

Выделились две планировочные модели города:

1. дискретная - промышленно-селитебные районы с небольшим вкраплением производств, расположенных по периферии:
2. концентрированная - промышленность располагается в нескольких укрупненных зонах значительной протяженности, а селитьба расположена между ними или параллельно.

Развитие агломерации приводит к распределению занятости населения. притяжения крупной промышленности к наиболее крупным городам агломераций, передаче культурно-развлекательных и мелко-производ- ственных обслуживающих функций городам-сателлитам. Город наделяется двойными функциями - внутригородскими и агломерационными.

Еще одно направление становится приоритетным - реконструкция старой застройки. По возможности сокращается строительство новых жилых комплексов на новых территориях и более рационально используются земельные ресурсы. Освоенные территории используются более интенсивно. в то же время необходимо бережно относиться к исторически сложившимся ансамблям, памятникам архитектуры. Производственные объекты, ранее находившиеся за городской чертой, но в результате роста городских массивов оказавшиеся среди жилой застройки, должны перепрофилироваться в сторону безотходных производств, не оказывающих влияния на загрязнение окружающей среды. Экономико-правовая система, интенсивно создающаяся и развивающаяся в настоящее время, с помощью системы штрафов и поощрений стимулирует предприятия на внедрение устройств, снижающих вредные выбросы до допустимых уровней ПДК (предельно допустимой концентрации вредных веществ в воде, воздухе, почве).

Общегородские центры интегрируют множество функций: административные. социально-бытовые, культурные, кроме того они исторически включают значительные объемы жилья. Такая интеграция способствует то- му, что центральная часть застройки не превращается в «мертвую зону» в нерабочее время. Трансформация застройки и реконструкция исторически сложившихся районов влечет за собой строительство новых зданий, что вступает в противоречие с установкой на сохранение исторического

наследия. Поэтому сейчас ставка делается на использование «третьего измерения» - подземного пространства. Размещение под землей сооружений, не изменяя облика исторической застройки, позволяет расширить функции старой части города без изменения его внешнего облика (размещение транспортных коммуникаций, гаражей, автостоянок, торговых объектов).

При разработке планировочной структуры города, его территориального зонирования необходимо исходить из предпосылки все большей подвижности населения, интенсификации передвижений, увеличения количества транспорта. Поэтому все большее значение приобретает транспортная инфраструктура города. Городские магистрали, линии движения общественного и личного транспорта, транзитные пути перемещения между населенными пунктами определяют геометрию города, закрепляют зоны транспортной доступности и, в силу этого, наибольшей концентрации использования территорий. Из-за высокой стоимости транспортная инфраструктура обладает большой инертностью и по прошествии времени может не соответствовать динамике развития транспорта и города в целом. Реконструктивные мероприятия должны включать в том числе и решение транспортных проблем, что частично осуществляется выносом объездных путей и транзитных переметений из центра города.