

УДК 711.4

І.В. Русанова, Г.М. Шульга, М.М. Габрель, Й.Й. Головач, М.Б. Шилич
КОНЦЕПТУАЛЬНІ ОСНОВИ ТЕРИТОРІАЛЬНОГО
ПЛАНУВАННЯ

© Русанова І.В., Шульга Г.М., Габрель М.М., Головач Й.Й., Шилич М.Б., 2001

Проаналізовано тематику науково-практичної діяльності кафедри та концептуальні основи планування розвитку і формування територіальних об'єктів від макро- до мікрорівнів. На базі цільової моделі-прогнозу формування планувальної структури Львівської агломерації визначається категорія “приміська зона” і “передмістя”, розробляється програма напрямку та змісту територіально-просторового розвитку міста-центру і передмість.

The themes of scientific and practical activity of the chair, the planning development conceptual principles and organization of territorial objects from macro to micro levels are analyzed in the article. On the basis of the model of Lviv agglomeration planning structure development the category of suburban area is defined. The program of the direction and contest of territorial and spatial development of the city center and suburbia is worked out.

Зміст навчальної і наукової роботи кафедри містобудування як форпосту установ цього профілю на теренах Західної України визначається потребами розвитку територій насамперед даного району.

Діапазон об'єктів територіального планування, якими займається кафедра протягом останніх років (прикордонні території, ландшафтно-природні парки, рекреаційні зони, міста і поселення регіону), значно розширився з появою актуальних тем сьогодення. Вони викликані трансформацією політичної та суспільно-економічної ситуації з ринком землі і нерухомості, приватною власністю. Це означає необхідність переосмислення у вирішенні проблем архітектурно-планувальної організації територій, корегування раніше прийнятих рішень, прийняття нових концептуальних підходів в проектуванні містобудівельних об'єктів.

Різний характер завдань, пов'язаний з масштабами територіального планування від макро- до мікрорівнів, визначається кінцевими цілями. На макрорівнях містобудівельна організація простору тісно переплітається з економічними проблемами – освоєнням і раціональним використанням територій і наявних природних і антропогенних ресурсів. Перехід до проектування міських агломерацій і приміських зон передбачає зміну цільової функції. На перший план виходять проблеми розвитку міста, його містоутворювальної бази, транспортної системи. Важливим є розподіл розселення і прилеглих територій. Конкретика завдань, що вирішується на мікрорівні – це можуть бути окремі райони міста, квартали, функціональні зони тощо – найчастіше пов'язана з реконструктивними заходами. Відмінності в концептуальних основах на різних рівнях територіального планування вимагають розглядати різні аспекти вирішуваних проблем і потребують спеціальної програми досліджень.

Узагальнюючи досвід проектування територіальних об'єктів на кафедрі містобудування, зупинимося на особливостях концептуальних засад деяких з них.

Одним із таких об'єктів регіонального планування став проект курортополісу “Великий Трускавець”. Техніко-економічне обґрунтування курортополісу, що забезпечило його ефективне функціонування, базувалося на таких позиціях:

- наявність потужного курортно-рекреаційного центру, яким є курорт Трускавець;
- розвинутість інфраструктури та високий рівень господарського освоєння території;
- положення зони в природно-ландшафтній системі регіону, зокрема “сусідство” з національним парком “Сколівські Бескиди”.

Сам характер об'єкта виправдовує ландшафтно-просторовий аспект досліджень, що в свою чергу вимагало докладного аналізу природних і рекреаційних ресурсів середовища: рельєфу, сільськогосподарських угідь, лісових масивів, структури гідромережі. На основі передпроектного аналізу ресурсів окреслено межі та зонування території. Наявність природоохоронних об'єктів передбачає їх рекреаційне використання.

Концепція великого територіального об'єкта, яким є курортополіс, полягає у створенні системи взаємопов'язаних поселень цієї зони, що базується на ідеї деконцентрації рекреаційних об'єктів; припинення розбудови м. Трускавця та його реконструкції; розширення функціонального змісту поселень цієї зони та їх збагачення новими видами рекреації; розвиток ефективних транспортних зв'язків між окремими рекреаційними комплексами і природним оточенням. На місці незавершеного Рибницького водосховища розвинеться пляжно-рекреаційна зона для курортополісу. Стрижневою ланкою курортополісу має стати запропонований проект “Трускавецький трамвай”. Ідея полягає в переорієнтації Трускавецько-Східницького рекреаційного вузла на гірсько-рекреаційний центр Українських Карпат шляхом будівництва трамвайного сполучення від Трускавця через Борислав і Східницю в гори. Тут він сполучатиметься з відновлюваною вузькоколійкою В. Синевидне – Майдан – гора Високий Верх. В перспективі трамвай мав би стати головним видом громадського транспорту в межах агломерації, в єдиній системі Дрогобич – Стебник – Борислав – Трускавець – Східниця.

Другим рівнем територіального планування є місто з навколишніми поселеннями, яке розглянемо на прикладі концепції “Великого Львова”. Необхідність розроблення такої концепції обумовлена як проблемами Львова, так і процесами, що відбуваються на прилеглих теренах. У процесі формування у вигляді надзвичайно компактною системи Львів досяг такого стану, коли розв'язання його сьогоденних проблем можливе лише за умов територіального розвитку міста і прилеглих територій. З другого боку – на приміських територіях відбуваються складні активні процеси, загострилися екологічні, соціальні та економічні проблеми, вирішення яких можливе за умов вироблення нової стратегії вирішення міста та передмість.

Як основоположні для концепції “Великий Львів” взято принципи: перетворення міста із закритої у відкриту систему; деконцентрацію міста і його окремих функціональних зон; створення гнучкого містобудівного плану Львова із зонінгом, визначенням вартості землі, обґрунтуванням стратегічно виправданих напрямків територіального росту. Проведений аналіз планувально-просторової структури Львова з приміською зоною і процесів, що тут відбуваються, дозволив запропонувати моделі розвитку урбанізації. На основі порівняльного аналізу обґрунтовано ріст Львова на трьох нових напрямках: вздовж київської магістралі; в напрямку Карпат (із створенням прямого сполучення з Дрогобичем), а також в західному напрямку до державного кордону з Польщею.

Визначення напрямків територіального росту дозволяє виробити стратегію залучення приміських поселень до життєдіяльності великого міста шляхом створення міських-приміських районів відповідних напрямків, що будуть поєднані маршрутами приміського транспорту. Посилиться роль і значення поліцентричної структури центрів житлових районів, що розраховані і на приміське населення.

Для вирішення проблеми формування та розвитку територій в зоні впливу великого міста зроблена спроба вивчити планувально-просторову та функціональну структуру передмість м. Львова, виявити природні і планувальні обмеження територій, визначити чинники, які впливають на їх розвиток.

Для визначення категорії “приміська зона” і “передмістя” була розроблена цільова модель-прогноз формування планувальної структури львівської агломерації. Агломерація поділена на два пояси урбанізованої зони з центром – м. Львів. Територія I урбанізованого поясу розглядається як структурний елемент агломерації, що формує приміську зону. Приміська зона складається із вільних зелених територій і населених пунктів. Останні поділяються на населені пункти, в яких населення переважно займається сільськогосподарською діяльністю та такі, де воно виїжджає для трудової діяльності до міста-центру.

Історичний, територіальний і соціологічний аналіз населених пунктів I поясу львівської урбанізованої зони дозволив сформулювати поняття “передмістя”, показати його розвиток у просторі і в часі. Для цього були запропоновані три планувально-просторові моделі передмість, які враховували умови розташування щодо магістралей і вимоги до їх функціонально-планувальної структури. Такий підхід дозволив виявити напрями і зміст територіально-просторового розвитку міста-центру, а також характер планувально-просторового розвитку передмість.

Завдання, що вирішуються на рівні міста, мають своє продовження і втілення в конкретних проектах перетворення та удосконалення життєвого середовища і реалізуються на основі його реконструкції, регенерації або нового будівництва. Об'єктами реконструкції мусять стати житлові утворення, громадські комплекси, виробничі та рекреаційні зони і поліфункціональні райони міста.

У змінених політичних і соціально-економічних умовах потрібні нові ідеї і підходи до стратегії реконструктивних заходів. Суттєві зміни полягають у тому, що виробнича база втратила свою роль як містоутворююча основа, об'єкти обслуговування не розподіляються за ступеневою ієрархічною системою, притаманною соціалістичній державі, а житло з переходом від комунальної власності у приватну викликає потребу у його диференціації за рівнем достатку і доходів населення. Враховуючи все це, можна без перебільшення сказати, що в наш час центр уваги містобудівників переноситься на питання реструктуризації, реконструкції, модернізації, вдосконалення, інтенсифікації функціонально-просторової організації територій.

У Львові, що вирізняється серед інших міст України своїми архітектурно-містобудівельними цінностями, особливої актуальності набуває реконструкція центрального району. Це багатогранна проблема, що стосується різних аспектів міського управління і зокрема містобудівельної діяльності. Провідна роль центрального району пояснюється тим, що він акумулює в собі багато питань, нагальних для всього міста. Приступаючи до реконструкції центру, насамперед ставимо питання про напрями його територіального росту. Концепція вирішення цього питання спирається на ретроспективний аналіз і визначення історичних

етапів його розвитку. Передпроектний аналіз дозволив диференціювати різні зони центру, виділити історичне ядро і основну планувальну вісь – проспекти Шевченко, Свободи, Чорновола, де визначено території з різним режимом реконструкції.

Вздовж основної планувальної осі розроблено проект реконструкції багатофункціональних кварталів з метою створення програми оновлення кожного з них. Програма містила пропозиції щодо зносу, реконструкції, реновації і модернізації наявних будинків і споруд, а також впорядкування внутрішньоквартальних просторів. Головним принципом цього проекту було максимальне збереження існуючого середовища і фонові забудови, можливе розчищення внутрішніх територій для поліпшення санітарних умов і підвищення рівня комфорту проживання. Враховуючи цінність центральних ділянок, запропоновані місця розташування будинків-вставок, нове будівництво житлових і громадських споруд.

Однією з концептуальних ідей проекту центрального району було відновлення пішохідних пасажів серед внутрішніх просторів кварталів, які б могли розвантажити центральні вулиці від інтенсивного пішохідного руху. Перші поверхи будинків передбачено використати для громадських функцій, а верхні – для квартир.

Всі вищезгадані реконструктивні заходи тісно пов'язані з важкою для Львова транспортною проблемою. Радіальні магістралі, що схрещуються у центрі, збільшують кількість транзитного руху. З метою його зменшення виникає необхідність створення кільцевої магістралі довкола центру шляхом реконструкції проїжджої частини вулиць і відповідної організації руху. Частково вирішить транспортну проблему зміна діючих маршрутів міського транспорту, зокрема трамваю, що проходить через історичний центр, влаштування підземних гаражів і стоянок, розв'язання окремих транспортних вузлів. Специфічним заходом для Львова є можливість використання залізниці для перевезення міських пасажирських потоків. Завдяки великій провізній спроможності вона може використовуватися і для приміських сполучень на окремих напрямках.

У висунутих пропозиціях центрального району не можна оминати таку важливу проблему, як реструктуризація промислових зон. Ретельно проведений аналіз та інвентаризація таких зон показали, що більша частина з них втратила свою виробничу функцію. Багато споруд знаходяться у незадовільному стані, використовуються не за призначенням і захаращують територію кварталів. Розроблено пропозиції щодо використання таких споруд, частина з яких є пам'ятками промислової архітектури, а також можливої їх функціональної переорієнтації.

Визначаючи черговість реконструктивних заходів, треба визначити ті територіальні об'єкти, в які можна залучити інвестиції. Але при тому треба вжити заходів щодо збереження цінного історичного середовища і планувальної структури міста, яка є також пам'яткою архітектури. Тому важливою є містобудівельна концепція архітектурно-просторової організації всього реконструйованого району, що спирається на історико-архітектурний опорний план і враховує рішення, закладені в генеральному плані.