

www.hustp.com

普通高等院校城乡规划专业“十三五”精品教材
Urban-Rural Planning Professional Textbooks for the 13th Five-Year Plan

PLANNING AND DESIGN OF RESIDENTIAL AREA

居住区规划设计

赵景伟 代 朋 陈 敏 主编

 华中科技大学出版社
<http://www.hustp.com>

普通高等院校城乡规划专业“十三五”精品教材

居住区规划设计

主 编 赵景伟(山东科技大学)
代 朋(山东科技大学)
陈 敏(山东科技大学)

副主编 李 肖(山东科技大学)
邓庆尧(中国石油大学(华东))
李 欣(中国石油大学(华东))
李威兰(湖南高速铁路职业技术学院)
张 婧(山东科技大学)

华中科技大学出版社
中国·武汉

内 容 简 介

本书是根据最新版《城市居住区规划设计标准》(GB 50180—2018)的要求编写完成的,书中扼要地介绍了居住区的类型、发展历程以及设计要求,并分章描述了居住区的规划结构、形态与用地规划,居住区配套设施及其用地规划,居住区道路系统及停车设施规划设计,居住区环境及绿化规划设计,居住区竖向设计,居住区地下空间规划和老龄化社区及居住区养老规划。

本书内容全面、观点新颖,通俗易懂,实用性、可读性强,可作为普通高等院校土木工程、建筑学、城乡规划等专业的教材,也可供从事居住区规划设计和管理的建筑师、规划师以及管理人员参考。

图书在版编目(CIP)数据

居住区规划设计/赵景伟,代朋,陈敏主编. —武汉:华中科技大学出版社,2020.1
普通高等院校城乡规划专业“十三五”精品教材
ISBN 978-7-5680-5898-8

I. ①居… II. ①赵… ②代… ③陈… III. ①居住区-城市规划-设计-高等学校-教材
IV. ①TU984.12

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2020)第 002062 号

居住区规划设计

赵景伟 代 朋 陈 敏 主 编

Juzhuqu Guihua Sheji

策划编辑:简晓思

责任编辑:陈 忠

封面设计:王亚平

责任校对:刘 竣

责任监印:朱 玢

出版发行:华中科技大学出版社(中国·武汉) 电话:(027)81321913

武汉市东湖新技术开发区华工科技园 邮编:430223

录 排:华中科技大学惠友文印中心

印 刷:武汉华工鑫宏印务有限公司

开 本:850mm×1065mm 1/16

印 张:14

字 数:298千字

版 次:2020年1月第1版第1次印刷

定 价:48.00元



本书若有印装质量问题,请向出版社营销中心调换
全国免费服务热线:400-6679-118 竭诚为您服务
版权所有 侵权必究

普通高等院校城乡规划专业“十三五”精品教材

总 序

《管子》一书《权修》篇中有这样一段话：“一年之计，莫如树谷；十年之计，莫如树木；终身之计，莫如树人。一树一获者，谷也；一树十获者，木也；一树百获者，人也。”这是管仲为富国强兵而重视培养人才的名言。

“十年树木，百年树人”即源于此。它的意思是说，培养人才是国家的百年大计，既十分重要，又不是短期内可以奏效的事。“百年树人”并不是非得一百年才能培养出人才，而是比喻培养人才的远大意义，要重视这方面的工作，并且要预先规划，长期、不间断地进行。

当前，我国城市和乡村发展形势迅猛，急缺大量的城乡规划专业应用型人才。全国各地设有城乡规划专业的学校众多，但能够既符合当前改革形势又适用于目前教学形式的优秀教材却很少。针对这种现状，急需推出一系列切合当前教育改革需要的高质量优秀专业教材，以推动应用型本科教育办学体制和运作机制的改革，提高教育的整体水平，并且有助于加快改进应用型本科办学模式、课程体系和教学方法，形成具有多元化特色的教育体系。

这套系列教材整体导向正确，科学精练，编排合理，指导性、学术性、实用性和可读性强。符合学校、学科的课程设置要求。以城乡规划学科专业指导委员会的专业培养目标为依据，注重教材的科学性、实用性、普适性，尽量满足同类专业院校的需求。教材内容上大力补充新知识、新技能、新工艺、新成果；注意理论教学与实践教学的搭配比例，结合目前教学课时减少的趋势适当调整了篇幅。根据教学大纲、学时、教学内容的要求，突出重点、难点，体现了建设“立体化”精品教材的宗旨。

这套系列教材以发展社会主义教育事业，振兴城乡规划类高等院校教育教学改革，促进城乡规划类高校教育教学质量的提高为己任，为发展我国高等城乡规划教育的理论、思想，对办学方针、体制，教育教学内容改革等进行了广泛深入的探讨，以提出新的理论、观点和主张。希望这套教材能够真实地体现我们的初衷，真正成为精品教材，受到大家的认可。

中国工程院院士



2007年5月于北京

前 言

居住区规划是城镇详细规划的重要组成部分,是实现城乡总体规划和控制性详细规划的重要步骤。《中共中央 国务院关于进一步加强城市规划建设管理工作的若干意见》(以下简称《意见》)针对营造城市宜居环境提出了“进一步提高城市人均公园绿地面积和城市建成区绿地率,改变城市建设中过分追求高强度开发、高密度建设、大面积硬化的状况,让城市更自然、更生态、更有特色”,“健全公共服务设施。坚持共享发展理念,使人民群众在共建共享中有更多获得感。合理确定公共服务设施建设标准,加强社区服务场所建设,形成以社区级设施为基础,市、区级设施衔接配套的公共服务设施网络体系。配套建设中小学、幼儿园、超市、菜市场,以及社区养老、医疗卫生、文化服务等设施,大力推进无障碍设施建设,打造方便快捷生活圈”。同时,《意见》提出应优化街区路网结构,加强街区的规划和建设,分梯级明确新建街区面积,推动发展开放便捷、尺度适宜、配套完善、邻里和谐的生活街区。对城市生活街区的道路系统规划提出了“树立‘窄马路、密路网’的城市道路布局理念,建设快速路、主次干路和支路级配合合理的道路网系统”等多项要求。

本书结合《意见》以及最新版《城市居住区规划设计标准》(GB 50180—2018)的要求,扼要地介绍了居住区的类型、发展历程以及设计要求,分章描述了居住区的规划结构、形态与用地规划;居住区配套设施及其用地规划,居住区道路系统及停车设施规划设计,居住区环境及绿化规划设计,居住区竖向设计,居住区地下空间规划和老龄化社区及居住区养老规划。

本书内容全面、观点新颖,通俗易懂,实用性、可读性强,可作为普通高等院校土木工程、建筑学、城乡规划等专业的教材,也可供从事居住区规划设计和管理的建筑师、规划师以及管理人员参考。

本书授课计划为32~48学时,采用本书作为教材时,可根据各专业的具体情况,由教师酌情取舍。

本书受到“山东科技大学优秀教学团队建设计划”资助,由山东科技大学、中国石油大学(华东)、湖南高速铁路职业技术学院联合编写,在编写中吸收和借鉴了国内外同行专家的先进经验和成果,在此表示衷心的感谢!

参加本书各章节编写工作的有:赵景伟(第2章、第8章)、代朋(第4章)、陈敏(第6章)、李肖(第5章)、邓庆尧(第9章)、李欣(第1章)、李威兰(第3章)、张婧(第7章)。全书由赵景伟、代朋统稿。在本书编写过程中,孙硕、刘晗、宋姣姣、熊茂媛、葛辰晓、宋姣姣、戴增超等参与了本书插图的绘制与拍摄工作。

本书参考了大量的文献和图文资料(含互联网资料),书中未能全部列出,在此谨

对所有文献的作者或机构表示感谢。

本书在编写和出版过程中得到山东科技大学土木工程与建筑学院王来教授、王崇革教授的大力支持和帮助,也得到了华中科技大学出版社的热情帮助,在此表示衷心的感谢!

本书是《城市居住区规划设计标准》(GB 50180—2018)颁布后的一次尝试,在编写过程中或许存在对该标准理解有偏差的情况,书中不足之处,敬请广大同仁和读者批评指正。

编者

2019年10月

目 录

第 1 章 居住区规划设计概论	1
1.1 我国古代居住区发展历程	1
1.2 现代居住区的规划发展	5
1.3 基本概念	22
1.4 居住区规划设计的任务与内容	23
1.5 居住区规划设计的成果	23
第 2 章 居住区的类型及设计要求	27
2.1 居住区的类型	27
2.2 居住区的规划设计目标与要求	43
2.3 居住区规划设计基础资料	49
第 3 章 居住区的规划布局与用地规划	52
3.1 居住区的规划布局概述	52
3.2 住宅群体的空间组织	64
3.3 居住区用地控制指标	69
3.4 住宅的间距与朝向	71
第 4 章 居住区配套设施及其用地规划	78
4.1 居住区配套设施建设的目的与意义	78
4.2 居住区配套设施的服务内容与分类	80
4.3 配套设施指标的制定与使用	82
4.4 配套设施规划建设布局的基本原则	84
4.5 居住区配套设施规划建设控制要求	88
第 5 章 居住区道路系统及停车设施规划设计	97
5.1 居住区道路的功能和分级	97
5.2 道路规划要求	102
5.3 人车分行交通组织	110
5.4 停车设施	112
第 6 章 城市居住区环境及绿化规划设计	119
6.1 我国现代居住区绿化环境空间与整体表现	120
6.2 居住区绿地的组成	122
6.3 居住区绿地的功能	123
6.4 居住区绿地的布局原则	125

2 居住区规划设计

6.5	居住区公共空间的布局	127
6.6	居住区绿地景观规划的要求	130
6.7	居住区外部环境规划与设计	135
第7章	居住区竖向设计	148
7.1	居住区竖向设计的任务与要求	148
7.2	居住区竖向设计的资料	150
7.3	居住区竖向设计流程	151
7.4	居住区竖向设计的技术方法及内容	155
7.5	住宅建筑结合地形布置的方法	163
第8章	居住区地下空间规划	166
8.1	居住区地下空间开发的必要性分析	166
8.2	居住区地下空间功能的配置	169
8.3	居住区地下空间规划控制的内容与相关指标	174
8.4	居住区地下空间规划设计要点	180
第9章	老龄化社区及居住区养老规划	185
9.1	老龄化社会与康体养老产业	186
9.2	社区养老服务与配套设施规划	191
9.3	养老产业的适用性与规划要求	196
附录A	204
附录B	209
附录C	213
参考文献	215

第 1 章 居住区规划设计概论

居住作为城市的基本功能之一,以城市居住区作为物质载体,是城市的重要组成部分。城市居住区是人类聚居在城市化地区的居住地,也是人类物质、文化、精神的重要承载空间,城市居住用地在城市用地中占有较大的比重(居住用地占城市建设用地的比例是 25%~40%),在功能上具有突出的作用。

随着我国经济水平的快速提升,我国城市居住区建设得到了长足的发展。城镇化进程的加速,社会经济的持续快速增长,物质生活水平的提高,促使城市居民对居住质量提出了更高的要求,也为我国居住区的规划设计带来新的机遇及挑战。

居住区的规划设计直接关系到城市生活质量、土地资源利用以及居住空间与环境的营造等多个方面。因此,居住区的规划设计是城市规划中不可缺少的一项重要内容,也是经济、合理、有效地使用规划范围内的土地和空间及建设管理的重要依据。

1.1 我国古代居住区发展历程

人类的居住形式经历了数千年的漫长岁月,不断发展、充实,最后形成一个独立的理论体系。本书认为,以中国为例,居住区的发展经历了以下几个阶段。

1.1.1 聚落式

原始社会时代,人类完全依附于自然的采集和狩猎生活,没有固定的居所。中石器时代以后,由于生产工具的进步,人类逐步学会了耕作,发展了种植业。人类社会劳动出现了第一次大分工,农业与狩猎、畜牧业慢慢分离。农业耕作需要比较固定的地域,人类开始定居,形成最初的聚居地,出现固定的居民点,以血缘相近的人群聚集居住在一起,有了最原始的氏族聚落。

随着文明的进步,人类开始有意识地开发利用通过改造自然而创造出来的生存环境,建筑由穴居、半穴居发展到地面建筑,也出现了居住区、制陶及窑区、墓葬区等多种功能分区。居住区的建筑分布也反映了当时氏族聚落的生活方式,氏族成员集合的大房子位于中心,其余圆形或方形小屋环绕周围,门均朝向大房子。

生产力的缓慢提升使得物资逐渐充裕。为了掠夺更多的资源和空间,聚落之间不断爆发战争。为了保障聚落的安全,聚落出现了具有防御功能的壕沟寨墙。陕西西安半坡氏族聚落外围有宽而深的大壕沟;临潼姜寨氏族部落四周也有天然河道和人工挖成的壕沟;河南郟城郝家台、淮阳平粮台城堡等古聚落也都有类似的防卫设施。这些防卫设施是早期城堡的雏形,也是聚落走向城市的演化。

例如,通过对陕西临潼姜寨遗址的考察,发现遗址内居住区房屋的布局比较整齐,其最大特点就是围成圆圈:北边的房屋门朝南开,东边的房屋门朝西开,西边和南边的房屋则分别朝东和朝北开,总之是面向中央(图 1.1)。中央无物,只有一片面积约 4000 m²的空地。空地周围略高,向中央逐渐低平,局部保留着当年人们踩踏过的痕迹。西边有两片可能是牲畜夜宿场的地方。居住区绕中心广场布置成环形,可能南部有开口,与陶窑区相连。大房屋位于广场外围,门朝向广场。住房全部面向广场开门,呈环形布置,使得约半数住房的日照、通风条件较差。这种优先保证总体的布置是由以共产制经济为基础的集体生活所决定的,便于对偶住房直接与开展社会活动的中心广场联系,因此,在建筑群的面貌上,明显体现出团结向心的氏族公社组织原则。

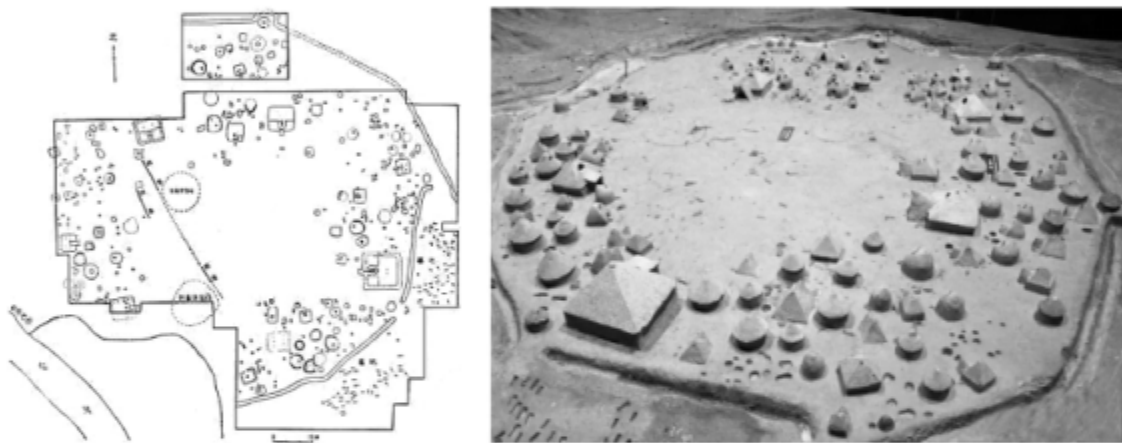


图 1.1 陕西临潼姜寨遗址

1.1.2 里坊式

里坊式布局是我国古代城市规划的一项基本制度,也是我国古代城市居民区管理的一种组织形式。里坊制在春秋战国时期基本形成,西汉至唐代为发展的鼎盛时期。“里”又称“闾里”,《周礼·考工记》中提到:“匠人营国,方九里,旁三门。国中九经九纬,经涂九轨,左祖右社,面朝后市,市朝一夫。”由经纬道所划分的地盘为“里”的地域范围,平面布局呈方格棋局状,一般呈方形或矩形,里内排列居民住宅。汉代在棋盘式街道布局的基础上,开始实行封闭式管理,便有了“坊”,坊的四周都设有围墙,中间有一条十字街道,每个坊内仅开一门,晚上定时关闭坊门。市也是由围墙所环绕,临街设店,与坊分别独立存在。曹魏邺城时期,将各个坊、市作棋盘状分割成面积规整的方格,将居民和市安置在里中,形成一种布局严密、功能明确的城市规划制度。唐朝时期“里”和“坊”之间可以互用,统称为“里坊”,是里坊式布局的鼎盛时期。里坊的规模有了分级,内部结构更为完善,成为我国古代城市建设中的基本组成单元,完全实行封闭式的城市管理。

里坊式居住布局规整、对称,具有封闭性,利于城市的管理,体现了“官民不相参”

的指导思想。其内部功能结构完善,坊内居民的生产生活十分便捷(图 1.2)。

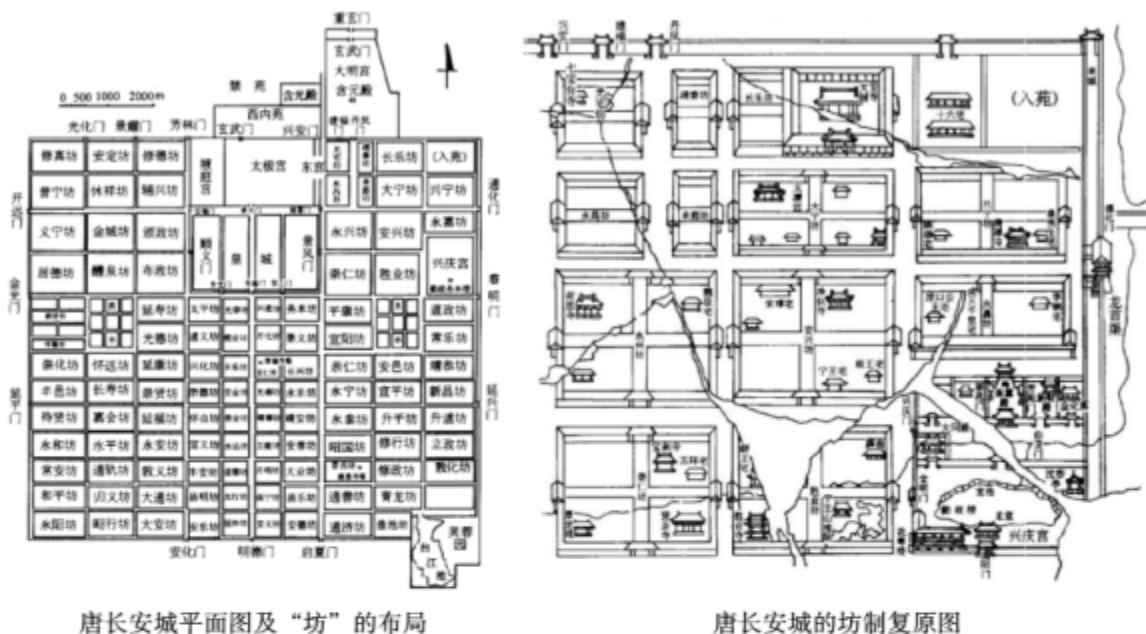


图 1.2 唐长安城

1.1.3 街巷式

生产力水平的提高,带动了封建社会商品经济的发展,封闭落后的里坊制成为社会发展的阻碍。北宋中期以后,商业和手工业的发展使得封闭的、居住性单一的里坊制不能适应新的社会经济状况和城市生活方式的变化,相应地出现了街巷制,顺应了历史发展的潮流(图 1.3)。

宋代的里坊取消了坊墙,使街坊完全面向街道,沿街设置商店,并沿着通向街道的巷道布置住宅,住宅直接面向街巷,与商店、作坊混合排列。坊内的街道改造为东西向为主的“巷”,巷直达干道,形成街巷式居住布局。商业和其他行业的布置是开放型的,分布在城市各条主要街道上,原有的街道成为商业区域,草市、瓦肆、夜市等活动盛行,按功能相对集中布置,极大地丰富了居民的精神文化生活,提高了居民的物质生活水平。

1.1.4 胡同式

元代以后,原来的巷改为胡同,形成“大街—胡同—四合院”三级组织结构。胡同内的院落式住宅并联建造,胡同成为北方街巷的通称。南北走向的一般为街,相对较宽,以走马车为主。胡同的走向多为正东正西,宽度一般不超过 9 m,相对较窄,以人行为主,一直通向居民区的内部。胡同两旁的建筑大多是四合院,大大小小的四合院一个紧挨一个排列起来。胡同式的居住布局排列整齐,胡同与胡同之间的距离大致相同,交通便捷,居民区内生活气息浓郁(图 1.4)。



图 1.3 北宋东京开封城复原图



南锣鼓巷北首

后圆恩寺胡同

图 1.4 南锣鼓巷

1.1.5 大街一里弄式

大街一里弄由“街一弄一里”三级组成，街是城市行车干道，街两侧的分支就是里弄，一般情况下不通机动车，弄两侧的分支是里，一般为尽端路。里弄实际上是由于城市人口急剧增长，造成街巷、三合院空间压缩而形成的，日照、通风条件较差，几乎没有绿化，空间呆板单调(图 1.5)。

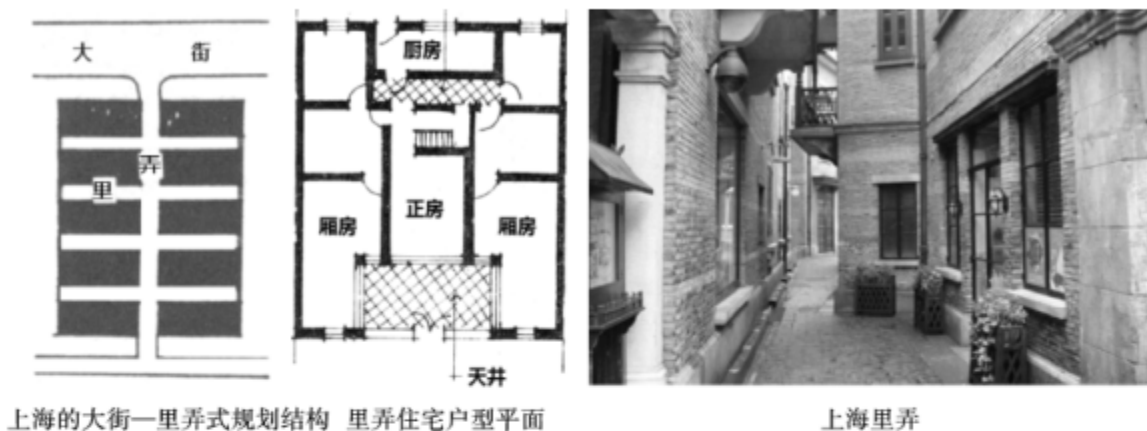


图 1.5 里弄

1.2 现代居住区的规划发展

1.2.1 邻里单位

1929年,美国社会学家克拉伦斯·佩里提出邻里单位(neighborhood unit)的社区规划思想,目的是要在汽车交通开始发达的条件下,创造一个适合居民生活、舒适安全、设施完善的居住环境。佩里认为,邻里单位就是“一个组织家庭生活的社区的计划”,因此这个计划不仅要包括住房及其周边环境,而且还要有相应的公共设施,这些设施应至少包括一所小学、零售商店和娱乐设施等,能够满足居民基本的日常生活需要。同时,在当时快速的汽车交通时代,环境中最重要的问题是街道安全,邻里单位可形成独立的内部道路系统,减少居民和汽车的交织冲突,避免外部交通的穿越,将汽车交通完全安排在居住区之外,形成一个封闭、安静、安全的“细胞”。

根据佩里的思想,建筑师斯坦确定了邻里单位的示意图式(图1.6)。这一图式首先考虑小学生上学时不用穿越马路,以小学为圆心,以0.25 mile(1 mile=1.6093 km)为半径来考虑邻里单位的规模,在小学附近还设置日常生活所必需的商业服务设施,邻里单位内部为居民创造一个安全、静谧、优美的步行环境,把机动交通给人造成的危害减少到最低限度,这是解决交通问题的基本要求之一。

根据佩里的论述,可知邻里单位由以下六个原则组成。

(1) 规模(size):一个居住单位的开发应当提供满足一所小学的服务人口所需要的住房,它的实际面积则由它的人口密度决定。

(2) 边界(boundary):邻里单位应当以城市的主要交通干道为边界,这些道路应当足够宽,以满足交通通行的需要,避免汽车从居住单位内穿越。

(3) 开放空间(open space):应当提供小公园和娱乐空间的系统,它们被计划用来满足特定邻里的需要。



图 1.6 佩里的邻里单位示意图

1—邻里中心;2—商业和公寓;3—商店或教堂;4—绿地;5—大街

(4) 机构用地(institution sites):学校和其他机构的服务范围应当对应邻里单位的界限,它们应该适当地围绕着一个中心或公地进行成组布置。

(5) 地方商业(local shops):与服务人口相适应的一个或更多的商业区应当布置在邻里单位的周边,最好处于交通的交叉处或与相邻邻里单位的商业设施共同组成商业区。

(6) 内部道路系统(internal street system):邻里单位应当提供特别的街道系统,每一条道路都要与它可能承载的交通量相适应,整个街道网要设计得便于内部交通的运行,同时又能阻止过境交通的使用。

邻里单位模式被西方规划师应用于新城运动及战后城市规划中,对世界各国的居住区规划、城市规划都产生了重大影响。在第二次世界大战后,西方各国住房奇缺,邻里单位理论在英国和瑞典等国的新城建设中得到广泛应用。

我国在 20 世纪 50 年代初曾借鉴西方邻里单位的规划手法来建设居住区,如北京的“复外邻里”和上海的“曹杨新村”(图 1.7)。居住区内设有小学和日常商业点,使儿童活动和居民日常生活能在本区内解决,住宅多为二、三层,类似庭院式建筑,成组布置,比较灵活自由,并且由于是大规模集中统一建设,建成后面貌一新。

1.2.2 雷德朋新镇大街坊

1933 年与佩里有着密切合作关系的美国建筑师设计的雷德朋新镇大街坊,充分



图 1.7 曹杨新村总平面图

1—居住区中心;2—中学;3—小学;4—幼儿园;5—医院;6—菜市场

考虑了私人汽车对现代城市生活的影响,采用了人车分离的道路系统以创造出积极的邻里交往空间。大街坊以城市中的主要交通干道为边界来划定生活居住区的范围,由若干栋住宅围成一个花园,住宅面对着这个花园和步行道,背对着尽端式的汽车道,这些汽车道连接着居住区外的交通性干道;在每一个大街坊中都有一个小学和游戏场地,形成一个安全、有序、宽敞和拥有较多花园用地的居住环境。每个大街坊中都有完整的步行系统,与汽车交通完全分离,这种人行交通与汽车交通完全分离的做法,通常被称作“雷德朋人车分流规划”(图 1.8)。

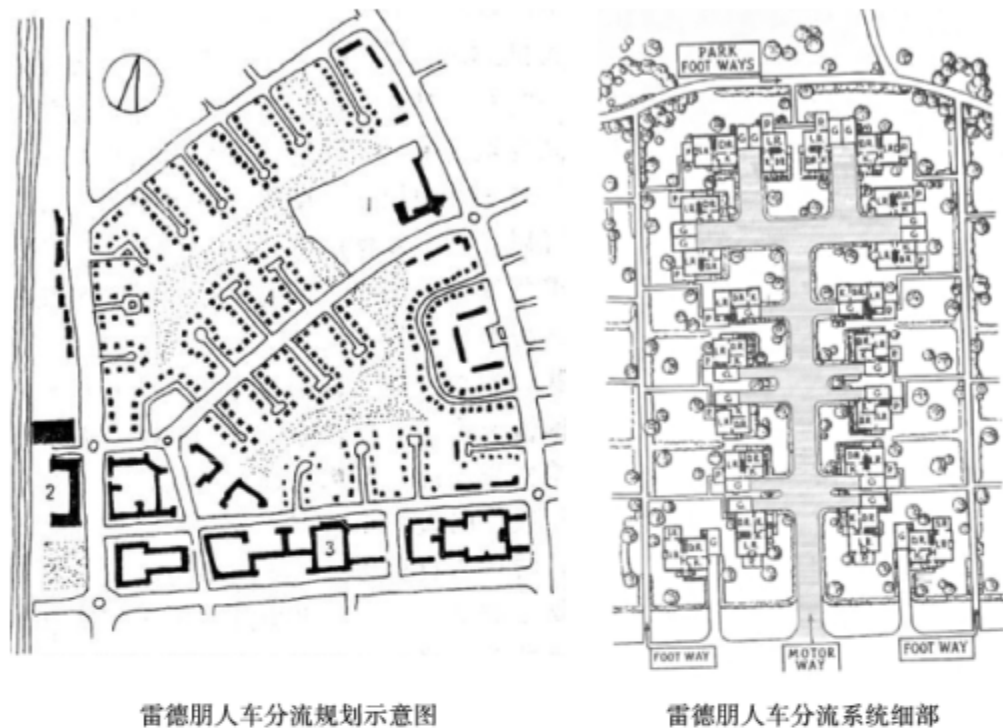
雷德朋人车分流规划体系具有以下几个特点。

- (1) 绿地、住宅与人行道有机地配置在一起,道路网布置成曲线。
- (2) 行人和机动车在一个平面上隔离。
- (3) 建筑密度低,住宅成组配置成团,形成口袋形。
- (4) 相应配置公共建筑,将商业中心布置在住宅区中间,使住宅区的各部分通往中心的距离都相等。

1.2.3 新城建设

新城建设是指第二次世界大战后的英国及其他一些国家进行的一种大规模的城市建设活动。

在英国,大规模的新城建设开始于第二次世界大战之后,到 1981 年,英国按规划



雷德朋人车分流规划示意图

雷德朋人车分流系统细部

图 1.8 雷德朋人车分流规划

1—小学;2—商店;3—公寓楼群;4—小住宅

建成了 34 座新城。其中,在英格兰的有爱克里夫、贝雪尔顿、哈罗、哈特菲尔德、米尔顿·凯恩斯、雷迪奇、伦康、斯蒂文乃奇等 23 座,在苏格兰的有坎伯诺尔德。英国的新城建设大致经历了三个阶段。

第一个阶段是战后初期,即 1946—1955 年兴建的小镇(以新城哈罗为代表)。这一阶段的新城规划特点比较接近“田园城市”的概念。为了吸引市区居民移迁到新城,比较重视绿化建设和环境质量,城市规模较小。城市作为一个社区,划分成若干个邻里单位,各邻里单位的商业中心彼此有联系;工业集中布置在工业区,与居住区隔离。各个新城的建筑风格比较统一,但仍各有特点。

居住区人口密度较低,平均约为 75 人/hm²,居住区或邻里单位之间用绿带或小公园隔开。公共中心有采用集中式步行区的,如斯蒂文乃奇;有与车站毗邻的,如海默尔·亨普斯特德;有中心设计成具有英国传统农村风味的,如克劳莱。

新城哈罗(图 1.9)位于伦敦以北 37 km,用地面积为 540 hm²,最初规划居住 6 万人,设计从邻里单位入手,每个单位住 3500~6000 人,各有小学和商业中心,中学位于绿地中,并作为联系各邻里单位的一个环节。第一代新城由于人口规模较小(2.5 万~6 万人)、密度过低,工作岗位不足,一般认为缺乏城市气氛。

新城的规划思想来自霍华德的田园城市,具有以下特点。

(1) 住宅以独立花园式住宅为主,搭配少量的公寓,居住区十分强调绿化和景观。

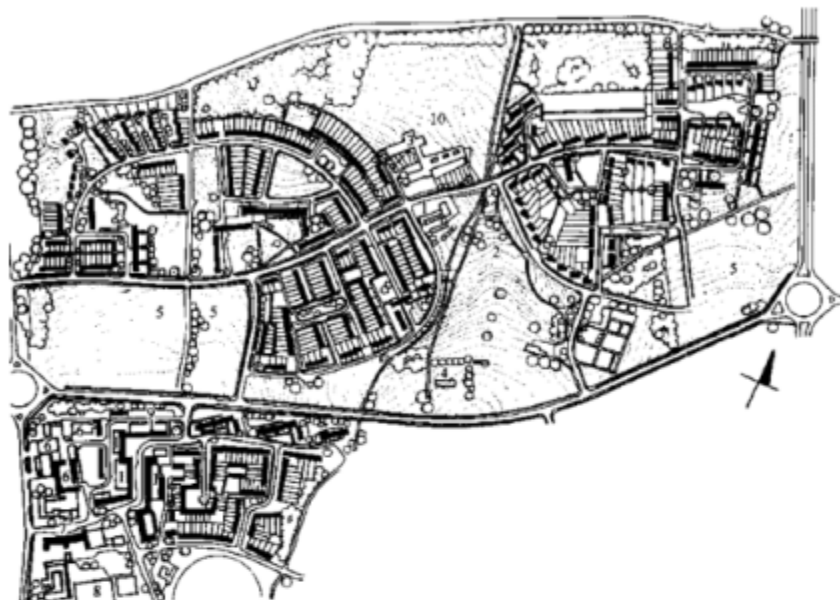


图 1.9 新城哈罗市镇规划平面图(北马克霍尔邻里规划平面图)

1—商店;2—公园;3—学校;4—教会;5—保留地;6—工业、汽车库;
7—健康中心;8—康乐中心;9—停车场;10—游乐地区

(2) 新城开发中自建房屋比例较低,大部分由开发公司统一开发,工业化施工,成本较低,租金比较低廉。

(3) 开发新城的另一个重要原则就是就业,优先考虑把新增工业、企业项目布置在新城。

(4) 新城的交通体系采用完全的人车分行原则,新城主干路由快速路与大城市中心联系,市区内部有完整的步行系统,可以步行穿越各社区的商店、学校和公共汽车站。

(5) 新城建设了充足的服务设施,如大规模的医院、学校、购物中心等。

(6) 新城还预留大片未开发土地,以便进一步开发娱乐、休闲等公共活动场所。

第二个阶段是战后发展阶段,即 1955—1966 年,英国大城市均出现经济复苏,人口迅速增长,内城压力继续增大,但内城已经衰退,新城建设进入高潮,建设量剧增。该阶段的新城以坎伯诺尔德(Cumbernauld)为代表,它是为疏散格拉斯哥的人口而建设的。与早期霍华德花园城市风格的新城不同,坎伯诺尔德是一个意图通过建筑的方式增加城市的密集度的社会乌托邦实验,中心区坐落在格拉斯哥东边二十多千米的一个北高南低的坡地上。在规划上不用邻里单位的布局形式,而是在道路系统中将干道引入人流密集的中心地区,利用不同的标高实行人车分离。居住密度加大,全城平均人口密度为 214 人/hm²,中心地区为 300 人/hm²。主要建筑物以东北—西南方向为长向放置,体量向东南方向升高。主体结构由既定的横剖面向东北—西南方向拉升而成,在主体市政中心之上还有巨型混凝土柱抬升起来的平台与坐落在平台上的公寓,住宅采用 2 层、4~5 层乃至 8~12 层等多种建筑类型,以容纳较多的人