

# МНОГОФУНКЦИОНАЛЬНЫЕ ЦЕНТРЫ В СОВРЕМЕННОМ ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

**В.А. Шемякина**

*Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия*

## Аннотация

Рассмотрены архитектурно – планировочные решения реконструкции главного центра унитарной единицы Халтон (Halton Borough). Центр развивается на месте старого города и имеет прибрежное местоположение. Проект разработан в 2009 году с целью создания жизнеспособного многофункционального центра – места стратегических ворот регионального значения. Он может рассматриваться как образец многофункциональной гибкой градостроительной структуры, отвечающей современным требованиям и способной трансформироваться в соответствии с будущими изменениями. Центр характеризуется хорошим визуальным качеством, что поднимает статус места, привлекает людей и инвестиции. В нем участки жилой застройки, коммерческие объекты, рабочие места и различные виды услуг находятся в балансе, так как предусмотрена возможность изменения функций объектов. Важная роль отведена использованию жизнеспособных видов перемещений.

**Ключевые слова:** Великобритания, планирование, многофункциональные центры, развитие, современное градостроительство

# THE MULTIPURPOSE CENTERS IN MODERN TOWN-PLANNING OF GREAT BRITAIN

**V. Shemyakina**

*Moscow Institute of Architecture (State Academy), Moscow, Russia*

## Abstract

The considerable attention in the town-planning policy of the developed countries is given to working out of architectonic and town-planning decisions of the city structures created from administratively consolidated adjoining cities, settlements and villages for the purpose of rational moving, revival of economy and hanging of quality of life. The first country accepted a long-term town-planning policy in which creation of the specified city structures occupies one of the central places, and reached considerable results is Great Britain. According to decisions at the state and regional levels, in it a number of such city structures named unitary units is formed [1]. Creation of units is directed on revealing of additional possibilities and resources, development and use of the earth with preservation of natural beauty of a landscape and a cultural heritage, physical environment improvement, management of various sorts of moving, improvement of an environmental setting and social stability. In unit the role of administrative border of cities that leads to decrease in a cost of transportation, increase of mobility of the population and business activity, and as to expansion of spheres of services decreases. In them the centers, objects historical and a cultural heritage, the most perspective industrial associations and the enterprises remain. Workings out are guided in the conditions of economic and physical growth, increase in functions of the cities, constantly raising transport activity, well-being and requirements of inhabitants. In units there is a network of historically developed centers among which the center of the most significant city is defined as the main center positioned as a place of strategic gate of formed city structure. In the literature tendencies of formation of such centers and variants architectonic and planning reconstruction decisions are not considered.

The purpose of the present work - consideration of plans and architectonic - planning decisions of the main center of unitary unit of Halton. It is interesting to that in its territory are developed and rebuilding plans more than 50% of territory are realized. Reconstruction is spent taking into account social, economic and ecological aspects, opinion of inhabitants and community business. One of the major problems of reconstruction of unit, especially the centers, increase of the status of a place is. Thus the most significant city of unit is Rankorn developed as new city in 1960 on the basis of historical small town with the same name. Old city has a coastal site, is recognized by the main center of unit and is reconstructed for the purpose of creation of a viable multipurpose place - strategic gate.

**Keywords:** Great Britain, modern town-planning, the multipurpose centers, planning, development

## Введение

Значительное внимание в градостроительной политике развитых стран уделяется разработке архитектурно - планировочных решений городских структур, создаваемых из административно объединяемых примыкающих городов, поселков и деревень с целью рационального расселения, оживления экономики и повышения качества жизни. Первой страной, принявшей долгосрочную градостроительную политику, в которой создание указанных городских структур занимает одно из центральных мест, и достигшей значительных результатов, является Великобритания. Согласно решениям на государственном и региональном уровнях, в ней образован ряд таких городских структур, называемых унитарными единицами <sup>1</sup>[1]. Создание единиц направлено на выявление дополнительных возможностей и ресурсов: развитие и использование земли с сохранением естественной красоты ландшафта и культурного наследия, усовершенствование физической среды, управление различными видами перемещения, улучшение экологической обстановки и социальную стабильность. В единице снижается роль административной границы городов, что приводит к снижению транспортных расходов, повышению мобильности населения и деловой активности, а так же расширению сфер услуг. В них сохраняются центры, объекты исторического и культурного наследия, наиболее перспективные промышленные объединения и предприятия. Разработки ведутся в условиях экономического и физического роста, увеличения функций городов, постоянно повышающейся транспортной активности, благосостояния и потребностей жителей. В единицах появляется сеть исторически сложившихся центров, среди которых центр наиболее значимого города определяется как главный центр, позиционируемый как место стратегических ворот образованной городской структуры. В литературе не рассмотрены тенденции формирования таких центров и варианты архитектурно – планировочных решений реконструкции.

Цель настоящей работы - рассмотрение планов и архитектурно – планировочных решений главного центра унитарной единицы Халтон. Она интересна тем, что на ее территории разработаны и реализуются планы реконструкции большей половины территории. Реконструкция проводится с учетом социального, экономического и экологического аспектов, мнения жителей и бизнес сообщества. Одной из важнейших задач реконструкции единицы, особенно центров, является повышение статуса места. При этом наиболее значимым городом единицы является Ранкорн, развитый как новый город в 1960 годах на базе исторического городка с тем же названием [2]. Старый город имеет прибрежное местоположение, признан главным центром единицы и реконструируется с целью создания жизнеспособного многофункционального места - стратегических ворот.

---

<sup>1</sup> Department Communities and Local Government. Draft National Planning Policy Framework. 2011.

## Историческая справка

Унитарная единица Halton Borough основана в апреле 1998 года. Общая численность населения в 2009 году составляла 118 700 человек. В ее структуру входят города Runcorn, Widnes и прилегающие к ним деревни Hale, Daresbury, Moore, Preston Brook, Preston on the Hill. Территорию пересекает верхняя часть устья реки Mersey. Города Runcorn и Widnes соединены единственным транспортным мостом «Silver Jubilee Bridge», который является достопримечательностью. Сеть центров включает главные центры «Runcorn Town Centre», «Halton Lea Town Centre», расположенные в городе Runcorn, «Widnes Town Centre», расположенный в городе Widnes, и множество местных центров сообществ. При этом в настоящее время статус главного центра в городе Runcorn присвоен историческому городу, и он считается наиболее значимым из трех из-за прибрежного местоположения и позиционируется как одно из мест стратегических ворот. «Halton Lea Town Centre» развивается на месте центра «Shopping Centre», заложенного в проекте нового города Runcorn в 1960 годах [2,3,4].

## Принципы формирования структур центров

Многоцентровая структура унитарных единиц включает сеть главных и местных городских центров, которые позиционируются как места ворот (стратегических или местного значения). Определена жесткая иерархия центров (роль и отношения центров в сети), которая определяется местоположением, масштабом и типом объектов торговли. Во всех центрах имеется ядро. Главными центрами в основном являются исторические центры объединенных городов и населенных пунктов, или в случае планирования нового города определены из соображения наиболее заметного и значимого местоположения. Городские местные центры определяются как сердце сообществ с высококачественными и доступными объектами розничных услуг. Они изменяются с учетом увеличения потребностей и имеют функциональные границы. Объекты розничной торговли и досуга размещаются в основном в ядре, и реже на окраинах центров. При этом не допускается размещение объектов такого типа в структуре одного из центров, ослабляющих функционирование других и составляющих конкуренцию главным центрам. Главные центры в новых формированиях должны отражать функции города и его социальное экономическое и экологическое состояние.

Структуры центров разрабатываются гибкими к ожидаемым будущим экономическим изменениям. В них определяются территории первичной торговли, что основано на четком делении первичных и вторичных фасадов, а также устанавливается, какое использование будет разрешено в этих местах. Решено, что необходимо увеличить количество типов различных магазинов, улучшить их качество и создать благоприятные привлекательные условия для посетителей, такие как торговые улицы, удобная сеть маршрутов для общественного транспорта, пешеходов и велосипедистов, принять меры для снижения транспортной активности. В случае обнаружения существующих объектов розничной торговли и досуга за пределами центров, а также новых предложений, не входящих в градостроительную стратегию местного плана, необходимо оценить их воздействие. Количество таких объектов не должно превышать установленный порог местного развития. В случае отсутствия ограничения принимается порог 2 500 кв. м. В центрах размещаются участки жилой застройки. При этом жилье интегрировано по типу и сроку проживания, а также может включать доступное жилье, если выявлена такая необходимость. Количество и типы жилья находятся в балансе и поддерживают типы коммерческих объектов, розничной торговли, досуга и коммунальных служб [3,5].

## Проектирование и архитектурно планировочные структуры

Проект реконструкции центра разработан в 2009 году с целью создания жизнеспособного многофункционального центра [6]. В результате исследований выявлены две основные проблемы: снижение значимости старого города как главного центра и проблема транспортных коммуникаций. В процессе развития городской структуры, начиная с

1970 годов, появилось много торговых мест и объектов досуга, конкурирующих с городским центром, в результате чего он стал районным. Отрицательно повлияли такие объекты, как торговый и коммерческий центр (Shopping City), находящийся в 2,5 километрах на восток, крупный крытый рынок, наземная автостоянка, размещение магазинов и общественной инфраструктуры в зданиях вдоль основных улиц центра.

Скоростные автомагистрали Ранкорна создали барьер для пешеходного и велосипедного перемещения и отрезали значимые прибрежные территории, в том числе старые, от остальных районов. Почти на всем протяжении, обочины представляют собой неприглядный газон с деревьями и кустарниками. Единственный транспортный мост "The Silver Jubilee Bridge" связывает города Runcorn и Widnes и их центры. Он оказался сильно перегружен, что стало одним из главных ограничений для экономического развития, координации Халтона с регионом, социально-экономического взаимодействия между городами, и развития их центров. Также старый город оказался изолирован от окружающих районов скоростной автомагистралью и водным каналом «Bridgewater». Участок автобусного маршрута "busway" разделил центр на две части. В результате всего образовалась хаотичная физическая среда, и такая ситуация продолжалась в течение длительного времени.

Реализация целей проекта также во многом связана с реализацией стратегии «Ворота Мерси» («The Mersey Gateway Project»)<sup>2</sup>, которая охватывает более 20 кв. км. площади территории Халтона, включая главные городские центры «Runcorn Town Centre» и «Halton Lea Town Centre», промышленную зону "Astmoor Industrial Estate", существующие транспортные маршруты, а также создание нового регионального транспортного маршрута Ворота Мерси "Mersey Gateway", в структуру которого входит новый мост "Mersey Gateway Bridge". В новых условиях мост «Silver Jubilee Bridge» станет функционировать как местная транспортная, пешеходная и велосипедная связь между городами Runcorn и Widnes. На территории центра Ранкорна 3,4 гектара общей площади станут доступны для реконструкции. Увеличатся возможности для развития многофункциональной структуры (увеличится приток фирм, предприятий, торговли и прочей общественной инфраструктуры). Появится возможность восстановить историческое соединение каналов «Bridgewater Canal» и «Manchester Ship Canal» на территории центра. В результате уменьшения площадей автомобильных стоянок увеличится плотность застройки.

Для проведения работ территория центра разделена на 9 участков (подобластей) в рамках которых осуществляется реконструкция (Рис. 1(a,b)).



a)

<sup>2</sup>Mersey Gateway Bridge Project. Prequalification Document. Halton Borough Council, Department Transport. October 2011.

Рис. 1(а,б): а) Схема участков в рамках которых осуществляется реконструкция: 1.The Promenade 2.Regent Street 3.High Street 4.Central Area 5.Church Street 6.Bridge Street 7.Canal Quarter 8.Station Gateway Quarter 9.Portland Street; б) Схема организации маршрутов движения: 1. Runcorn Old Town Area Boundary 2,Improved / New Cycle / Pedestrian Links 3.New Public transport Links 4.New North / South Activity Corridor (SP5) 5.Bridgewater Canal Link 6.New Junction 7. Town Centre Shuttle Bus (Proposed)

В рамках каждого участка запланированы следующие изменения:

Участок расположен вдоль Манчестерского канала и с запада ограничен мостом "Silver Jubilee Bridge". В восточной части на территории бывшей промышленной площадки запланирован участок прибрежной жилой застройки "The Deck", которая будет включать 466 жилых единиц и 3 коммерческих здания. Вдоль канала проходит набережная с недавно благоустроенным променадом длиной 800 м и наилучшими видами на устье и мост. На улице «Mersey Road» расположены памятники архитектуры - церковь «Church of All Saints» и дом «Hearse House». Она признана важной составляющей общей транспортной сети и функционирует как объездная дорога, соединяя западную и восточную части города.



Препятствием развития является нехватка координирующих связей берегового участка с остальной территорией центра. Сложившаяся планировочная структура между улицами «Mersey Road» и «Church Street» создала барьер для пешеходного и велосипедного перемещения. Реконструкция главным образом направлена на улучшение и создание новых пешеходных и велосипедных путей доступа к прогулочной набережной.

#### Участок 2 – «Regent Street and Western Approaches» (Рис. 3)



Рис. 3. Участки «Regent Street and Western Approaches» и «High Street». Аэрофотосъемка 2009 год

На участке преобладает жилая застройка с включением социально-бытовых объектов. Он служит местом транзитного проезда к жилым районам, расположенным на западе центра. Цель преобразования данного участка - создание высококачественного multifunctional места - «ворот» с преобладающей жилой застройкой и дополнительными рабочими местами на окраине центрального Ранкорна, привлекающего большее количество жителей.

#### Участок 3 – «High Street» (Рис. 3)

Преобразование направлено на развитие канала "Canal Quarter", примыкающих к нему территорий и создание транспортных и пешеходных маршрутов. На участке преобладает застройка с коммерческими и обслуживающими функциями, расположены объекты досуга. В структуре застройки встречаются различные архитектурные стили и типы зданий. В восточной части улицы "High Street" расположено много зданий в Викторианском стиле, большинство из них является объектами архитектурного наследия. В западном конце застройка менее привлекательная. Предложено модернизировать улицу как ключевые ворота центра. Большинство зданий планируется реконструировать для размещения современных коммерческих пространств, принимая во внимание предложения по окружающим территориям. "High Street" является частью новой главной транспортной и автобусной оси, проходящей через городской центр (Рис. 1b). Предложено модернизировать участки скоростных автомагистралей. В результате образуется новая транспортная сеть, обеспечивающая свободный доступ от моста до большей части города, а также новое место пересечения транспортных связей. Станет возможно: убрать шоссе и проезды вдоль набережной канала "Canal Quarter", создающие барьер для перемещения и восстановления канала «Bridgewater»; организовать маршрут вдоль всего канала от бассейна Ранкорна до Манчестерского канала «Bridgewater Way». Вдоль берегов запланировано: создание различных видов водного досуга; безопасный доступ к берегу; оздоровление экологической обстановки; новое строительство и благоустройство; модернизация существующих пешеходных и велосипедных связей в центре; восстановление достопримечательностей Ранкорна.

#### Участок 4 – «Central Area» (Рис. 4)



Рис. 4. Участки «Central Area» и «Church Street». Аэрофотосъемка 2009 год

Участок является ядром центра и главным пунктом прибытия в Ранкорн для приезжающих на автобусах такси и личных автомобилях. Цель регенерации - создать широкий диапазон высококачественных первичных объектов розничной торговли в пределах центра. За последние годы автобусный вокзал перестроен в более компактную автобусную станцию, построены новое здание городского совета, магазины, супермаркет, крытый рынок, перестроена центральная стоянка для автомобилей и такси. В результате изменений появилась возможность создать качественные пешеходные связи и создать вдоль них объекты обслуживающей и общественной инфраструктуры, а также реконструировать существующие пешеходные и велосипедные маршруты, которые связывают набережную с участком "The Deck". В существующей структуре планируется реконструировать и перестроить здания вдоль основных маршрутов с целью размещения торговых и коммерческих помещений и создания активных привлекательных фасадов. Улучшить расположение, видимость и архитектуру пешеходных переходов, ведущих к входам автобусной станции. Рассматриваются предложения по ее реконструкции, в части увеличения эксплуатационной эффективности, удобства и услуг. Также признана важность обеспечения доступных мест занятости в местном масштабе.

#### Участок 5 – «Church Street» (Рис. 4)

Участок является ядром первичной торговли городского центра, включая магазины, обеспечивающие ежедневные потребности жителей. Цель регенерации - сохранение и умножение данной функции. Основной задачей является создание координирующих визуальных, пешеходных и велосипедных связей между двумя главными торговыми местами - участками 4 и 5. В структуре застройки находятся двухэтажные здания в хорошем состоянии, построенные в 1960 годах и 2-3 этажные здания, построенные в XIX веке. Эти дома были недавно реконструированы, и приобрели на первых этажах активные части фасадов с большим количеством остекления. Предложено реконструировать и повторно использовать существующие здания с целью размещения в них различных видов досуга, включая выставочные помещения, рестораны, кафе, бары, розничные магазины, и другие виды досуга, которые поддержат экономику центра. Это преобразование создаст активный коридор и станет важной составляющей общего образа и структуры центра. Запланированы пешеходный и велосипедный маршрут – основной коридор активного досуга, являющийся частью маршрута юг-север, соединяющего набережную, ядро центра и канал (Рис. 3).



## Участок 6 - Bridge Street and Eastern Approaches (Рис. 5)



Рис. 5. Участки Bridge Street, Eastern Approaches, Canal Quarter and Southern Fringes. Аэрофотосъемка 2009 год

Улица "Bridge Street" формирует восточный участок запланированного основного маршрута восток-запад, который проходит через всю территорию центра и пересекается с центром коридора досуга север-юг (Рис. 1b). Место пересечения представляет особый интерес в регенерации участка и играет важную роль в формировании структуры центра. На участке преобладает жилая застройка с включением объектов социальной и общественной инфраструктуры, а также традиционные английские улицы. В структуре застройки расположены коммерческие объекты, 2-3 этажные сблокированные дома, здания магазинов, построенные в 1960 годах и более старая застройка, а также памятники архитектурного наследия (старое здание полиции "Old Police Station", отель "Royal Hotel" и церковь Святой Троицы "Church of the Holy Trinity"). На улицу «Bridge Street» выходят вторичные фасады розничных магазинов. Наибольшее внимание уделяется угловым элементам застройки, разработке активных фасадов магазинов и досуговой инфраструктуры вдоль улицы "Bridge Street". Функциональное использование верхних этажей всех реконструируемых зданий совместимо с функциями первого этажа. Запланированы пути доступа к береговой линии.

## Участок 7 - Canal Quarter and Southern Fringes (Рис. 5)

Данный участок является приоритетным в развитии городского центра. Цель регенерации - создание современного многофункционального места с жилыми зданиями, общественными пространствами и развлекательной инфраструктурой, включая вечернее и ночное время (Рис. 6(a,b)).

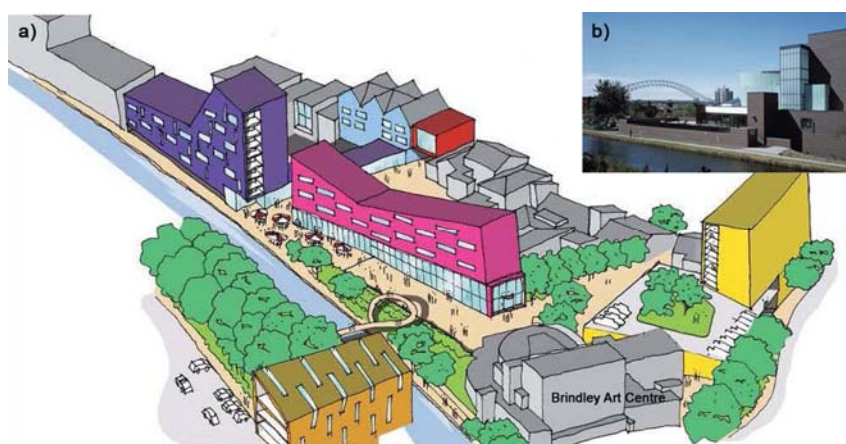


Рис. 6 (a,b). Эскизное предложение застройки участка «Canal Quarter»: а) эскиз застройки; б) фото центра искусств "Brindley Art Centre"



Участок разделен каналом. На северном берегу канала построен центр искусств "Brindley Art Centre", включающий театр, выставочные площади и конференц-зал. Он является завершением маршрута север-юг. Около центра планируется создание общественной площади и путей подхода к ней. Запланировано строительство жилых и коммерческих объектов, включая досуговую инфраструктуру, рестораны и бары. Запланирована пешеходная и велосипедная связь центра искусств с основными улицами, которая сформирует южную часть коридора север-юг. На южном берегу запланирована жилая застройка с возможным размещением гостиницы и обязательным размещением автостоянки. Разрабатываются схемы улучшенного освещения на новых пешеходных маршрутах. Планируется реконструировать пешеходный мост через канал и построить дополнительные мосты. Запланировано благоустройство и расширение тропинки вдоль берега для устройства велосипедной дорожки. Также планируется создание дополнительных безопасных путей доступа к набережной от окружающей застройки.

#### Участок 8 - Station Gateway Quarter (Рис. 7)

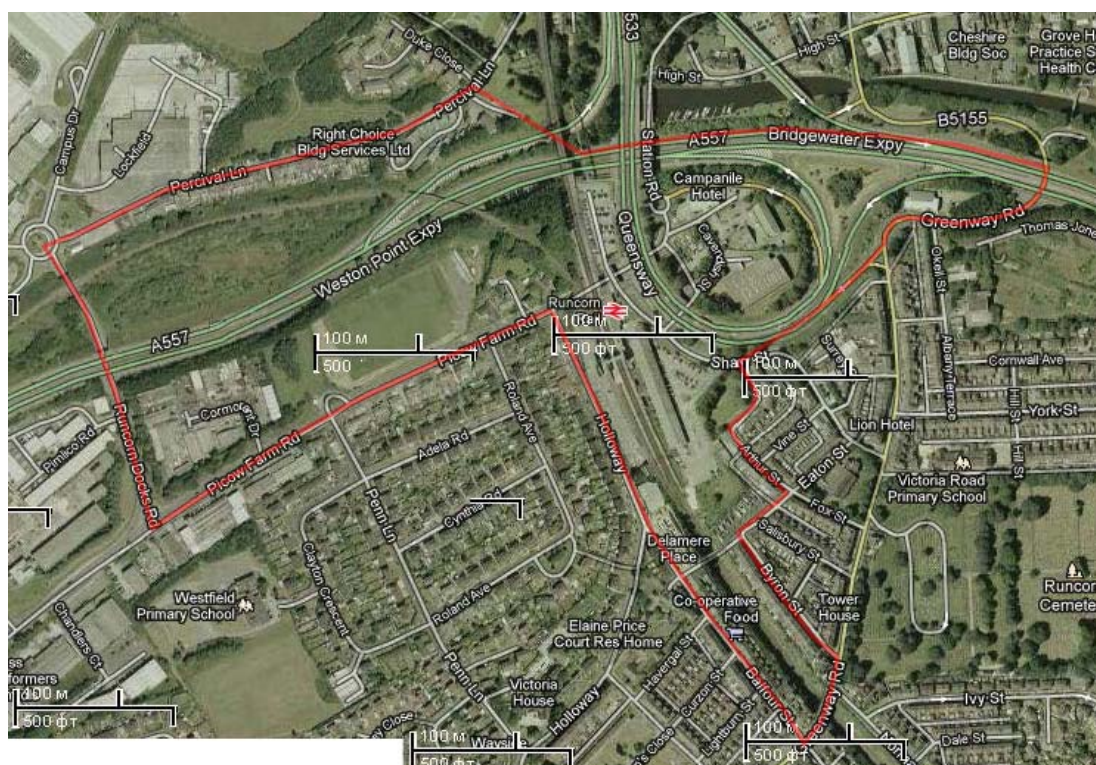


Рис. 7. Участок Station Gateway Quarter. Аэрофотосъемка 2009 год

Регенерация участка направлена на создание коммерчески выгодного, востребованного узла занятости на участке ворот и восстановление физических и визуальных связей с городом. Ожидается, что обновленное место станет источником рабочих мест для жителей Ранкорна и Халтона в целом, а также станет привлекательным местом в региональном масштабе и способствовать повышению статуса места. На участке расположены железнодорожные пути и станция - связь с Бирмингемом, Ливерпулем и Лондоном, офисы, банк и другие коммерческие объекты, участок скоростной автомагистрали и транспортная развязка, связывающая магистрали с мостом. Железнодорожные пути разделяют участок, образуя барьер для пешеходного и велосипедного перемещения. Также на участке неудовлетворительные пешеходные связи между станцией, жилой застройкой, отдельными значимыми зданиями и бассейном Ранкорна. Предложено перестроить недостаточно используемые участки магистрали, в частности изменить форму петли и ликвидировать восточный съезд с магистрали, ведущий к мосту (Рис. 8).

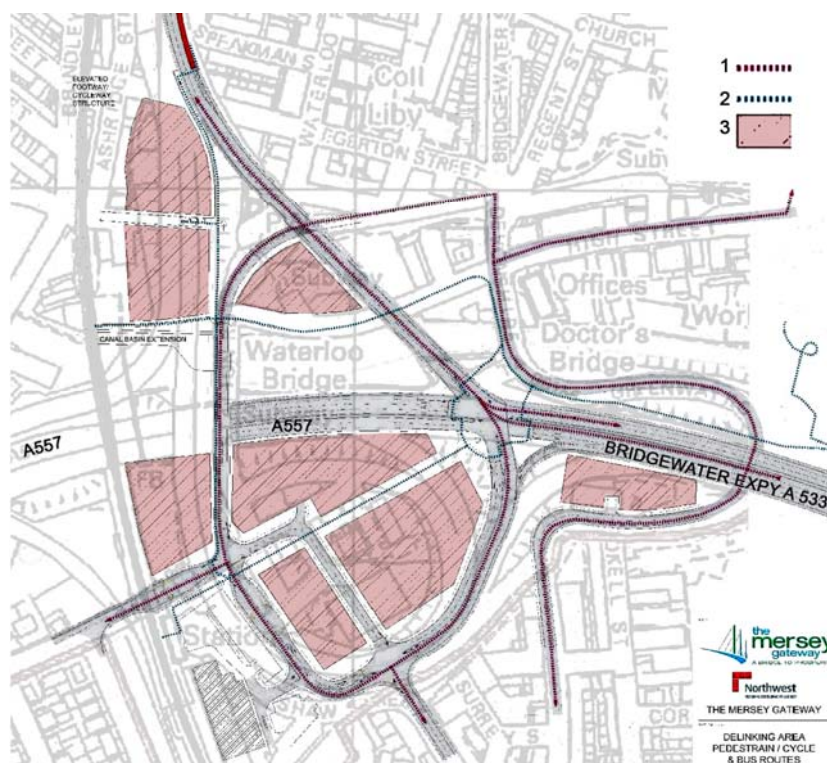


Рис. 8. Предложение по реорганизации участка транспортной структуры: 1. Bus routes (Two way); 2. Pedestrian / Cycle routes; 3. Regeneration Area

Планируется перестроить территории около железнодорожной станции для улучшения пешеходных, велосипедных и визуальных связей, и построить новые, высококачественные коммерческие объекты, привлекательные для различных фирм. Планируется строительство объектов финансовых и профессиональных услуг, офисных зданий, ресторанов, кафе и гостиницы. Организовать маршрут общественного транспорта между участком ворот и центром (Рис. 1b). Организовать пешеходные и велосипедные связи с окружающими жилыми территориями и ключевыми маршрутами центра. Создать и реконструировать транспортные связи между скоростной магистралью, жилыми территориями, железнодорожной станцией, центром, колледжем и доками Ранкорна. Учитывая специфику спрогнозированного роста отраслей экономики, планируется создание условий для размещения маленьких и средних местных предприятий, а также требующих больших площадей. В общей структуре застройки на первых этажах зданий, ориентированных на новые маршруты, должны размещаться общественные помещения. Автостоянки размещаются везде, где возможно, при условии, что они не заметны с основных маршрутов.

#### Участок 9 - Portland Street – Dukesfield (Рис. 9)

Поставлены задачи: создание коммерчески выгодного места регионального значения, привлечение туризма, улучшение экологической обстановки. Участок расположен на западе центра Ранкорна, граничит с автомагистралью "Queensway" и Манчестерским каналом. Вдоль восточной границы проходит железная дорога. Между каналом и скоростной магистралью в структуре прямоугольной сетки улиц расположена жилая застройка с двух-трех этажными и индивидуальными домами, а также необходимыми общественно - социальными услугами. Около береговой линии канала расположен колледж. Он имеет хорошие связи с центром посредством общественного транспорта и жизнеспособных транспортных маршрутов. На юге участка запланированы работы по восстановлению утраченного канала "Bridgewater Canal" - навигационной связи между бассейном Ранкорна и Манчестерским каналом, а также строительству необходимой инфраструктуры и услуг.





Рис. 9. Участок Portland Street – Dukesfield. Аэрофотосъемка 2009 год

Предложено построить магазины, рестораны, кафе, гостиницы, благоустроенные открытые пространства для досуга и отдыха вдоль канала. Создать пути пешеходного и велосипедного доступа от канала до ядра центра. Ликвидировать участки дорог, препятствующие восстановлению канала. Создать пешеходный и велосипедный маршрут вдоль береговой линии. Организовать новый автобусный маршрут, связывающий район «Dukesfield» с центром. В структуре жилой застройки реконструировать и частично снести устаревающие жилые дома и построить новые высококачественные дома. Создать транспортные, пешеходные и велосипедные связи с примыкающей застройкой. Здания не должны превышать трех этажей, чтобы сохранить пригородный характер застройки. Новые объекты и реконструкция в структуре данного участка должны развиваться с учетом ключевых видов на реку и мост "Silver Jubilee Bridge". Решено отклонять проекты нового строительства непосредственно в прибрежной зоне, так как они препятствуют свободному доступу к береговой линии. Работы запланировано проводить в три пятилетних этапа в период с 2016 до 2031 года. На Рис. 10(а-с) представлены схемы проекта регенерации.



Рис. 10 (а). Схема первого этапа 2016 - 2021

A. Existing regeneration initiatives (1. Canal Quarter; 2. Expressway Retail Park; 3. Churchill Mansions Refurbishment; 4. New Housing «The Deck»; 5. Riverside College; 6. Runcorn Docks; 7. New Housing Area; 8. Public Library / Community Centre):

1. New Road infrastructure / Проектируемая дорожная инфраструктура
2. Dismantled existing Road / Ликвидируемая существующая дорога
3. Emerging Development Opportunities / Новые возможности развития
4. Rationalize Road Infrastructure for Local Access / Рационализация дорожной инфраструктуры для местного доступа
5. New Node/Junction / Новые пересечения /соединения
6. Local Connection / Местные связи
7. River and Canal / Река и канал
8. Potential New Canal Link / Проектируемый канал «Bridgewater Canal»
9. New Pedestrian / Cycle Links / Новые пешеходные и велосипедные маршруты
10. Vehicular Links / Транспортные маршруты
11. New Vehicular Links / Новые транспортные маршруты
12. Heart of Town Centre / Ядро городского центра
13. The Brindley Arts Centre / Центр искусств
14. Focus Area for public realm improvement / Благоустроенное общественное пространство на участке ворот Ранкорна.



Рис. 10 (b). Схема второго этапа 2021-2026

A. Existing regeneration initiatives:

1. Rationalize Road Infrastructure for Local Access / Местная дорожная инфраструктура
2. New Node/Junction / Новые ключевые соединения маршрутов
3. Local Connection / Местные связи
4. Runcorn Station Gateway Opportunity (Office, Hotel, Station, Car park) / Проектируемые участки - ключевые ворота Ранкорна (Офисы, Гостиница, Станция, Автостоянка)
5. Flexible land user (mix of residential, office and/or other commercial) / Многофункциональные участки (жилье, офисы и/или другие коммерческие объекты)
6. Potential Office/Commercial / Проектируемые офисы/другие коммерческие объекты
7. Refurbishment / Residential development / Реконструкция. Жилая застройка
8. Residential Use / Жилое использование
9. Promote Area for Leisure Uses / Участки размещения объектов досуга и отдыха



10. River and Canal / Река и канал
11. Potential New Canal Link / Проектируемый канал «Bridgewater Canal»
12. New Pedestrian / Cycle Links / Новые пешеходные и велосипедные маршруты
13. Vehicular Links / Транспортные маршруты
14. New Vehicular Links / Новые транспортные маршруты
15. Gateways / Ворота
16. Pedestrian Zone / Пешеходная зона
17. Heart of Town Centre / Ядро городского центра
18. The Brindley Arts Centre / Центр искусств
19. Focus Area for public realm improvement / Благоустроенное общественное пространство на участке ворот Ранкорна



Рис. 10 (с). Схема третьего этапа 2026 – 2031. Условные обозначения совпадают со схемой второго этапа

## Заключение

Главный центр Халтона, как видно из представленного материала, в определенной степени может рассматриваться как образец многофункциональной гибкой градостроительной структуры, которая отвечает современным требованиям жизни и способна трансформироваться в соответствии с будущими изменениями. Такой центр характеризуется хорошим визуальным качеством, что поднимает статус места и соответственно становится привлекательным для людей и инвестиций. В нем участки жилой застройки, коммерческие объекты, рабочие места и различные виды услуг находятся в балансе, так как многие объекты могут изменять свою функцию. Важная роль отведена использованию жизнеспособных видов перемещений.

Автор считает приятным долгом выразить благодарность академику РААСН Илье Георгиевичу Лежаве за ценные консультации.

**Примечания. Используемые в статье изображения взяты из следующих источников:**

Рис.1 а,b – Watts P. Runcorn Town Centre. Draft Supplementary Planning Document. Consultation Draft. Hulton Borough Council, 2009.

Рис.2,3,4,5,7,9 - Схемы выполнены автором статьи с использованием изображения с сетевого ресурса <http://maps.google.ru>

Рис.6а - Watts,P. Runcorn Town Centre. Draft Supplementary Planning Document. Consultation Draft. Hulton Borough Council, 2009.

Рис.6b - C.W. Brough, Halton Unitary Development Plan, Operational Director – Planning, Environment Directorate, Halton Borough Council, Rutland House, Halton Lea, Runcorn, Cheshire, Adopted 7 April, 2005.

Рис.8 – Схема выполнена автором с использованием схемы из документа Mersey Gateway Bridge Project. Prequalification Document. Halton Borough Council, Department Transport. October, 2011.

Рис.10 а-с - Watts,P. Runcorn Town Centre. Draft Supplementary Planning Document. Consultation Draft. Hulton Borough Council, 2009.

## **Литература**

1. Шемякина В.А. Многофункциональные унитарные единицы в градостроительстве Великобритании / Сборник материалов XI Молодежной международной научно-практической конференции «Интеллектуальный потенциал XXI века». – Новосибирск, 2012.
2. Шемякина В.А. Градостроительные структуры новых городов Великобритании, построенных для разуплотнения крупных городов и регионов и поддержки неблагополучных районов / Международный электронный научно-образовательный журнал "AMIT" [Сетевой ресурс]. - URL: <http://marhi.ru/AMIT/2012/2kvart12/shemyakina/abstract.php>
3. Brough C.W. Halton Unitary Development Plan, Operational Director – Planning, Environment Directorate, Halton Borough Council, Rutland House, Halton Lea, Runcorn, Cheshire, Adopted 7 April, 2005.
4. Шемякина В.А. Формы жилых сообществ в новых городах Великобритании / / Международный электронный научно-образовательный журнал "AMIT" [Сетевой ресурс]. - URL: <http://marhi.ru/AMIT/2012/3kvart12/shemyakina/abstract.php>
5. Watts P. Runcorn Town Centre. Draft Supplementary Planning Document. Consultation Draft. Hulton Borough Council, 2009.
6. Starkey H.F. Old Runcorn, Halton Borough Council, 1990.
7. Hall Peter, Mark Tewdwr-Jones. Urban and regional planning. Fourth edition. London and New York, Routledge Taylor & Francis Group, 2002.
8. Turok Ivan, Limits to the Mega-City Region: Conflicting Local and Regional Needs, Regional Studies, July 2009, - Vol. 43, - pp. 845-862.

## References

1. Shemyakina V. Multipurpose unitary units in town-planning of Great Britain. The collection of reports of XI Youth international scientifically-practical conference a XXI-st century Mental potential. Novosibirsk, 2012.
2. Shemyakina V. Town planning structures of new cities of Great Britain constructed for enlightening of big cities and regions and support of unsuccessful areas. Available at: <http://marhi.ru/AMIT/2012/2kvart12/shemyakina/abstract.php>
3. Brough C.W. Halton Unitary Development Plan, Operational Director – Planning, Environment Directorate, Halton Borough Council, Rutland House, Halton Lea, Runcorn, Cheshire, Adopted 7 April, 2005.
4. Shemyakina V. Forms of inhabited communities in new cities of Great Britain. Available at: <http://marhi.ru/AMIT/2012/3kvart12/shemyakina/abstract.php>
5. Watts, P. Runcorn Town Centre. Draft Supplementary Planning Document. Consultation Draft. Hulton Borough Council, 2009.
6. Starkey H.F. Old Runcorn, Halton Borough Council, 1990.
7. Hall Peter, Mark Tewdwr-Jones. Urban and regional planning. Fourth edition. London and New York, Routledge Taylor & Francis Group, 2002.
8. Turok Ivan, Limits to the Mega-City Region: Conflicting Local and Regional Needs, Regional Studies, July 2009, Vol. 43, pp. 845-862.

## ДАННЫЕ ОБ АВТОРЕ

### В.А. Шемякина

Архитектор, соискатель. Кафедра «Градостроительство», Московский архитектурный институт (государственная академия), Москва, Россия  
e-mail: [Shemyakina.V@gmail.com](mailto:Shemyakina.V@gmail.com)

## DATA ABOUT THE AUTHOR

### V. Shemyakina

Architect, the competitor. Chair of Town-planning, Moscow of Architecture (State Academy), Moscow, Russia  
e-mail: [Shemyakina.V@gmail.com](mailto:Shemyakina.V@gmail.com)