

*Палеха Ю.М.,  
доктор географічних наук, професор,  
заст. директора з наукової роботи  
ДП УДНДППМ «Діпромiсто» імені Ю.М. Білоконя*

## **ПЛАНУВАЛЬНИЙ КАРКАС УКРАЇНИ ЯК ОСНОВА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЇЇ СТАЛОГО ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ**

**Постановка проблеми.** Планувальна структура регіону і функціональне зонування його території завжди були основними цілями при розробці містобудівних проєктів. Визначення оптимальної планувальної структури (планувального каркаса) регіону забезпечувало вирішення інших завдань: формування системи розселення, оптимізацію розвитку господарського комплексу, забезпечення міжселенного обслуговування закладами соціальної інфраструктури, розвиток транспортної та інженерної інфраструктури. За останній час увага до визначення планувальної структури регіону певною мірою знизилася, почала «розмиватися». Це зумовлює нагальну необхідність для містобудівників повернутися до теоретико-методологічних аспектів визначення планувальної структури регіону в сучасних суспільно-політичних умовах.

**Ступінь вивченості.** Дослідженням планувальної структури регіону присвячені численні праці як географів, так і архітекторів. У географічних дослідженнях (Г. Лаппо [9], Є. Перцик [13], Б. Хорев [19; 20] та ін. у Російській Федерації; А. Доценко [6; 16], В. Нудельман [10], Ю. Пітюренко [14] та ін. в Україні) планувальна структура була тісно пов'язана з формуванням систем розселення. Архітектори (Ю. Білоконь [2; 3; 18], М. Дьомін [5], Г. Фільваров [10], І. Фомін [3; 18] та ін.) розглядали планувальну структуру через її функціональні особливості. Географічний та архітектурний підходи зближувало розуміння того, що на макро- та мезорівнях в основі планувальної структури лежать центри і зв'язки між ними, отже формується певний планувальний каркас. Відомий вираз М. Баранського про те, що міста плюс дорожня мережа – це каркас, остов, на якому тримається все інше, який формує територію і надає їй певної конфігурації [1].

Процеси глобалізації та інтеграції, які набули значного розвитку на початку III тис. н.е., змушують нас по-новому розглядати планувальну структуру держави та регіону – як невід'ємну складову планувального каркаса Європейського континенту. Планувальна структура України має

визначатися саме виходячи із загальноєвропейських зв'язків, визначених Керівними принципами СЕМАТ [8], а це питання недостатньо вивчене як у теоретичному, так і в практичному аспекті, що зумовлює актуальність цієї публікації.

Мета публікації полягає насамперед у визначенні основних чинників формування планувального каркаса України в сучасних умовах виходячи з концептуальних засад планувального розвитку Європи та поступової інтеграції України в європейський простір.

**Виклад основного матеріалу.** Терміни «планувальна структура» та «планувальний каркас» дуже близькі за змістом, якщо не тотожні. У радянський період, а потім і в Україні з моменту відновлення незалежності ці терміни використовувались одночасно, характеризуючи одне і те ж явище, хоча перевага віддавалася все ж таки першому з них, зокрема у [15]. В англomовній літературі зазвичай використовується термін «network» [7]. На нашу думку, в контексті мети цієї статті термін «планувальний каркас», споріднений з терміном «network», бачиться більш вдалим, тому у подальшому в тексті ми застосовуватимемо саме його, маючи на увазі його органічний зв'язок з планувальною структурою<sup>1</sup>.

У планувальному каркасі будь-якого регіону завжди можна виділити три типи елементів: вузли, зв'язки і зони. Певний порядок розміщення цих елементів і слугує матеріальним уособленням планувального каркаса [15]. В зв'язку з цим всі елементи планувального каркаса об'єкта планування повинні належати до одного з таких типів: точковий (планувальні центри, або ядра, – в англomовній інтерпретації «poles»), лінійний (планувальні осі – в англomовній інтерпретації «axes») і зональний (планувальні зони – в англomовній інтерпретації «zones»). Планувальний каркас будь-якого регіону представлятиме собою, таким чином, комбінацію точкових, лінійних та зональних елементів різного рангу залежно від ієрархічного типу регіону планування.

На макрорівні головними елементами планувального каркаса виступають планувальні осі міждержавного значення, які формуються, головним чином, трасами проходження міжнародних транспортних коридорів; міждержавні та міжрегіональні планувальні центри та зони впливу зазначених осей і центрів. У Західній Європі планувальний каркас вже практично сформований, утворюючи в напрямі північ – південь так званий «блакитний банан», який охоплює території, що прилягають до найпотужнішої меридіональної планувальної осі «Лондон – Брюс-

---

<sup>1</sup> Можливо, варто запровадити термін «планувальна структура» у плануванні міст, а термін «планувальний каркас» – при плануванні регіонів.

сель – Страсбург – Мілан – Марсель» (рис. 1). Ця вісь доповнюється цілою низкою інших планувальних осей, які проходять як у широтному, так і в меридіональному напрямках.

Ф. Шварце у своїй доповіді на семінарі СЕМАТ у Києві 10 липня 2007 р. звернув увагу на формування другого «банану» у Центральній Європі, ядром якого виступає Берлін [22]. В основі цього другого «банану» лежить меридіональна вісь «Берлін – Відень – Будапешт». Важливим планувальним аспектом, який здійснює прямий вплив на просторовий розвиток України, є формування широтних осей по лініях: «Лондон – Брюссель – Берлін – Варшава – Мінськ – Москва» з відгалуженням у напрямку «Варшава – Київ – Харків» та «Париж – Мюнхен – Відень – Будапешт» (рис. 1).

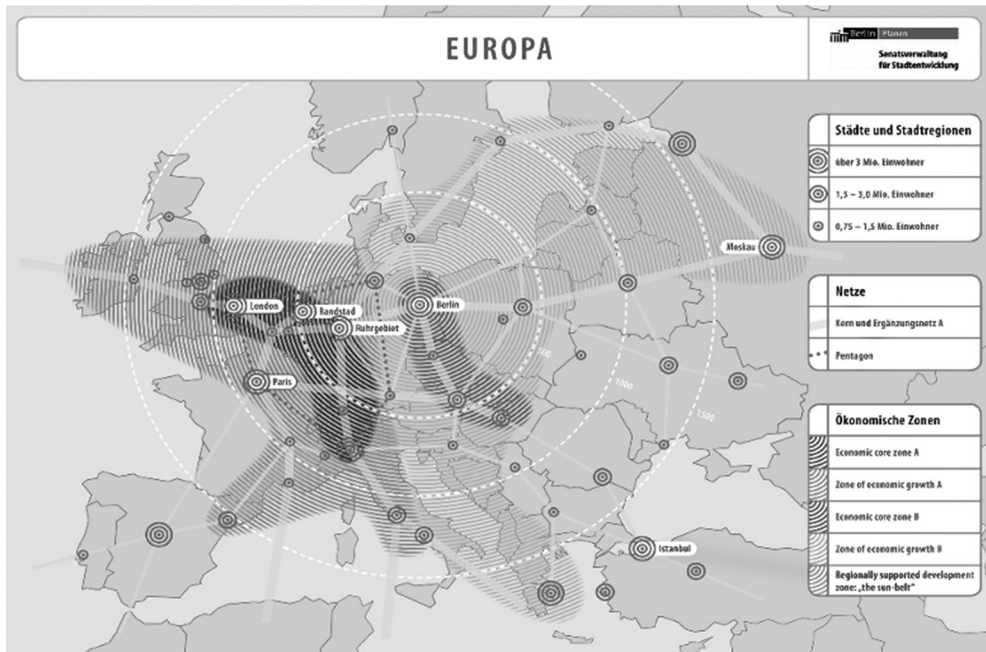


Рис. 1. **Планувальний каркас Європи.** Наводиться за матеріалами доповіді Ф. Шварце (Німеччина) на семінарі СЕМАТ у Києві 10 липня 2007 р. [22]

Викладена Ф. Шварце концепція формування планувального каркаса Європи є надзвичайно важливою для розуміння подальших кроків з інтеграції європейського простору, але вона недостатньою мірою враховує роль і місце України. Ця роль може і має бути суттєво підвищена за рахунок утворення додаткових планувальних осей, які зумовлюються напрямками проходження міжнародних транспортних коридорів, у першу чергу Критських № 3, № 5 та № 9.

Зокрема, траса проходження Критського міжнародного транспортного коридору № 5 (його часто умовно називають «Лісабон – Токіо») створює

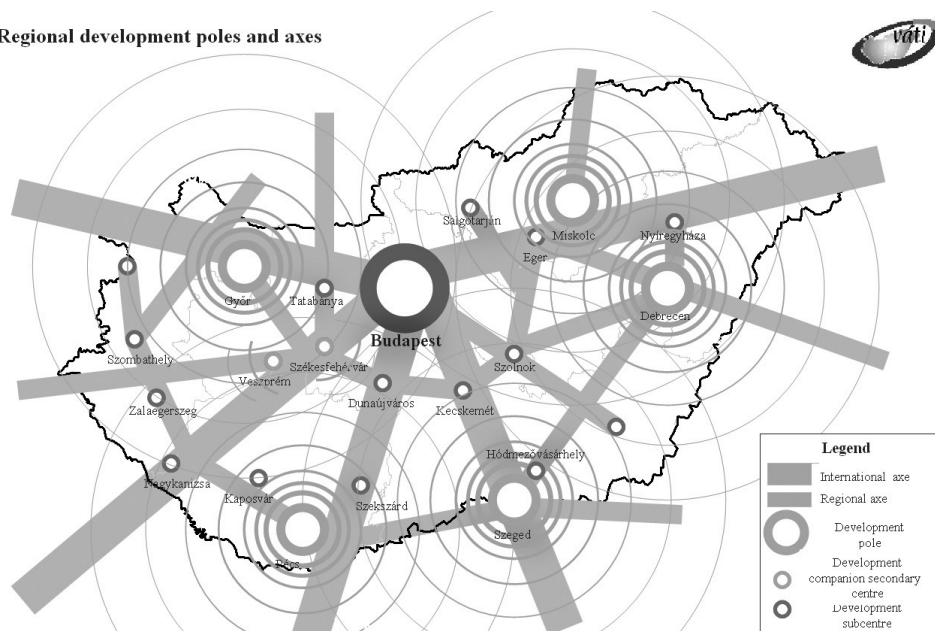


Рис. 2. Планувальний каркас Угорщини. Регіональні полюси та осі розвитку.  
Наводиться за [21, 24]

прекрасні можливості для формування широтної планувальної осі у напрямку «Будапешт – Берегове – Тернопіль – Київ – Харків». Важливість цієї осі чітко простежується у концепції формування планувального каркаса Угорщини, що видно на рис. 2.

Діюча Генеральна схема планування території України певною мірою враховувала європейський вектор розвитку України, але, з іншого боку, залишалася заручником методологічних засад планувального розвитку, запроваджених за часів СРСР. Квінтесенцією цих постулатів була Концепція єдиної системи розселення на території Радянського Союзу, сформульована Д. Ходжаєвим, Б. Хорєвим та іншими фахівцями у 70–80-х роках минулого століття [19]. Планувальним виразом Концепції єдиної системи розселення для України стало формування домінуючих широтних зв'язків по лініях «Волгоград – Дніпропетровськ – Донецьк – Вінниця – Ужгород – Будапешт – Ростов-на-Дону – Маріуполь – Херсон – Одеса – Бухарест» та «Воронеж – Харків – Київ – Львів – Краків», а також меридіональних зв'язків по лініях «Москва – Сімферополь» і «Москва – Одеса».

Тривалий час існування та зміцнення цих зв'язків бачилося виправданим, але в сучасних умовах необхідно переглянути концептуальні засади формування планувального каркаса нашої держави, що має знайти своє відображення у новій редакції Генеральної схеми планування території України.

Планувальний каркас України, представлений Генеральною схемою (рис. 3), є комбінацією лінійних (планувальні осі, що визначаються трасами проходження міжнародних транспортних коридорів), точкових (головні центри, що розташовані на перетині коридорів) та зональних (зони впливу міжнародних транспортних коридорів) елементів.



Рис. 3. Генеральна схема планування території України. Зони стимулюючого впливу транспортних коридорів на прилеглу територію (Діпромісто, 2002 р.)

У подальшому планувальний каркас України як європейської держави має формуватися як на основі загальноєвропейських транспортних осей – транспортних коридорів, так і з урахуванням стратегічних внутрішніх зв'язків у межах держави й наявних або потенційних осей розвитку (наприклад, вісь розвитку вздовж ріки Дніпро).

Фактично формування широтного планувального каркаса України продовжило планувальні концепції, які існували в Радянському Союзі. Зміна геополітичної ситуації, окупація Росією української території і формування воєнної доктрини України, де Російська Федерація на найближчий період визначена головним джерелом небезпеки для нашої держави, значно підвищує роль меридіональних планувальних осей. У першу чергу зростає роль осі, яка збігається з проходженням транспортного коридору № 9 (кордон з Білоруссю – Чернігів – Київ – Умань – Одеса), а також осі, що проходить умовно вздовж 25-го меридіану (Гельсінкі – Таллінн – Рига – Вільнюс – Пінськ – Рівне – Тернопіль – Чернівці – Сучава – Бухарест – Пловдив – Александруполіс). Саме остання вісь, що з'єднує країни Балтійського та Чорноморсько-Середземноморського



регіонів, має для України в перспективі надзвичайно важливе значення. Частина коридору «25-й меридіан» фактично вже існує: ділянки автобанів «Таллінн – Рига», «Вільнюс – Паневежис» та «Сучава – Бухарест».

При цьому, незважаючи на втрату загальноєвропейського значення транспортних коридорів широтного спрямування, розвиток широтних транспортних магістралей у межах держави є запорукою її цілісності. Так, східними кінцевими пунктами широтних внутрішньодержавних коридорів у найближчій перспективі мають стати Харків, Сєвєродонецьк і Маріуполь. Західний напрям широтних транспортних зв'язків продовжує зберігати стратегічне значення, як з огляду на інтеграційні процеси з Європейським Союзом, так і для забезпечення єдності території України.

Мережа транспортних коридорів має бути максимально наближеною до градусної сітки з кроком приблизно 100 км, що вже зазначалося нами у попередніх публікаціях [12]. Це забезпечить максимально ефектне пересування пасажирів та вантажів із досягненням синергетичного ефекту у точках перетину коридорів.

За останні роки значно підвищилися роль і значення екологічного фактору у формуванні планувального каркаса. Основні елементи екологічного каркаса на державному та регіональному рівнях мають враховуватися при визначенні планувальних осей та зон поряд із тими елементами, які зумовлені створенням транспортних коридорів.

Методологічні підходи до впровадження екологічних підходів до визначення функціонально-планувальної структури держави й окремих регіонів були детально розглянуті у працях І. Бистрякова [4] і в подальшому розвинуті у працях інших фахівців. Звернемо увагу на те, що принципи екологізації містобудівного проектування покладено в основу виконання територіальних планів у Німеччині, що є важливим при впровадженні принципів ландшафтного планування в регіональне планування України. Про ефективність такого впровадження свідчать наукові розробки німецьких і українських фахівців на прикладі ландшафтного планування Черкаської області [17].

На макрорівні основними елементами екологічного каркаса в Україні, які виступають інтегруючими ланками до загальноєвропейського екологічного каркаса, є Карпати, долини річок (Дніпро, Прип'ять, Десна, Дністер, Сіверський Донець, Дунай, Тиса, Західний Буг), а також узбережжя Чорного та Азовського морів. Принагідно при цьому згадаємо європейський проект *Via Montana*, у якому розглядається екологічна система центральноєвропейських гірських масивів (Альпи, Судети, Татри та Карпати) як єдиний континуальний планувальний елемент [23] (рис. 4).

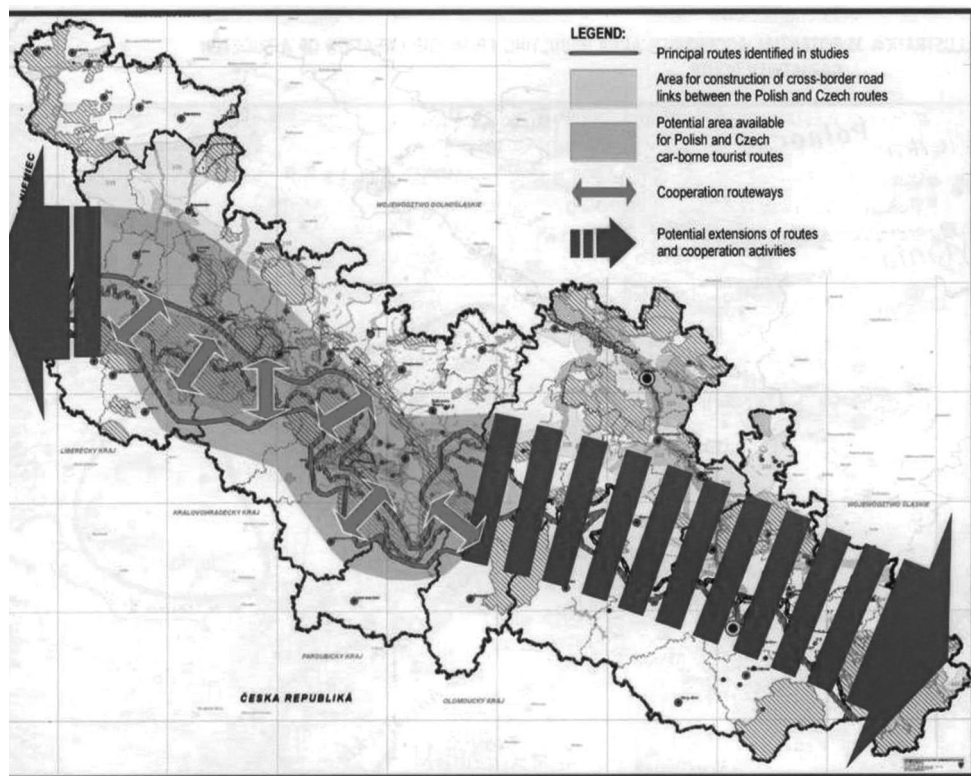


Рис. 4. Фрагмент проекту Via Montana в межах Польсько-Чеського прикордонного регіону. Наводиться за [23, 78]

Досвід урахування європейського досвіду у розробці структури планувального каркаса і визначення його елементів, які мають транскордонне значення, був накопичений ДП УДНДПМ «Діпромiсто» імені Ю.М. Білоконя протягом 1993–2013 рр. у процесі виконання транскордонних містобудівних проектів із Польщею, Словаччиною, Угорщиною та іншими державами. Методологія транскордонного проектування була узагальнена у цілій низці наукових публікацій [2; 11; 18], зокрема Ю. Білоконом введено поняття «біполярний зв'язок», яке характеризує наявність сталих просторових зв'язків між планувальними центрами сусідніх держав у межах транскордонного регіону. Встановлені нами методологічні та методичні підходи до створення планувального каркаса у межах транскордонних регіонів мають бути використані при розробленні концептуальних засад формування планувального каркаса України на перспективу.

**Висновки.** Планувальний каркас України, визначений Генеральною схемою планування території України, потребує суттєвого удосконален-

ня, пов'язаного як із військово-політичним фактором (агресія Російської Федерації, анексія території АР Крим й окупація частини території Донецької та Луганської областей), так і зі змінами у зовнішньополітичному курсі України з орієнтацією її насамперед на європейські зв'язки. Основні елементи планувального каркаса (планувальної структури) мають бути взаємопов'язані з елементами планувального каркаса Європи і спиратися поряд із транспортними також на екологічні чинники. Розроблення нового планувального каркаса має стати одним із головних завдань нової Генеральної схеми планування території України, яка має бути виконана у найближчий термін і створить основу для забезпечення сталого розвитку нашої держави у довгостроковій перспективі.

### Список літератури

1. *Баранский Н.Н.* Об экономико-географическом изучении городов // Вопросы географии. – Сб. 2. – М.: Географгис, 1946. – С. 21–22.
2. *Білоконь Ю.М.* Регіональне планування (теорія і практика): Монографія. – К.: Логос, 2003. – 246 с.
3. *Білоконь Ю.М., Фомін І.О.* Наука і творчість в архітектурі. – К.: Логос, 2006. – 208 с.
4. *Быстряков И.К.* Эколого-экономические проблемы развития производительных сил: теоретические и методологические аспекты / Под ред. С.П. Дорогунцова. – К.: ООО «Международное финансовое агентство», 1997. – 255 с.
5. *Демин Н.М.* Современные агломерации. Миф или реальность // Досвід та перспективи розвитку міст України. – 2012 – № 22. – С. 68–88.
6. *Доценко А.І.* Регіональне розселення: проблеми та перспективи. – К.: Наук. думка, 1994. – 196 с.
7. *Європейська перспектива просторового розвитку.* – Електронний ресурс: офіційний веб-сайт Європейського Союзу [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/docoffic/official/reports/som\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docoffic/official/reports/som_en.htm).
8. *Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту / Європейська конференція міністрів, відповідальних за регіональне планування (СЕМАТ).* – Рада Європи, 2000.
9. *Ланпо Г.М.* Города на пути в будущее: Монография. – М.: Мысль, 1987. – 236 с.
10. *Нудельман В.И., Павлышин Б.В., Фильваров Г.И.* Региональная система расселения на территории УССР // Строительство и архитектура. – К., 1980. – № 2. – С. 8–10.
11. *Олещенко А.В., Палеха Ю.М.* Результаты національного аналізу української частини водозбірної території річки Тиси в рамках проекту PICAD // Досвід та перспективи розвитку міст України. – 2010. – № 19. – С. 219–235.



12. *Палеха Ю.М.* Розвиток транспортної системи як основа формування планувального каркаса України // Досвід та перспективи розвитку міст України. – 2011. – № 21. – С. 4–13.
13. *Перцик Е.Н.* Районная планировка (территориальное планирование): учеб. пособие для студентов вузов. – М.: Гардарики, 2006. – 398 с.
14. *Питюренко Е.И.* Территориальные системы городских поселений Украинской ССР (Методология и методика исследования, анализ современного состояния, закономерности и перспективы развития): Монография. – К.: Наук. думка, 1977. – 205 с.
15. *Районная планировка* / [В.В. Владимиров, Н.И. Наймарк, Г.В. Субботин и др.] – М.: Стройиздат, 1986. – 325 с.
16. *Розселення в Україні: проблеми і перспективи* / Під ред. чл.-кор. НАН України Б.М. Данилишина. – К.: РВПС України НАН України, 2006. – 269 с.
17. *Руденко Л.Г., Маруняк Є.О., Лісовський С.А. та ін.* Ландшафтне планування: досвід впровадження в Україні (на прикладі «Ландшафтної програми Черкаської області») // Україна: географія цілей та можливостей. Зб. наук. праць. – К.: ВГЛ «Обрії», 2012. – Т. I. – С. 291–295.
18. *Транскордонні території України (проблеми розвитку)* / За ред. Ю.М. Білоконя, І.О. Фомина. – К.: Укрархбудінформ, 1999. – 264 с.
19. *Ходжаев Д.Г., Хорев Б.С.* Концепция единой системы расселения и плановое регулирование роста городов в СССР // Проблемы урбанизации в СССР. – М.: МГУ, 1971. – С. 19–31.
20. *Хорев Б.С.* Проблемы городов. – М.: Мысль, 1975. – 428 с.
21. *National spatial development concept.* – Government of the Hungarian Republic. – Budapest, 2005. – 53 p.
22. *Schwartz Frank.* Challenges of territorial development / Матеріали доповіді на семінарі СЕМАТ у Києві 10 липня 2007 р. – Електронний ресурс: презентація у power-point.
23. *Spatial development study of the Polish-Czech border region. Synthesis of national documents.* – Warsaw – Wrocław – Praha, 2006. – 81 p.