# СКЕЛМЕРСДЕЙЛ (SKELMERSDALE) - ПРИМЕР АНГЛИЙСКОГО ГОРОДА-СПУТНИКА ДЛЯ РАЗУПЛОТНЕНИЯ КРУПНЫХ ГОРОДОВ

**В.А. Шемякина**
*Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия*

**Аннотация**

Рассмотрены и проанализированы литературные данные, охватывающие вопросы создания, развития и регенерации нового города Скелмерсдейл, включая: цель строительства, ситуацию, предопределившую строительство города, исходные данные для проектирования, генеральный план и структура планирования. Город был спроектирован и построен в 1964 году. Он был первым из городов, созданных в 1960-х годах с целью разуплотнения крупных городов спустя одиннадцать лет после реализации плана децентрализации Патрика Аберкромби. Город планировался на 90 000 жителей. Рассмотрено развитие города до 2006 года и выявлены определенные недостатки планирования, из-за которых численность населения к 2006 году составила около 39 000 жителей. Описаны способы решения проблем, в частности программа регенерации 2008 года.

**Ключевые слова:** региональное планирование, новый город, генеральный план, развитие, регенерация

# SKELMERSDALE - THE EXAMPLE OF THE ENGLISH TOWN - COMPANION FOR ENLIGHTENING BIG CITIES

**V. Shemyakina**
*Moscow Institute of Architecture (State academy), Moscow, Russia*

**Abstract**

Literature data on questions of design, development and regeneration of new town Skelmersdale was analyzed: the purpose of the building, predetermination situation of building of town, initial data for designing, project proposal and structure of masterplan scheme, development of town up to 2006.

Was, established that for overcome the urgent need of enlightening of city Liverpool in 1964 based on the old town Skelmersdale and several settlements that had a common population of 8 000 was started the construction of new city with planning population of 90 000.

Designing was made with changing perceptions about planning structure of cities. Great importance was attached to the compactness of plan with sufficiently large density of residential area, single linear centre and maximum pedestrian access to it.

Revealed that the development of the concept masterplan for the city were allowed certain errors. They are particularly clearly manifested in the economic downturn at the end of 1970s.

Public infrastructure has been concentrated in the center, which was cut wide open spaces, the length of the river and transport communications. In residential areas, homes located on dead-end circuit passes. In the design of transport communications do not take into account the importance of public transportation and pedestrian movement. For these reasons, in 2006, the city population was 38,813 residents.

Was established in 2005 to overcome this situation, the city was included in the national planning policy. To improve the functioning of the city in 2008 adopted a program for its regeneration. The focus is on restructuring and the creation of the center and of the core creation, providing for the

mixed use of different functions. The structure of the new center provides demolition of two residential areas and construction on these sites improved with buildings and public infrastructure taking into account the surrounding landscape. Modernization of communications between the center, residential areas and the region. Providing a differentiated housing in the center and beyond. Providing affordable housing.

**Keywords:** Regional Planning, New Town, Masterplan, Development, Regeneration

**Введение**

Поиск путей разуплотнения мегаполисов в России является актуальной проблемой. В заявлениях руководства страны и ведущих архитекторов, определяющих градостроительную политику, как один из вариантов рассматривается возможность решения данной проблемы путем создания системы городов-спутников, опоясывающих мегаполис.

При создании городов-спутников необходимо принимать во внимание, что после разрешения острой ситуации сегодняшнего дня, город должен жить и развиваться в будущем. В этой связи представляет интерес изучение передового опыта развитых стран в части создания таких городов. Примером города-спутника для разуплотнения мегаполиса является английский город Скелмерсдейл. Он был спроектирован в 1961 году.

Цель настоящей работы – рассмотрение и анализ литературных данных, охватывающих вопросы создания, развития и регенерации города. Исходя из указанной цели, в задачи работы входили:

- рассмотрение ситуации, предопределившей строительство города;

- исходные данные для проектирования, проектное предложение и структура генерального плана;

- развитие города с 1970 годов до 2006 года и программа регенерации 2008 года, разработанная на последующие 10-15 лет.

**Условия, предопределившие строительство нового города**

Ливерпуль в начале 1960-х годов был одним из самых перенаселенных больших городов. Население Ливерпуля в 1961 году составляло 747 490 жителей. Площадь города - 27 810 акров (112543077кв.м.). Плотность населения 1 человек на 150 кв.м. В нем сохранилась трущобная застройка. При этом новые общественные здания строились и располагались в непосредственной близости от нее.

Вместе с ближайшими городами Бутл (Bootle), Кросби (Crosby), Хайтон-Роби (Huyton-with-Roby), Киркби (Kirkby) и Литерленд (Litherland), конурбация вмещала население 1 030 000 жителей и приблизительно 80 000 трущоб или устаревающего жилья, которое подлежало срочной замене. Расселение жителей в тех же областях в приемлемое жилье, отвечающее нормам жилищного строительства, в сложившейся ситуации было невозможно. Учитывая необходимость сохранения зеленого пояса вокруг большого города, власти приняли решение развить новый город, полностью сообщающийся с Ливерпулем в плане транспорта и рабочих мест. Местом расположения такого города в 1956 году, был выбран городок Скелмерсдейл (Skelmersdale), находящийся в графстве Ланкашир на расстоянии к северо-востоку от Ливерпуля около 13 миль (21 км.).

Подготовленный проект прошел обсуждение и критику, после чего 9 октября 1961 года был определен участок для нового города с тем же названием [1,2].

**Исходные данные для проектирования города Скелмерсдейл**

Разработка концепции нового города Скелмерсдейла проводилась с учетом опыта проектирования более ранних городов-спутников. Он был первым городом, созданным спустя 11 лет после реализации плана децентрализации Патрика Аберкромби [3].

Основание города:

Начало проектирования – 1961 год, начало строительства – 1964 год, корпорация развития назначена в январе 1962 года.

Территориальное расположение:

Город расположен на Северо-западе Англии в графстве Ланкашир в 13 милях (21 км) на северо - восток от Ливерпуля и в 15 милях (24км) на юго-запад от Престона. Территория также находится между городами Ормскирк (Ormskirk) и Уиган (Wigan) (6,4 км восточнее Ормскирка и 24 км юго-западнее Уигана).

Существующие населенные пункты:

Старый город Скелмерсдейл и несколько небольших поселений.

Численность существующего населения:

8000 жителей, из них 6300 жителей - население старого города Скелмерсдейл.

Существующая промышленность:

Территория охватывала западную часть Южного Ланкаширского каменноугольного бассейна (South Lancashire Coalfield). К моменту начала строительства большинство шахт были исчерпаны. Две действующие частные шахты сохранялись. На юго-востоке территории велись разработки песка для стеклянной промышленности. Их планировалось закрыть. Продолжались разработки глины для производства кирпича.

Особенности ландшафта:

Ландшафт относительно ровный, за исключением ребра Ашест (Ashurst Ridge) высотой 550 футов(168 м.) вдоль северо-восточной границы. Большое количество зеленых открытых пространств, включающих долину реки Тод (Tawd) и ущелья "Skelmersdale Hall", "Westheads", "Delph" в городском центре, определенные как территории биологического наследия "Biological Heritage Sites", создающие важные коридоры дикой природы в городском центре.

Ограничения для нового развития:

Выявлены, в основном, естественные ограничения из-за разработок местных полезных ископаемых, такие как: значительное нарушение ландшафта; долина реки (Tawd), проходящая с севера на юг через всю территорию, разделяя город на две части. Защитная зона, окружающая реку на расстоянии полмили (800м).

Транспортные коммуникации:

Вдоль южной границы проходит железная дорога Ливерпуль – Манчестер (Liverpool - Wigan - Manchester Railway). Имеется доступ к железнодорожной станции Ормскирк (Ormskirk – St.). Вдоль западной границы проходит железнодорожная линия Хеленс (Helens).

Около восточной границы проходит автомагистраль «М6» (Престон – Манчестер). Схема региональных транспортных связей приведена на рис. 1 [2].

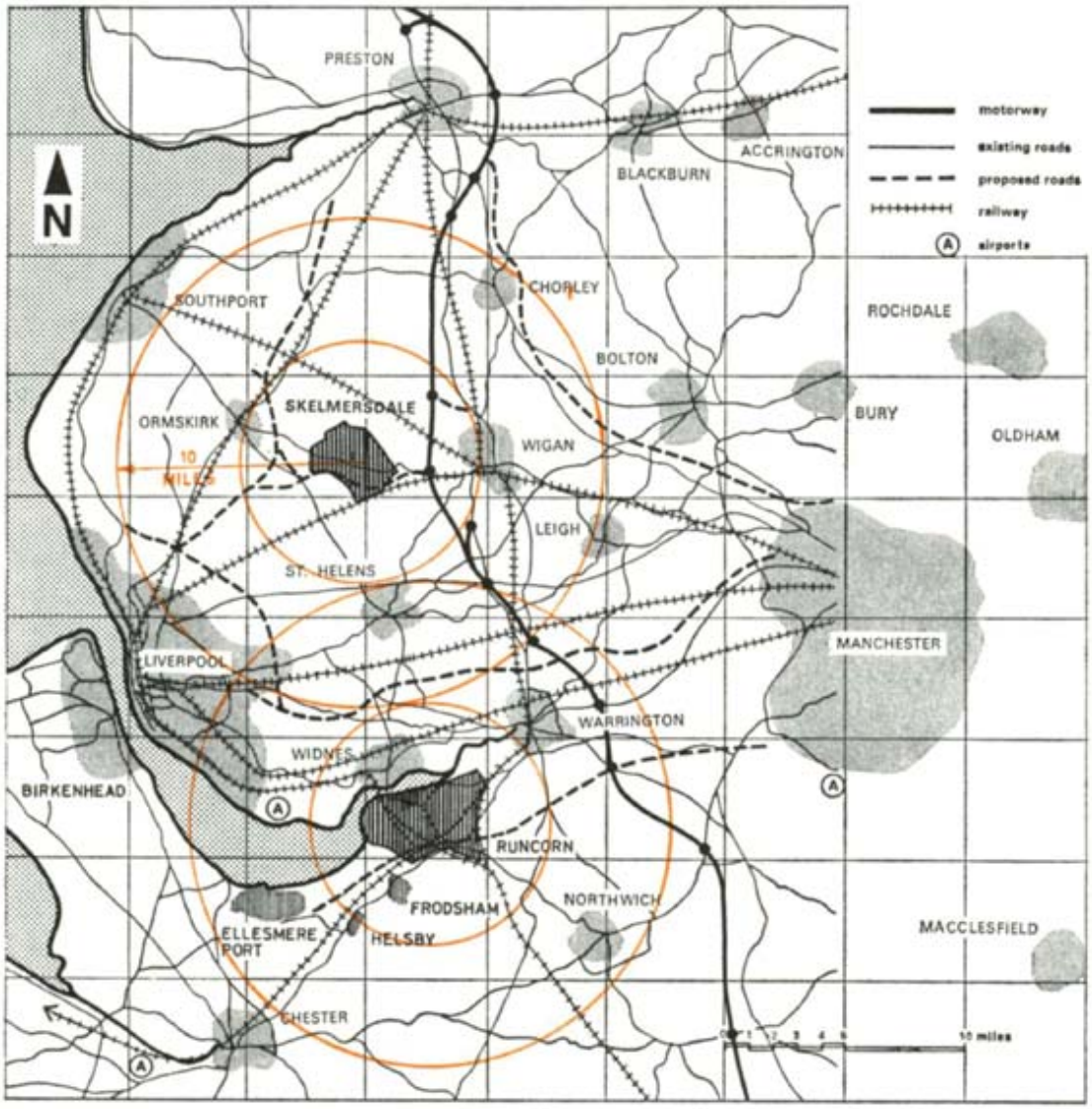



Рис. 1. Схема расположения города в регионе с указанием основных транспортных коммуникаций

**Новый город Скелмерсдейл. Проектное предложение**

Генеральный план и принципиальные схемы приведены на рис. 2(a-c) [2,4].

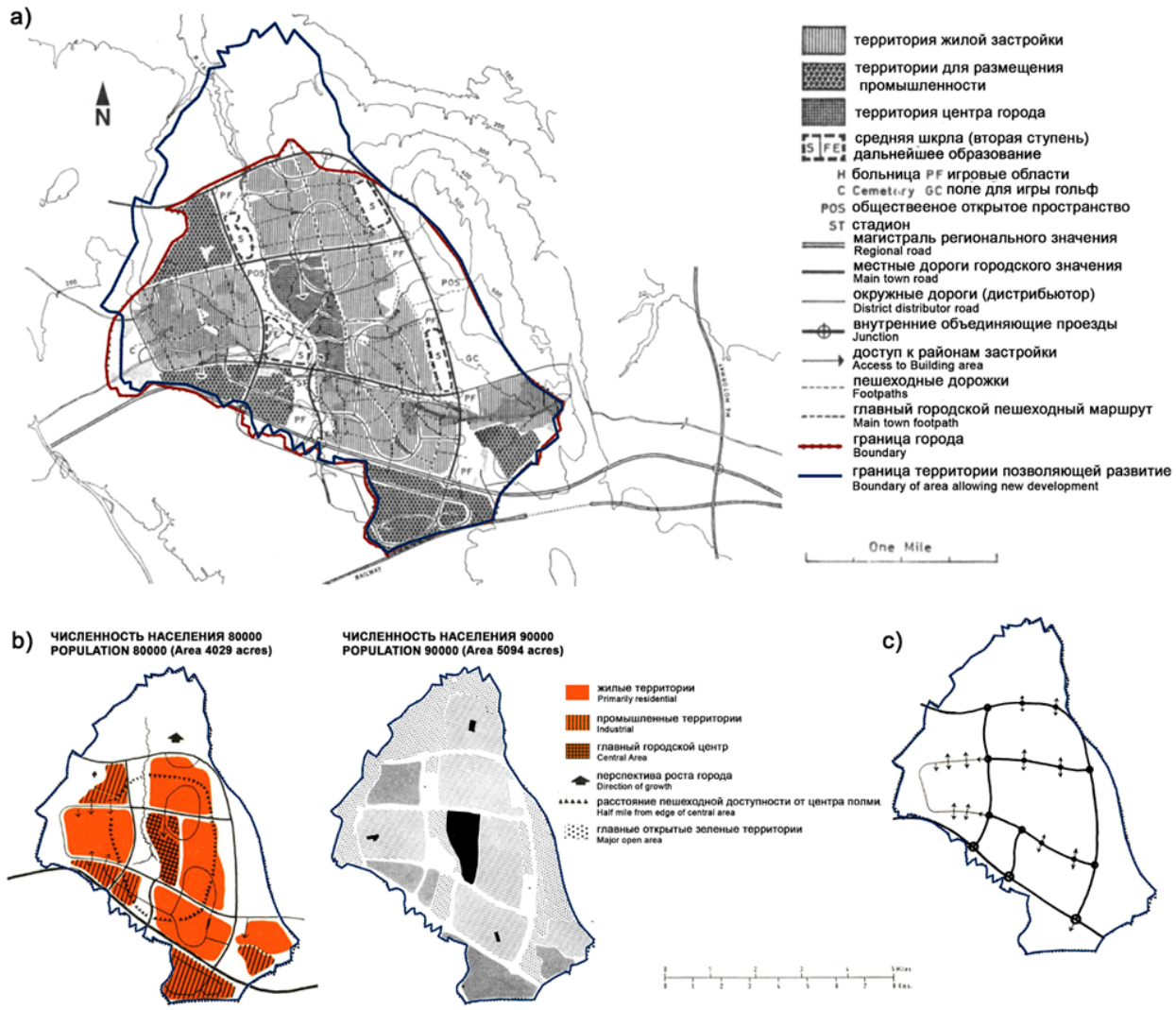



Рис. 2(a-c). Генеральный план, принципиальные схемы: a) генеральный план города Скелмерсдейл (1964 год); b) принципиальные схемы функционального зонирования; c) принципиальная схема организации движения транспорта

Площадь территории города: 4029 акров или 1630,48 гектар.

Численность населения: Первоначально город планировался на 50000 жителей с перспективой увеличения численности до 80000. В результате исследования будущего прироста населения было предложено расширить территорию жилой застройки «Основного плана» для дополнительного размещения еще 10000 жителей. Таким образом, максимальная численность населения должна была составить 90000 жителей (Рис. 2b).

Запланированные транспортные коммуникации:

- Автодорога (Ливерпуль - Престон) вдоль западной границы, пересекающая железнодорожную линию (Ливерпуль – Манчестер);

- Автомагистраль «M58», соединяющая «M6» и дорогу (Ливерпуль – Престон);

- Автомагистраль (Ливерпуль – Манчестер);

- Автомагистраль, соединяющая трассы (Ливерпуль–Манчестер) и (Ливерпуль – Престон), они показаны на рис. 1.

Функция города: Предполагалось, что за счет высокого уровня будущей доступности и ожидаемого прироста населения, Скелмерсдейл станет местом региональной занятости с развитой торговлей.

Базовые представления о структуре генерального плана:

Структура генерального плана разрабатывалась, исходя из следующего. Скелмерсдел проектировался позднее таких городов как Камбернольд и Хук. Поэтому многие принципиальные планировочные решения были близки. Эти города были спроектированы в 1955 и 1961 годах. На тот период было решено отказаться от системы микрорайонов. Проводились поиски новых планировочных решений, и оптимальных представлений городской структуры и организации транспорта. При проектировании транспортных коммуникаций на фоне постоянного уплотнения дорожного движения преобладала теория Триппа об иерархии маршрутов. В разработках городских структур использовались представления Альберти (Alberti, L.B.), согласно которым город представлен в аналогии со зданием, и задуман как разнообразие «экологических территорий (областей)» или «городских комнат», соединенных системой коридоров или «первичной сетью дорог».

Так же, как коридоры проходят вне комнат, так и первичная сеть должна проходить вне экологических областей. Поскольку комнаты объединяются в квартиры и дома, то экологические области могли быть собраны в экологические группы. Так как коридоры тоже имеют свою иерархию, то городские дороги подразделяются аналогично. Главные дороги разграничивают основную застройку города на районы – городские экологические области. Движение по транспортной системе города всегда иерархично: вверх от местной улицы или тупика к местному дистрибьютору (проезду), затем к окружному дистрибьютору, затем к первичной транспортной сети, и, наконец, к региональной и национальной сети.

Впервые был сделан акцент на размеры и масштаб. В большинстве предыдущих городских схем чрезвычайно недооценен размер составляющих элементов, особенно дорог и проездов. В условиях крупного масштаба, на фоне технического прогресса стало очевидно, что в больших городах необходимо развивать систему общественного транспорта. Кроме этого, в разработках концепций начинают преобладать представления Александера (C. Alexander) о недостатках микрорайонной структуры. Он считал, что запутанность городской общественной жизни не могла быть упрощена и иерархично упорядочена, как «ветки, растущие на дереве» [5].

Структура генерального плана города Скелмерсдейл:

Структура генерального плана разрабатывалась с учетом компактности плана с относительно высоким удельным весом жилой застройки, главным линейным центром и тремя локальными центрами (Рис. 2b).

*Планировочное решение* (Рис. 2a) основано на тесной связи между основной центральной областью и жилыми территориями. Предусматривалось, что большая часть населения будет находиться на расстоянии пешеходной доступности от нее. В пределах жилых районов располагался минимум социальных и коммерческих функций. Были размещены угловые магазины, входы и фасады которых ориентированы преимущественно на главные городские дороги, ограничивающие районы.

*Промышленные зоны* распределены так, чтобы обеспечить рассеивание транспортных потоков.

*Территория основной жилой застройки* - это пояс земли шириной в одну милю (1,6 км.). С западной стороны этого пояса расположена долина реки «Tawd», с восточной стороны - гористая местность. Эти особенности ландшафта наилучшим образом подходили для устройства главных открытых пространств города для развлечений и отдыха. Западнее долины на достаточно плоском ландшафте располагались две промышленные площадки, и между ними старый город Скелмерсдейл, который был расширен как главный городской

район. Защитная зона долины проходила вокруг на расстоянии полмили (800м.) и уменьшала территорию, доступную для развития.

Несмотря на естественные ограничения, целью было предусмотреть максимальное использование личных автомобилей. Оценка транспортного прогноза показывала, что пешеходный доступ к центральной области составит 5% (для посещения объектов торговли), а поездки к объектам занятости во все области составят 6%. Это противоречит основной концепции плана, где главное функциональное распределение землепользования было определено условием пешеходной доступности.

*Структура транспортной сети* соответствовала описанной ранее иерархии, но при этом внутренняя система местных улиц была сделана по принципу тупиковых проездов «Radburn». Данная система была разработана для того, чтобы отделить пешеходное движение и дома от транспортного потока, и подразумевала достаточно далекое расположение домов от дороги. На рис. 2c приведена сеть первичных или главных дорог, ограничивающих жилые районы. Она состоит:

- из единой дороги в форме петли, окружающей пояс основной жилой застройки, центр города и долину реки «Tawd» (эта дорога сообщалась с проектируемой региональной магистралью вдоль южной границы);

- из двух дорог, пересекающих пояс основной жилой застройки и долину реки «Tawd», которые соединялись с окружной дорогой старого города Скелмерсдейл.

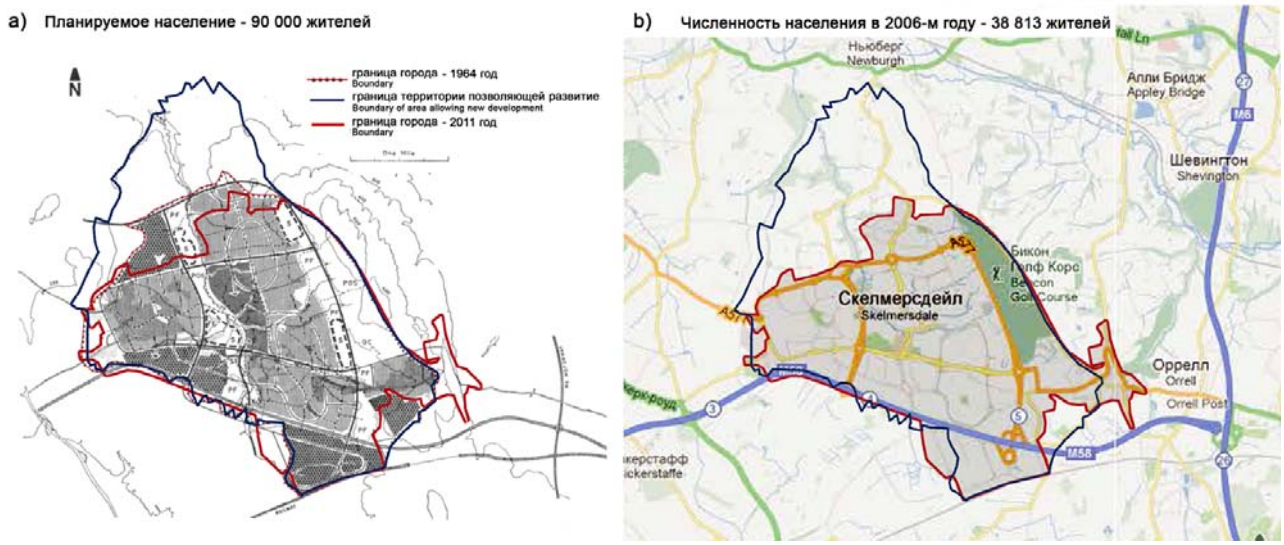
Местные дороги также имели как прямые участки, так и участки в форме петли.

*Основной центр города* не традиционный, так как не имеет исторической основы. Его площадь составляет примерно 98 гектар. Ближе к северной границе центра располагался супермаркет «Asda food store». К западной границе центра примыкала долина реки «Tawd» и сосредоточены офисные здания. Позднее ближе к южной границе был построен торговый центр «The Concourse Centre», который стал основным объектом торговли в Скелмерсдейл. На двух уровнях центра размещались различные виды магазинов и супермаркет. Также в центре были сосредоточены публичная библиотека, плавательный бассейн, отделение полиции и колледж. Эти объекты были разделены открытыми общественными площадками [2,6].

**Анализ развития города Скелмерсдейл с начала 1970 годов до 2006 года**

Целью планировщиков и архитекторов являлось создание оригинального нового города, в который люди хотели бы приезжать и жить. Однако их цели не оправдались. В основном, это было связано с планировочной структурой. Согласно [5,6] ограничением для нового и стабильного развития стало следующее. Планировочная структура города была плохо интегрирована с особенностями ландшафта (обширные зеленые пространства, река Tawd с прилегающей большой защитной зоной, ущелья и т.д.). Это привело к раздробленности городской структуры и нарушению свободного перемещения. В организации транспортного движения предпочтение отдано личному транспорту и отсутствовал сквозной проезд через центр. Плохие пешеходные и велосипедные связи между центром и жилыми районами города. Зоны экологической защиты, собственность на землю и законы о планировании. Экономическая и коммерческая нестабильность.

С начала 1970-х и до 2000 года в городе была нестабильная экономическая ситуация, из-за экономического спада в конце 1970-х годов в стране. Остановка многих крупных индустриальных предприятий привела к безработице, бедности, наркомании и преступности. Спустя 20 лет с начала строительства города была ликвидирована корпорация развития, не выполнив и половины поставленных целей. Численность населения к 2006 году достигла лишь 38813 жителей. На рис. 3(a,b) приведены сравнительные границы генерального плана 1964 года и современного существующего положения. Видно, что запланированное не было реализовано.




a) b)

Рис. 3(a,b). Сравнительные границы генерального плана города Скелмерсдейл 1964 года и современного существующего положения: a) генеральный план города 1964 года с нанесенной границей 2011 года (планируемое население – 90 000 жителей);
b) существующее положение на 2011 год (численность населения в 2006 году – 38 813 тыс. жителей)

На рис. 4, рис. 5(a-f), рис. 6(a-d) представлены фото центральной части и объектов города Скелмерсдейл [7].

Рис. 4. Аэрофотосъемка центральной части города Скелмерсдейл

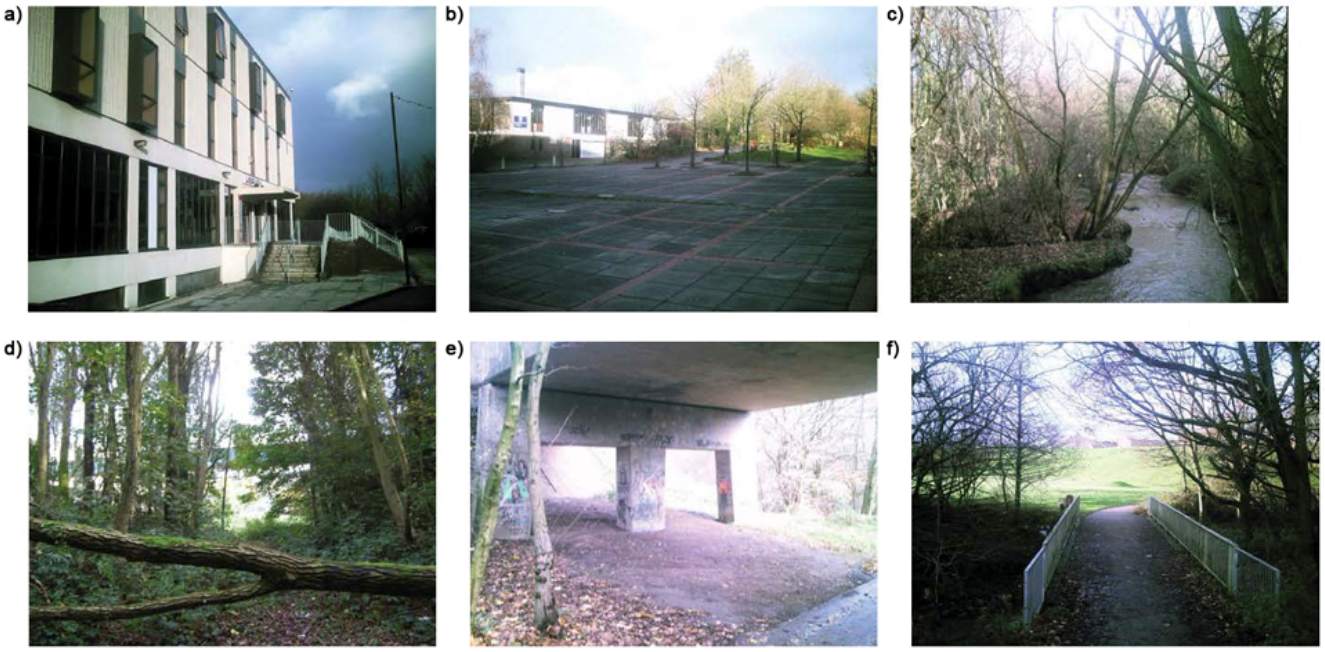



Рис. 5(a-f). Существующее положение, город Скелмерсдейл (фото):
a) библиотека; b) общественные пространства; c) долина реки «Tawd»; d) ущелье в городском центре; e) пешеходная зона; f) пешеходная связь между долиной реки «Tawd» и центром города

Рис. 6(a-d). Существующее положение, город Скелмерсдейл (фото):
a) западный вход в торговый центр «The Concourse Centre»; b) северная часть городского центра; c) западная часть долины реки «Tawd»; d) жилые и зеленые пространства

Было установлено, что город не мог нормально функционировать в условиях ограниченного движения, с плохим визуальным качеством, недостаточной торговой функцией и инфраструктурой. Серьезным фактором неудачного развития городского центра явился высокий процент открытых пространств. Традиционные городские центры имеют хорошие связи с окружающими территориями, за счет чего в них обеспечивается движение, жизнь и развитие.

В Скелмерсдейле зеленые лесистые долины и открытые пространства, примыкающие к центру, частично использовались для неофициального отдыха. Они оказались пустынными и создавали препятствия при перемещении из жилых районов к главным торговым объектам города. Вандализм и мусор ухудшили окружающую среду и визуальное качество. Эти области стали опасными, особенно в вечернее время. Их можно было охарактеризовать как невыразительные, труднодоступные места со случайно растущими кустарниками и деревьями, которые не поддерживались и теряли свою ценность.

*Транспортная сеть* в Скелмерсдейле разрабатывалась приоритетно для личных автомобилей и имела сложную структуру, состоящую из первичных или главных дорог, городских проездов, окружных дорог и местных тупиковых проездов. Выявилось, что городской центр оказался лишенным смысла и ценности данного места. Жители Скелмерсдейла были вынуждены делать покупки и развлекаться в ближайших городах (Уигане, Ливерпуле, Саутпорте и Ормскирке). Кроме того, по сравнению с другими региональными городскими центрами, предлагались очень ограниченные условия для розничной торговли.

Торговый центр "The Concourse Centre" не привлекал главных поставщиков розничной торговли и модной индустрии, которые охотно располагали свои магазины в других городах на главных улицах. При этом центр Скелмерсдейла имеет очень хорошую связь с региональными автострадами. Однако в пределах центра транспортная организация являлась одной из основных проблем. Дорожная сеть окружала городской центр, не давая возможности прямого проезда. Это усиливало транспортные затруднения, создавая ощущение изоляции.

*Пешеходный и велосипедный доступ* в центр оказались также сильно ограничены из-за транспортной организации, примыкающей к его западной границе долины реки Tawd и других зеленых открытых пространств. В результате, люди сами создали неофициальные пешеходные дорожки, обеспечивающие им самый короткий доступ к желаемым местам. Эти маршруты оказались не безопасны, особенно в вечернее время. Официальные пешеходные маршруты были преднамеренно отделены от проезжих частей и проходили по тротуарам и в подземных переходах, где жители чувствовали себя не комфортно.

*Система общественного транспорта* в Скелмерсдлейле была сильно ограничена. Доступ в соседние города осуществлялся посредством частных автобусов, и зачастую поездки были очень длительными. Непосредственно в городе люди предпочитали пользоваться такси. В пределах Скелмерсдейла нет никаких прямых железнодорожных сообщений. Ближайшая железнодорожная станция находилась приблизительно в двух милях (3,2 км.) на юго-востоке от города в Ап-Холланд (Up Holland).

Большинство жилых домов в Скелмерсдейле было построено в 1960-е и 1970-е годы и их планировочное расположение в структуре районов было сделано по принципу тупиковых проездов. Эта схема предполагает далекое расположение домов от дороги и коммунальные проходы сквозь застройку. Со временем примеры такой застройки показали тенденцию к увеличению преступности и низкому стандарту жилья. Большое удаление домов от дороги привело к низкому визуальному восприятию зданий. Из-за этого терялся смысл организации в них местной общественной инфраструктуры.

Жилые территории окружены большими областями открытого пространства, и большинство из них оказались отрезанными от городского центра. В итоге город оказался раздроблен на разные части, вместо единой контролируемой городской структуры.

*Объекты общественного пользования* находились преимущественно в центре. «Asda» - единственный гипермаркет, располагается на севере центральной части. Магазин пользовался популярностью среди жителей города и пригородов. Как и торговый центр «Concourse», расположенный на юге центра, гипермаркет имел хороший транспортный доступ к внутренним и внешним районам, за счет связи с региональной магистралью M58.

Такие объекты как колледж, публичная библиотека, отделение полиции, плавательный бассейн «Nye Bean» и общественный центр «Ecumenical Centre» оказались разрозненными из-за неблагоустроенных открытых общественных площадок между ними. Они не были визуально связаны и не имели качественного архитектурного облика.

В городских центрах часто объединяются различные функции, они имеют хороший доступ и высокую плотность. В Скелмерсдейле эти условия не могли быть выполнены из-за большого количества открытых пространств. Центр изолирован от остального города и не мог играть важную роль в обеспечении приемлемого уровня обслуживания и услуг.

**Пути решения проблем развития города Скелмерсдейл**

Окружной совет графства (West Lancashire district council) в 2004 году пришел к выводу о необходимости регенерации города и его центра, создав программу «Vision for Skelmersdale» [9]. В 2005 году с участием местных жителей началась работа по выявлению ключевых проблем города и поиска путей их разрешения, чтобы сделать его привлекательным для жизни, работы и отдыха. Местные жители отметили плохое физическое состояние городского центра и нехватку доступности. В 2007 году совет подготовил перечень задач и вариантов их решений для центра Скелмерсдейла, включая интеграцию различных функций в объектах, которые будут расположены в ядре городского центра: доступность, новые услуги общественного транспорта, будущее использование открытых участков в городском центре, будущее использование долины реки Tawd, будущий район жилой застройки Фербек (Firbeck).

Эти решения были доведены практически до всех жителей. Информационные буклеты и анкеты отправлялись в каждый дом и офис. В торговом центре «Concourse» располагался офис строительной компании, где жители могли получить ответы на интересующие их вопросы. Перечень проблем и способов их решения получил одобрение, и это стало основанием для продолжения подготовки проекта генерального плана и документов планирования. Результаты опросов и консультаций были опубликованы [9,10]. Отмечено следующее:

- Несмотря на выгодное местоположение Скелмерсдейла между Ливерпулем и Манчестером, он развит гораздо хуже, чем города с худшим расположением. При этом в нем имеются проблемы с внешней привлекательностью. (Исполнительный менеджер регенерации и собственности Западного Ланкаширского окружного совета Хизер Макмэнус (Heather McManus)).

- Город слишком зонирован, и необходимо объединить эти зоны с помощью пересмотренной дорожной системы и нового жилья. Он нуждается в новом гражданском центре, с новыми площадями, пространствами и интегрированной транспортной системой. (Роджер Ломас (Roger Lomas), член управления строительной компании "Broadway Malyan").

- Город после регенерации должен открывать возможности выбора образа жизни для молодых профессионалов, которые хотят создавать семьи или фирмы в окружающей среде, которая наименее оказывает давление, и идеально расположена с точки зрения сети автострад. При этом недопустимо, чтобы идея перестройки и нового строительства вызвала страх у местных жителей. (Уэйн Хемингвей (Wayne Andrew Hemingway), дизайнер, основатель модной империи «Red or Dead»).

Отмечено, что работы по возрождению Скелмерсдейл могут быть выполнены в течение 10-15 лет, а наиболее острые проблемы разрешены за 5 лет. (Хизер Макмэнус совместно с английскими Товариществами (English Partnerships) и Северо-западным Агентством Регионального развития (Northwest Regional Development Agency)).

**Проект регенерации городского центра Скелмерсдейла 2008 года**

Регенерация города проводилась в рамках Национального Контекста Политики Планирования (National Planning Policy Context). Крупномасштабное развитие городского центра Скелмерсдейла проходило как часть общего плана развития для Западного Ланкашира и Национальной политики планирования "National Planning Guidance (PPG)" согласно программе "Planning Policy Statement (PPS)" [11].

Для разработки архитектурных и градостроительных решений, а также консультирования, были привлечены крупнейшая архитектурно-строительная компания "Broadway Malyan" и непосредственное участие жителей. Консультанты по экономическому развитию, в свою очередь, вовлекли в городской проект дизайнера Уэйна Хемингвея (Wayne Andrew Hemingway), основателя модной империи «Red or Dead».

Генеральный план городского центра Скелмерсдейла был принят Городским Советом Западного Ланкашира 10 сентября 2008 года после трехлетнего периода подготовки и консультаций. [5] Ключевые принципы развития генерального плана описаны в дополнительном документе – архитектурно - планировочном проекте «Supplementary Planning Document (SPD)» [7]. На рис. 7(a,b) представлено сравнение и изменение границ центра [7].

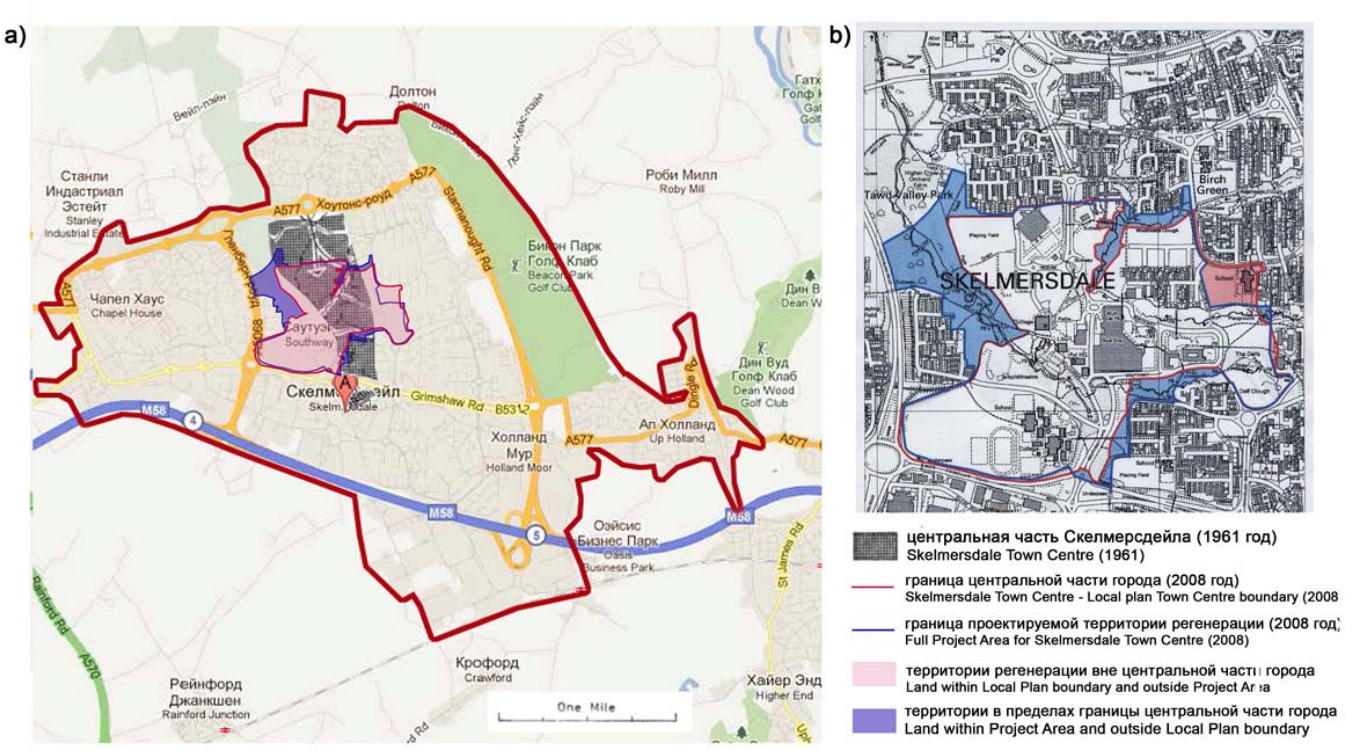



Рис. 7(a,b). Границы центральной части Скелмерсдейла: a) измененение границ центра; b) территория регенерации

Одна из основных целей проекта городского центра заключалась в предоставлении городу нового центрального ядра. В проектные предложения входили: новые объекты розничной продажи, досуг, жилье, отдых, объекты и места массового использования, образование,

развитие офисных пространств, направленных на различные виды использования. На рис. 8 представлен генеральный план центра [7].

Рис. 8. Генеральный план центра Скелмерсдейла

Площадь городского центра Скелмерсдейла составляет примерно 98 гектар. Линейная структура центра проходит с юга на север от торгового центра «The Concourse Centre» до гипермаркета «Asda». Так как это главные торговые объекты города, было целесообразно установить между ними функциональную связь (Рис. 9) [7].

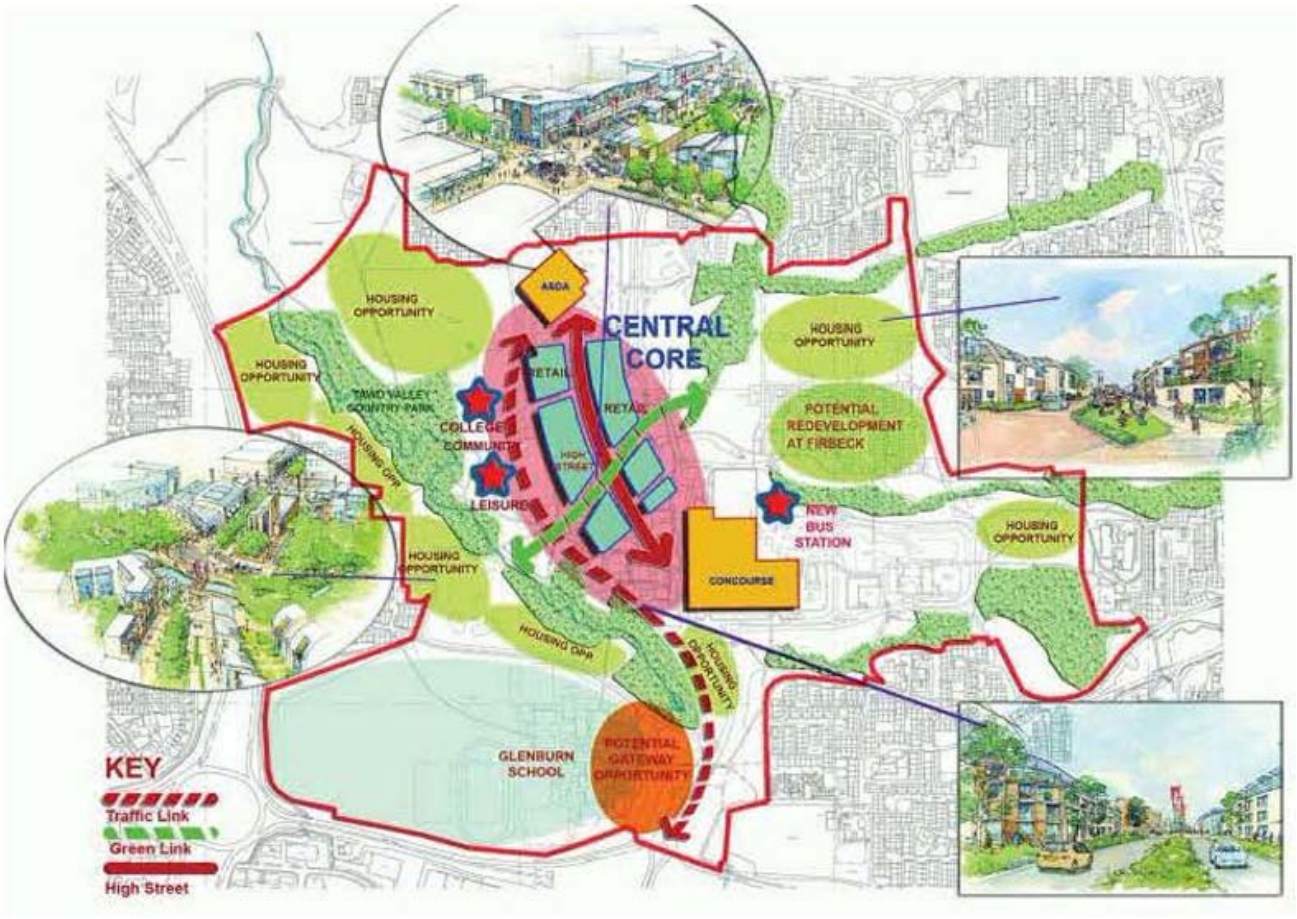



Рис. 9. Принципиальная схема организации ядра центра и функционального зонирования

Программа регенерации города была сосредоточена на создании новой главной улицы, которая будет включать новые магазины, кинотеатр, бары, рестораны, и жилые апартаменты. Целью было обновление существующего торгового центра «The Concourse Centre» и достижение с ним максимальной интеграции, как расширение существующей торговли. На рис. 10(a,b) показано изображение новой главной улицы и долины реки «Tawd» [7].

Рис. 10(a,b). Изображения нового центра Скелмерсдейла: a) новая главная улица;
b) предложение использования и благоустройства долины реки «Tawd»

Помимо общественных объектов и объектов инфраструктуры создано новое привлекательное и жизнеспособное жилье разных классов и проведены крупные работы по усовершенствованию зеленых долин, которые станут частью городского центра и местами отдыха (Рис. 10b). В пределах городского центра и окружающих жилых территорий планируется усовершенствовать транспортные, пешеходные и велосипедные связи. Новые объекты и организация, в пределах городского центра, позволят создать новые рабочие места и новые возможности образования местных жителей, развивая местную экономику.

Учитывая хорошие транспортные связи с сетью региональных магистралей и правильный путь развития, обновление Скелмерсдейла должно быть успешным. Ожидалось, что развитие центрального ядра станет началом более широкой городской регенерации.

Советом была создана управляющая компания развития городского центра. Это обеспечивало долгосрочное и качественное управление общественными местами, уличным благоустройством и ландшафтным развитием в городском центре.

На генеральном плане отражены ключевые функции и объекты ядра городского центра (Рис. 8, Рис. 9):

- Главная улица.

- Новые магазины, бары, рестораны и потенциально новый продовольственный магазин.

- Новый спортивный центр и плавательный бассейн.

- Кинотеатр.

- Новое современное здание колледжа.

- Новая библиотека - информационный центр.

- Новый общественный центр.

- Новая автобусная станция.

- Новые полицейские отделения.

- Около 250 новых квартир в пределах центрального ядра города.

- Около 900 новых современных зданий со смешанным типом жилья, и для временного пребывания, построенные по высоким экологическим стандартам.

- Новые и привлекательные общественные места, с уличной инфраструктурой и развлечениями.

- Благоустройство и усовершенствование долины реки «Tawd» и лесистых ущелий, для гарантии безопасности и высококачественной окружающей среды, включая новые пешеходные и велосипедные маршруты, и возможно специальные рекреационные места, чтобы привлечь больше людей в долину.

- Новые офисные здания.

- Новые дорожные, велосипедные, пешеходные связи и услуги, чтобы связать городской центр с окружающими жилыми районами и сделать движение непосредственно вокруг центра намного легче.

Проектные предложения:

- *Новая главная улица* формирует ядро центральной части. Здания, расположенные на ней, объединяют различные функции: офисы, жилье, магазины, досуг и общественные места. Этажность зданий предполагалась 3-4 этажа. На первых уровнях могут располагаться торговые помещения, на уровнях выше - жилье и офисные помещения.

Главная улица должна быть разработана так, чтобы обеспечить безопасное, удобное пешеходное движение и использование общественного транспорта (автобусы и такси) в часы пик. Также необходимо обеспечить проезд любого транспорта, и общественного и обслуживающего, на всем протяжении улицы, не нарушая при этом безопасность и качество пешеходного движения.

*- Размещение жилья в ядре городского центра*

В структуру ядра нового центра планировалось включить новое жилье, обеспечивающее жителям удобные условия для жизни, работы и отдыха в дневное и вечернее время. В зданиях, которые очень близко расположены к центральному ядру, жилые единицы или квартиры располагались на уровнях выше магазинов. Это гарантировало активное использование всех услуг и усиливало функцию центрального ядра. Также, в пределах городского центра, необходимо было предоставить квартиры с одной или двумя спальнями, привлекающие молодые пары и одного человека. Террасы крыши и балконы должны были использоваться, как частные места для отдыха. Доступ к жилой части зданий производился со стороны главного фасада, а также созданы автомобильные стоянки для жителей.

*- Проект зданий в центральном ядре*

Проекты зданий в ядре городского центра должны иметь высокое качество и создавать индивидуальный характер Скелмерсдейла. Приветствовались предложения по созданию новых улиц и площадей в пределах городского центра, вдоль которых располагались «активные фасады» зданий с магазинами, ресторанами, барами и кафе. Главные фасады таких зданий ориентированы на общественную улицу или площадь. Сами здания выглядят динамичными, разнообразными и визуально раскрыты за счет большого процента остекления, а также имеют легкий доступ для маломобильных групп населения.

Зеленые связи работают как связующий элемент центра, различных частей города и окружающего пейзажа.

*- Торговая функция и условия для розничной торговли*

Максимизация количества торговых площадей в городском центре целесообразна для долгосрочных перспектив развития, привлекательности и высокой доступности фасадов. Развитие новой розничной продажи должно служить дополнением к существующим объектам и не подрывать их жизнеспособность. В городе был единственный гипермаркет "Asda", что было недостаточно [5]. Было предложено разместить новый супермаркет внутри торговового центра «The Concourse Centre» или смежно с ним, и тем самым оживить восточный фасад. Это должно было укрепить позиции "Concourse" в схеме расширения ядра городского центра и способствовать интеграции его восточной части и главной улицы, а также способствовать развитию жизнеспособной розничной торговли, существенному увеличению торговых площадей и удобства, тем самым, поднимая уровень Скелмерсдейла как Регионального Города в Региональной Пространственной Стратегии.

*- Создание вечерней инфраструктуры*

Особое внимание уделялось, так называемой, вечерней экономике в Скелмерсдейле. Это предполагало создание безопасных объектов вечерней и ночной инфраструктуры и безопасной окружающей среды. Был поощрен проект развития новых объектов общественной инфраструктуры, таких как кафе, бары, рестораны и кинотеатр. Развитие

такого рода не должно быть сосредоточено в одном месте. Объекты должны быть рассеяны по всему городскому центру, находиться в структуре различных коммерческих объектов и между ними.

Для привлечения разных возрастных групп и понижения уровня антиобщественного поведения должен быть широкий выбор сфер вечерней инфраструктуры. Новое жилье в ядре центра должно гарантировать безопасность. В этих домах задумано соответствующее наблюдение. С самой ранней стадии разработки детальных проектов были подключены все ответственные власти, такие как полиция, лицензирующие и согласующие органы. Процесс проектирования был подробно описан в сообщении Ливерпульского университета Джона Муреса «Liverpool John Moores University» - «Развитие более безопасной окружающей среды в вечернее время по средствам эффективного планирования».

*- Объекты общественного использования*

В проекте регенерации предусматривается перенос некоторых общественных объектов, таких как колледж Скелмерсдейла, публичная библиотека, плавательный бассейн "Nye Bevan" и общественный центр "Ecumenical Centre", в намеченные места нового городского центра. Перемещение объектов и последующая перестройка освободившихся участков производились с учетом будущего развития и потребностей города.

Одной из ключевых задач нового городского центра Скелмерсдейла было создание нового колледжа с возможностями дальнейшего образования. Поэтому было решено переместить существующий колледж, смежную с ним школу "Glenburn School" и библиотеку на новый участок в ядро городского центра.

Новый спортивно - развлекательный центр, доступный для широкой публики и студентов из соседних центров образования, объединил спортивный центр Скелмерсдейла "Digmoor" и бассейн "Nye Bevan".

Новая библиотека, размещенная в центральной части, обеспечивает свободный доступ для всех жителей и оснащена современным информационным центром. На первом этаже предполагается разместить общественные пространства, комнаты для переговоров и необходимый комплекс услуг, согласно рекомендациям Совета графства.

*- Общественные места и благоустройство ландшафта*

*Высококачественные общественные места* являются одним из основных факторов успеха нового городского центра. Проект благоустройства и возрождения открытых общественных пространств направлен на создание высококачественной окружающей среды, где люди хотели бы проводить свое время. В проекте очень много внимания уделяется улучшению визуального качества этих территорий, а соответственно и всего центра.

В пределах Скелмерсдейла расположено большое количество открытых зеленых пространств, большинство из которых нуждалось в качественных изменениях. В проекте регенерации максимально защищаются ущелья, расположенные в лесистых областях.

*Долина реки Tawd* нуждалась в более открытом и безопасном доступе. Через городской центр с северо-востока на юго-запад проходила дренажная система, которая не могла быть ликвидирована. Это место было предложено решить как зеленый коридор к новому городскому центру, проходящий от библиотеки через открытое пространство "Firbeck/Findon".

В результате нового развития в пределах городского центра уменьшается количество открытых пространств. Сохранившиеся пространства планировалось преобразовать, улучшить и сделать гораздо более привлекательными. На рис. 11 показана схема ключевых связей центра с окружающим ландшафтом [7].

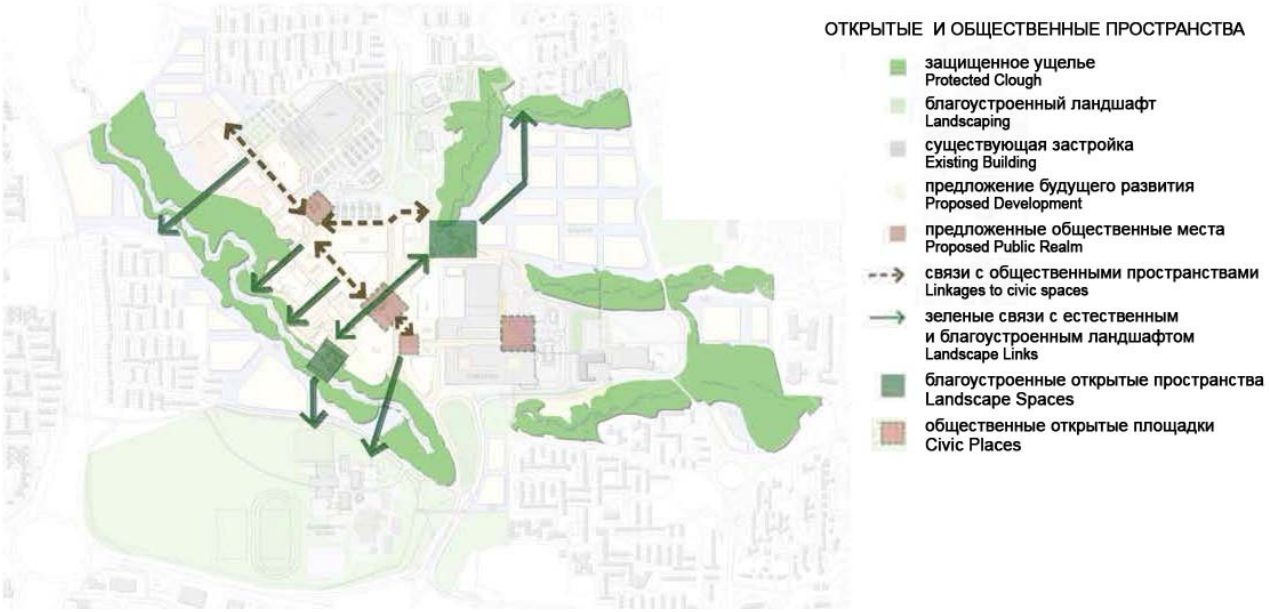



Рис. 11. Схема ключевых связей центра города Скелмерсдейл с окружающим ландшафтом

Необходимо было создать координирующие связи между центром города и долиной. Для этого в проекте предусматривается улучшение доступности, обеспечение безопасности и создание привлекательных мест досуга, смежных с центральным ядром. Территория долины от южной части торгового центра "Concourse" до планируемой публичной библиотеки и смежных с ней склонов должна более эффективно использоваться как региональный ресурс.

Рассматривались различные предложения использования, но в основном это были проекты баров и ресторанов, расположенных на склонах и ориентированных на виды долины. Через долину проложены улучшенные важные общественные связи, такие как: маршрут в школу "Glenburn"; маршрут рядом с "Yewdale", соединяющий старый город Скелмерсдейл с новыми жилыми районами. Кроме этого, в долине Tawd необходимо восстановить условия для жизни дикой природы и развития биологической вариативности. Регенерация в этой области нуждалась в долгосрочном планировании и управлении.

*Лесистые ущелья* в городском центре обеспечивают экологическую среду обитания для многих видов растений и животных. В планы управления входили все ущелья города: ущелье "Skelmersdale Hall", ущелье "Westheads" и ущелье "Delph". Планы по улучшению и увеличению региональной ценности разрабатывались совместно с агентством окружающей среды. Проводилась общественная агитация жителей за сохранность природы. Все планы представлялись в городской совет. Ущелья в городском центре формально определяются как Биологические участки наследия ("Biological Heritage Sites"), создающие важные коридоры дикой природы в городском центре. Их статус должен быть защищен.

В городе Скелмерсдейл не было *городского парка*. В связи с этим было решено включить в схему регенерации одну или две современных области для отдыха и развлечений.

Новая транспортная и пешеходная сеть. Организация движения:

*Развитие новых ключевых транспортных маршрутов* необходимо для увеличения активности и жизнеспособности городского центра. Было предложено организовать прямой доступ к ядру центра для личных автомобилей, общественного и обслуживающего транспорта. Это такие направления, как: новый северо-южный транспортный маршрут к западной части центра "Concourse", обеспечивающий прямой доступ к центральному ядру; реконструкция существующего маршрута к восточной части центра "Concourse", новые двусторонние маршруты, ведущие в окружающие области города; транспортные связи

между дорогами Southway, Tanhouse и переулком Houghtons Lane. Кроме этого предполагалось организовать маршруты для связи центра с внешними жилыми территориями. На рис. 12(a-d) показаны сравнительные принципиальные схемы организации движения транспорта, озеленения и пешеходных маршрутов [7].

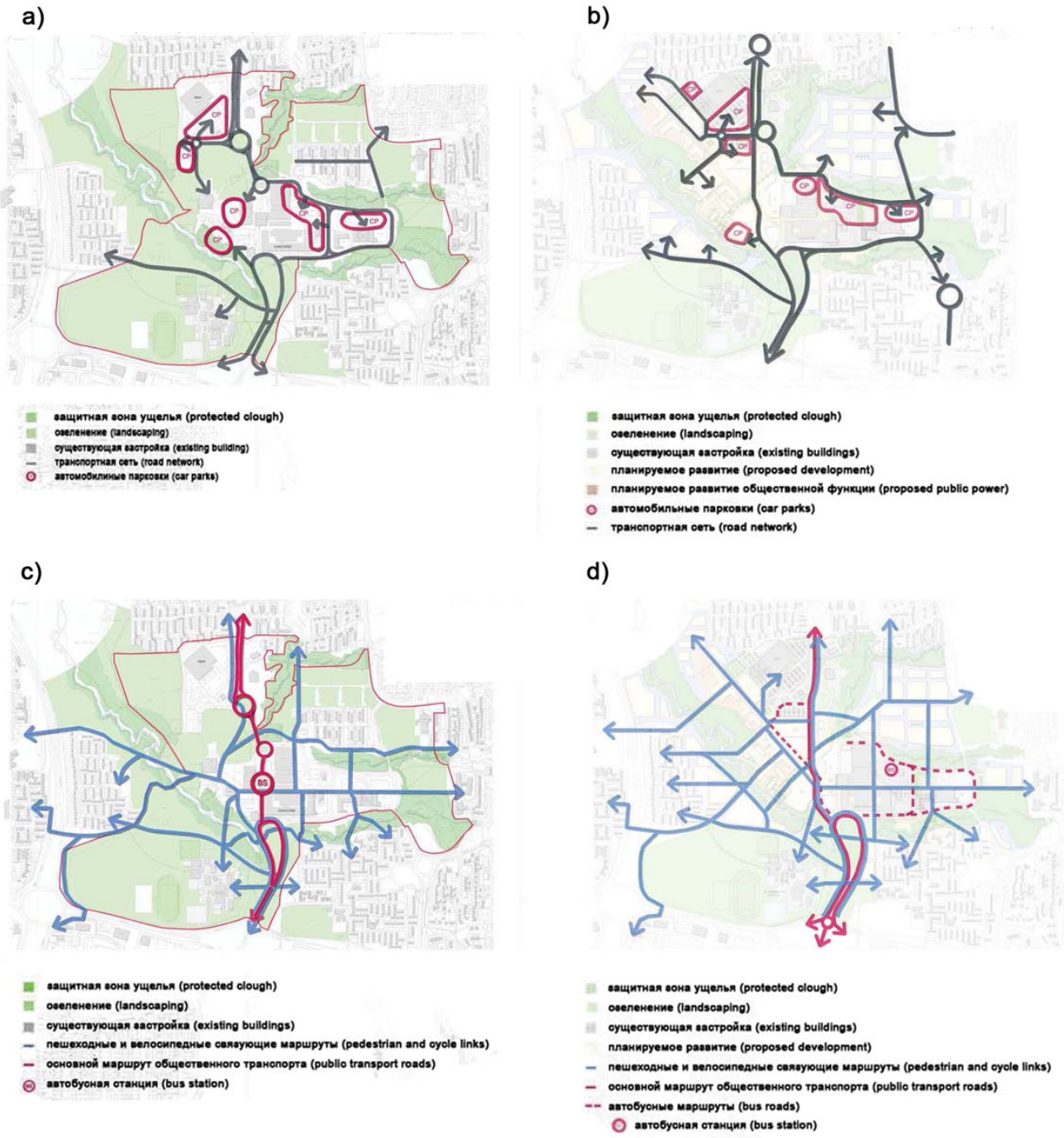



Рис. 12(a-d). Сравнительные принципиальные схемы организации движения транспорта, озеленения и пешеходных маршрутов: a) схема организации движения транспорта и автомобильных стоянок (существующее положение); b) схема организации движения транспорта и автомобильных стоянок (проектное предложение); c) схема организации маршрутов общественного транспорта и пешеходного, велосипедного движения (существующее положение); d) схема организации маршрутов общественного транспорта и пешеходного, велосипедного движения (проектное предложение)

Транспортные потоки не должны изолировать торговый центр "Concourse" от остальной центральной части и ограничивать пешеходное движение. Места пересечения главной улицы с северо-южным маршрутом должны обеспечивать свободное перемещение пешеходов и, соответственно, регулироваться посредством световых сигналов, снижения скорости, регулярных пешеходных переходов, и использования инновационного дорожного покрытия.

*Пешеходное движение* является приоритетным во всей центральной части. Транспортная дорога и пешеходная часть проходят в одном уровне и разделяются разным покрытием. Особое внимание уделено пешеходному и транспортному движению на главной пешеходной оси между центром "Concourse" и участками, где располагаются колледж и спортивный центр. Совет рассматривал предложения использования инновационных материалов и новые идеи организации движения по этой оси. В проектах необходимо было учитывать возможность в будущем остановки движения, при необходимости, на отдельных дорогах в назначенное время дня.

Усовершенствование пешеходных и велосипедных маршрутов проводилось в рамках общегородской программы. Планировалось провести реконструкцию существующих дорожек и создать новые маршруты. В первую очередь, необходимо было улучшить освещение и качество покрытий.

- Общественный транспорт:

Разработки и создание новых улучшенных условий для общественного транспорта в центре проводились в тесном сотрудничестве с Ланкаширским Советом графства. Целью являлось максимальное использование общественного транспорта в центре.

Предложения по организации движения общественного транспорта должны были предусматривать движение автобуса. Существующая автобусная станция не отвечала современным требованиям и была крайне неудобно расположена. Проектом предусмотрен перенос автобусной станции на место рядом с западным фасадом центра "Concourse". Это выгодное местоположение с точки зрения распределения потоков и удобства использования, что положительно повлияло на интеграцию западной части центра с новой главной улицей и привлекло больше посетителей. Помимо автобусов было предложено создать одну или более компаний городского такси.

Автобусные маршруты должны обеспечивать хорошие связи с жилыми районами города и железнодорожными станциями в Холланд, ближе к южной границе, и Парболт, находящейся за пределами города, а также связь с городами Уиган и Саутпорт. Это должно привлечь посетителей в центр Скелмерсдейла из других мест и поднять экономику города.

- Автомобильные стоянки:

Размещение автомобильных стоянок в центре является важной проблемой. На этих объектах необходимо гарантировать доступность, безопасность и оборудование. Окружным муниципальным советом был принят план с указанием мест размещения стоянок: около всех ключевых въездов в центр, внутри центра на подземных уровнях зданий и в отдельно стоящих многоуровневых паркингах, возможность временной стоянки на дорогах. Внутри центра необходимо избегать больших наземных стоянок. Исключением стало предложение одной такой стоянки в северном конце главной улицы, около спортивно-развлекательного комплекса и колледжа.

Все предложения по организации стоянок в центре сделаны с учетом сохранения важных визуальных, пешеходных и велосипедных связей с ключевыми объектами розничной торговли, и других видов общественной инфраструктуры. Кроме того, должно быть продумано размещение автомобилей жителей центра.

- Потребность в новых домах:

Ключевым фактором успешного и жизнеспособного функционирования центра является обеспечение выбора условий жилья, с учетом срока проживания и цены, для семей с детьми, пожилых и одиноких людей. Это удовлетворяет требования и возможности гораздо большего количества жителей разного социального статуса. Новое жилье в центральной части жизненно необходимо для экономической стабильности новой торговли и объектов обслуживания.

*Новое жилищное строительство* в центральной части Скелмерсдейла осуществлялось с двумя целями. Первая - увеличение числа жителей в городе и вторая - разнообразие стиля и типов предлагаемого жилья. Западный Окружной муниципальный совет Ланкашира признает важность высоких стандартов в развитии города, особенно архитектурных и экологических. Все проектные предложения должны соответствовать требованиям Английских товариществ (English Partnerships) и Корпорации жилищного строительства (Housing Corporation).

- Кодекс проекта (The Design Code):

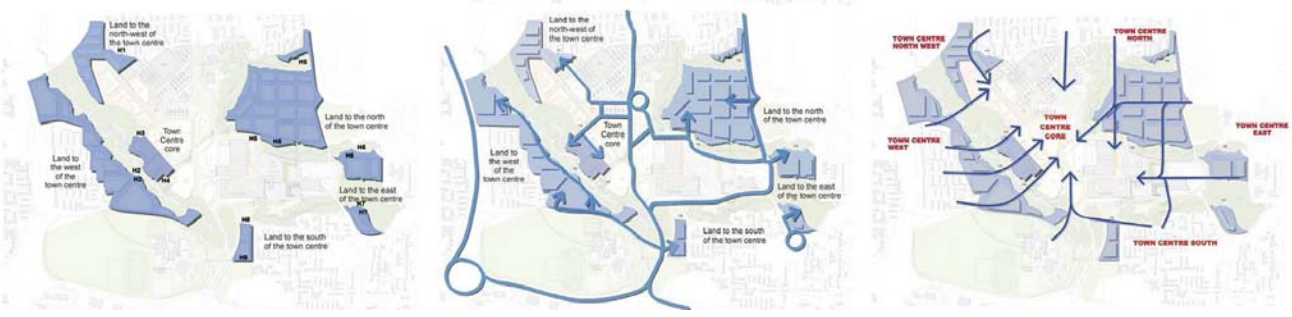
Кодекс проекта разработан и применен ко всем жилым территориям городского центра за пределами его ядра. Кодекс проекта - это «ряд иллюстрированных документов и требований, которые инструктируют и могут консультировать по вопросам физического развития участка или области. Графические и письменные документы кодекса детализированы, точны, и опираются на видение проекта генерального плана или другого проекта, а также структуру развития».

*- В кодексе проекта отражены:*

Проект фасада, проект кровли, удельные веса развития, схема расположения здания в контексте его окружения, экологическая эффективность, общественные открытые пространства и детальные ландшафтные проработки, используемые материалы.

Кодекс проекта городского центра Скелмерсдейла подготовлен совместно с дополнительной планировочной документацией (SPD). Он дает полное представление о проектах новых домов и является сопроводительным материалом для жилищного строительства на всех центральных участках.

В рамках городского центра Скелмерсдейла предложены участки для нового жилищного строительства. На рис. 13(a-c) показаны найденные территории, их транспортные связи и ключевые пешеходные маршруты к ядру. [7]




a) b) c)

Рис. 13(a-c). Предложенные участки для нового жилищного строительства в Центральной части Скелмерсдейла: a) схема расположения территорий, найденных для нового жилищного строительства; b) схема планируемой организации транспортного доступа; c) схема организации ключевых пешеходных и велосипедных маршрутов, ведущих к ядру центра

Это большие области открытого пространства вокруг центра, участки в структуре существующей дорожной сети и отдельные участки на всей проектной территории, согласно политике всесторонней регенерации Западного Ланкашира "SPD". Одной из первостепенных задач, было увеличение разнообразия предлагаемого жилья с точки зрения типа, архитектуры, масштаба и высоты. Должно осуществляться максимально рациональное использование доступной земли для обеспечения возможной плотности жилищного строительства в центре.

В проекте предусмотрены следующие типы жилья: высококачественное коммерческое жилье для продажи и аренды; жилье с низкой стоимостью или доступное жилье.

Поддерживались предложения: разработка новых форм жилья в пределах центра; новые жилые районы, смежные с центром; расширение существующих жилых районов к ядру городского центра; введение таких типов жилья, как квартиры для семей военнослужащих и служебное жилье.

*Доступное жилье* должно становиться все более важным, особенно на фоне растущих цен на собственность. Согласно политике Западного Ланкашира (Lancashire Structure Plan 2001 – 2016) "DE3" (приложение А) разработан местный план замены жилого фонда "Replacement Local Plan", в котором 25% новых домов должны быть доступными, из них 10% в центральной части. Предложено снести муниципальные дома в районах Firbeck и Findon. Участки для нового строительства, тип и количество домов должны быть согласованы с Окружным муниципальным советом.

Доступное жилье может быть арендовано или куплено и не должно отличаться по качеству жизни от коммерческого. Соотношение также согласовывалось с Советом. Этот вид жилья должен быть равномерно распределен по всему городскому центру, уравновешивая различные социальные группы населения. [10] Ожидалось, что с 2008 года за последующие 5-10 лет в городском центре Скелмерсдейла будут построены 1150 новых домов.

Пути развития, соответствующие этим областям, и стандарты проекта детально изложены в сопроводительной проектной документации - Кодексе проекта (Design Code document).

На генеральном плане (Рис. 8) показаны следующие участки:

*- Ядро городского центра (H3 и H4) – это в основном квартиры, расположенные выше нулевого уровня.*

*- Участок на севере городского центра (H5):*

Часть участка занимает территория, освободившаяся после сноса муниципальных домов в Findon, построенных в 1970-х годах. Южная часть участка - это потенциально свободная территория муниципального жилья в Firbeck, примыкающая к торговому центру «The Concourse Centre», застроенная в начале 1970-х годов. Ликвидации подверглись примерно 190 жилых единиц.

Причинами ликвидации стали следующие факторы, негативно влияющие на развитие центра: крайне неудачное и некомфортное расположение домов, расположение участка в центральной части города, плохое визуальное качество окружающей среды.

Из-за принципа планировочного расположения домов по схеме тупиковых проездов реконструкция не представлялась возможной. Участок должен быть всесторонне перестроен. Жилой фонд должен предоставить большой выбор типов, размеров, и сроков проживания, а также коммерческое и доступное жилье с квартирами для военнослужащих и особняки. Фасады зданий с качественным архитектурным обликом ориентированы с учетом естественных особенностей окружающего ландшафта - ущелья "Skelmersdale Hall Clough", "Elmers Green Clough" и "Westhead Clough".

Плотность застройки должна понижаться к периферии города и увеличиваться к центральному ядру. Доступ к участку рассматривался от многих потенциальных мест и дорожных маршрутов, а именно от "Southway", дороги "Birch Green Road" и проезда "Houghtons Lane". Дорожная сеть в пределах этой области должна минимизировать сквозное движение с восточной части города в центр и наоборот. Пешеходное и велосипедное движение остается приоритетным, и создаются безопасные обустроенные маршруты.

*- Участок на востоке городского центра (H6):*

Участок расположен на востоке городского центра и на востоке области Саутвей (Southway). Ранее на участке располагались коммерческие объекты. Предлагается размещение семейных домов с низкой этажностью и плотностью застройки. Они расположены и ориентированы с учетом близости к ущелью "Delf Clough". Доступ к участку усложнен значительными перепадами высот окружающего ландшафта. Ведется разработка инновационных решений доступа.

*- Участок на северо-западе городского центра (H1):*

Участок расположен на севере долины реки Tawd, включает прибрежную зону и свободную территорию, смежную с супермакетом «Asda» и жилым районом «Inglewhite». Жилье ориентировано на проживание семей. Новое развитие должно иметь высокий стандарт и следовать руководству сопровождающей проектной документации (Кодексу проекта). Для гарантии жизнеспособности территории жилье должно быть дифференцировано по размеру и срокам проживания. В планировочном решении территории учтены все преимущества местоположения и дома ориентированы к долине.

*- Участок на юге городского центра (H7 и H8):*

Отдельные небольшие участки на юге центральной части города (Рис. 8).

*- Участок на западе городского центра (H2):*

Это большое открытое пространство, примыкающее к долине реки Tawd, которое фактически изолировало жилую область "Yewdale" и старый город Скелмерсдейл от городского центра и создавало препятствие для перемещения пешеходов, особенно в вечернее время. В детальной разработке данного участка предложены высококачественные новые дома и связи между «Yewdale» и городским центром. Жители этого места будут иметь свободный доступ ко всем объектам городского центра, большое количество пешеходных связей и высококачественное жилое пространство.

Развитие участка в большей степени ориентировано на проживание семей. Поэтому необходимо обеспечить разные типы жилья по размеру и сроку проживания. Жилые дома ориентированы на долину реки Tawd и интегрированы с улучшенными общественными высококачественными открытыми пространствами. Новое жилье находится в непосредственной близости от долины. Это увеличивает безопасность пешеходного движения, визуальные связи и контакт с природой. Плотность застройки уменьшается по мере приближения к долине. Необходимо предусмотреть зеленые коридоры, которые свяжут существующее жилье с долиной «Tawd».

Большая часть участка (восток и север Yewdale) попадала в пределы защитной зоны долины. Это шло в разрез с принятой политикой. Архитекторам и разработчикам проекта необходимо было обосновать: во-первых целесообразность жилого развития в этом месте; во-вторых необходимость данного развития для регенерации ядра городского центра; в-третьих показать, что предоставлены все важные услуги и инфраструктура; в-четвертых показать, что произведены качественные изменения и усовершенствования долины Tawd. Все новые дома вне центральной части будут построены в высококачественной окружающей среде, согласно сопроводительной проектной документации. Предусмотрены

превосходные связи с городским центром и местной инфраструктурой. Все участки для нового жилищного строительства должны быть освоены с учетом окружающего контекста.

- Проектные предложения и качество жизни:

*- Возобновляемые источники энергии:*

Большое внимание в проектах регенерации центра Скелмерсдейла уделяется солнечной энергии и энергии ветра. Эти жизнеспособные виды энергии рассматривались как часть проектов жилых и коммерческих зданий.

*- Стандарты Проекта:*

Все проекты нового развития имеют высокое качество и соответствуют стандартам «Кодекса для жизнеспособных домов» и минимальным требованиям Кодекса - «Уровнь 3» [11]. Но учитывая перспективу, считалось целесообразным достигнуть более высоких стандартов вплоть до «Уровня 6», в том числе 3 – 2007 год; 4 – 2010 год ; 5 – 2013 год; 6 – 2016 год.

*Ключевые позиции*, рассматриваемые в проектах жилых и коммерческих зданий включают: энергопотребление; CO2; потребление воды; используемые материалы; управление поверхностными водами; условие для рециркуляции и услуг вывоза отходов; отходы; загрязнение; здоровье и благосостояние; управление; экология. Это потенциально может стать уникальной особенностью Скелмерсдейла, которая привлекала бы жителей и инвесторов. Благодаря этому экологическая обстановка центра и его зданий улучшится, и схема развития станет более устойчивой. Новые дома должны уменьшить энергопотребление на 25% по сравнению с домами, построенными до 2006 года. Для этого рассматривались следующие меры: максимальное улучшение тепловой эффективности строительных элементов (стены и крыши) и сокращение попадания воздуха до уровня, безвредного для здоровья. Использование воды не должно превышать 105 литров воды в день на человека.

Разработаны минимальные требования для управления поверхностными водами, материалами, и экономикой. Приняты во внимание такие соображения, как: условие влажности территории, условие большего количества освещения с низким энергопотреблением, условия хранения цикла, условия легкой трансформации комнат в домашний офис, отвод воды от участков и усиление безопасности дома.

Окружной муниципальный совет Западного Ланкашира осознает воздействие города на окружающую среду. Совет работает совместно с разработчиками, чтобы гарантировать, что новое развитие эффективно с точки зрения энергии и природных ресурсов.

- Новые услуги и инфраструктура:

Создание новых услуг и инфраструктуры должно быть рассмотрено на ранней стадии нового развития. Потенциальные требования для новой инфраструктуры, с точки зрения мощностей и создания новых сервисных связей, разрабатываются совместно с соответствующими обслуживающими компаниями и государственной компанией «United Utilities», осуществляющей управление водоснабжением и сетью сточных вод на Северо-западе Англии.

- Дренаж:

На территориях, где ведется новое строительство, скапливаются поверхностные воды. В конечном счете, поверхностные воды стекают в реку Tawd. Поэтому очень большое внимание уделяется созданию соответствующего дренажа для управления, обработки и очистки поверхностных вод. Это необходимо, чтобы избежать наводнений в городе и за его

пределами и избежать загрязнений местных водных потоков, приводящих к загрязнению устья «Ribble». Решением проблемы могли бы стать пористые поверхности.

В проектном предложении поощряются решения открыть водные потоки и использовать их как особенность местности, но создание новых потоков возможно только при исключительных обстоятельствах. Соответствующие методы дренажа, принимаемые советом, разрабатывают агентство окружающей среды «The Environment Agency» и «United Utilities». Консультации разработчиков проекта с этими организациями рекомендуется проводить на ранней стадии проекта.

- Этапы и реализация проекта развития:

Для обсуждения в Совет предоставлялись следующие материалы и документы:

- Проект, включая Генеральный план;

- План сроков и условий утверждения проектов;

- Оценка воздействия на окружающую среду;

- Анализ существующего положения и разработка предложений;

- Топографический обзор;

- Экологические условия и предложения;

- Анализ существующих деревьев и оценка их ценности;

- План пешеходных и велосипедных маршрутов;

- Транспортная оценка;

- Оценка розничной продажи;

- Оценка уровня шума;

- Заявление условий устойчивости;

- Утверждение строительных методов или поэтапный план развития;

- План разработки и управления общественными пространствами и ландшафтом;

- Заявление условий для вовлечения сообщества;

- Дренаж и оценка степени риска наводнения.

**Выводы**

1. Установлено, что с целью преодоления острой необходимости разуплотнения города Ливерпуля, в 1964 году на базе старого города Скелмерсдейла и нескольких поселений с общим населением 8 000 жителей начал строиться новый город с планируемым населением 90 000 жителей.

Проектирование велось на фоне меняющихся представлений о планировочной структуре городов. Большое значение придавалось компактности плана с относительно высоким удельным весом жилой застройки, единым линейным центром и максимальной пешеходной доступностью к нему.

2. Выявлено, что при разработке концепции генерального плана города были допущены определенные ошибки. Они особенно четко проявились в период экономического спада в конце 1970-х годов. Общественная инфраструктура была сосредоточена в центре, который оказался отрезанным широкими открытыми пространствами, рекой и транспортными коммуникациями.

В жилых районах дома располагались по схеме тупиковых проездов. При проектировании транспортных коммуникаций не учтена значимость общественного транспорта и пешеходного перемещения. В результате этих и других недостатков к 2006 году население города составило всего 38813 жителей.

3. Установлено, что в 2005 году с целью преодоления сложившейся ситуации город был включен в программу национальной политики планирования. Для оживления функционирования города в 2008 году принята программа его регенерации. Основное внимание уделено перестройке центра и созданию его ядра, предусматривающих смешанное использование различных функций. В структуре нового центра предусматривается снос двух участков жилой застройки и строительство на этих местах улучшенных домов с общественной инфраструктурой и учетом окружающего ландшафта. Модернизация коммуникаций между центром, жилыми территориями и регионом. Предоставление дифференцированного жилья в центре и за его пределами. Обеспечение доступным жильем.

**Литература (References)**


1. Osborn Frederic J., Whittick Arnold, with an introduction Lewis Mumford. [The New Towns. The answer to megalopolis]. London,Leonard Hill, 1963, pp. 322-323.

2. Field, D. (1968). New town and town expansion schemes: Part III: Five new towns planned for populations of 80,000 to 100,000. The Town Planning Review, 39 (3), pp. 196-216.

3. Hall, Peter., Mark, Tewdwr-Jones. [Urban and regional planning. Fourth edition]. London and New York, Routledge Taylor & Francis Group, 2002, pp.11-55.

4. Richard, Llewelyn-Davies. (1966). Town Design. The Town Planning Review, 37( 3), pp. 157-172.

5. Evans, W. Houghton. Architecture and urban design. The construction press, Lancaster, London & New York, 1978, pp.34-38.

6. Wilson & Womersley, Skelmersdale new town planning proposals. Report on basic plan. Skelmersdale Development Corporation, 1964.

7. West Lancashire District Council. Skelmersdale Town Centre. Supplementary Planning Document and masterplan, 2008

8. Ward, David. (2006). Back to the drawing board. The Guardian, 18 January.

9. Official site West Lancashire Borough Council. Available at: www.westlancsdc.gov.uk/living_in_west_lancs/regeneration/skelmersdale.aspx

10. Available at: www.westlancsdc.gov.uk/default.aspx

11. Available at: www.communities.gov.uk

## ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

**В.А. Шемякина**
Архитектор, соискатель, кафедра «Градостроительство», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия.
e-mail: Veronika_Sh@bk.ru
e-mail: Shemyakina.V@gmail.com

## DATA ABOUT THE AUTOR

**V. Shemyakina**
Architect, the competitor, chair of Town-planning, Moscow Institute of Architecture (State academy), Moscow, Russia
e-mail: Veronika_Sh@bk.ru
e-mail: Shemyakina.V@gmail.com