

Й. М. Голик

УМОВИ ФОРМУВАННЯ ЗАКАРПАТСЬКОЇ РЕГІОНАЛЬНОЇ МІСТОБУДІВНОЇ СИСТЕМ

В результаті змін соціально-економічних умов, у державі відбувається зміна концепції, щодо вирішення проблем урбанізації шляхом організації єдиної територіальної системи виробництва, обслуговування і розселення.

В наш час уже сформована регіональна містобудівна система повинна адаптуватися в нових економічних умовах. Містобудівні умови формування Закарпатської РМС можна поділити на три етапи. Перший етап — етап формування меж та кінцеве територіальне закріплення ієрархічної трьохступеневої структури поселень, між якими встановлені упорядковані зв'язки. Первинним системоутворюючими елементами є села чисельністю населення до 2000 тис. люд. із повсякденним рівнем обслуговування в радіусі до 10 км. Другою ланкою служать — районні міста-центри та зони їх впливу із рівнем частого та періодичного обслуговування в радіусі до 20 км. Вони представляють собою урбанізовані зони із розвинутими лінійними (низинна система поселень: Ужгород — Чоп, Ужгород — Перечин, Ужгород — Середнє, Хуст — Виноградів, Мукачево — Свалява) або радіальними (гірська і низинна система поселень: Мукачево, Хуст, Воловець, Міжгір'я) човниковими зв'язками населення та зоною їх впливу. І, на кінець, первинні системоутворюючі ланки Ужгороду — об'єднують всі поселення в зоні його впливу 0,5 — 0,75 годинної доступності “брутто” (від дверей житла до дверей об'єкту). Методом натурних спостережень, встановлювалася чисельність населення, яке прибуває в місто щоденно приміським та індивідуальним транспортом. Робота проводилася так — були встановлені пости групами по чотири людини на основних в'їздах в місто (магістральні вулиці). Пости працювали протягом години у вихідні і робочі дні. Виміри проводились в час “пік” (ранкові, обідні, вечірні) та періоди між ними. Спостереження велися протягом місяця в різні пори року впродовж 2000 — 2002 рр. В результаті чого було визначено, що приміським транспортом в місто щоденно прибуває близько 15 тис. люд. різними напрямками головних в'їздів. В літній час домінує автомобільний транспорт — 70 % і залізничний — 30 %.

Зв'язок міста-центру із периферійною зоною частково порушується, із-за визначених містобудівних умов: географічного положення, віддалі, щільності населення, зон впливу які накладаються. Це в свою чергу призводить до перехоплення приїжджаючих у місто-центр. Наприклад, у містах Мукачево і Ужгород, зони впливу яких накладаються, в деяких випадках існують двосторонні потоки: Ужгород — Мукачево, Мукачево — Ужгород; Ужгород — Чоп, Чоп — Ужгород; Свалява — Мукачево, Мукачево — Свалява. Визначені напрямки свідчать про те, що жителі менших поселень працюють і розвивають свій бізнес в більших поселеннях і навпаки — жителі більших поселень в менших. Межею найбільш інтенсивних зв'язків для середнього міста-центру є 0,75-1,0-годинна доступність, в межах якої в Ужгород прибуває до 80 % неміського населення.

Які ж надалі шляхи розвитку системи розселення яка склалася?

В наш час для всіх міст, містечок і поселень необхідно розробити коректування містобудівних документів, визначити склад першої черги будівництва та реконструкції громадсько-торгових центрів поселень. В поселеннях із чисельністю населення 1000 – 1200 люд. відновити в повному складі заклади обслуговування повсякденного попиту але із різною формою власності (клуб, ФАП, дитячі дошкільні заклади, пром- і продмагазини, столові і інш.). Одночасно вести будівництво і проводити реконструкцію і ремонт доріг до виробничих зон поселень.

Поселення, які знаходяться в зоні впливу більш розвинутих поселень із потенційними точками прикладання праці, вибирають напрям розвитку домінуючого поселення або перетворюються в зони відпочинку, тощо. Найбільш віддалені поселення, які знаходяться в гірській місцевості, перетворюються в природно-заповідні зони із розгорнутою мережею зеленого та сільського туризму. Більш розвинуті поселення, які знаходяться в зоні трудового впливу або мають потенціал виробничої бази — зростають і розвиваються у вибраному напрямі.

Все це відображає прогресивні тенденції зміни містобудівної системи в залежності від соціально-економічних вимог та із прив'язкою до конкретної ситуації в поселенні. Важливо, щоб такі зміни підняли та покращили ситуацію, вписалися в сучасні соціально-економічні вимоги.

Уже до початку 80-х років на території Закарпатського регіону сформувалася регіональна містобудівна система, яка об'єднала 13 адміністративних районів. Сучасні наукові дослідження дозволили визначити її структурні елементи: місто-центр та урбанізовані зони, умовна межа яких пройшла вістями, які з'єднують поселення і зовнішню зону в радіусі до 80 км від Ужгорода.

Опорну сітку розселення на території Закарпатської регіональної містобудівної системи склали в основному поселення, які виникли в різні історичні періоди. Аналіз проектних і наукових розробок радянського періоду дозволив виявити у всіх пропозиціях пріоритетне значення малих міст і містечок — районних центрів від 10 до 40 тис. люд., такі як Багрово, Буштино, В. Березний, В. Бичків, Середнє, Солотвино, Ясіня, Рахів і інш., в якості елементів розвитку. Районні центри в зоні регіональних містобудівних систем проявляють системні властивості формуючи в радіусі 20-25 км невеликі урбанізовані зони. Таким чином, до початку 1990-х років Закарпатська РМС представляла собою динамічну і стійку містобудівну систему із постійно посилюючими системними властивостями і їй притаманними особливостями із середнім містом-центром. Проблемна ситуація в галузі формування системи міських поселень в структурі регіональної містобудівної системи може бути представлена у двох аспектах: відсутність наукової методології містобудівного менеджменту і моніторингу; відсутність сучасних кадрів містобудівників в регіоні, які призвані реалізувати розроблену методологію на практиці. При розробці методології містобудівного менеджменту і моніторингу, формування системи розвитку малих міст і містечок в структурі Закарпатської РМС необхідно врахувати такі позиції: посилення ролі малих міст і містечок в структурі системи, потенційні ресурси, його "генетику" як скритий резерв розвитку.

Як же сформується Закарпатська РМС до 2020 року? До цього часу віддаль між містами скоротиться, що сприятиме посиленню маятникової міграції, так як

швидкість міжміського транспорту значно вища за швидкість внутрішньо міського. В результаті, на базі провідних міст регіону в межах годинної доступності “брутто” буде сформовано в соціальному, економічному і містобудівному відношенні організм, який можна назвати розосередженим урбанізованим середовищем. Особливо це простежується в низинній групі поселень.

Як відомо, ідея розосередженого урбанізованого середовища не є нова, але в контексті Закарпатської РМС із середнім містом-центром вивчається і аналізується вперше. Така система має володіти всіма перевагами містобудівної компактної системи — високим економічним і соціально-інформативним потенціалом для вибраного напрямку розвитку і разом із тим, завдяки своїй розосередженості, має більш високі санітарно-гігієнічні якості, упорядковані зони повсякденного відпочинку, раціонально використані міські території. В такій системі легко долати пороги розвитку. Разом із тим, необхідно відновлювати промисловість у напрямках приаманних регіону, в яких трудові і супутні їм культурно-побутові об'єкти повсякденного і частого попиту будуть розташовані в радіусі до 10 км, а також з'явиться можливість задовольнитися закладами періодичного і епізодичного попиту до 1,5-годинної доступності.

Одна із головних задач на перспективу — збереження дисперсної структури Закарпатської регіональної містобудівної системи в низинній системі поселень і зосередженої структури в гірській. Для цього необхідно використати економічні, адміністративні, моніторингові і містобудівні фактори:

1) розвиток урбанізованих периферійних територій із можливістю створення рівноцінних урбанізованих зон з метою скорочення навантаження на місто-центр та рівноцінні міста;

2) адміністративна належність територій;

3) розроблення для всієї Закарпатської субрегіональної містобудівної системи схеми генерального плану на перспективу, яка буде пов'язана із західною регіональною містобудівною системою, де необхідно вирішити комплексні проблеми просторової організації із варіантними рішеннями використання території під забудову, сільськогосподарські угіддя, промислові зони та рекреаційні території;

4) схема районного планування має розроблятися більш практичною та інформаційно конкретною для визначеної містобудівної системи.

ЛІТЕРАТУРА

1. Белоусов В.Н., Кротус В.Р., Листенгурт Ф.М. Системный подход к разработке региональных систем расселения // Достижения и перспективы МЦАТИ, КСА при Президиуме АН СССР — М., 1979. — Вып. 2. Города системы расселения — С. 26-40.
2. Дёмин Н.М. Управление развитием градостроительных систем, — К.: Бедмельник, — 1991. — 185 с.
3. Дёмин Н.М., Нимчук Н.Ф. Методы определения зон влияния городов. // В помощь проектировщику-градостроителю. — К.: 1972 — Вып. 1: Районная планировка и расселение. — С. 17-21.