

УДК 911.375.62(477.85-25)

ДЖАМАН В.О., КОЛЯДИНСЬКИЙ П.В.

ДО ПРОБЛЕМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ФУНКЦІОНАЛЬНО-ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ВЕЛИКОГО МІСТА (НА ПРИКЛАДІ ЧЕРНІВЦІВ)

Постановка проблеми. Поняття „розвиток міста” як сукупності процесів розвитку його просторової, виробничої, соціально-культурної та історико-архітектурної структури в сучасних умовах орієнтується на термін „тривалого чи довгострокового розвитку міста”, що зокрема було задекларовано у Хартії Аальборг (Данія, червень 2004): „Ми підтримуємо бачення інтегрованих, процвітаючих та спрямованих у майбутнє міст і общин, які дають можливість кожному своєму мешканцю брати активну участь в усіх аспектах міського життя” [6].

Процес поступального розвитку міста Чернівці з 90-х років минулого століття переживає чергове соціально-економічне потрясіння внаслідок політичних та економічних змін. Відбувся перехід на ринкові умови господарювання. Поряд із позитивною стороною цього процесу – розвитком приватної власності, демократизацією усіх сфер життя, зростанням ділової активності та зростанням доходів певної (дуже обмеженої частки) населення спостерігається процес консервації розбалансованої економіки та екстенсивного використання локальних ресурсів, з яких одним із найважливіших і найцінніших є земельні ресурси в межах міста, а також території, які знаходяться поза його межами, наближені до нього і відіграють важливу роль для його життєдіяльності: інфраструктура, транспорт, система приміського розселення, промисловість, сільське господарство, рекреація. Має місце безсистемність у використанні земельних фондів.

Вихідні передумови. Діючий генеральний план м. Чернівці був розроблений у 1990 р. і затверджений міською радою в 1993 р. з терміном дії до 2010 року. Однак зміна соціально-економічних умов та перехід на ринкові відносини в усіх сферах людської діяльності викликали потребу в позачерговому коригуванні генплану розвитку міста. У 2001 році виконкомом Чернівецької міської ради було прийнято рішення провести тендер проектної організації, яка виконала би коригування генплану міста. Цією організацією став Львівський Проектний інститут „Містопроект”, вартість робіт склала 129 тис. грн. Більше року тривала робота львівських фахівців, архітекторів і провідних спеціалістів служб міста і області. При коригуванні генплану були переглянуті всі рішення і пропозиції, пов’язані з комплексним функціонуванням міста. Для доведення рішень генплану до статусу нормативно-правового акту в окремому розділі було розроблено першу редакцію "Правила використання та забудови міста Чернівців" в складі схеми правового зонування з диференціацією дозволених видів функціонального використання землі і будівель та визначенням статусу невідповідності, основ процедурної частини реалізації Правил. Генеральний план розвитку та Правила були затверджені рішенням 34 сесії міської ради IV скликання від 07.07.2005 року № 763. Наявність такого документу значно впорядковує процес містобудівної діяльності, частково спрощує процедуру інвестування, сприяє відкритості, прозорості рішень щодо планування і забудови міста.

Суб’єктами, які на практиці втілюють положення і правила, що виписані в

генеральному плані міста, є Департамент містобудівного комплексу і земельних відносин, Департамент економіки, Департамент житлово-комунального господарства Чернівецької міської ради, а також Управління містобудування та архітектури, управління капітального будівництва при Чернівецькій облдержадміністрації. Рішення приймаються на чергових засіданнях містобудівної ради Чернівецької міської ради.

Окрім генерального плану існує декілька концептуальних розробок, які визначають стратегію розвитку міста у більш комплексному діапазоні з меншою деталізацією правил і просторових напрямків розвитку території міста. До таких документів належать: “Стратегічний план розвитку міста”, а також “Стратегія підвищення конкурентоспроможності м. Чернівців”, розроблена в жовтні 2006 р. експертним комітетом зі стратегічного планування міста у співпраці з проектом „Економічний розвиток міст”. Останні два документи (серед іншого) визначають п’ять основних пріоритетних напрямів розвитку міста на основі оцінки його соціально-економічного потенціалу: 1) розвиток місцевої промисловості на базі ресурсів регіону, 2) створення розгалуженої інфраструктури суб’єктів підприємництва, 3) забезпечення соціального розвитку та формування повноцінного життєвого середовища в м. Чернівці, 4) Чернівці – центр туристичної індустрії Буковини, 5) зовнішньоекономічна діяльність в контексті Європейської інтеграції” [3].

Постановка завдання. Той факт, що в розпорядженні міської влади тепер є одразу декілька програмних документів для подальшого розвитку, міста ставить два важливих запитання: яким чином ці різні документи узгоджуватимуться між собою та як практично вище згадані стратегії будуть реалізовуватись в Чернівцях? Очевидно це питання стосується не лише релевантності змісту цих концепцій та законодавчої бази, яка дає місцевій адміністрації конкретні важелі впливу на ситуацію, але й питання успішного менеджменту, пошуків фінансування таких проектів, які важливі для всієї громади у перспективі, питання фінансування і мотивації, питання співпраці влади і приватних господарських структур, а також проблема подолання корупції. Адже саме реалізація довгострокових проектів створить шанси для подолання стагнації. Завданням цього дослідження є визначення особливостей деяких сучасних містобудівних процесів та просторового розвитку соціально-економічного середовища м. Чернівців у контексті наявних концепцій його розвитку.

Виклад основного матеріалу. Місто Чернівці нині представлене у вигляді централізованої територіальної структури. Існуюча зараз радіальна мережа вулиць і зон була закладена під час Австрійського періоду і з тих пір обумовлює майбутнє розширення міста. Замість заміни центру міста і розширення вниз по схилу, що притаманно європейським містам, центр пересунувся вгору. Унікальна ситуація центру міста на вершині топографічної сідловини в Австрійський період і обмеження розвитку рівнинної території на північ та схід від історичної частини, викликані орографічною будовою і періодичними повеннями ріки Прут, обумовлюють чітко виражену моноцентричну структуру.

Функціонально-планувальна структура за новим генпланом міста передбачає два поліфункціональні планувальні райони – право- і лівобережний з наступними характеристиками:

- правобережний планувальний район формується півкільцем житлових районів і промислових об’єктів навколо історичного ядра міста, вздовж

проектованої кільцевої магістралі, яка двома мостами через р. Прут з'єднає обидва планувальні райони;

- лівобережний (Садгирський) планувальний район формується як лінійна структура вздовж р. Прут і магістральних вулиць, що включає об'єкти обслуговування, північний промрайон, житлові масиви і переходить в радіальну структуру колишнього містечка Садгора, включеного в межі Чернівців, як міського району. Загалом район є надзвичайно важливим для екологічної ситуації міста і становить великий потенціал для майбутньої забудови [1].

Прирічкову смугу потрібно розглядати як основу для другорядного сучасного центру міста, на зразок старих європейських міст, які мають своїми центрами широкі алеї – набережні річок. Водночас історичний центр повертається тильною частиною до річки Прут, що характеризується зеленою смугою на берегах річки, яка перетинає міську територію, пропонуючи багато місць для дозвілля і відпочинку, чим активно користуються жителі Чернівців, хоча більшість цих місць ще не спроектовані і не пристосовані для громадського використання. Тобто, вочевидь річка ще не цілком відповідає композиції міста. Цей потенціал може бути використаний шляхом створення кращого зв'язку між історичним центром і річковою зоною (яка знаходиться в географічному центрі міста), становлення важливих функцій міста на березі річки, особливо на північному, і розвертання залізничної станції у північному напрямку.

Історично так склалося, що промисловий комплекс м. Чернівців виник і розвивався на березі р. Прут, відрізаючи житлові масиви міста від річки і позбавляючи їх рекреаційних територій. Але ж будувати нові виробничі об'єкти не обов'язково на місці старих, для цього є інші привабливі території. Ця можливість використана в генплані міста – р. Прут розглядається як основна його рекреаційна і композиційна вісь, запропоновано не відновлювати ряд виробничих об'єктів у зоні річки, а провести реструктуризацію цього району зі зміною домінуючої функції з виробничої на рекреаційну. Це не означає, що замість робочих місць генплан „пропонує” мешканцям суцільний відпочинок – рекреаційна діяльність, як галузь господарського комплексу, в умовах ринку може бути такою ж прибутковою, як і виробництво, тож місто Чернівці, з його прекрасними природними умовами і багатою історико-культурною та архітектурною спадщиною, має потужний туристський потенціал і може скласти серйозну конкуренцію іншим містам західного регіону України та зайняти свою нішу в цій сфері діяльності [1]. Планується спорудження громадських будівель, які би завдяки своєму функціональному призначенню стимулювали б жителів міста і його гостей цікавитись і активно відвідувати цей район, але таким чином, щоби не тільки не втрачався, але і використовувався потенціал рекреаційної прирічкової зони. Такими громадськими будівлями могли би стати, наприклад, нові корпуси вищих навчальних закладів міста із прилеглою інфраструктурою. Новий міст, який з'єднає нові території на півночі з колишньою індустріальною зоною між старим центром міста і Прутом, є найважливішим і становить основну відправну точку для майбутньої забудови у цій місцевості. Побудова нового міжнародного європейського університету на північній стороні від мосту потенційно сприятиме створенню нового міського центру. Звідси нові частини міста отримають можливість розростатись у напрямку Садгори. Університет-центр перебуватиме у прямому зв'язку з новим торговельним центром на сході та житловим комплексом із високим рівнем життя вздовж річки на заході. Міський

дизайн університетського району може бути спроектований у двох варіаціях: із інтеграцією з водо-регулювальною дамбою та вільним простором, що виходить до річки, з двома смугами та помірним рухом транспорту, чи розташування на певній віддалі від річки без дотикання до дамби. Обидва проекти включають культурні та адміністративні заклади і відводять університетській бібліотеці місце на іншому боці мосту – на півдні. Таким чином рух пішоходів оживлятиме пейзаж на додачу до руху транспорту. У Чернівцях в закладах освіти та науки на сьогоднішній день рацює майже 19 тисяч осіб, що складає 12,4 % від працездатного населення. Це друга галузь в місті за кількістю зайнятих, що доводить її пріоритетність.

Центральна частина міста зберігає і розвиває функцію зони концентрації об'єктів обслуговування населення загальноміського значення. Крім цього, центральна частина має статус історико-архітектурного заповідника з встановленим особливим режимом діяльності, спрямованого на збереження історичної спадщини. Моноцентризм призводить до надмірного заселення історичного центру міста, де знаходяться найбільш унікальна культурна спадщина та характерні громадські місця.

У соціалістичний період було зроблено деякі кроки у напрямку децентралізації шляхом розміщення супермаркетів та інших зручностей у зонах житлових забудов, в основному на південь від історичного центру міста. В цей час відбувалось значне зростання населення Чернівців, яке було пов'язане з будівництвом та розміщенням великих промислових об'єктів на території міста („Гравітон”, „Кварц”, „Електронмаш” та інші). Це викликало притік робочої сили зі східних областей та навколишніх населених пунктів. Безробіття, яке не має прямого відношення до конкретних містобудівних задач (територіальний розвиток, планувально-функціональна структура тощо), є свідченням того, що спосіб провадження виробничої діяльності, який на західноукраїнських землях існував з кінця другої світової війни, є неконкурентоздатним. В Чернівцях, як і в більшості міст України, маса бездіяльних підприємств, які занепадають і руйнуються і вже ніколи не відродяться в тому виді, в якому вони функціонували в радянські часи через призначення продукції і технологічну відсталість. На період дії генплану виробничий комплекс збереже свою провідну роль, генплан прогнозує розвиток промисловості, основну частку якої будуть складати об'єкти харчової та легкої галузей. Матеріальне виробництво, зберігаючи на ближню перспективу свою провідну роль, поволі буде поступатися іншим, супутнім містоутворюючим галузям (транспорт, зв'язок, інформаційні технології) і, особливо, сфері обслуговування, в т. ч. ринковій інфраструктурі. На період генплану ця тенденція може виявитись у збільшенні частки зайнятих в сфері обслуговування до 22 % від загальної чисельності населення або 42 % від чисельності зайнятих у всіх сферах. Дислокація цієї сфери діяльності в даний час – міські ринки, торгові центри і регіональний торговий комплекс "Калинівський". Але, вочевидь, базари поступово перетворюються в комфортабельні торгові центри з розширеним набором послуг і новий генплан передбачає таку перспективу.

Крім цього, генпланом передбачається реструктуризація і перепрофілювання вже освоєних територій – винесення військових частин, деяких пром підприємств, рекультивація вичерпних кар'єрів глини для цегельних заводів на вул. Білоруській. В проектах міської влади підготувати та затвердити

концепцію муніципальної індустріально-промислової зони на визначеній території з зазначенням окремої ділянки для „стратегічного” інвестора та менших ділянок для супутніх виробництв та послуг, спроектувати розміщення та необхідну інженерну інфраструктуру, враховуючи розрахункові дані для потужностей. А також визначити перспективну земельну ділянку вільну від використання несільськогосподарського призначення площею 30 га і більше, розташовану неподалік від транспортних розв’язок та визначити її в межах Генерального плану забудови міста [3].

Аналізуючи прогнозовані показники соціальної сфери, викладені в старому генплані, зокрема щодо росту чисельності населення і обсягів будівництва, очевидно, що вони були значно завищені. 17 років тому назад ніхто не прогнозував ні зменшення народжуваності, ні росту смертності населення, ні міграції, спрямованої на виїзд не тільки з міста, а з України взагалі, ні різкого спаду економіки.

Прогноз нового, відкорегованого генплану щодо чисельності населення є досить стриманим – сценарій розвитку демографічної ситуації передбачає період вирівнювання динаміки чисельності населення, коливання в межах 236-240 тис. осіб (приблизно до 2010 р.) і плавний стриманий ріст до 250 тис. осіб на 2020 рік, причому буде продовжуватись старіння населення і збільшення навантаження на працюючих мешканців. Приріст населення в основному буде здійснюватись за рахунок міграційних процесів.

На перший погляд генплан, розрахований на більшу чисельність населення (за попереднім генпланом для м. Чернівців на 2000 рік прогнозувалось 280 тис. осіб, фактично за даними перепису 2001 року - 236,7 тис. осіб постійного населення) повинен мати достатній потенціал для вирішення містобудівних задач. Проте, за цей період відбулись не тільки кількісні, а і якісні зміни містобудівних процесів.

Значні зміни відбулися в сфері житлового будівництва. Нині містобудування намагається врахувати пріоритети мешканців міста. В конкурентному середовищі відносно вільного вибору форми житла певні переваги має індивідуальний житловий будинок, що засвідчують численні соціальні дослідження та ретроспектива містобудівного розвитку поселень країн західної Європи. Цей фактор відображений відкорегованим генпланом в структурі нового житлового будівництва, де індивідуальна садибна забудова складає до 30 % від загального обсягу. Приймаючи до уваги, що потреба в територіях для садибної житлової забудови в 5-6 раз більша від потреби для забудови квартирної, питання розміщення нового будівництва примусило дещо переглянути рішення попереднього генплану. Новим генеральним планом передбачається на перспективу середня забезпеченість житлом 26 кв.м. на людину. Беручи до уваги можливість вибору житла, враховуючи прогнозовані фінансові можливості населення та ефективність використання територій міста, планується два варіанти структури житлового будівництва: перший варіант – 30 % квартирного житла, 70 % садибного житла, з ділянками 600 кв.м – 50 %, 300 кв.м – 20 %; другий варіант – 80 % квартирного житла, 20 % садибного житла, в т.ч. з ділянками 600 кв.м – 10 %; ділянкою на 300 кв.м – 10 % [3].

Місто має значну територію (15340 га), хоча під всі види будівництва можна використати тільки біля 40 % загальної площі, а решта зайнята сільськогосподарськими угіддями, в тому числі особливо цінними землями,

лісами, зонами зсувів, які можуть бути використані тільки під зелені насадження. Разом з тим, в межах міста наявні резервні, частково вільні території – райони Каличанка, Жучка, Роша, Садгора, на вул. Сторожинецькій, освоєння яких передбачається до 2020 року. Так сьогодні активно формується житлова забудова від вулиці Дубинської до вулиці Сторожинецької, яка охопить площу у 44 га, на розі вулиць Руської – Комунальників, яка у подальшому буде продовжена до вулиці Південно-Кільцевої, по вулиці Червоноармійській і Винниченка біля озера.

Важливу роль для функціонування міста, розкиданого на великій території на обох берегах річки, в умовах складного рельєфу відіграє транспорт. Радіальна структура вуличної мережі правобережного району ускладнює ситуацію і приводить до утворення транспортних заторів і, в окремих випадках, до „паралічу” дорожнього руху.

Серед першочергових завдань – завершення будівництва другої та третьої черги об'їзної дороги навколо м. Чернівців. Генпланом пропонується створення внутрішнього кільця магістральних вулиць довжиною 14,2 км: проспект Незалежності, вул. Ковельська-проектowana, К. Дзержика-проектowana, Севастопольська, проектована (вздовж східної ділянки залізниці) до вул. Винниченка; північного півкільця довжиною 19 км: вул. Московської Олімпіади, Ізмайлівська, Калинівська, В. Александрю-проектowana, Дунайська-проектowana, Заводська; "малого кільця" навколо центру міста: вул. Б. Хмельницького, Л. Українки, 29 березня, А. Пумпула, ділянки вул. Червоноармійської, Головної, Садової, вул. Кобилиці, Руська, Сагайдачного.

Вищенаведена система магістралей дозволить впорядкувати рух транспорту, що буде служити додатковим фактором підвищення комфорту проживання в місті і, відповідно, його конкурентоздатності та привабливості.

В сучасній теорії містобудування існує також поняття „ворота міста” – район, туристичний об'єкт, чи об'єкт транспортної інфраструктури, який зустрічається при в'їзді до міста і створює перше візуальне враження про місто. В Чернівцях таким об'єктом міг би стати залізничний вокзал та ділянка вулиці Гагаріна-Головна від дорожнього кільця на лівому березі Прута до Центральної площі. З цієї ділянки проглядаються дахи головних корпусів університету, верхівки крон дерев та куполи церков, які вимальовують силует міста – образ, що асоціюється із його минулим. Існує проект зміни великої частини вулиці Гагаріна від будинку №5 до будинку №15. Замість аварійних і старих споруд планується звести 2-, 3- та 4-поверхові будинки. Міжнародний аеропорт „Чернівці” так само міг би відігравати таку роль за умови збільшення кількості рейсів, оновлення аеропорту, злітних смуг та парку машин. Аеропорт – міське підприємство і в 2007 році в бюджеті міста на його ремонт заплановано 20 мільйонів гривень [5].

Рух автобусів по вул. Головній через усе місто у напрямку центрального автовокзалу, за наявності проблеми перевантаження транспортом його центральної частини, викликає сьогодні багато запитань. У 80-ті роки була зарезервована ділянка для будівництва нового автовокзалу біля залізничного вокзалу, це відповідає європейській практиці і зручно для пасажирів. Але пізніше ця ділянка була передана у приватну комерційну власність. Заплановане будівництво автовокзалу в районі транспортного кільця вул. Хотинська – вул. Калинівська не зможе компенсувати втрату. Також в планах передбачена нова автостанція в кінці вулиці Сторожинецької, до якої буде проведена тролейбусна лінія [5].

Розвитку міста, як торгового та туристичного центру, сприяє його географічне розташування. Розташоване на транзитних автомобільному та залізничному шляхах, що проходять через Західну Україну з Польщі в Румунію, місто знаходиться в рекреаційній зоні передгір'я Карпат і за 35 км від держкордону з Румунією. Існують проекти створення вільної економічної зони на базі Чернівецької області. Тому на даному етапі розвитку потрібно використати сприятливі умови і бути готовим до інвестиційного "буму", а завдання генплану зарезервувати ділянки для розміщення об'єктів, пов'язаних з інтенсивним розвитком вищеназваних галузей. І новий генплан створює передумови цьому. Міська влада робить особливий наголос на „сприянні подальшому розвитку інфраструктури транзитних перевезень та формуванню експортних та транзитних вантажопотоків з перевагами для міста в рамках програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, а також проведення робіт щодо поєднання міжнародних коридорів в єдину інфраструктурно-технологічну систему” [3].

Нагальність згаданих проблеми все більш явно постають перед громадою міста і вимагають активних і комплексних заходів з боку міської влади. Існує потреба у оптимізації просторової структури міста. Це не може стосуватися лише суто сфери містобудування та архітектури, але потребує спільної роботи фахівців різних напрямків – географів, економістів, архітекторів, соціологів, екологів.

Висновки. Новим генеральним планом міста Чернівців, затвердженим у 2005 році, а також Стратегічним планом розвитку і Стратегією підвищення конкурентоспроможності міста враховано наслідки соціально-економічних змін останніх 17 років: перехід до ринкових засад господарювання та конкурентних відносин із зростанням ролі приватної власності; зміна спеціалізації економіки міста із зростанням ролі торгівлі, сфери нематеріального виробництва і сфери послуг. Не залишилися поза увагою і тенденції у соціальній сфері, проблеми екологічної ситуації, а також потреба розвитку міжнародного і особливо транскордонного співробітництва. Отже згадані програмні документи по-новому осмислюють мету і способи використання території міста, створюють засади для однозначного розуміння доцільності (чи навпаки шкідливості) реконструкції, санації старих будівель чи будівництва нових, перепрофілювання територій, способів організації руху транспорту, являють собою обґрунтування при прийнятті рішень про землевідведення під житлове будівництво, об'єкти соціальної інфраструктури, промислові, торгові об'єкти, резервування „зелених” територій для забезпечення екологічного балансу тощо. Вони достатньо деталізовані і створюють в певному сенсі картину „ідеальних Чернівців”, те яким місто повинно бути в майбутньому. Це означає, що при проектуванні конкретної споруди, будівлі, а також їх комплексів чи суцільних архітектурних вузлів, ключове значення повинна мати відповідність цих проектів загальній композиції міста, збалансованість взаємного розташування і функціонального призначення окремих районів, кварталів, будівель. Це повинно забезпечити якість функціонування міста як системи, географічного середовища, яке пропонує високі умови життя своїм мешканцям, створює додаткову вартість, ефективно взаємодіє із зовнішнім середовищем, дбає про збереження та відтворення природних компонентів, які знаходяться на його території.

Слід зазначити, що в 90-ті роки містобудівна ситуація в Чернівцях характеризувалась багатьма новими процесами, які виходили з-під контролю

органів місцевої влади. Цей період є маловивченим. Певні його ознаки мають багато спільного із процесами, які відбувалися в інших містах центральної та східної Європи після розпаду Радянського Союзу (наприклад процвітання торгівлі і поява великих базарів). Порівняльний аналіз міг би стати дуже цінним для розуміння ситуації, яка склалась в Чернівцях, особливо в сенсі використання зарубіжного досвіду для подолання схожих проблем. З іншого боку існують явища і проблеми характерні суто для Чернівців. Розуміння цих процесів дасть можливість на базі природних процесів і тенденцій сьогодення із необхідним їх коригуванням краще спроектувати майбутню модель міста.

Оскільки містобудівні помилки занадто дорого коштують, слід максимально намагатися уникати їх, забезпечивши на місці процес моніторингу та постійного оновлення інформаційної бази про об'єкт дослідження – місто, а також на глибокому науковому рівні періодично переглядати загальний зміст і окремі складові елементи концепцій, відслідковувати новітні світові тенденції в сфері розвитку міст, що повинно забезпечити максимальну якість при прийнятті управлінських рішень. В цьому полягає важливе прикладне значення подібних досліджень.

1. Дубіна В. Генеральний план міста Чернівці // Архітектурний вісник. – 4. – Львів: Львівська політехніка, 2003. – С.9. 2. Коротун І.В. Етапи розвитку та забудови міста Чернівці. Формування історико-культурної заповідної території // Архітектурна спадщина Чернівців австрійської доби. – Мат. міжнар. наук. конф. – Чернівці: Золоті литаври, 2003. – С. 9-15. 3. Стратегія підвищення конкурентоспроможності м. Чернівців // Офіційний сайт міської ради м. Чернівців. – <http://www.city.cv.ua/Ukrainian/>. 4. Стратегічний план розвитку Чернівців // Офіційний сайт міської ради м. Чернівців. <http://www.city.cv.ua/Ukrainian/>. 5. Чернівці // Молодий Буковинець. – 11 січня 2007 р. – С. 2. 6. Електронна енциклопедія Вікі. – <http://de.wikipedia.org/wiki/Stadtentwicklung>.

The work observes the most significant changes in functionally-territorial structure of the city of Chernivtsi in the period after the 1990. It applies to new official documents, which define present and future town-planning processes in Chernivtsi.