

ЛЕКЦИЯ 4.

ЗОНИРОВАНИЕ ТЕРРИТОРИИ: ТИПЫ И РЫНОЧНЫЙ ЭФФЕКТ



ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ ЗОНИРОВАНИЕ

– ЭТО ДИФФЕРЕНЦИАЦИЯ
ГОРОДСКИХ ТЕРРИТОРИЙ ПО
ХАРАКТЕРУ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ, Т.
Е. ПО ТИПУ ФУНКЦИОНАЛЬНОГО
НАЗНАЧЕНИЯ

ФУНКЦИОНАЛЬНОЕ **ЗОНИРОВАНИЕ**
В **СОВРЕМЕННОМ** **ГОРОДЕ**
ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ **В** **ЦЕЛЯХ:**

- СОЗДАНИЯ НАИБОЛЕЕ УДОБНЫХ И БЛАГОПРИЯТНЫХ В САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКОМ ОТНОШЕНИИ УСЛОВИЙ ЖИЗНИ НАСЕЛЕНИЯ
- НАИБОЛЕЕ РАЦИОНАЛЬНОГО ВЗАИМНОГО РАЗМЕЩЕНИЯ ОТДЕЛЬНЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ГОРОДА.

По функциональному использованию городские территории подразделяются на:

- Селитебную зону
- Промышленные зоны
- Транспортные зоны
- Коммунально-складские зоны
- Санитарно-защитные зоны

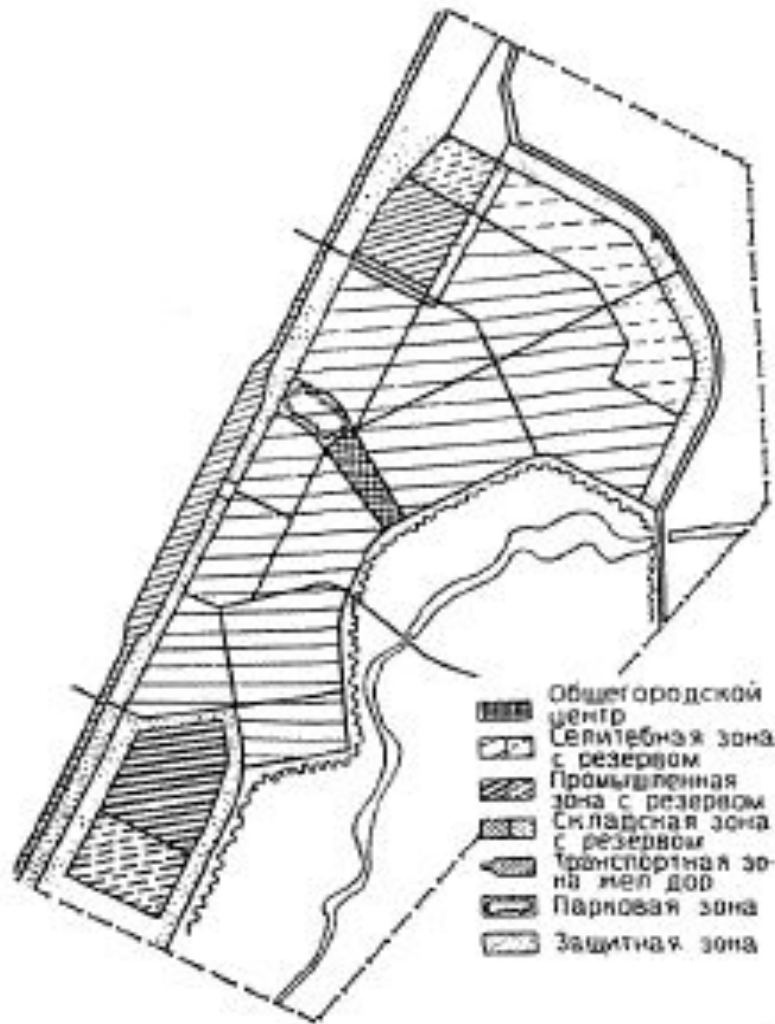


Рис. 2.9. Схема функционального зонирования городской территории

СЕЛИТЕБНАЯ,
 ПРОМЫШЛЕННАЯ,
 ТРАНСПОРТНАЯ,
 СКЛАДСКАЯ И
 САНИТАРНО-
 ЗАЩИТНАЯ ЗОНЫ
 СОСТАВЛЯЮТ
**ЗАСТРОЕННУЮ
 ТЕРРИТОРИЮ
 ГОРОДА**

ВНЕ ЗАСТРОЕННОЙ ТЕРРИТОРИИ, НО В ПРЕДЕЛАХ ГОРОДСКОЙ ЧЕРТЫ РАЗМЕЩАЮТСЯ:

- ГОРОДСКИЕ ЛЕСОПАРКИ,
- ГОРОДСКИЕ КОММУНАЛЬНЫЕ ПРЕДПРИЯТИЯ И УСТРОЙСТВА (ПИТОМНИКИ, ОЧИСТНЫЕ СООРУЖЕНИЯ, УТИЛИЗАЦИОННЫЕ ЗАВОДЫ, КЛАДБИЩА И Т.Д.)

КОТОРЫЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫМ И САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКИМ УСЛОВИЯМ НЕ МОГУТ БЫТЬ РАЗМЕЩЕНЫ В ЗАСТРОЕННОЙ ЧАСТИ ГОРОДА.

Селитебная зона включает в себя:

- Жилые районы и микрорайоны
- Административно-общественные учреждения и учреждения культурно-бытового обслуживания населения
- Спортивные сооружения общего пользования
- Улицы и площади
- Мелкие промышленные предприятия обслуживающего характера
- Коммунально-складские объекты
- Пригодные для застройки, но еще не используемые участки

□ Первичной структурной единицей селитебной зоны является **микрорайон**. Он включает в себя около 4-6 тыс. жителей в малых городах, 6-12 тыс. в средних, до 20 тысяч в крупных и крупнейших. Помимо жилой застройки с первичным обслуживанием на территории микрорайона обязательно размещается детский сад, школа и общественно-торговый центр.

□ Совокупность микрорайонов, объединенных общественным центром, образуют **жилой район**. Согласно современным градостроительным нормам жилой район может иметь население 25-40 тыс. жителей в малых и средних городах, 40-80 тыс. жителей в крупных и крупнейших. Жилые районы должны размещаться в экологически чистых и наиболее удобных частях города, иметь хорошую транспортную связь с промышленными зонами, районным и городским центрами, вокзалами и другими центрами притяжения населения.

При проектировании микрорайонов и жилых районов важно правильное размещение систем транспорта и культурно-бытового обслуживания населения

- Учреждения культурно-бытового обслуживания по периодичности использования, следовательно, и по необходимости приближения их к жилью подразделяются на 4 группы

1 группа – учреждения, услугами которых население пользуется ежедневно:

- детские сады и школы,
- магазины, реализующие продовольственные товары и товары первой необходимости
- аптеки
- столовые и кафе
- ремонтные мастерские

Радиус обслуживания: 350-500 метров

2 группа – учреждения, посещаемые населением периодически

- Дома культуры, кинотеатры, библиотеки
- Поликлиники и больницы
- Торговые и спортивные центры
- Почтовые отделения

Радиус обслуживания – 1000-1200 метров, что позволяет подойти к ним за 15-20 минут, не прибегая к услугам транспорта

3 группа – учреждения, посещаемые населением относительно редко

- Административные учреждения
- Музеи, выставки, театры, цирки
- Концертные залы
- Крупнейшие городские торговые центры
- Специализированные больницы и медицинские центры
- Научные и учебные центры

Радиус обслуживания – вся территория города, подъезд к ним осуществляется средствами городского транспорта

4 группа – учреждения массового кратковременного и длительного отдыха, расположенные в пригородах

- Рыболовные, лыжные и туристические базы
- Дома отдыха и санатории
- Пляжи
- Загородные детские учреждения

Радиус обслуживания – вся территория города, подъезд к ним осуществляется средствами городского транспорта

Для правильной организации движения транспорта на территории жилого района необходимо учитывать следующее:

- Расположение входов в жилые дома
- Размещение въездов в микрорайон
- Расположение подъездов к детским учреждениям, больницам, торговым и культурным центрам
- Размещение стоянок
- Возможности въезда и выезда для специализированного транспорта

При проектировании микрорайонов и жилых районов необходимо также учитывать нормативы плотности жилой застройки, требования Санитарных норм и правил

- Значение показателя «плотность жилой застройки» рассчитывается как процентное отношение территории непосредственно занятой застройкой к жилой части территории микрорайона, т.е. к территории микрорайона за вычетом площадей занятых школами, детскими садами, площадками и т.д.

Промышленная зона включает в себя

- Группы промышленных предприятий, либо предприятий, оказывающих производственные услуги
- Обслуживающие культурно-бытовые учреждения
- Инфраструктуру
- Зеленые насаждения

Размещение предприятия должно удовлетворять интересам города и требованиям, выдвигаемым Санитарными нормами и правилами

Промышленные производства в зависимости от степени их загрязняющего воздействия на окружающую среду, а следовательно, в зависимости от потребностей в их отстранении от жилой зоны и ширины защитных насаждений подразделяются на пять групп

- **К I и II группам производств относятся:** химические, металлургические, металлообрабатывающие и машиностроительные производства, добыча полезных ископаемых, производства цемента, извести и др. строительных материалов, крупные ТЭС
- **К III группе относятся** текстильная промышленность, переработка древесины
- **К IV и V группам относятся** производства по обработке пищевых продуктов

- Производства, относящиеся к I и II группам, обычно размещаются за пределами города на расстоянии от селитебной зоны, достигающем 15-20 км. Это требует сооружения соответствующих ж/д и авто дорог.
- Производства, относящиеся к III группе обычно размещаются на периферии селитебной зоны города с созданием необходимых санитарно-защитных зон (от 500 до 1000 м.)
- Производства, относящиеся к IV и V группам могут размещаться в пределах селитебной территории. Роль санитарно-защитных зон при этом может выполнять хорошо озелененная улица, проходящая между производственными площадками и жилыми районами (50-100 м.)

Структурная взаимосвязь селитебной и промышленной зон на территории города может характеризоваться тремя основными схемами размещения: **лучевой, продольной и поперечной**



■ промышленная застройка
□ жилая застройка

● центр: общегородской;
● планировочного района;
● микрорайона

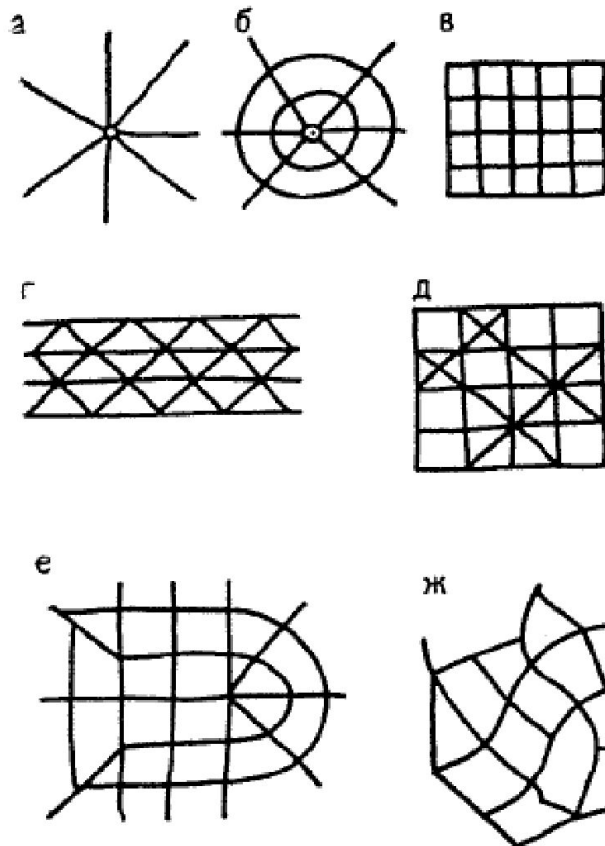
Транспортная зона

□ По отношению к масштабам обслуживаемой территории транспорт бывает **внутренний** и **внешний**.

Система внутреннего транспорта

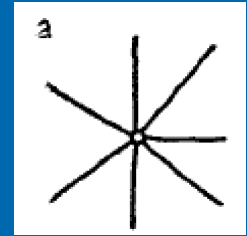
- Автобус, трамвай, троллейбус
- Маршрутное такси
- Метрополитен
- Личный транспорт

Различают следующие системы планировки внутреннего транспорта:



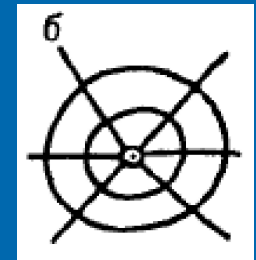
а — радиальная; **б** — радиально-кольцевая; **в** — прямоугольная (шахматная); **г** — треугольная; **д** — прямоугольно-диагональная; **е** — комбинированная; **ж** — свободная

Радиальная система



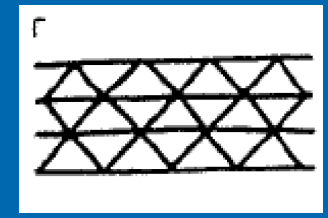
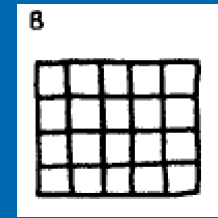
- Радиальная система планировки по своей пропускной способности является наименее благоприятной в силу того, что все движение в каком бы направлении с одного радиуса на другой оно бы ни производилось, проходит через центральную точку, в которой собираются все радиальные направления. Чем больше радиальных направлений сходится в центральной точке, тем меньше времени для движения через центр приходится на каждый радиус, следовательно, тем меньшую пропускную способность он имеет. В результате, центральная точка лимитирует пропускную способность всей системы в целом.

Радиально-кольцевая система



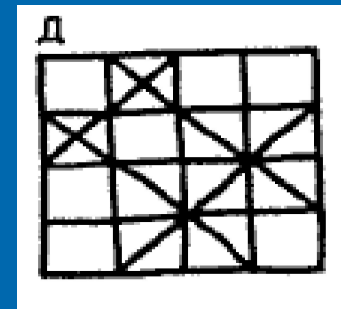
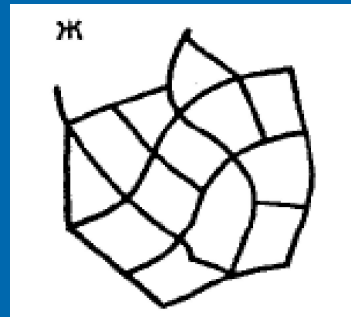
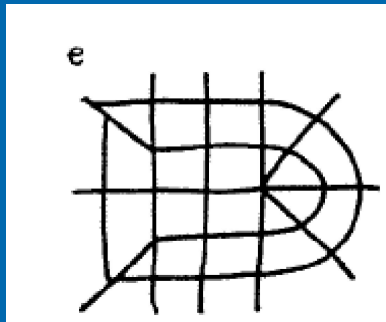
- Радиально-кольцевая система в отношении пропускной способности гораздо лучше радиальной, благодаря наличию кольцевых магистралей, существенно разгружающих центральный узел. Однако, если они являются недостаточно широкими, заторы могут образоваться не только в центральном узле, но и на пересечениях радиусов и кольцевых магистралей.

Прямоугольная и треугольная системы



- Прямоугольная система характеризуется наибольшей пропускной способностью, т.к. во каждом из пунктов пересечений пересекаются всего две улицы.
- Треугольная система по своей пропускной способности находится между прямоугольной и радиально-кольцевой, поскольку имеет большее число пересечений в каждой точке, чем прямоугольная, но не имеет наиболее трудного для движения центрального узла

Прямоугольно-диагональная, комбинированная и свободная системы



- Данные системы характеризуются пропускной способностью, свойственной тем системам, из которых они состоят или к которым приближаются по своему начертанию.

Примеры:

- **Радиальная система планировки** свойственна старым городам Средней Азии, в которых все дороги сходятся к расположенному в центре города базару
- **Радиально-кольцевая система** свойственна многим старинным городам Европы, например Вене, столице Австрии. Также характерным примером служит Москва.
- **Прямоугольная и прямоугольно-диагональная системы** характерны для США. В качестве примеров можно назвать Вашингтон и Филадельфию.
- Примером **комбинированных систем** планировки могут служить Париж и Лондон, имеющие элементы радиально-кольцевой, прямоугольной и треугольной систем.
- **Свободная планировка**, называемая иногда ландшафтной, свойственна небольшим населенным местам, в особенности, городам-курортам, где скорость движения не имеет главенствующего значения, важен лишь внешний вид и привлекательность города.

Роль внутреннего транспорта в формировании планировки города

- Транспортная инфраструктура фиксирует планировочную структуру города и во многом предопределяет ее развитие. Объекты транспортного строительства обычно являются дорогостоящими, следовательно, наиболее стабильными. Помимо этого, территории, прилегающие к главным транспортным узлам и осям становятся достаточно привлекательными для всех остальных объектов капитального строительства из-за их транспортной доступности.

Система внешнего транспорта

- Железнодорожный транспорт
- Морской транспорт
- Речной транспорт
- Автомобильный транспорт
- Воздушный транспорт

При планировке всех видов внешнего транспорта необходимо:

- Изучение и анализ существующего объема грузо- и пассажироперевозок, основных направлений транспортных потоков;
- Прогнозирование перспективного объема грузо- и пассажироперевозок;
- Анализ перспектив развития внешнего транспорта с учетом потребностей в его размещении;
- Установление взаимодействий между системами внешнего и внутреннего транспорта

Железнодорожный транспорт:

Размещение различных участков железнодорожного транспорта зависит от их функционального назначения

- К 1й группе относятся ж/д участки, непосредственно обслуживающие население города: пассажирские станции, грузовые (товарные) станции, участковые и малые станции
- Ко 2й группе относятся ж/д участки, обслуживающие сам ж/д транспорт: технические пассажирские станции, сортировочные станции, перевалочные пункты, технические разъезды и т.д.

- **Пассажирские станции** размещаются в селитебной территории города с тенденцией проникновения как можно ближе к его центральной части. Вокзалы должны иметь хорошие связи с его промышленными и жилыми районами, вокзалами других видов внешнего транспорта.
- **Грузовые (товарные) станции** производят операции с грузами, поступающими в город, либо отправляемыми из него. Их целесообразно размещать в периферийных частях селитебной территории города с радиусом обслуживания не более 5 км. Они должны быть связаны магистральными улицами с жилыми и промышленными районами.
- **Участковые станции** обычно размещаются на окраине города. Территории, обслуживаемые ими обычно велики, что не требует внедрения их в селитебную зону.

- **Устройства, работа которых связана лишь с техническим обслуживанием ж/д транспорта**, следует размещать за пределами городской территории. Подходы к этим устройствам прокладываются также в обход города, что дает возможность пропускать грузовое транзитное движение вне его пределов.

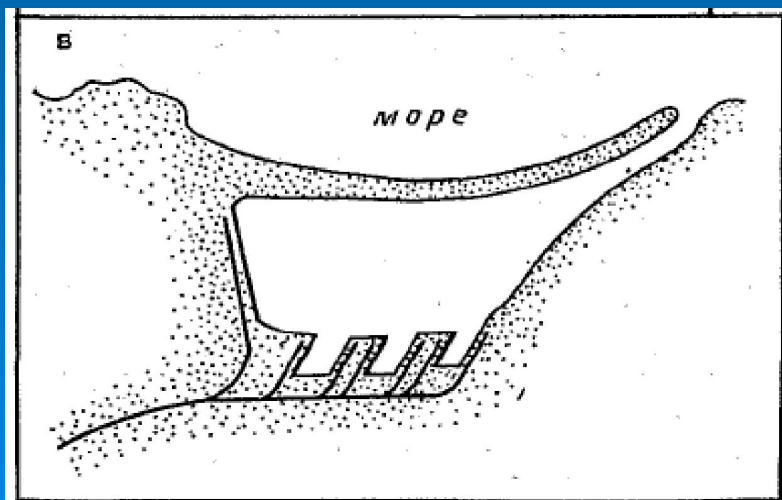
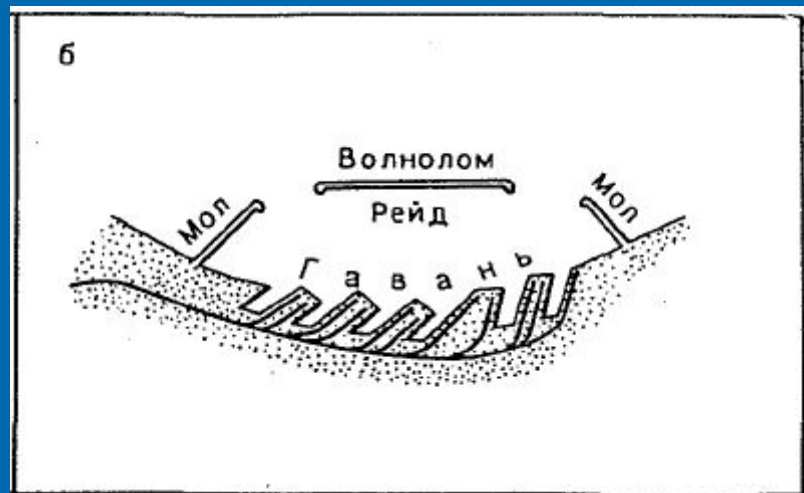
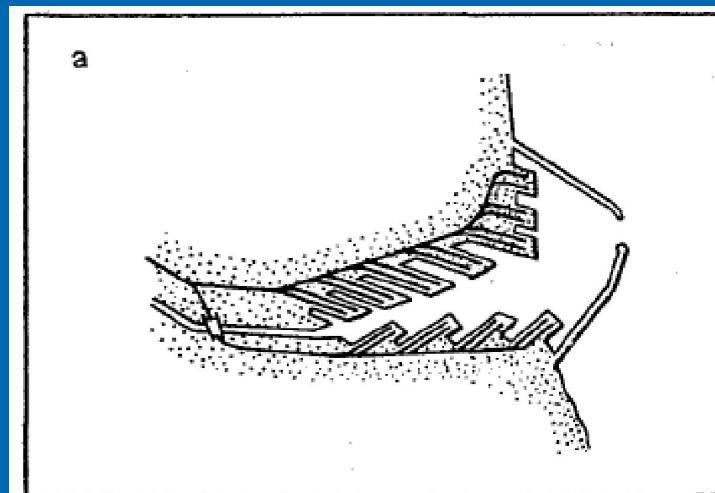
Водный транспорт:

- Водный транспорт развивается в городах, расположенных на берегах судоходных водоемов – океанов, морей, озер и рек. Для нашей страны характерны преимущественно морские и речные порты.

Морские порты бывают следующих видов:

- Торговые порты
- Военные порты
- Порты-убежища (служат убежищем от волн и местом ремонта для небольших кораблей в период между рейдами)
- Промысловые порты (обслуживают рыболовный или зверобойный флот)

По типу своего размещения морские порты бывают следующими:



а — устьевой порт; б — порт на открытом берегу; в — лагунный порт

- Морской порт состоит из двух частей: водного пространства (акватории) и прилегающей к нему сухопутной береговой территории.
- При решении вопроса о размещении морского порта определяющее значение имеет его величина, перспективы роста и потребности самого морского транспорта.
- Размеры порта зависят от величины грузовых и пассажирских причалов, перевалочных пунктов, складских площадей, территорий, занимаемых другими видами транспорта и т.д.

- Так, например, в проекте развития Марсельского порта (Франция) общая площадь портового района занимает около 9000 га, из них портовая зона – 3000 га и индустриальная зона – 6000 га.
- Обычно, в проектных расчетах среднюю длину причала для одного сухогрузного судна закладывают равной 175-200 м., для танкеров – 200-300 м., для каботажных судов – 100-150 м., для пассажирских судов – 200 м.

- Из этого следует, что морские порты обычно занимают немалую площадь на территории города и соседствуют со многими различными зонами.
- Пассажирский район порта обычно размещается вблизи центральной части города, грузовые причалы – на периферии жилой застройки, перевалочные причалы, складские участки и судоремонтные устройства за пределами города.
- Кроме того, каждая часть порта должна быть соединена со всеми другими видами внешнего и внутреннего транспорта.

Речные порты по типу своего размещения бывают следующими:

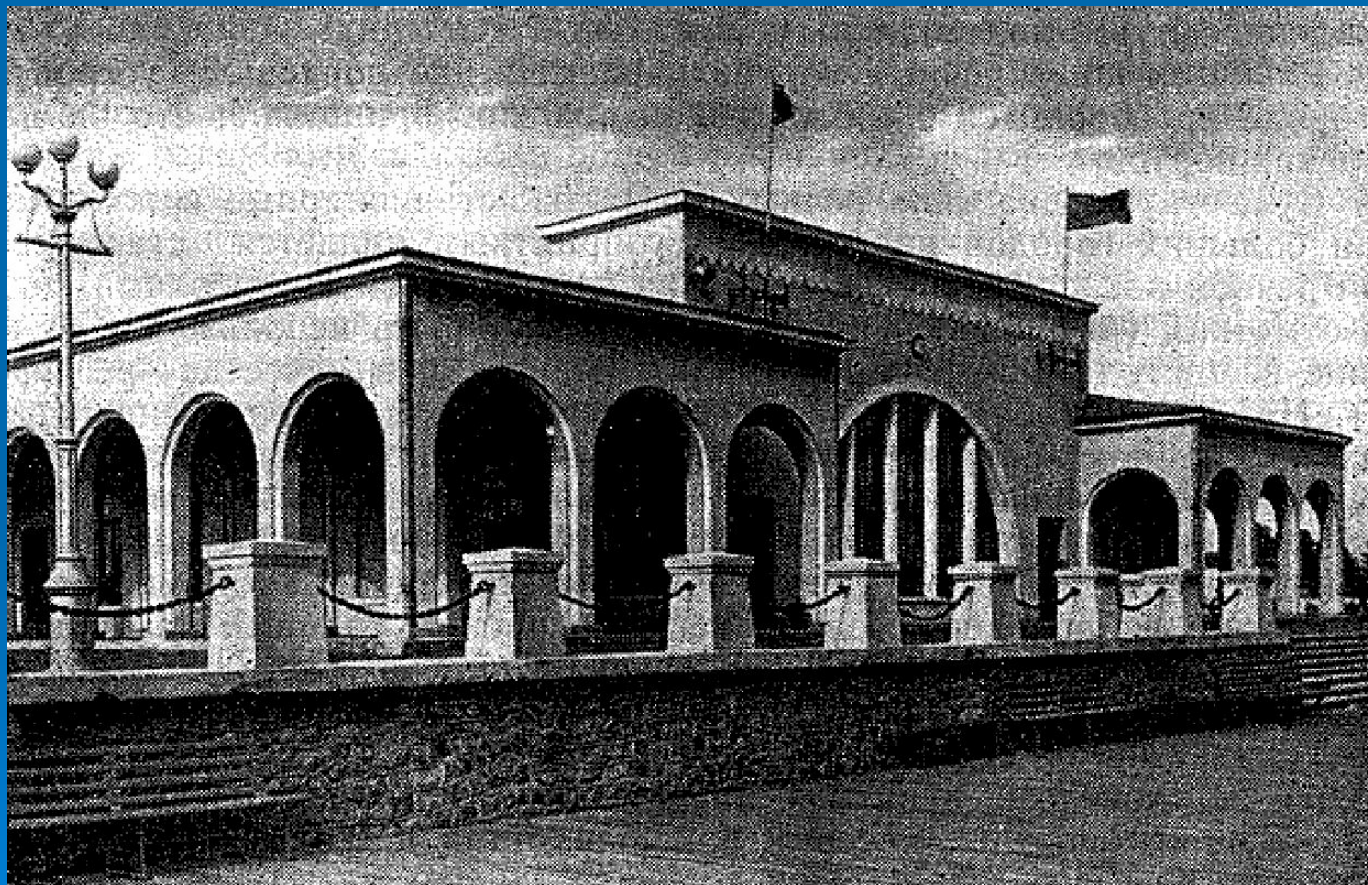
- Порты на свободных реках
- Порты на шлюзованных реках и каналах

Размещение речных портов опирается на те же принципы, что и размещение морских портов, но с учетом ряда особенностей

Особенности размещения речных портов:

- Вблизи речных портов обычно размещаются городские набережные, водные спортивные станции, яхт-клубы, пляжи, прибрежные набережные. Все эти объекты могут существенно ухудшать санитарно-гигиенические условия в прибрежных районах города. Чтобы этого избежать, при размещении речного порта следует учитывать течение реки.
- Также при размещении речного порта следует уделить внимание расположению мостов, которые при неудачном расположении могут стеснять движение судов в порту, ухудшают условия видимости, усложняют планировку береговой территории.

Речной вокзал в Риге



Воздушный транспорт

Воздушный транспорт в нашей стране представлен:

- аэропортами
- Вертолетными станциями и площадками

Особенности размещения воздушного транспорта:

- В связи с особенностями воздушного транспорта (шум, вибрации, потребность в значительных площадях) аэропорты размещаются в пригородной зоне на расстоянии от границ города не менее 25-30 км.

Размещение вертолетных станций и площадок допустимо на территории города, но должно удовлетворять ряду критериев.

а) на прилегающей к участку местности не должно быть препятствий, представляющих опасность при взлете, маневрировании и заходе на посадку вертолетов; запас высоты над препятствиями при взлете вертолета должен быть не менее 10 м;

б) участок должен быть размещен в городе так, чтобы воздушные подходы проходили над автомагистралями, железными дорогами, реками, каналами, набережными, площадями, парками;

в) на территории полос воздушных подходов нежелательны овраги, балки и другие неровности местности, способствующие возникновению неблагоприятных потоков воздуха, усложняющих технику пилотирования;

г) участок не должен располагаться в районе, где регулярно наблюдаются неблагоприятные атмосферные условия (низкая облачность, туманы), а также вблизи заводов, фабрик, теплоэлектростанций и других объектов, создающих задымление и тем самым ухудшающих условия видимости.

Внешний автомобильный транспорт

- По дальности перевозки автосообщение бывает: *междугородное* (межрегиональное и внутрирегиональное) и *пригородное*.
- Для обслуживания обоих типов автосообщений в городах устанавливаются автовокзалы, гаражи, ремонтные мастерские, станции технического обслуживания и заправочные станции.

- **Автовокзалы** в небольших городах следует размещать в центре с вынесением гаражей и ремонтных мастерских за пределы застроенной части города на обособленный участок. В крупных городах целесообразно устраивать несколько автовокзалов, размещая их вблизи периферийных транспортных узлов, куда сходятся линии внутригородского транспорта.
- **Станции технического обслуживания автомобилей** должны быть устроены на въездах или выездах из города с двух или одной стороны дороги.
- **Автозаправочные станции** также должны быть предусмотрены на въездах или выездах из города.

Система внешнего транспорта должна вливаться в систему внутреннего транспорта, все виды внешнего и внутреннего транспорта должны легко взаимодействовать, дополнять или заменять друг друга и не должно быть таких участков города, которые не были бы охвачены общественным транспортом.

Складские зоны города

- Складская зона занимает 1,5-2% территории города. К планировке складской зоны предъявляется требование минимизации внутригородских грузопотоков и рационального использования территории. Эта зона состоит из складов различных отраслевых групп – промышленных, торговых, строительных, топливных и др. (в зависимости от хранимого груза).

Размещение складских зон

- Размещение складских зон должно быть приближено к узлам основных транспортных магистралей городского и междугородного значения. Рационально также размещение в системе внешних транспортно-коммуникационных узлов и на примыкающей к промышленным районам территории для уменьшения грузопотоков в городе, вредного воздействия на окружающую среду и снижение затрат на строительство и эксплуатацию.

Коммунальные зоны города

- К коммунальной инфраструктуре городов и поселений относят водоснабжение, тепло - и газоснабжение, электроснабжение и канализацию.



Водоснабжение

- В качестве источников водоснабжения обычно используют подземные воды или открытые водоемы. Для защиты источника водоснабжения от загрязнений и заражений устанавливают три зоны санитарной охраны: строгого режима, ограничения и наблюдения.
- **Зона строгого режима** имеет радиус 50 м. от места водозабора грунтовых вод и 100-200 м. от открытых водоемов. В пределах этой зоны запрещается строить сооружения, не относящиеся к водоснабжению. Эту зону ограждают и озеленяют.
- **В зоне ограничения** запрещается устраивать свалки мусора, размещать спуск сточных вод, купание, выпас и водопой скота, захоронение людей и животных.
- **В границах зоны наблюдения** постоянно проводится мониторинг экологической обстановки и качества вод органами Государственной эпидемиологической службы.

Водоснабжение

- Место забора воды из открытого источника лучше выбрать среди тех, что находятся выше населенного пункта. Водопроводную сеть наносят на генплан с учетом направления улиц, размещения зданий и сооружений, к которым требуется подавать воду.

Канализация

- *Схема работы централизованной городской канализации состоит в следующем:* сточные воды из зданий поступают в дворовую сеть труб, затем в уличную сеть, из которой они собираются в коллекторе. Размещение канализационной сети производится с учетом планировки города, уклона местности и глубины промерзания грунта. *Смотровые колодцы* устраивают на всех поворотах и пересечениях улиц, а также через 40-50 м. на прямых участках трассы. *Канализационный коллектор* должен быть помещен на ровной площадке посередине населенного пункта.

Тепло- и газоснабжение

- Теплоснабжение города обеспечивает система *котельных*, каждая из которых обычно занимает площадь 0,5-0,8 га. Между котельными и жилыми или общественными зданиями устанавливают санитарно-защитные зоны – 15м для котельных, работающих на газе и 25-40 для котельных, работающих на жидком топливе.
- Теплоснабжение города обеспечивает система *газораздаточных станций и пунктов*. Газораздаточные станции размещают за пределами города с подветренной стороны на участке 0,5-2 га. Газораздаточные пункты находятся на территории города в удалении от жилых и общественных зданий не менее, чем на 10-15 м.

Электроснабжение

- Источниками электроэнергии могут быть районные или городские электростанции. Между городом и электростанцией по соответствующим нормам предусматривается санитарно-защитная зона. Сети с напряжением до 220 кВ на селитебной территории в районах многоэтажной застройки рекомендуется вести подземным кабелем, а в районах малоэтажной застройки применять воздушные линии напряжением до 10 кВ на расстоянии от здания и зеленых насаждений не менее 1,5-2 метра.

Санитарно-защитные зоны

- Значение зеленых насаждений весьма разнообразно. Они являются мощным регулятором температурного режима города, благоприятно влияют на состав и чистоту воздуха, могут быть использованы в борьбе с городским шумом, создают ландшафтную привлекательность города и благоприятно влияют на самочувствие человека, оказывая на него положительное гигиеническое и психологическое воздействие.

Санитарно-защитные зоны

- По нормам проектирования площадь озеленения селитебной зоны должна достигать не менее 15-20%, а в промышленной зоне около 60%.
- При проектировании озеленения города следует стремиться к созданию крупных зеленых массивов, имеющих естественные или искусственные водоемы, сочетающихся с системой сравнительно небольших озелененных территорий: садов, бульваров, скверов, парков, аллей.

Городские насаждения в зависимости от своего положения и местонахождения разделяются на три категории:

I насаждения общего пользования:

- Центральные и районные парки культуры и отдыха;
- Ботанические и зоологические парки и сады;
- Скверы;
- Насаждения на улицах и площадях;
- Зеленые массивы в пригородной зоне, где размещаются пансионаты, оздоровительные лагеря, спортивные сооружения.

II насаждения ограниченного пользования:

- Насаждения при детских заведениях, школах, колледжах, ВУЗах;
- Насаждения при развлекательных учреждениях;
- Насаждения при научно-исследовательских учреждениях;
- Насаждения при больницах и поликлиниках;
- Насаждения на территории промышленных предприятий;
- Насаждения на территории жилых микрорайонов;
- Заповедники, располагаемые в пригородной зоне.

III Насаждения специального назначения:

- Санитарно-защитные зоны между промышленными и складскими предприятиями, устройствами внешнего транспорта и жилыми районами;
- Водоохранные зоны водозаборных и очистных сооружений городского водопровода;
- Противопожарные насаждения вокруг складов горючих и др. опасных материалов;
- Насаждения инженерно-мелиоративного назначения;
- Насаждения вдоль автомобильных и железных дорог;
- Насаждения на кладбищах.

- Приведенная классификация дает представление о большом разнообразии городских зеленых насаждений и удельном весе санитарно-защитной зоны в городе.
- Общий принцип размещения зеленых насаждений заключается в равномерном и полноценном озеленении всех районов города, но плотность застройки в современных городах иногда ведет к вариативному соблюдению этого принципа.

□ В ГОРОДЕ НЕ ВСЕ ЭЛЕМЕНТЫ РАВНОЗНАЧНЫ ПО ТЯГОТЕНИЮ. НЕКОТОРЫЕ ИЗ НИХ ЯВЛЯЮТСЯ МЕСТАМИ МАССОВОГО ПОЛЬЗОВАНИЯ. ПРИМЕРОМ ТАКИХ ТЕРРИТОРИЙ ЯВЛЯЕТСЯ **ГОРОДСКОЙ ЦЕНТР.**

Структура городского центра

- Территорию городского центра формируют участки общественных зданий, площади, стоянки. До 50% его территории отводится под транспортно-пешеходные пути и озеленение.
- Различают «компактные» и «линейные» схемы планировки городских центров.

- **Компактный центр** представляет собой пешеходный центр, застроенный по периметру. Характерной чертой компактных центров является объемно-пространственное единство, несложная конфигурация и возможность единовременного зрительного восприятия.
- **Линейный центр** может состоять из главной улицы города с торговыми, культурными и административными учреждениями или располагаться между двумя улицами с односторонним движением, находящимися на расстоянии не более 100-150 м. Характерной чертой линейных центров является высокая пешеходная доступность всех учреждений из прилегающих районов жилой застройки.

Городской центр

- Городской центр всегда является основным ядром, вокруг которого организуется план города. Обычно он располагается центрально по отношению ко всей застраиваемой территории города, поблизости от пересечения основных магистральных улиц, соединяющих центр с другими важнейшими пунктами тяготения населения.
- Центр города выполняет множество функций, важнейшая из которых – административно-общественная.

