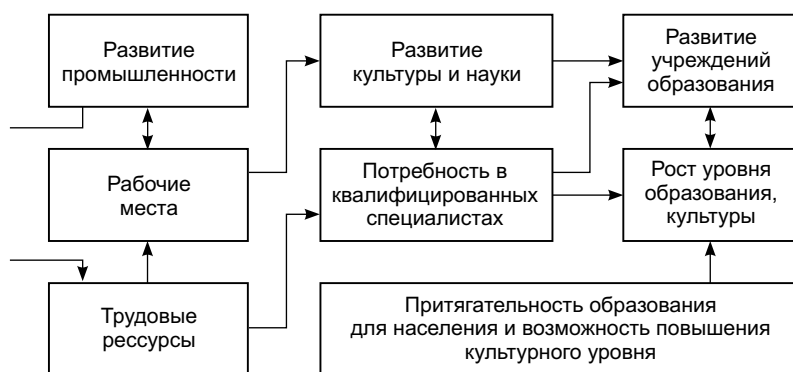


Рис. 10.1. Факторы притяжения городов в послевоенный период

Крупнейшие города создавали хорошие условия для развития современной промышленности. В таких городах людям с разнородными профессиями, и в особенности квалифицированным кадрам, представителям научно-технических профессий, легче найти работу, у них хорошие возможности реализовать свои склонности и профессиональную подготовку. В крупных агломерациях сосредоточивались системы взаимосвязанных специализированных производств и услуг (предприятия, поставляющие полуфабрикаты, транспорт, банковские и торговые системы, строительные организации, сети информации и т.д.).

По этим причинам развитие крупнейших городов являлось важным условием развития экономики и общества в целом. Наличие инженерных комму-

никаций, дорог, обслуживающих систем и потенциальных кадров определяло высокую экономическую эффективность создаваемых новых производств именно в крупных городах. Для строительства и ввода в эксплуатацию нового предприятия в промышленных центрах требовалось меньше времени и средств по сравнению со строительством на новых территориях, где приходится создавать все вспомогательные технические системы и условия жизни населения.

Большие благоустроенные города стали также привлекать высококвалифицированных специалистов, людей, стремящихся повысить свой интеллектуальный и культурный уровень, а также уровень образования своих детей, поскольку такие города предоставляют большие возможности для образования, воспитания, профессиональных контактов, общения людей, приобщения к искусству и науке. По этим причинам тенденции пространственной интеграции промышленности в городах оказались сильнее тенденций ее децентрализации.

Влияние промышленности на развитие послевоенных городов существенно отличается от ее влияния в начале века. Технический прогресс изменил закономерности размещения производства. Передача электроэнергии на большие расстояния ослабила зависимость промышленности от близости к месторождениям угля. Транспортировать нефть и газ можно было с помощью трубопроводов. Развитие автомобильного транспорта уменьшило зависимость местоположения предприятий от железных дорог. В связи с этим появилась принципиальная возможность децентрализации городов и поселений на основе децентрализации промышленности. В то же время развитие транспорта и связей не могло сдерживать тенденции размещения промышленных предприятий в городах, чему способствовали многие факторы. По мере роста городов их притягательная сила для развития промышленности увеличивалась. Огромные трудовые ресурсы, близость источников энергии, транспорт, другие промышленные предприятия – все это создало решающие экономические условия для размещения промышленных предприятий в крупнейших городах. Основой развития промышленности в городах стали также высшие учебные заведения и научные учреждения, готовящие квалифицированные кадры. Важным фактором концентрации промышленности в крупнейших городах и их превращения в агломерации стала кооперация различных видов производства. В крупных агломерациях сосредоточивались многочисленные кооперирующиеся между собой предприятия, часть из которых осуществляла вспомогательные функции. Здесь в распоряжении промышленности находятся транспорт, источники энергоснабжения, водопровод и канализация, строительные организации, банковский и торговый аппараты. В связи с этим для строительства и ввода в эксплуатацию нового промышленного предприятия на территориях крупных промышленных агломераций требуется значительно меньше времени и средств, чем на новых территориях. Возрастающая концентрация производства, формирование крупных предприятий приводят к возникновению все более крупных промышленных комплексов.

Городские агломерации с большим числом промышленных предприятий разного профиля создавали условия для занятости населения. Уменьшение до-

ли занятых в старых отраслях, таких как добывающая и текстильная промышленность, восполнялось развитием новых производств, на которых были необходимы квалифицированные кадры.

Развитие сферы обслуживания стало другим важным фактором послевоенного развития городов и агломераций. Крупнейшие города являлись не только экономическими, но также политическими, культурными и торговыми центрами. Большие современные города и крупные агломерации становились привлекательны для населения не только потому, что создавали широкие возможности выбора места работы, они также предоставляли возможность выбора места учебы, повышения квалификации, участия в оживленной культурной и общественной жизни. Поэтому города стали особенно притягательны для сельского населения. Развитие новых видов и форм обслуживания, в том числе массовых форм культуры и досуга, сделало города привлекательными вдвойне. Учитывая указанные факторы, становится ясно, почему продолжали образовываться и расти агломерации.

Равномерное распределение центров обслуживания стало условием соответствия расселения населения современным социальным требованиям. От того, насколько развиты сферы обслуживания, зависят эффективность производства и качество жизни. В городах и агломерациях, обеспечивающих основные отрасли промышленного производства, системы обслуживания непосредственно определяют условия работы и производительность труда занятого в промышленности населения.

Решение социальных проблем стало основным фактором развития крупнейших городов и агломераций. Промышленные предприятия, объекты обслуживания, транспорт, жилье и другие материальные объекты крупнейших городов существуют, развиваются, функционируют и соответственно определенным образом организуются в градостроительной деятельности, создавая условия для труда, быта, досуга людей.

Экологические факторы также вышли на первый план в развитии крупнейших городов и агломераций. Если в конце XIX в. промышленная революция и рост городов привели к ухудшению санитарно-гигиенических условий, экологии жизни человека, то в современном градостроительстве стали актуальными проблемы изменения экосистем крупных урбанизированных территорий, агломераций, природных комплексов. Конечно, главные условия решения экологической проблемы урбанизированных территорий, природно-градостроительных комплексов связаны с созданием соответствующих механизмов регулирования (с принятием законов) и строительством очистных сооружений. Но при этом градостроительные решения также позволяют улучшить экологическую ситуацию. В частности, создание в городах озелененных территорий со стороны преобладающих ветров стало важным средством доступа свежего воздуха. Взаимное пространственное размещение промышленности и акваторий, размещение водозаборов и другие требования экологического характера вошли в градостроительные разделы СНиПов. Кроме того, в нормативах нашли отражение требования к озеленению городов, защите от шума, нормы ин-

соляции и освещенности. Иначе говоря, первостепенные еще в период промышленной революции санитарно-гигиенические вопросы градостроительства нашли отражение в регламентирующих документах.

10.2. Опыт Западной Европы, агломерации и крупнейшие города

10.2.1. Великобритания

Региональное планирование Великобритании регулировало общие социально-экономические вопросы, затрагивающие функционирование различных регионов страны. В то же время на уровне развития крупнейших городов, урбанизированных территорий, агломераций происходили специфические процессы. Миграция и естественный прирост населения требовали нового строительства внутри и вокруг крупных урбанизированных территорий. В этих районах, и прежде всего вокруг Лондона и Бирмингема, в конце 50-х – начале 60-х гг. XX в. произошел незапланированный рост населения. Естественный рост населения в развивающихся районах, в свою очередь, создал потребность в новых рабочих местах, которая превышала ожидаемую. Расхождения прогнозов и реальной ситуации привели к огромным сложностям для планирования, тем более что «традиционные» планировщики не привыкли к меняющимся исходным данным и поиску различных направлений возможного развития регионов и городов.

Кроме того, начиная с 1955 г. в городах необходимо было заняться расчисткой трущоб – работой, остановленной в 1939 г. Это совпало с неожиданным и резким ростом рождаемости. Города ощутили острую нехватку земель для реализации своих жилищных программ. Особенно быстро росло население в графствах вокруг Лондона. Большая часть людей селилась не в городах, а в частных домах в пригородах, что нарушило сохранение зеленого пояса вокруг Лондона. Правительству пришлось вернуться к созданию новых городов, позволявших концентрировать население, одновременно проводя децентрализацию. В 1961 г. было объявлено о создании первого за последние 12 лет нового города Скелмерсдейла в Ланкашире. Этот город должен был распределить население конурбации, в которой проводились самые крупные работы по ликвидации трущоб.

Исследования, проведенные в юго-восточном регионе, показали, что даже принятие мер по дальнейшему ограничению разрастания Лондона и пригородов не сможет остановить этот процесс. В данном регионе требовалось построить жилье для 3,5 млн чел. в течение 20 лет – с 1961 по 1981 г. Главной причиной роста населения в регионе являлся естественный прирост. Кроме того, население росло за счет миграции из-за границы, в связи с чем в 1962 г. уровень иммиграции был резко сокращен. В целях сокращения притока людей во избежание перенаселения и транспортных проблем было предложено создать второй пояс новых городов вокруг Лондона: Милтон Кейнс в северном Букингемшире (79 км от Лондона), Нортхемптон (112 км), Питерборо (130 км) и ряд других. Из них только Милтон-Кейнс предполагалось создать как сво-

бодно расположенный город на основе старой модели, но с большим населением. Другие города примыкали к существующим.

Еще во время войны (1944 г.) началось рассмотрение плана Большого Лондона, предложенного П. Аберкромби. П. Аберкромби основывался на рекомендациях комиссии А.М. Барлоу о контроле за размещением промышленности, а также на предположении, что рост населения в целом по стране будет незначительным. В плане достигалась главная цель – максимальная децентрализация населения из внутренней, наиболее населенной части города, во внешние его районы. В то же время расширение Лондона происходило за счет строительства жилых образований на периферии. Это во многом было связано с необходимостью отселения многих жителей центра Лондона из трущоб. Людей расселяли в новые дома на территориях, примыкавших к центру. Из-за того, что требовалось отселить около 1 млн чел., происходило значительное расширение территории города.

П. Аберкромби стремился предотвратить это мощное расширение. Опираясь на схему развития Большого Лондона, созданную Р. Энвином в 1933 г., П. Аберкромби выделил в качестве объекта планирования огромную территорию в радиусе 48 км вокруг центра столицы с предполагаемой численностью населения 10 млн чел. Основная идея П. Аберкромби заключалась в децентрализации. Сотни тысяч людей расселялись из перенаселенного города на новые территории. На этих территориях создавались города, обеспечивающие комплекс жизненных условий: работу, проживание, услуги, отдых и др. Таким путем предполагалось снять проблемы перенаселенности и нарастания неуправляемости развитием Лондона. П. Аберкромби предложил создать вокруг Лондона зеленый пояс шириной 8 км там, где в 1939 г. остановилось его развитие. Этот зеленый пояс должен был служить эффективным барьером на пути расширения города, а также зоной отдыха.

В плане П. Аберкромби реализовались идеи П. Джеддса (планирование района) и Э. Говарда (развитие крупнейшего города путем создания новых городов-спутников). В восьми полностью или частично новых городах со средним населением 50 тыс. чел., расположенных в 32–56 км от Лондона, предполагалось разместить 400 тыс. чел. Другие 600 тыс. чел. предполагалось переселить в существующие небольшие города в 48–80 км от Лондона.

П. Аберкромби объединил город и прилегающие к нему территории в единый объект планирования (рис. 10.2, 10.3). Впервые в столь крупном масштабе был применен научный метод градостроительного планирования.

Аналогичные планы в эти годы были разработаны для других крупных городов Великобритании.

Реализация столь крупного плана, связанного с переселением огромного числа людей, требовала развитой организационной системы. Поэтому сразу после войны лейбористское правительство создало комитет во главе с первым министром, который должен был рассмотреть вопросы создания таких городов. Комитет рекомендовал строить новые города с населением 10–50 тыс., а возможно, и 60 тыс. чел. Для строительства каждого нового города предполагалось создавать

специальную корпорацию, подотчетную парламенту. Большая свобода предоставлялась предпринимателям, что обеспечивало быстроту строительства.

Зеленый пояс вокруг Лондона был первым из зеленых британских поясов. Он вырос по сравнению с предложенным П. Аберкромби. Помимо зеленых зон в нем создавались сельскохозяйственные территории и резервные территории под рекреации (см. рис. 10.2, 10.3).

Агломерация Большого Лондона насчитывала 8 млн чел., а вместе с прилегающими зонами – 10 млн. План охватывал территорию более 5000 км². Несмотря на эту значительную площадь, законом 1947 г. права контроля за реализацией плана были переданы существующим органам местного управления. При этом между городской властью и сельскими общинами разделялась ответственность за развитие таких городских районов, и в особенности за обустройство, в том числе устройство населения на работу на новых местах. Это относилось не только к Лондону, но и к другим крупным городским районам, конурбациям, которые планировались централизованно: Лондонская, Манчестерская, Западная Мидлендская (Бирмингем), Клайдсайд (Глазго), Западная Йоркширская (Лидс), Мерсисайд (Ливерпуль), Тайнсайд (Ньюкасл).

10.2.2. Скандинавия

Менее масштабными, но весьма эффективными были преобразования в других городских районах. Представление о характере планировочных систем этих районов дает рис. 10.4. Задачи планирования Копенгагена и Стокгольма являлись наиболее крупными задачами планирования в Дании и Швеции и одновременно решали общие задачи социально-экономического развития этих стран. Страны Скандинавии отличались концентрацией населения в урбанизированных регионах. Около четверти населения Дании живет в регионе Большого Копенгагена, около 40% жителей Швеции – в трех урбанизированных районах – Большом Стокгольме, Мальме–Хельсинберге и Гетеборге. Эти урбанизированные районы развивались как центры передовой промышленности и международной торговли. Активное развитие городов Скандинавии, связанное с подъемом промышленности, происходило в конце XIX – 20-х гг. XX в. При этом сразу же получило развитие планирование.

В основу дальнейшего развития Копенгагена и Стокгольма были положены иные принципы по сравнению с планом Большого Лондона П. Аберкромби.

В 1948 г. (через 4 года после плана П. Аберкромби) был создан так называемый пятипальцевый план развития Копенгагена. Масштабы преобразований значительно уступали британским. Население Большого Копенгагена едва превышало 1 млн чел. Город рос кольцеобразно вокруг единого ядра, при этом принимая конфигурацию полукольца вокруг пролива, отделяющего Данию от Швеции.

К 1948 г. возникла кризисная ситуация. Конечные остановки общественного транспорта находились в 45 мин езды от центра города, что было сравнимо со временем, затрачиваемым на транспорт в значительно более крупном по размерам Лондоне. Развитие города могло пойти аналогично плану П. Аберкромби

по пути создания зеленого пояса и строительства новых городов. Однако планировщики подошли к решению проблемы иначе. В плане предусматривался иной путь – прокладка осевых трасс метро, или «пальцев», что создавало потенциальные возможности для развития города по этим направлениям. Скоростной транспорт «отодвигал» 45-минутную зону дальше от центра города.

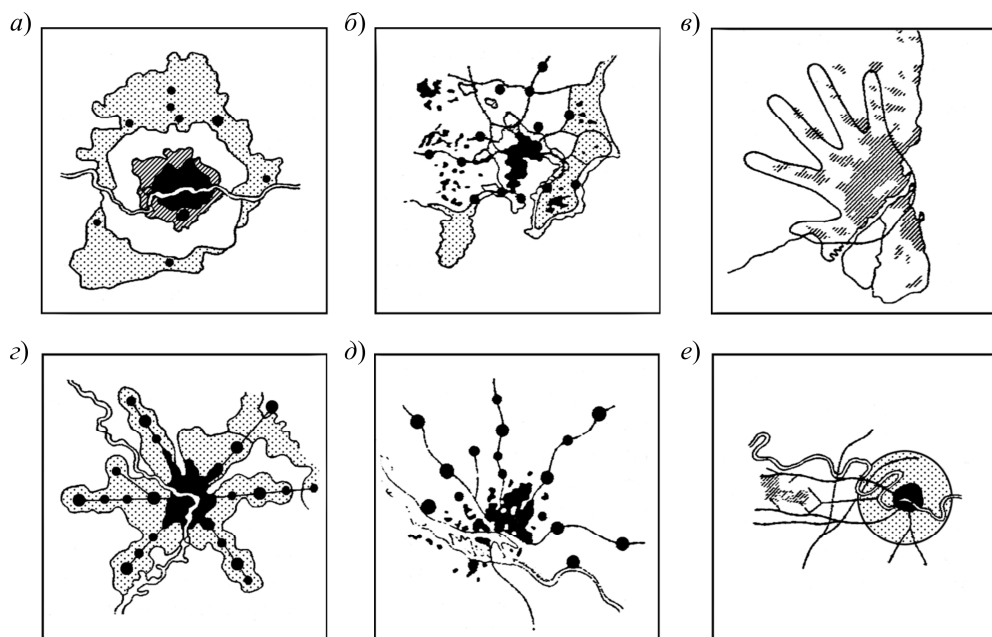


Рис. 10.4. Концепция планировочной структуры городов и городских агломераций:

a – Большой Лондон (поясное зонирование. Развитие городов-спутников за пределами зеленого пояса); *б* – Большой Токио (проект создания городов-спутников вокруг города); *в* – «пальцеобразный» план развития Копенгагена; *г* – г. Вашингтон, план развития до 2000 г. (развитие городов-спутников вдоль шоссе); *д* – планировка Большого Гамбурга (развитие городов-спутников вдоль железных дорог); *е* – проект развития второго Парижа к западу от существующего. Точками обозначены города-спутники

Основные разногласия между специалистами возникали в самом принципе планирования. Одни доказывали необходимость децентрализации людей и рабочих мест из Копенгагена, другие – необходимость перепланирования и нового развития внутри города. Были разработаны варианты развития вдоль основных транспортных линий, не только радиальных, но и по оси север–юг, идущей по отношению к городу с запада. В 70-е гг. разработка генерального плана продолжилась. Окончательное решение было основано на развитии двух транспортных коридоров. Один из них шел в направлении север–юг от морской переправы Хельсинберг (Эльсинор) в Швецию на севере и в Германию на юге. Другой формировался в направлении от Копенгагена к западным территориям Дании. Таким образом, пальцеобразная структура трансформировалась.

Вдоль коридоров создавались резервные зоны для развития центров приложения труда, где коридоры пересекались с радиальными дорогами, создавались региональные подцентры. Было решено сконцентрировать развитие в четырех таких точках (рис. 10.5). В развитии коридоров и центров предусматривалось сохранение существующих рекреаций – зеленых зон региона. Планировалось, что к 2000 г. население столицы возрастет до 2,5 млн чел.

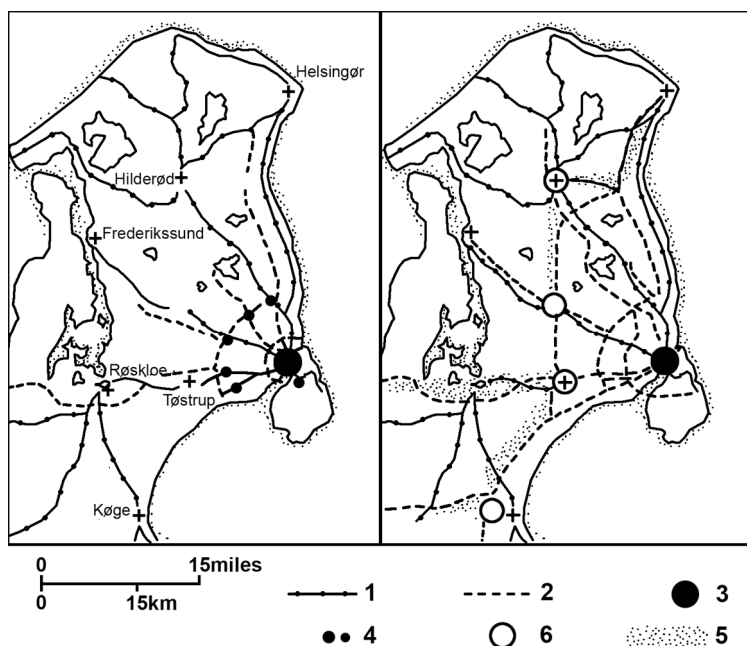


Рис. 10.5. «Пальцеобразный» план 1948 г. (слева) и региональный план 1973 г. (справа) развития Копенгагена:

- 1 – железные дороги; 2 – автодороги, существующие и предлагаемые;
 3 – центральная территория; 4 – втростепенные центры; 5 – транспортный коридор; 6 – общественные зоны

В соответствии с «пальцеобразным» планом развитие агломерации предполагалось в пяти направлениях в форме полос, тянущихся вдоль пригородных железнодорожных линий, которые идут от центра. Каждая полоса решалась рядами, т.е. между жилыми территориями предполагалось создание рабочих мест. Агломерация должна была принять звездообразную форму с широкими клиньями зелени, проникающими далеко в глубь центральных районов.

Разработанный в дальнейшем план вносил в пальцеобразную систему существенные изменения. Авторы нового плана доказывали возрастающие потребности в новых территориях. В связи с этим предлагалось ввести скоростное движение на радиальных железнодорожных линиях, предусматривалась децентрализация промышленности и развлекательных учреждений.

Согласно планированию исторический центр Копенгагена постепенно переключался на общенациональные и международные функции, а роль культурных досуговых центров брали на себя центры новых крупных жилых районов.

Разработка планов Копенгагена представляет собой классический пример конкретизации, корректировки первоначальных схем более конкретными проектами размещения промышленности: при столь высоких темпах роста городу уже трудно было рассчитывать на улучшение доступа к центру

Планировщики предложили создавать новые городские центры, так называемые «городские» секции на продлеваемых «пальцах» города. В центрах создавались новые рабочие места в промышленности и в сфере обслуживания. Каждый центр рассчитывался приблизительно на 250 тыс. чел. Для многих жителей этих центров работа находилась поблизости от дома, и таким образом уменьшалась маятниковая миграция «периферия–центр».

Рост города планировался в сторону привлекательной северной зоны, открытой к морю. В соответствии с этим откорректированный план Копенгагена в 70-е гг. предусматривал строительство миллиона новых жилищ с целью обновления города и учета естественного прироста населения.

Большой Стокгольм – еще один крупнейший градостроительный проект послевоенного времени. К 1945 г. население Стокгольма достигло 1 млн чел., к 1960 г. – 1,5 млн чел. Ожидалось, что к 1976 г. рост населения стабилизируется на уровне 1,7 млн чел. Уже к середине 40-х гг. город простирался на 12,8 км от своего центра. По сравнению с другими европейскими городами Стокгольм был небольшим. Планировщики решили, что его дальнейшее развитие должно основываться на развитии радиальных линий метрополитена, идущих от центральной пересадочной станции в центре города. Развитие пригородов планировалось вокруг новых станций метро по принципу пирамид плотности, когда наивысшая плотность создается вблизи станций и уменьшается по мере отдаления от нее. Станции метро, согласно плану, должны были стать центрами притяжения торговых и других объектов сферы обслуживания. Пригородные зоны, создававшиеся по линиям метро, отграничивались друг от друга зелеными поясами.

К середине 60-х гг. линии метро протянулись на 64 км, охватив практически все новые пригороды. Время поездки от центра до окраины было не более 40 мин. В районах станций метро были построены торговые центры разных уровней:

- центры «С», обслуживающие 10–15 тыс. чел.; они располагались, как правило, в пределах пешеходного перехода от станции;
- центры «В», обслуживающие несколько пригородных районов, в которых проживает 15–20 тыс. чел. в пределах пешеходной доступности и еще 50–100 тыс. чел., пересаживающихся на метро из маршрутных автобусов и автомобилей. Поскольку за покупками к центрам «В» приезжало немало людей на собственных автомобилях, у этих центров значительно расширялись автостоянки. К ним подводились шоссе с высокой пропускной способностью. В основных пригородных группах вокруг одного центра «В» располагались четыре центра «С», соединенные с ним линией метро и автодорогами.

Формирование пригородов Стокгольма стало значительным достижением послевоенного европейского градостроительства. В то же время в отличие от плана Большого Лондона и других британских городов план Стокгольма не предусматривал широкой децентрализации рабочих мест (рис. 10.6).

По мере развития города требовался выход на более высокий уровень преобразований. План регионального развития Большого Стокгольма 1973 и 1978 гг. охватывал не только город, но также пригороды и сельские районы в радиусе 32 км.

Периферия города от центра отстояла на 12,8 км. Основным видом транспорта был трамвай. Расширению города в определенных направлениях способствовало строительство метро. Однако город не мог продолжать расширяться на основе существовавшей транспортной системы. Уже в генплане 40-х гг. XX в. дальнейшее развитие города планировалось на основе радиальных линий метрополитена, которые шли от центральной пересадочной станции в центре города. Станции располагались приблизительно через каждые 800 м. С целью создания необходимой плотности населения в новых пригородах их создание планировалось вокруг новых станций метро. При этом наивысшая плотность населения должна быть вблизи станций, и уменьшаться она должна по мере удаления от них. Станции метро должны были стать центрами торговли и обслуживания. Таким образом формировалась пригородная зона, кото-

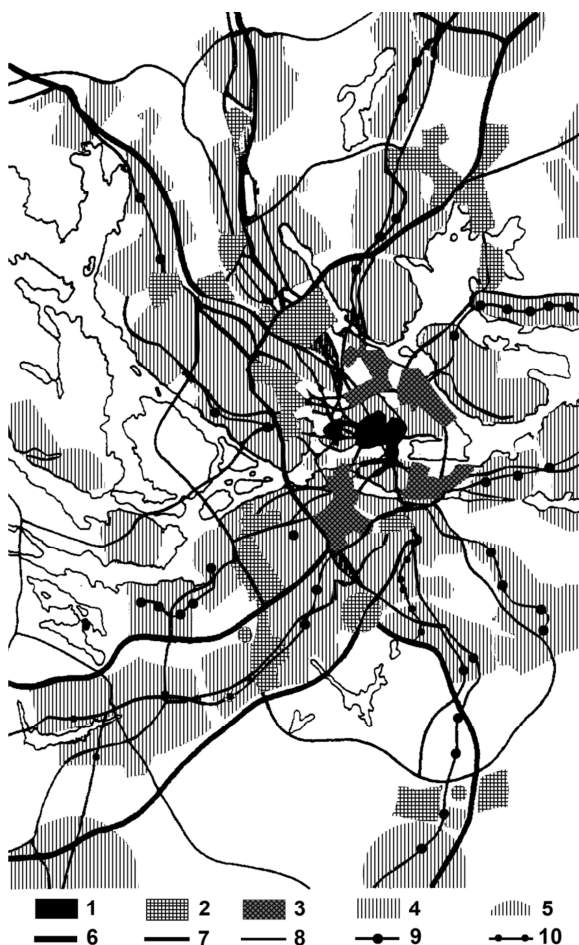


Рис. 10.6. План развития Большого Стокгольма до 2000 г.:

1 – ядро города и важнейшие районные общественные центры; 2 – территории занятости населения «полуцентрального» района; 3 – прочие места приложения труда; 4 – территории жилой застройки; 5 – резервы территории жилой застройки; 6 – междугородные скоростные автострады; 7 – городские автострады; 8 – другие важнейшие дороги; 9 – железнодорожные линии местного значения; 10 – линии метро

Учебное издание

Юрий Владимирович Алексеев
Георгий Юрьевич Сомов

ЭВОЛЮЦИЯ ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ПОСЕЛЕНИЙ

Том 2

ПЕРЕХОД К ПОСТИНДУСТРИАЛЬНОМУ ПЕРИОДУ

Редактор: *В.Ш. Мерзлякова*
Компьютерная верстка: *В.Ю. Алексеев*
Графика: *С.А. Астафьев*
Дизайн обложки: *Ю.В. Алексеев, Т.А. Негророва,*
Г.Ю. Сомов

Подписано в печать 15.07.2014. Формат 70×100 ¹/₁₆.
Бумага офсетная. Гарнитура «Гаймс». Печать офсетная.
Усл. 22,5 п. л. Тираж 500 экз. Заказ №

Лицензия ЛР № 0716188 от 01.04.98.

Издательство Ассоциации строительных вузов (АСВ)
129337, Москва, Ярославское шоссе, 26, отдел реализации: оф. 511
тел., факс: (499) 183-56-83
http://www.iasv.ru, e-mail: iasv@mgsu.ru