

**Gryniuk O. Natural potential assessment method medicinal mineral water (for example spa Truskavets).** This article describes a methodology for evaluating the potential of natural mineral waters. Based on this methodology investigated and analyzed potential spa resort of Truskavets.

*Keywords:* potential natural mineral water, resort Truskavets, Naftusia.

**Грынюк О. Ю. Методика оценки природного потенциала лечебных минеральных вод (на примере курорта Трускавец).** В данной работе рассмотрена методика оценки природного потенциала минеральных вод. На основе данной методики исследован и проанализирован бальнеологический потенциал курорта Трускавец.

*Ключевые слова:* природный потенциал минеральных вод, курорт Трускавец, Нафтуся.

*Надійшла до редколегії 11.08.2015*

УДК 911.375

**Терлецька О. В.**

*Львівський національний університет  
Імені Івана Франка*

### **РОЗВИТОК І КОНСТРУКТИВНО-ГЕОГРАФІЧНА ВИЗНАЧЕНІСТЬ МЕЖ ПРОМИСЛОВОГО МІСТА НА ПРИКЛАДІ м. ДРОГОБИЧ**

*Ключові слова:* межі промислового міста, функціональні особливості меж, ландшафтна організація меж

**Вступ.** Проблема міських меж має щонайменше тисячолітню історію обґрунтування. Водночас, вона залишається невирішеною і сьогодні. Справа в тому, що до проблем проведення міських меж у історичному плані підходили з кардинально різних позицій. Як наслідок межі змінювались, а більшість проблем залишалась. Насамперед, це пов'язано із значним переважанням суто адміністративних підходів до їх визначення, де практично ігнорувались властивості природи в середовищі якої розташовано місто.

Інша проблема пов'язана із значною часовою мінливістю меж, яка залежить як від мінливості суспільного чинника (наприклад, маятникової міграції населення міста), так і від мінливості міських територіальних систем, насамперед, у межах околиць.

Таким чином, проблема визначення меж міст (і в тому числі промислових) належить до нагальних проблем географії загалом і її конструктивно-географічного напрямку зокрема.

**Актуальність теми.** На сьогодні проблема всебічного обґрунтування меж міст і, насамперед, промислових, одна з найбільш актуальних у сучасному місто плануванні, а особливо в генеральних планах міст. Ситуація ускладнюється тим, що гостро постала проблема не тільки міських околиць і приміських зелених зон, а й прогнозуванні негативних процесів у їх межах і можливостей подальшого

розширення міських територій. Нажаль, у сучасних планах розвитку міст практично повністю ігнорується ландшафтна структура їх території, що створює розрив між адміністративним, природозберігаючим і природоохоронюючим підходами. Знаходження взаємоузгодженої ситуації між ними – одне із основних сучасних завдань конструктивної географії. Саме актуальність цих проблем, яка в, першу чергу, знаходить прояв у антагоністичних відносинах між законами і дійсністю, робить подібні дослідження своєчасними.

**Аналіз публікацій за тематикою досліджень.** Питанням наукового обґрунтування проведення меж промислових (і загалом усіх великих) міст нажалі присвячена надзвичайно обмежена література. Головним чином ця проблема розглядається як побічна на фоні екологічних, функціонально-структурних та інших досліджень. Ще менше праць присвячено історичним аспектам розвитку уявлень про методи проведення міських меж, їх історичній доцільності і проблемності.

Найчастіше ці питання розглядаються в межах урбоекотології, де існує доволі значна кількість праць як вітчизняних, так і зарубіжних вчених. До таких належать відомі праці В.П. Кучерявого, Е.Н. Перцика, Г.І. Денисика, Дж. Форестера, В.В. Владімірова та ін.

**Мета та завдання досліджень** полягає у аналізі уявлень про історичні

мінливості підходів до визначення меж великих міст (у тому числі промислових); розгляді ситуації узгодженості між потребами адміністрації та населення міста і потребами раціонального природокористування.

**Результати досліджень.** Історичний екскурс дає можливість стверджувати, що щонайменше до XV століття виділення меж міст кардинально відрізнялось від періоду промислового розвитку міст і від періоду пріоритетів (щонайменше на законодавчому рівні) раціонального природокористування.

При цьому завжди існувала певна неузгодженість між юридичною і фактичною межею міста.

Безумовно, кожне місто має юридичний (адміністративний) кордон, або міську межу, в межах якої проживає власне міське населення. У міру зростання числа жителів забудова міського типу виходить за межі юридичного кордону, спочатку уздовж головних радіальних доріг, а потім починає заповнювати проміжки між ними, поглинаючи міста-супутники і довколишні села. При цьому починають поглинатись містом поєднані з ним природні територіальні системи з притаманними їм властивостями, процесами, естетичними та іншими цінностями, функціональними ресурсами.

На сьогодні фактична межа більшості промислових міст збігається з межею його агломерації. Міська агломерація (від лат. *agglomerare* – приєднувати, зосереджувати) – скупчення близько розташованих населених пунктів, що мають суцільну загальну транспортну інфраструктуру і тісні виробничі зв'язки. Реальна межа агломерації визначається за кінцевими пунктами маятникових міграцій населення. Тут виникають нові проблеми, які пов'язані з періодичністю в інтенсивності експлуатації міським населенням природи в межах міських околиць та прилеглих до них територій. Як наслідок, просторово-часове функціонування територіальних систем, які їх складають, починає характеризуватись маятиковою завантаженістю і періодичністю наслідків, які вона викликає.

Оскільки межа району, села, селища, міста, району у місті – це умовна замкнена лінія на поверхні землі, що відокремлює територію району, села, селища, міста, району у місті від інших територій, то вона повинна мати певні ознаки, які попередньо можна звести до наступних: відокремлююча,

яка головним чином визначається за інтересами міського населення; поєднувальна, яка поєднує міське населення з позаміською територією.

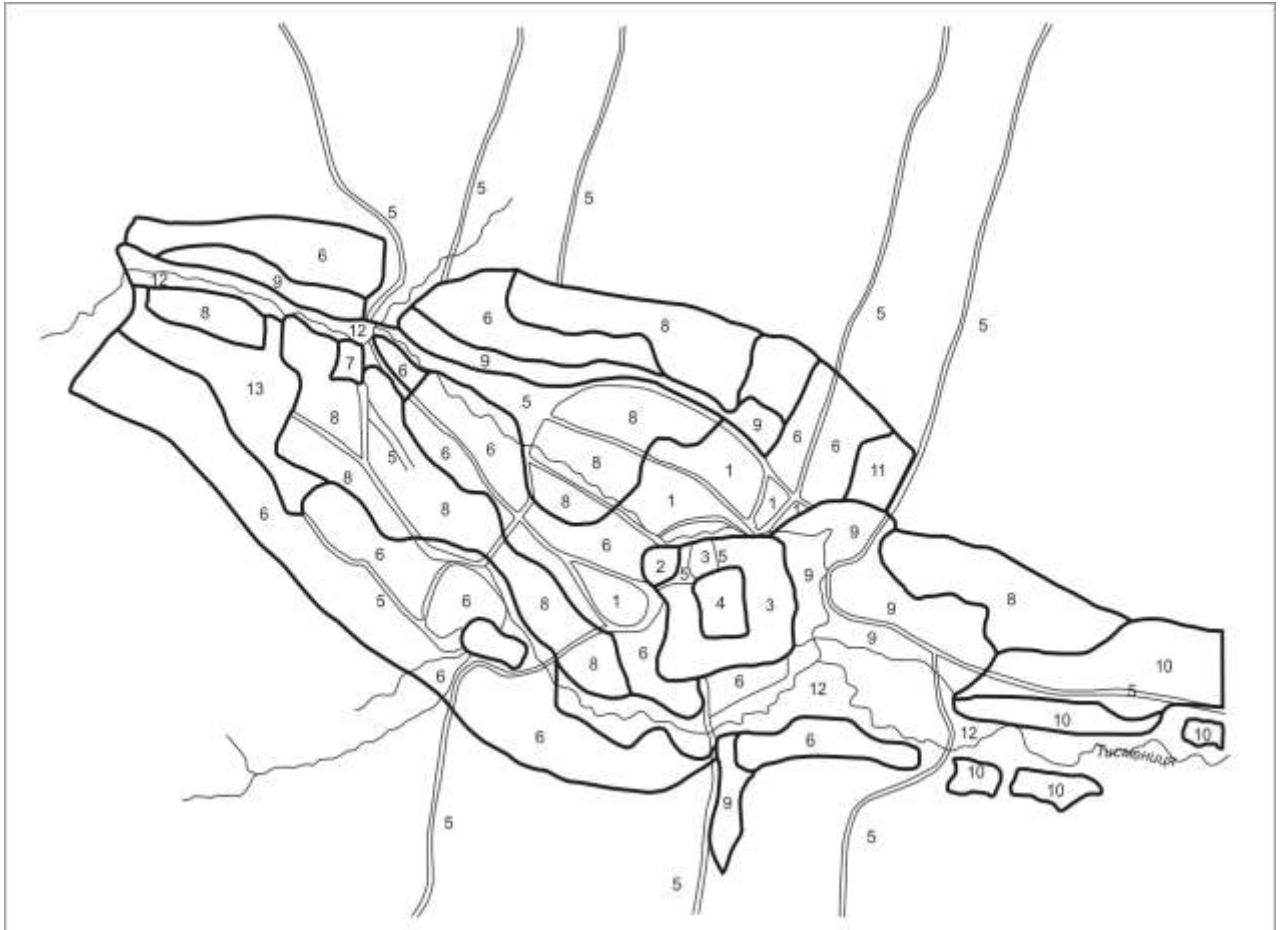
На стадії відсутності, або слабкого розвитку промисловості межі міст переважно визначались за межами присадибних ділянок окраїнного населення. Прикладом може послугувати картосхема функціонального зонування міста Дрогобич станом на кінець XVIII століття (рис. 1). Тут чітко видно, що межа міста проходить саме по закінченню присадибних ділянок околиць.

З розвитком промисловості, що часто спостерігається і в сьогоденні, межа міста стала головним чином проходити по об'їзних транспортних шляхах і прилеглих промислових територіях.

Визначення межі сучасних промислових міст обумовлюється декількома взаємопов'язаними причинами: за період з часів затвердження міських меж (шістдесяті - сімдесяті роки минулого століття) вони зазнали значних змін внаслідок промислового будівництва, житлової та дачної забудови (з середини вісімдесятих та початку дев'яностих років). Особливо, це стосується великих міст (з населенням понад 500 тис. жителів), міст обласного значення, міських агломерацій техногенно-урбанізованих регіонів тощо; у радянські часи приміські землі надавались під промислову та житлову забудову зі складу сусідніх колгоспів і радгоспів, але без зміни меж та площ районів і міст.

У зв'язку з цим назріла гостра проблема розробки і затвердження методичних рекомендацій зі встановлення меж міських населених пунктів, які б дозволили значно прискорити цю роботу за рахунок визначення переліку мінімально необхідних та достатніх робіт, використовуваної планово-картографічної основи, геоінформаційного забезпечення проектування, складу проектної документації, оформлення графічних матеріалів тощо.

При розробці проекту встановлення та зміни меж населених пунктів визначаються території (земельні ділянки), які є територіальним базисом громади і функціонально використовуються для розміщення



**Рис. 1 – Зонування території міста Дрогобич станом на 1779-1783 рр.**

**1** – прилеглі до адміністративно-культурного центру забудови без присадибних ділянок на вододілах межиріч; **2** – культові споруди з прилеглими до них територіями, найчастіше цвинтарі на вододілах і прилеглих схилах; **3** – адміністративно-культурні забудови центру міста переважно на похилих схилах південної експозиції; **4** – центральна міська площа в межах вододілів межиріч; **5** – головні транспортні шляхи; **6** – забудови з прилеглими присадибними ділянками на випуклих похилих схилах північної експозиції; **7** – промислові забудови (солеварня) на випуклих похилих схилах північної експозиції; **8** – приватні розріджені забудови із значними присадибними садами і городами на нижніх ділянках схилів і надзаплавних терас; **9** – господарські забудови із значними за площею призабудовними ділянками на слабо нахилених схилах південної експозиції; **10** – окраїнні розріджені забудови із значними за площами присадибними ділянками на слабо нахилених схилах південної експозиції в комплексі із спадистими схилами; **11** – орні землі в межах міста на похилих схилах східної експозиції; **12** – випасні ділянки в межах річкової заплави; **13** – різнотравні луки на нижніх ділянках схилів.

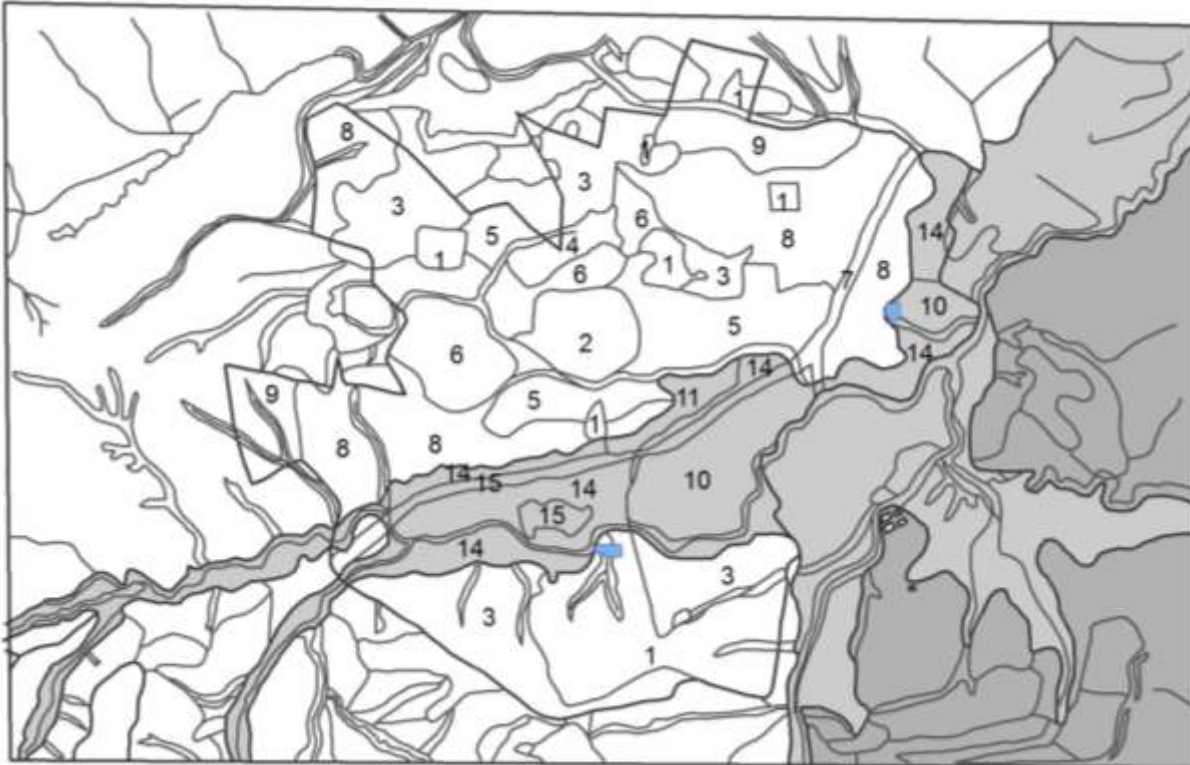
житлового та культурно-побутового будівництва, а також об'єктів виробничого призначення з містоутворюючим значенням, систем інженерного обладнання і благоустрою, забезпечення санітарно-гігієнічних та рекреаційних умов, ведення особистого підсобного господарства, садівництва, городництва, дачного та гаражного будівництва, інших потреб. Та при цьому практично забувають, що місто розташоване на території, яка характеризується власною внутрішньою системною диференційованістю (складається з різноманітних територіальних систем), ці системи становлять єдине функціональне ціле, вони характеризуються інтенсивним речовинно-енергетичним та

інформаційним обміном, перебувають під контролем не лише суспільного чинника, а й власне, часто незалежного чинника природних залежностей. Ці та пов'язані з ними чинники безумовно впливають на формування меж сучасного промислового міста і їх неврахування не тільки вступає у суперечності з діючим законодавством (яке вимагає дотримання положень раціонального природо-користування з максимальним збереженням природних ресурсів), а й викликає в межах міських околиць чисельних негативних явищ (формування яркової сітки, збідніння флористичного складу рослинного покриву, виникнення інтенсивних площинних змивів на силових ділянках тощо). Виникає потреба

врахування під час планування міських меж ландшафтної структури урбосистем та прилеглих до них територій. Це дозволить виявляти чисельні проблемні ситуації, враховуючи те, що найоптимальнішим масштабом планово-картографічних матеріалів для встановлення і зміни меж міст є масштаб 1:2000. У разі відсутності топографічних планів масштабу 1:2000 допустиме використання топографічних планів масштабу 1:5000, а у окремих випадках і 1:10000 (ділянки межі, вільні від

забудови або з незначною забудовою; ті, що проходять уздовж залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів та інших лінійних споруд; по берегах водних об'єктів та руслах струмків, річок тощо). Аналіз території у таких масштабах дозволяє виявити найбільш локалізовані ділянки з проявами негативних або деградаційних явищ.

Прикладом може послугувати ландшафтна структура Дрогобича (рис. 2).



**Рис. 2 – Ландшафтна структура Дрогобичської урбосистеми Дрогобичський ландшафт.**

**1. Місцевість передгірських древньо терасованих (III-V) розчленованих пологосхилих межиріч.** Урочища: 1. Озеленені території та зони відпочинку на випуклих та похилих різноекспозиційних схилах; 2. Центр ділової, громадської, навчальної, культурної та торгівельної діяльності з різноповерховою забудовою на терасованих схилах; 3. Садибні забудови на нижніх надзаплавних терасах з комплексом присадибних ділянок; 4. Малоповерхові забудови на нижніх ділянках похилих схилів; 5. Багатоповерхові (до 9 поверхів) забудови на випуклих схилах і рівних ділянках терас; 6. Змішані забудови на верхніх і середніх ділянках похилих схилів з комплексом озеленених територій; 7. Транспортна мережа; 8. Промислові об'єкти на нижніх ділянках похилих схилів з наявністю значних ерозійних форм; 9. Території сільськогосподарського призначення на верхніх привододільних ділянках похилих схилів.

**2. Місцевість терасованих річкових долин.** Урочища: 10. Садибні забудови на нижніх надзаплавних терасах з комплексом присадибних ділянок; 11. Багатоповерхові (до 9 поверхів) забудови на випуклих схилах і рівних ділянках терас; 12. Змішані забудови на верхніх і середніх ділянках похилих схилів з комплексом озеленених територій; 13. Транспортна мережа; 14. Промислові об'єкти на нижніх ділянках похилих схилів з наявністю значних ерозійних форм; 15. Озеленені території та зони відпочинку на випуклих та похилих різноекспозиційних схилах.

Межеву смугу міста головним чином складають озеленені території та зони відпочинку на випуклих та похилих різноекспозиційних схилах; садибні забудови на нижніх надзаплавних терасах з комплексом присадибних ділянок; промислові об'єкти на нижніх ділянках похилих схилів з наявністю значних ерозійних форм), території сільськогосподарського призначення на верхніх привододільних ділянках похилих схилів. Таке на перший погляд різноманіття територіальних систем реально зводиться до наступних положень: наявності приміських зелених зон, присадибних ділянок приватної забудови, ділянок з наявністю промислових об'єктів з системою транспортних сполучень. Як бачимо, тут зібрані практично всі підходи, які були пріоритетними в різні часи історичного розвитку міста.

Якщо вести мову про методологію формування межі міста, то вважають, що цю роботу слід вести на основі таких принципів:

1) включення фактичної промислової, громадської та житлової забудови у межі міста;

2) проходження межі міста по межах землекористувань або їх окремих територіально відособлених фрагментів (збереження цілісності землекористувань чи їх фрагментів);

3) проходження межі міста переважно по твердих контурах або характерних точках і лініях рельєфу з метою однозначного тлумачення проходження межі на місцевості;

4) уникнення черезсмужжя та далекоземелля;

5) недопущення подвійного підпорядкування (наприклад, адміністративного – в одній раді, а територіального – в іншій);

6) у разі проходження межі по залізницях, автомобільних дорогах та інших лінійних спорудах вона встановлюється таким чином, щоб земельна ділянка лінійної споруди повністю знаходилась в одній адміністративно-територіальній одиниці. Якщо межі таких об'єктів не встановлені в результаті інвентаризації земельних ділянок, то вони приймаються по смузі відведення (згідно нормативної ширини або за матеріалами, наданими відповідною службою);

7) на річках та струмках межа проходить посередині головного фарватеру судноплавних річок, посередині

несудноплавних річок або їх головного рукава, посередині струмка. Таким же чином вона встановлюється на водоймах, які мають витягнуту та викривлену форму (озера-стариці тощо). Проходження межі таким чином запобігає неоднозначному її тлумаченню через змінність обрису берегів під час затоплення та пересихання, а також дає змогу суміжним територіям однаково використовувати водний об'єкт в рекреаційних цілях;

8) на залізничних і автошляхових мостах, греблях та інших спорудах, що проходять через ділянки річок та струмків, межа встановлюється таким чином, щоб міст, гребля або інша інженерна споруда повністю знаходилась у межах однієї адміністративно-територіальної одиниці;

9) включення у межі міста прилеглих сільських населених пунктів проводиться тільки на основі позитивних результатів місцевого референдуму (опитування жителів територіальної громади).

Крім фактичної промислової, громадської та житлової забудови у межі міст також включають ділянки, які безпосередньо прилягають до їх меж і не створюють черезсмужжя:

– кладовищ та об'єктів комунального призначення (водозаборів, очисних споруд, місць видалення промислово-побутових відходів тощо);

– природоохоронного, оздоровчого, історико-культурного та рекреаційного призначення, охорону та обслуговування яких проводить або бере на себе зобов'язання проводити міська рада;

– садово-городні товариства міських підприємств, установ та організацій, членами яких у більшості є представники територіальної громади міста (за бажанням членів товариства);

– у окремих випадках – сільськогосподарські угіддя підприємств, установ та організацій, що розміщені в межах міста.

До наведених доцільно додати наступні принципи, які враховують особливості міської ландшафтної структури:

– включення до меж міста територій, які внаслідок інтенсивного перенесення речовинно-енергетичних потоків через парадинамічні системи активно впливають на територіальні системи, що вже належать місту;

– недопущення проведення меж міста по цілісних ландшафтних структурах рівня підурочищ і урочищ, оскільки, в такому разі втрачаються можливості адекватно планувати в них реакцію на навантаження;

– переведення ландшафтних систем, які характеризуються незначною просторово-часовою стійкістю і розташовані в зонах меж міста до охоронних і передача їх до зеленої зони.

Загалом містобудівне формування зеленої зони – системи озелених територій міста в поєднанні із замиськими (лісами, лісопарками, лугопарками, гідропарком) регламентується державними будівельними нормами (ДБН 360-92\*\*, ДБН Б.1-3-97), Постановою Кабінету Міністрів України № 733 від 16.05.07 р. «Про затвердження порядку поділу лісів на категорії ...», природоохоронним законодавством (Литвинова, Левон, 1986).

На сьогодні виділяють три групи озелених територій, що визначаються за функціональною ознакою, а саме:

- загального користування – парки, сквери, бульвари, ліси, лісопарки, гідропарк, лугопарки (зелені насадження загального користування території забудови міста – це парки, сквери, бульвари);

- обмеженого користування – насадження на територіях житлових і громадських будинків, шкіл, дитячих закладів, промислових підприємств, спортивних споруд, закладів охорони здоров'я (група насаджень, як складова природного комплексу, має велике значення, бо включає ділянки зелених насаджень багатоквартирної і садибної забудови, установ обслуговування, промислових і комунальних підприємств, громадських організацій, закладів освіти, охорони здоров'я);

- спеціального призначення – насадження вздовж вулиць, у санітарно-захисних і охоронних зонах, зонах санітарної охорони, на території кладовищ, ботанічного саду, зоопарку (група насаджень включає: зони санітарної охорони джерел водопостачання; санітарно-захисні зони промпідприємств, території кладовищ та їх санітарно-захисних зон; охоронні зони інженерних споруд, включно – залізниці, автошляхів, інженерних комунікацій; озеленення вулиць, транспортних розв'язок; спец території).

Існуюче і проектне розміщення озелених територій загального користування розглядається на територіях:

- забудови міста;
- за межами забудови у межах міста;
- за межами міста у межах зеленої зони.

Виділення і розвиток територій міст (насамперед, промислових) під зелені зони в межах їх меж на сьогодні часто здійснюється за залишковим принципом – там де на сьогодні не плануються забудови. Бачиться доцільним з ландшафтознавчих позицій виокремити наступні положення, які будуть спроможні певним чином упорядкувати цей процес:

- формування зелених зон у межах меж міст (насамперед, промислових) необхідно здійснювати відповідно до наявних особливостей ландшафтно-структури цих територій;

- при цьому, вкрай необхідно враховувати вимогу зберігати цілісність ландшафтних систем у навантаженнях і використаннях (у тому числі природоохоронних);

- ландшафтні системи, які характеризуються початковими зародкувальними ознаками для потужних речовинних та енергетичних потоків, необхідно виділяти як особливо охоронні;

- вкрай необхідні потужні промислові об'єкти в межах околиць міст забезпечити бар'єрними зеленими смугами з дотриманням врахування особливостей їх ландшафтно-організації;

- особливо потрібний постійно діючий моніторинг за станом ландшафтних систем навіть у межах зелених зон міста.

Вважають, що за своєю суттю міста з їх майже тисячолітнім антропоєкологічним, соціальним, культурним досвідом містять зачатки, хоча й досить суперечливі, елементів майбутнього ноосфери. Потрібні глибоке вивчення й аналіз позитивних та негативних наслідків багатоміської еволюції міста. У минулому, наповнені соціальними катаклізмами й суперечностями, вони разом із тим є конструктивною й необхідною формою соціально-природної історії людства. З цих позицій потрібно ретроспективно повернутися до історії розвитку функцій міст як необхідних центрів організації і регулювання матеріально-енергетичних

потоків обміну речовин між суспільством і природою. При цьому, не просто складовою, а вкрай важливою структурою загальних функцій міст є їх межа. Така межа характеризується функціональною цілісністю тільки у випадку, якщо забезпечена функціональна цілісність її ландшафтної структури.

**Висновки.** Межі великих промислових міст на сьогодні не виконують у повній мірі покладених на них функціонально-обмежувальних, функціонально-поєднувальних, стабілізувальних, природоохоронних та ряду інших функцій. Одна з головних причин вбачається в ігноруванні їх ландшафтної організації, яка надає межам природно-підтримувальної функціональної

цілісності. Організація міських меж на ландшафтній основі дозволяє враховувати чисельні негативні явища (розвиток ерозійних процесів, неконтрольоване переміщення забруднювальних речовин, дестабілізаційні явища в окремих ландшафтних системах тощо). Навіть реалізацію фонових моніторингу в межах озелених зон меж міста важко проводити без врахування функціональної цілісності ландшафтних систем, які їх складають. Саме тому ландшафтні підходи до організації між, насамперед, промислово - розвинених міст, вкрай необхідно здійснювати на ландшафтній основі.

### Список літератури

1. Білоконь Ю. М. Регіональне планування(Сутність і значення) / Ю. М. Білоконь. – К. : Укрархбудінформ, 2001 – 106 с.
2. Бондарь Л. А. Правовая охрана окружающей природной среды в городах и других населенных пунктах / Л. А. Бондарь // Экологическое право Украины. Курс лекций ; [под ред. И. И. Каракаша] – Одеса : Латстар, 2001. — С.2.
3. Градостроительство и районная планировка. Понятийно-терминологический словарь. – Минск : Минсктиппроект, 1999 – 188 с.
4. Дмитрук О. Ю. Урбаністична географія. Ландшафтний підхід / О. Ю. Дмитрук. – К. : РВЦ «Київ. університет», 1998. – 139 с.
5. Кушніренко М. М. Методи передпроектного аналізу в містобудуванні / М.М. Кушніренко. – К. : ВІПОЛ, 1996. – 169 с.
6. Литвинова Л. И. Зеленые насаждения и охрана окружающей среды / Л. И. Литвинова, Ф. М. Левон. – К. : Здоровье, 1986. – 65 с.
7. Мольчак В. Историко-генетичний підхід у конструктивно-географічному аналізі формування та розвитку екосистем великих міст північно-західної України / В. Мольчак, В. Фесюк // Історія української географії. – 2007. – Вип. 1(15).
8. Сычева А. В. Основы ландшафтной архитектуры / А.В. Сычева. – Минск : Парадокс, 2002 – 88 с.
9. Форрестер Дж. Динамика развития города : [пер. с англ.] / Дж. Форрестер. – М. : Просвещение, 1974. – 251 с.

**Терлецька О.В. Розвиток і конструктивно-географічна визначеність меж промислового міста на прикладі м. Дрогобич.** Висвітлено основні підходи до визначеності і оптимального підтримання меж промислового міста на конструктивно-ландшафтознавчій основі. Встановлено основні принципи ландшафтної організації міських меж та моніторингового контролю за їх станом і просторово-часовим функціонуванням як цілісних територіальних утворень.

**Ключові слова:** межі промислового міста, функціональні особливості меж, ландшафтна організація меж.

**Terletska O. The development and structural and geographical borders certainty industrial city on the example of Drohobych.** The basic approaches to certainty and maintaining optimal industrial city borders on structurally-landscaping basis. The basic principles of organization of landscape city borders and monitoring control of their condition and the space-time-functioning as integral territorial formations.

**Keywords:** industrial city borders, functional features of borders, landscape organization of borders.

**Терлецькая О.В. Развитие и конструктивно-географическая определенность границ промышленного города на примере г. Дрогобыч.** Показаны основные подходы к определенности и оптимальному поддержанию границ промышленного города на конструктивно-ландшафтной основе. Установлено основные принципы ландшафтной организации городских границ и мониторингового контроля за их состоянием и пространственно-временным функционированием как целостных территориальных образований.

**Ключевые слова:** границы промышленного города, функциональные особенности границ, ландшафтная организация границ.

**Надійшла до редколегії 27.08.2015**