

**МІНІСТЕРСТВО РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ,
БУДІВНИЦТВА ТА ЖИТЛОВО – КОМУНАЛЬНОГО ГОСПОДАРСТВА УКРАЇНИ
ДП УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ
ПРОЕКТУВАННЯ МІСТ “ДІПРОМІСТО” ІМЕНІ Ю.М. БІЛОКОНЯ**

СХЕМА ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

СХЕМА ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Згідно Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності», схема планування території на регіональному рівні – планувальна документація, яка розробляється у розвиток Генеральної схеми планування території України та визначає принципи вирішення розвитку, планування, забудови, використання територій адміністративно-територіальних одиниць та їх окремих частин.

У схемах планування територій на регіональному рівні визначаються заходи реалізації державної політики та враховуються державні інтереси під час планування цих територій, їх історичні, економічні, екологічні, географічні і демографічні особливості, етнічні та культурні традиції.

Схема планування території Рівненської області виконана Українським Державним науково-дослідним інститутом проектування міст «Діпромiсто» згідно договору № 124 - 01- 2008 від 08.09.2008 р. Схема планування території розроблялася у два етапи. На першому етапі (концепція розвитку), розробленому УДНДІПМ «Діпромiсто» у 2005 році, було вирішено ряд конкретних завдань:

- здійснено аналіз сучасного стану з виявленням диспропорцій розвитку адміністративних районів та визначенням головних проблемних вузлів;
- визначені основні соціально-економічні пріоритети розвитку області і критерії її функціонування в умовах ринкової економіки;
- концептуально визначено планувальну структуру, здійснено планувальне районування та визначені території пріоритетного інвестування в ув'язці з існуючою транспортно-інженерною інфраструктурою, екологічною ситуацією, ресурсним потенціалом;

Метою другого етапу схеми планування є визначення стратегії розвитку Рівненської області та шляхів її реалізації, а також:

- врахування та конкретизація рішень Генеральної схеми планування території України у сфері вдосконалення системи розселення; визначення територій, розвиток яких потребує державної підтримки; розвиток національної екологічної мережі, інженерно-транспортної, соціальної інфраструктури та історико-культурної спадщини;
- врахування загальнодержавних та регіональних інтересів, транспортно-комунікаційних коридорів, зон із спеціальним режимом використання;
- розробка раціональної планувальної організації території регіону в частині: забезпечення оптимальних умов проживання населення, раціонального використання природних ресурсів, розвитку галузей господарського комплексу, охорони навколишнього середовища, збереження пам'яток культури, захисту територій від небезпечних геологічних та гідрогеологічних процесів, створення транспортної та інженерної інфраструктури.

Рівненська область (центр області – місто Рівне) розташована на північному заході України в межах Західно-Поліського регіону. Область межує на сході з Житомирською, на південному сході – з Хмельницькою, на півдні – з Тернопільською, на південному заході – з Львівською, на заході – з Волинською областями України, на півночі та північному сході проходить частина державного кордону з Білорусією (Брестська та Гомельська області). Площа території області - 20,1 тис.км² (3,3 % території України).

Область має високий показник сукупного індексу транспортно-географічної зручності. Відстань між Києвом та Рівне становить 320 км. Через Рівненщину проходять автодороги державного значення: Київ-Чоп (М-06) I-III технічна категорія; Київ-Ковель-Ягодин (на Люблін) (М-07) II-III технічна категорія; Доманове (на Брест)-Ковель-Чернівці-Тереблече (на Бухарест) (М-19) II технічна категорія, Устилуг-Луцьк-Рівне (Н-22) I-II технічна категорія, Городище-Рівне-Старокостянтинів (Р-05) II-III технічна категорія; Острог-Кременець-Почаїв-Радивилів (Р-26) III-IV технічна категорія.

Концентруючись у Рівненському залізничному вузлі, область перетинають навантажені залізничні магістралі: Львів – Здолбунів – Шепетівка, Ківерці –Рівне- Здолбунів, Рівне-Сарни-Удрицьк .

Через територію Рівненської області проходять мережі магістральних газо- нафто-, нафтопродуктопроводів. Магістральні газопроводи - “Коростень-Рокитне”, “Турійськ-Луцьк-Рівне”, “Кам'янка-Бузька-Рівне 1,2” та відгалуження від них, дві гілки магістральних нафтопроводів “Дружба” загальною протяжністю 124,5 км, нафтопродуктопровід довжиною 177,0 км.

Відповідно до Закону України “Про Генеральну схему планування території України”, Рівненська область входить до складу Львівської міжобласної системи розселення, другою за площею після Київської. До складу Львівської системи розселення входять 6 областей, а саме: Львівська, Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Рівненська та Чернівецька області. В межах області формується 2 міжрайонні системи розселення - Рівненська (м. Рівне) та Сарненська (м. Сарни).

Передумовами або сильними сторонами розвитку області є:

- транскордонне розташування області в безпосередньому сусідстві з Білорусією;
- зручне транспортно-географічне положення на перетині діючих та перспективних залізничних і автомобільних міжнародних шляхів: **Крітський №3, Крітський №5 Європа-Азія, Балтійське море - Чорне море ;**
- значний природно-ресурсний (2,0% природно-ресурсного потенціалу України) та історико- культурний потенціал.

Натомість слабкими сторонами регіону є:

- значна природно-техногенна небезпека у складі радіаційного забруднення, прояву природно-геологічних явищ: затоплення, підтоплення та карстонебезпека;
- низький рівень життя та низький рівень соціальної забезпеченості населення;

- наявність значного відсотку непродуктивних угідь в Поліській зоні та висока розчленованість угідь з родючими ґрунтами в Лісостеповій зоні, що негативно впливає на можливість ведення високорентабельного сільського господарства;
- відносно низький (в порівнянні з областями центральної та південної України) рівень забезпеченості сільськогосподарськими угіддями в розрахунку на одного мешканця.

Існуючий стан

За чисельністю наявного населення Рівненська область займає дев'ятнадцяте місце в Україні. На 1 січня 2008 року воно становило 1152,0 тис. чол. (2,5 % населення України).

Рівненська область характеризується суттєвими відмінностями у віковій структурі населення від вікової структури всього населення України, а саме - частка населення працездатного віку була порівняно нижча (56,7%) середньо українського показника (58,0%). При цьому питома вага осіб старше працездатного населення була нижчою, а молодших – вищою. Порівняння вікових структур міського і сільського населення області свідчить про потужну міграцію з сільської місцевості у міста. Так, питома вага населення працездатного віку в містах є набагато вищою, ніж у селах. Тоді як рівень старіння і частка дітей більш висока в сільській місцевості.

Демографічне навантаження, яке є узагальнюючою кількісною характеристикою вікової структури показує навантаження на суспільство непродуктивним населенням складає по області 681 на 1000 осіб населення, що нижче показника по Україні . Найвищі показники демографічного навантаження у Гощанському (927), Демидівському (875), Корецькому (870) районах. Найнижчі - у Рівненському (658), Сарненському (716), Костопільському (721) районах.

Все це загострює проблеми трудових ресурсів та соціального забезпечення населення.

Рівненська область за виробничим потенціалом відноситься до промислово - аграрних регіонів України. У виробництві валового регіонального продукту найбільшу питому вагу займають промисловість - 28,8% і сільське господарство – 16,3%

На сьогоднішній день в області виробляється 1,6 % валового регіонального продукту країни.

Як показує проведений аналіз за останні роки в Рівненській області намітилась тенденція поступового зростання валового регіонального продукту, хоча питома вага цього показника у валовій доданій вартості України дещо знижується.

На сьогоднішній день промисловість є провідною галуззю господарського комплексу області.

За останні роки в області відбулися структурні зрушення промислового виробництва. В структурі промислового виробництва області переважає розподілення електроенергії, газу та води. Галузями спеціалізації області є також виробництво неметалевої мінеральної продукції (18,6 %), хімічна та нафтохімічна промисловість (14,8 %), виробництво харчових продуктів (13,1%)

Промислове виробництво області характеризується нерівномірним

територіальним розміщенням. Найвищий рівень його зосередження спостерігається, у південній та центральній частині області. Індустріальний ареал сформувався в межах Рівненського району, який характеризується диверсифікованою галузевою структурою, з переважанням виробництв високо- та середньотехнологічних галузей машинобудування з високою часткою легкої та харчовою промисловості.

Для індустріального субареалу центральної частини характерним є слабодиверсифікована чи диверсифікована галузева структура із значним переважанням виробництв деревообробної та целюлозно-паперової промисловості і високою часткою виробництв харчової промисловості та будівельних матеріалів.

Північна та південна частини області є практично неосвоєними у промисловому відношенні. Виключення складають індустріалізовані Дубенський та Здолбунівський райони, де промисловість характеризується слабодиверсифікованою галузевою структурою, значним переважанням виробництв харчової промисловості або будівельних матеріалів з високою часткою виробництв деревообробної та целюлозно-паперової промисловості, або низькотехнологічних галузей машинобудування.

Рівненщина має певний сформований тип розвитку сільськогосподарського виробництва, який відзначається доволі проблемним характером через обмеженість та невисоку якість природних ресурсів. Окрім цього, радіоактивне забруднення північних районів області, яке відбулося внаслідок аварії на Чорнобильській АЕС, спричинило певні обмеження у проживанні населення на цих територіях у цілому та у веденні сільського господарства зокрема. Виробництво продовольства певним чином стримується недостатнім потенційним попитом, який детермінується кількістю населення.

У загальному виробництві сільськогосподарської продукції України частка області становить 3,2 %, у тому числі продукції рослинництва – 3,2%, продукції тваринництва – 3,1%. За темпами росту обсягів сільськогосподарської продукції Рівненська область займає 18 місце серед областей України.

Прогноз розвитку

Демографічний прогноз. Прогноз демографічного розвитку Рівненської області розроблено Інститутом демографії та соціальних досліджень НАН України.

Розробка демографічних прогнозів зазвичай розробляється у кількох варіантах: при цьому реалістичний варіант ґрунтується на незначних змінах поточної демографічної ситуації. Оптимістичний варіант крім особливостей демографічної ситуації враховує можливе посилення уваги урядових структур до збереження і відтворення якості населення, реальне покращення якості та доступності медичних послуг, зокрема в сільській місцевості, формування дбайливого ставлення до себе та свого оточення у кожної особи, реалізацію положень Концепції демографічного розвитку України.

За **оптимістичним прогнозом** до 2011 р. спостерігатиметься невелике зменшення населення області, після чого відбудеться перехід на додатні значення загального приросту кількості населення. Найвищі

значення загального приросту припадуть на кінець прогнозного періоду і становитимуть 3,8 тис.осіб на рік. Загальне зростання населення за весь період становитиме 39,9 тис.осіб або 3,5%. Додатний природний приріст населення очікується вже у 2009 р., протягом 2009- 2030 рр. його щорічні значення зростуть з 0,5 до 2,9 тис.осіб. Такі показники обумовлюватимуться зростанням кількості народжених в області, що перекиватиме показники смертності. Наприкінці прогнозного періоду позитивним чинником зростання населення області виступатиме також додатний міграційний баланс. На кінець прогнозного періоду кількість мешканців області зросте до **1191,9 тис. осіб**.

Частка дітей збільшиться на 2,3 відсоткових пункти і складе на початок 2031 р. 21,1% від загальної чисельності населення області. Процес старіння посилюватиметься завдяки певному зниженню смертності, частка осіб віком 60 років і старше зросте з 17,4 до 20,2% від загальної чисельності населення області. Протягом прогнозованого періоду буде спостерігатися зменшення абсолютної чисельності осіб працездатного віку, частка їх в загальній кількості населення знизиться з 59,4 до 54,1%.

Зростання кількості населення відбуватимуться за рахунок збільшення чисельності міського населення (з 47,5 до 49,4%), натомість чисельність селян до кінця періоду зменшиться на 0,3%. У розрізі адміністративних районів збільшення загальної чисельності населення відбуватиметься лише у 7 із 16 районах: суттєво зросте чисельність населення у Рокитнівському (на 24,0%), Рівненському (15,9%) і Сарненському (14,3%) районах. Більшість адміністративних районів зазнає скорочення населення. Значне зменшення населення спостерігатиметься у Корецькому (28,3%), Демидівському (20,3%), Гошанському (15,8%), Острозькому (12,5%) і Млинівському (11,9%) районах.

У віковій структурі населення адміністративних районів кількість працездатних осіб та їх частка в структурі населення зменшуватиметься, особливо міського населення. Скорочення часток працездатного населення відбуватиметься майже в усіх районах за винятком Рокитнівського, Рівненського і Сарненського. Найбільш відчутним зменшення осіб працездатного віку буде у Демидівському (24,8%), Гошанському (20%) і Млинівському (17,3%) районах. Триватиме процес постаріння міського населення, що характеризуватиметься збільшенням питомої ваги осіб старше 60 років і старші на 38,3%. Водночас у сільській місцевості рівень постаріння зменшиться на 0,9%. Зростуть абсолютні і відносні показники чисельності дітей як у міських населених пунктах, так і у сільській місцевості.

При прогнозуванні чисельності і складу населення Рівненської області був також розроблений підваріант оптимістичного прогнозу – **оптимістичний варіант з додатковою міграцією**. Здійснення даного варіанту є можливим за умови збільшення чисельності населення у м. Острог за рахунок розселення працюючих на Хмельницькій АЕС. З урахуванням цього, перспективна чисельність населення за цим підваріантом складе **1200,0 тис. чол.**

Чисельність населення за **реалістичним прогнозом** буде зменшуватися. Кількість населення Рівненської області за цим варіантом знизиться на 36,5 тис.осіб або 3,2% і на початок 2031 року складатиме

1115,5 тис.осіб. Протягом усього прогнозованого періоду природний приріст залишатиметься від'ємним зі стійкою тенденцією до збільшення втрат від природного руху. Незважаючи на певне зростання народжуваності до 2015 р., смертність зростатиме більшими темпами. Тому загальне зменшення населення поглиблюватиметься, починаючи з 2016 р.: протягом другої половини прогнозного періоду щорічне зменшення населення області збільшиться на 15% і становитиме 1,5 тис.осіб на кінець 2030 р.

В результаті частка дітей у загальній чисельності населення області зросте на 0,5 відсоткові пункти і складе на кінець прогнозного горизонту 19,3%. Населення працездатного віку зменшиться як у абсолютному так і відносному вимірі і складе на початок 2031 р. 621,3 тис.осіб або 55,7% загальної чисельності населення області. Продовжуватиметься процес старіння населення області: частка осіб 60 років і старше збільшиться на 2,9 пункти і на початок 2031 р. дорівнюватиме 20,3% .

Процес зменшення чисельності населення інтенсивніше відбуватиметься у сільській місцевості (на 3,3% проти 3% у міських населених пунктах). Однак цей процес охопить не всі адміністративні райони. Чисельність населення Рівненського, Сарненського, Рокитнівського, Березнівського і Володимирецького районів дещо збільшиться (до 8,2%).

У віковій структурі населення адміністративних районів відбуватиметься зниження абсолютних та відносних показників осіб працездатного віку за винятком Рівненського району. Найбільше скорочення питомої ваги населення працездатного віку відбудеться у Корецькому (на 27,5%), Демидівському (на 24,8%) і Гоцанському (20%) районах. Поглиблюватиметься процес постаріння міського населення, що характеризуватиметься інтенсивним збільшенням питомої ваги осіб 60 років і старше.

Питома вага дітей зменшиться у міських населених пунктах (на 4,9%), натомість у сільській місцевості частка 0-14 річних зросте (на 6,9%).

Сільське господарство. Програмований структурний розвиток сільського господарства – це формування необхідної кількості господарств певної структури або спеціалізації. Структура посівних площ сільського господарства області планується з врахуванням аналізу ретроспективи та наукових норм. Традиційно північні (поліські) райони області спеціалізуюватимуться на м'ясо-молочному скотарстві, картоплярстві, зерновому господарстві. Південні (лісостепові) райони – будуть займатися буряківництвом, зерновим господарством, картоплярством та молочно-м'ясним скотарством.

Необхідною є трансформація багатогалузевих господарств у спеціалізовані. Для реалізації програми структурного розвитку важливо не втручатися у процес прийняття рішень окремими підприємцями, проте стимулювати їх дії у руслі програмованих рішень.

Природно-ресурсний потенціал орних земель сільськогосподарських районів становить 625,6 тис. гектарів, зокрема для виробництва зерна може бути використано до 313,0 тис., технічних культур – до 31,0 тис., олійних культур – 31,0 тис., картоплі – 99,4 тис. та овоче-баштанних – понад 31,0 тис., кормових культур – понад 136,8 тис. гектарів, що відповідатиме структурі 50:5:5:10:30 відсотків відповідно.

Виходячи з наявного природно-ресурсного потенціалу експортно-орієнтована модель розвитку сільського господарства є і буде безальтернативною для районів Рівненської області.

В таких умовах загальна схема територіальної організації розвитку сільського господарства до 2031 р. побудована з урахуванням внутрішньорегіональних потреб у продовольстві та попередження процесів деградації сільськогосподарських угідь.

Рівненський, Здолбунівський та Дубенський райони будуть мати найбільше міського населення, що утворює ринковий попит, але його кількість є несуттєвою порівняно з обсягами пропозиції продукції сільського господарства. Сарненський промислово-транспортний район з прилеглими Володимирецьким і Костопільським районами формуватимуть попит виходячи з 117 тис. городян та низької локалізації сільськогосподарських ресурсів.

Локалізація сільськогосподарських ресурсів показує незначне перевищення пропозиції над попитом населення.

Слід відмітити відмінності природно-ресурсного потенціалу, локалізації сільськогосподарських ресурсів, спеціалізації сільського господарства поліських та лісостепових районів області, що необхідно враховувати при плануванні територіальної організації розвитку сільського господарства області.

Автомобільний транспорт. У відповідності з «Концепцією розвитку та функціонування національної мережі транспортних коридорів в Україні» в області передбачено проходження трас транспортних коридорів:

а) що реконструюються:

- **Крітський №3** –Краківець – Львів – **Рівне** – Житомир – **Київ**.
- **Крітський №5** –Косини – Чоп – Стрий – Львів – **Рівне** – Сарни – Мінськ.
- **Європа-Азія** – Краківець – Львів - **Рівне** – Житомир – **Київ** – Полтава – Харків – Дебальцеве – Ізварине.
- **Балтійське море - Чорне море** - Ягодин-Ковель-Луцьк-Тернопіль-Хмельницький - Вінниця-Умань-порти Чорного моря.

б) що намічені до будівництва:

- **Балтійське море-Чорне море** - Ягодин-Ковель-Луцьк-Хмельницький-Балта-Одеса.

Проектом планується створення мережі альтернативних доріг та розвиток супутньої інфраструктури уздовж транспортних коридорів (АЗС, СТО, готелі, медпункти, тощо). Передбачається удосконалення магістральної автомобільної мережі:

- **реконструкція** ділянок магістральних автодоріг за параметрами I технічної категорії:
 - *Київ-Чоп* (ділянка –Ново-Волинськ-Гоща-Рівне) ; *Ковель-Чернівці* (Дубно-Тернопіль), існуючої об'їзної дороги м.Рівне (23,8 км);
 - *Київ-Ковель* (ділянка Коростень-Сарни-Маневичі) ; *Ковель-Чернівці* (ділянка Луцьк-Дубно);
- **зміна статусу автодоріг:**

- регіональної автодороги Р-05 Городище-Рівне-Старокостянтинів на ділянці від м.Рівне до кордону з Білорусією. Планується зміна статусу до міжнародної автодороги за параметрами I-II технічної категорії.
- - територіальні автодороги Т-18-06 та Т-18-07 Рівне-Млинів-Берестечко-Буськ-Перемишляни, Рівне-Гоща у статусу регіональної автодороги по III технічній категорії.

Намічається будівництво обхідних доріг: м.Рівне: західної ділянки об'їзної автодороги Н-22 Устилуг-Луцьк-Рівне (9,4 км) за параметрами I категорії з примиканням до а/д М-06; північної ділянки об'їзної територіальної автодороги Т-18-06 та Т-18-07 за параметрами II технічної категорії; інші населені пункти: м. Сарни, м. Дубно, м. Острог та інші. Будівництво транспортних розв'язок на різних рівнях на перетинах існуючої об'їзної дороги м. Рівне з Київським та Львівським напрямками а/д Київ-Чоп, а/д Ковель-Тернопіль з а/д Київ-Чоп.

Для поліпшення якості обслуговування пасажирів передбачається проведення будівництва, реконструкції й ремонту автомобільних доріг - під'їздів до населених пунктів, розвиток парку рухомого складу та транспортної інфраструктури, реконструкція та будівництво автобусних станцій, збільшення кількості автобусних рейсів. Виконання загальнодержавних та регіональних програм «Сільські дороги», «Шкільний автобус», тощо.

Залізничний транспорт. Заходи з розвитку мережі залізничного транспорту намічені з урахуванням напрямків розвитку залізничних шляхів України, що плануються «Укрзалізницею».

Схемою планування території Рівненської області передбачено розвиток мережі залізничних транспортних коридорів:

- **Критський №5** – Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ.
- **Європа-Азія** – Мостиська – Львів – Здолбунів – Козятин – Фастів - Знам'янка - Дніпропетровськ - Красна Могила.
- **Балтійське море-Чорне море** – Ягодин-Ковель-Здолбунів-Шепетівка - Козятин – Жмеринка -Одеса

Модернізація інфраструктури та реконструкція діючої лінії для реалізації швидкості до 140-160 км\годину: Ківерці-Рівне-Здолбунів-Шепетівка; Антонівка-Зарічне, Сарни-Удрицьк, електрифікація напрямків: Рівне-Луїнінець, Ковель-Сарни-Олевськ (із будівництвом другої головної колії).

Повітряний транспорт. Проектом передбачається:

- будівництво вантажно-митного терміналу з розвиненою авіаційно-технічною базою для обслуговування авіаційної техніки.
- реконструкція аеровокзального комплексу з митним пунктом контролю;
- подальший розвиток мережі повітряних ліній у місцевому та міжнародному сполученнях
- створення умов щодо відновлення роботи «малої авіації» - сільгоспавіації, санітарної авіації.

Крім того намічається розміщення гелікоптерних площадок у населених пунктах: Рівне, Дубно, Сарни.

Планувальна структура області

Розвиток планувальної структури області, системи розселення, транспортної мережі передбачається:

- за рахунок підвищення статусу планувальних осей та вузлів, що сформувалися,
- внаслідок створення нових, додаткових напрямків та вузлів та їх поєднання із вже сформованою планувальною структурою.

Подальшому розвитку планувальної структури Рівненської області сприятиме будівництво та розвиток національної мережі міжнародних транспортних коридорів **як планувальних вісей першого рівня** - міжнародний транспортний коридор «Балтійське море - Чорне море», перспективна траса якого перетинає в меридіональному напрямку південно – західну частину області; міжнародні транспортні коридори «Критський №5», «Критський № 3», «Європа-Азія» траси яких зосереджені в центральних та північних районах області.

Планувальні осі другого рівня формуються міжнародною автомобільною дорогою **Київ-Ковель** (М-07) та національною автомобільною дорогою **Устилуг-Луцьк-Рівне** (Н-22), що перетинають північну та центральну частини області в широтному напрямку.

В місцях перетину основних транспортних зв'язків передбачається формування та розвиток **головних планувальних вузлів (планувальних центрів)** області: Рівне, Дубно, Сарни. Планувальні вузли другого рівня формуються центрами адміністративних районів.

На території області формуються три планувальні райони

- **Центральний** – з центром в м. Рівне та моноцентричною структурою центру
- **Північний** - з центром в м. Сарни,
- **Південний** - з центром в м. Дубно та моноцентричною структурою центру

Система розселення

Виходячи із завдань сталого розвитку населених пунктів, з урахуванням адміністративно-територіального розподілу України передбачається розвиток систем розселення різного рівня.

1. В межах Рівненської області формуються 3 міжрайонних систем розселення (МРСР):

До **Рівненської МРСР** (центр – м. Рівне), входять місто Рівне, Березнівський, Костопільський, Гощанський, Корецький, Здолбунівський, Острозький та Рівненський райони.

Чисельність населення на проектний період – 664,0 тис. чоловік, територія - 7,3 тис. км²;

Дубенська МРСР формується на базі Млинівського, Дубенського, Радивилівського, Демидівського районів та м. Дубно. *Чисельність населення на проектний період – 164,0 тис. чоловік, територія - 3,327 тис. км²;*

Сарненська МРСП - (центр – м. Сарни), до якої входять місто Кузнецовськ, Сарненський, Володимирецький, Дубровицький, Рокитнівський та Зарічненський райони.

Чисельність населення на проектний період –372,0тис. чоловік, територія -9,511км²;

2. На основі адміністративних районів формуються 17 районних системи розселення.

Розвиток туристично-рекреаційної системи

Перспективна порогова рекреаційна ємність внутрішнього ландшафтного ресурсу складає 1,5 млн. осіб відпочиваючих, що дає можливість прийняти на відпочинок відпочиваючих з інших областей України.

1. На основі оцінки природно-рекреаційного потенціалу формуються **2 курортно - рекреаційні зони:**

Гутівська курортно-рекреаційна зона

Степанська курортно-рекреаційна зона

2. Виділення 17 **рекреаційних зон**

I. Костопольсько-Клеванська рекреаційна зона

Олександрійсько-Клеванська підзона (Рівненський, частково Костопільський райони)

Костопільська підзона (Костопільський район)

II. Гутівська курортно-рекреаційна зона (Костопільський район)

III. Хрінницько-Млинівська рекреаційна зона

Хрінницька підзона (Демидівський район)

Млинівська підзона (Млинівський район)

IV. Дубенська рекреаційна зона

Ясинівська підзона (Дубенський район)

Смизька підзона (від Смига) (Дубенський район)

Мильчівська підзона (від Мильча) (Дубенський район)

V. Радивилівська рекреаційна зона

(Радивилівський район)

VI. Острозько-Здолбунівська рекреаційна зона

Острозька підзона (Острозький район)

Здолбунівська підзона (Здолбунівський район)

VII. Гощанська рекреаційна зона (Гощанський район)

VIII. Корецько-Соснівська рекреаційна зона

Соснівська підзона (Березнівський район)

Корецька підзона (Корецький район)

IX. Березнівська рекреаційна зона

(Березнівський район)

X. Степанська курортно-рекреаційна зона

Степанська курортна підзона (Сарненський район)

Степанська рекреаційна підзона (Сарненський район)

XI. Сарненська рекреаційна зона (Сарненський район)

XII. Рокитнівська рекреаційна зона

(Рокитнівський район)

XIII. Дубровицька рекреаційна зона

(Дубровицький район)

XIV. Воронківська рекреаційна зона

(Володимирецький район)

XV. Більсько - Вольська рекреаційна зона

(Володимирецький район)

XVI. Зарічненська рекреаційна зона

(Зарічненський район)

XVII. Грушівська рекреаційна зона

(Березнівський район)

Передбачається збільшення **ємності рекреаційно-оздоровчих установ в 6 разів, установ дитячого відпочинку в 6,7 разів.**

3. Формуються 2 туристичні зони - Північна та Південна.

Північна туристична зона має достатньо високий туристичний потенціал рекреаційного спрямування, але радіаційне забруднення території стримує розвиток туризму, оскільки потребує особливого режиму відвідувань та обмеженої кількості відпочиваючих.

Однією з головних передумов розвитку туризму та рекреації є розбудова, облаштування існуючих та введення в дію нових прикордонних переходів.

Існує ряд територій області з рекреаційним потенціалом, які перетворюються на зони, що не рекомендуються для відпочинку – північна частина Дубровицького району (р. Горинь), північно-західна частина Зарічненського та Володимирецького районів.

В Північній туристичній зоні пропонується організація 4 туристичних підзон :

1. Коспопільсько-Березнівської туристичної підзони
2. Володимирецької туристичної підзони
3. Сарненської туристичної підзони,
4. Рокитнівської туристичної підзон,

В туристичних підзонах передбачається розвиток лікувально-оздоровчого, екологічного, спортивного, мисливського, автомобільного, сільського видів туризму.

Південна туристична зона спеціалізується на обслуговуванні історико-культурного, релігійного, сентиментального науково-пізнавального та оздоровчого туризму. Найбільшу цінність для масових туристичних потоків являють такі історичні міста як Рівне, Дубно, Острог, Корець.

В Південній туристичній зоні пропонується організація 3 туристичних підзон

1. Рівненсько-Корецької туристичної підзони,
2. Острозької туристичної підзони
3. Дубенської туристичної підзони

Функціонально-планувальна організація території області.

За результатами комплексної оцінки території області, концентрації промисловості і її спеціалізації, характеру розселення, рівню урбанізації, щільності магістральної мережі, наявності і потужності інженерних комунікацій на території області сформовані територіально-планувальні зони, що визначають види переважного використання території – містобудівного розвитку (зона урбанізації), сільськогосподарського використання, оздоровчого й туристсько- рекреаційного використання.

I. Зона переважно містобудівного розвитку (зона урбанізації)

Площа зони складає біля 20% території області.

В межах зони урбанізації виділяються підзони урбанізації.

1.1 Південна (Рівненська) підзона урбанізації. Площа підзони складає біля 59 % зони урбанізації та представлена обласним центром, територією Рівненського, м.Дубно, Дубенського, Млинівського, Здолбунівського, Гощанського, Костопільського, Березнівського районів.
Центр – м.Рівне

В межах підзони

- продовжує формування Рівненсько-Здолбунівський та Дубенський промисловий вузол,
- виділяються території розвитку окремих метрополітарних (фінанси, наука, виставкова діяльність тощо) видів діяльності (м.Рівне, м. Дубно);
- території із пріоритетним розвитком логістичних центрів (території в зоні впливу транспортного коридору «Критський № 3», «Критський № 5», «Європа-Азія», «Балтійське море-Чорне море» в межах Костопільського, Березнівського, Рівненського, Здолбунівського, Дубенського районів).
- формуються території інфраструктури короточасного відпочинку та культурно-пізнавального туризму.(м. Рівне, м.Дубно)

1.2 Північна (Сарненська) підзона урбанізації - представлена м. Сарни, Дубровиця, смт Клесів та, частково, територією Сарненського та Дубровицького районів.

В межах підзони:

- формується **Сарненсько-Дубровицький промисловий вузол,**
- території з пріоритетним розвитком логістичних центрів складування, доробки та сортування вантажів (території в зоні впливу транспортного коридору «Критський № 5» в межах Сарненського та Дубровицького районів);
- території з пріоритетним розвитком центрів складування та переробки сільськогосподарської сировини (території в зоні впливу міжнародної магістралі М-07 в межах Сарненського району).
- формуються території інфраструктури короточасного відпочинку та культурно-пізнавального туризму – (м. Сарни, Дубровиця)

1.3 Виділяються підзони очагової урбанізації в межах Корецького, Острозького, Радивилівського, Рокитнівського, Володимирецького, Зарічненського районів

1.3.1 Корецька підзона урбанізації – (м. Корець та, частково, територія Корецького району)

В межах зазначеної підзони

- формується Корецький промисловий центр (ядро промислового зростання),

- формуються території з пріоритетним розвитком логістичних центрів складування, доробки, сортування вантажів та центрів складування та переробки сільськогосподарської сировини (*території в зоні впливу транспортного коридору «Критський №3» , «Європа-Азія»*).

1.3.2. Острозька підзона урбанізації – (м. Острог та, частково, територія Острозького району).

В межах зазначеної підзони

- формується Острозький промисловий центр (*ядро промислового зростання*),
- території з пріоритетним розвитком метрополітарних видів діяльності (*фінанси, наука, виставкова діяльність, науковий конгресний туризм, тощо*)
- розвиток інфраструктури туризму.

1.3.3. Радивилівська підзона урбанізації – (м. Радивилів та, частково, територія Радивилівського району)

В межах зазначеної підзони

- формується Радивилівський промисловий центр (*ядро промислового зростання*),
- формуються території з пріоритетним розвитком логістичних центрів складування, доробки, сортування вантажів (*території в зоні впливу транспортного коридору «Критський № 3» , «Критський № 5» , «Європа-Азія»*),
- території з пріоритетним розвитком метрополітарних видів діяльності (*фінанси, наука, виставкова діяльність, науковий конгресний туризм, тощо*)
- розвиток інфраструктури туризму.

1.3.4. Рокитнівська підзона урбанізації – (смт Рокитне та прилегла територія Рокитнівського району).

В межах зазначеної підзони

- формується перспективний Рокитнівський промисловий центр (*ядро промислового зростання*),
- формуються території з пріоритетним розвитком логістичних -центрів складування, доробки, сортування вантажів (*території в зоні впливу міжнародної магістралі М-07 та залізниці напрямку Олевськ-Ковель*),
- передбачається розвиток інфраструктури туризму.

1.3.5. Кузнецовська підзона урбанізації – (м. Кузнецовськ, смт Володимирець та прилеглу територію Володимирецького району.)

В межах зазначеної підзони

- формується перспективний Кузнецовський промисловий вузол (у складі існуючого Кузнецовського, спеціалізованого на виробництві електроенергії та продуктів харчування, та перспективного Жолудського промислових центрів);
- формуються території інфраструктури короткочасного відпочинку.

1.3.6. Зарічненська підзона урбанізації – (смт Зарічне та прилеглу територію Зарічненського району).

В межах зазначеної підзони

- формується перспективний Зарічненський промисловий центр (ядро промислового зростання);

формуються території інфраструктури короткочасного відпочинку та прикордонного співробітництва.

Окрім того, в межах населених пунктів із значним туристичним потенціалом, формуються території інфраструктури короткочасного відпочинку та культурно-пізнавального туризму.

II. Території переважно оздоровчого та туристично-рекреаційного використання - формуються на базі об'єктів природно-заповідного фонду, курортних та рекреаційних територій та природних ландшафтів:

- **в південній частині області** на території Острозького, Дубенського, Здолбунівського районів, де пріоритетним є розвиток інфраструктури короткочасного відпочинку та туризму;

- **в західній частині області**, вздовж узбережжя Хрінницького водосховища, на території Демидівського, Радивилівського районів, Млинівського районів, де пріоритетним є розвиток культурно-пізнавального, сільського, лікувально-оздоровчого, екологічного видів туризму;

- **в центральній частині області** на території Рівненського, Костопільського, Березнівського, Сарненського районів, де пріоритетним є розвиток лікувально-оздоровчого, екологічного видів туризму;

- **в північній частині області** на території Сарненського, Володимирецького, Зарічненського, Дубровицького, Рокитнівського районів пріоритетним є розвиток інфраструктури короткочасного відпочинку.

- локальними рекреаційними зонами на території всіх районів області, де пріоритетним є розвиток інфраструктури короткочасного відпочинку, культурно-пізнавального туризму.

У межах зони природних ландшафтних коридорів рекомендується зменшення антропогенного навантаження на природне середовище, відтворення ландшафтів.

III. Території переважно сільськогосподарського використання (зона сільського господарства) складають біля 24% території області.

Межі зони поширюються на територію західної та східної частини **Зарічненського району**, центральну частину **Дубровицького району**, північну частину **Сарненського району**, південну частину **Володимирецького району**, північно-західну та південно-східну частини **Костопільського району**, майже всю територію **Гоцанського району**, західну частину **Корецького району**, **Рівненський, Млинівський, Радивилівський райони**, окремі частини **Березнівського, Острозького, Дубенського та Здолбунівського районів**.

Передбачається

- розвиток агропромислового комплексу на основі товарного сільського господарства;

- розвиток сільського господарства приміського типу (виращування овочів, птахівництво) для обслуговування туристичних та рекреаційних зон;

- розвиток центрів складування та переробки сільськогосподарської сировини.

Розвиток транскордонного регіону Україна-Білорусь в межах Рівненської області

Рівненська область відноситься до Українсько-Білоруського транскордонного регіону, який охоплює Волинську, Рівненську, Житомирську, Київську та Чернігівську області України та Брестську і Гомельську області Республіки Білорусь.

Площа транскордонного регіону складає 203,2 тис. км², в тому числі Білоруська частина займає 73 тис. км² (36%), Українська – 130,2 тис. км² (64%).

Регіон межує: на півночі – з територією Гродненської, Мінської та Могильовської областей Білорусі; на сході – з Брянською та Смоленською областями Росії, Сумською та Полтавською областями України, на півдні – з Черкаською, Вінницькою, Хмельницькою, Тернопільською та Львівською областями України; на заході – з воєводствами Польщі.

Прикордонний регіон включає 16 адміністративних районів Республіки Білорусь загальною площею 30,4 тис. км² та 25 адміністративних районів України загальною площею 46,4 тис. км². Таким чином, загальна площа прикордонної смуги ТКР становить 76,8 тис. км², у т.ч. Білоруська частина складає 40 %, а Українська - 60 %.

Специфікою формування планувального каркасу транскордонного регіону Україна-Білорусь на сучасному етапі є посилення поляризації його розвитку, обумовлене збільшенням з одного боку впливу на територіально-структурну організацію регіону всіх видів комунікацій, з іншого боку, необхідністю у зв'язку з цим додаткових захисних заходів для збереження унікального природного комплексу регіону.

Основним завданням узгодженого формування планувального каркасу з обох боків кордону є взаємне розміщення урбанізованих і природних елементів, при якому забезпечується стійке функціонування природного комплексу та всіх його складових та ефективний розвиток урбанізованих центрів.

Урбанізовані осі, центри та природні територіальні утворення (заповідники, національні природні парки) формують планувальний каркас транскордонного регіону.

Основні урбанізовані осі, вздовж яких концентрується населення і промисловий потенціал прикордонного регіону (району) формуються комунікаційними коридорами міжнародного і міждержавного значення, що пов'язують міста транскордонного регіону з іншими європейськими країнами.

До основних урбанізованих осей білоруської прикордонної території відносяться транс'європейські комунікаційні коридори № 2 (Берлін – Варшава – Мінськ - Москва) і № 9 (Санкт-Петербург – Вітебськ – Гомель – Київ – Одеса) та міжнародний комунікаційний коридор Варшава – Брест – Пінськ – Мозир – Гомель – Брянськ - південні регіони Росії. Зазначені комунікаційні коридори забезпечують міжнародні зв'язки Білорусі із західними країнами та країнами СНД, зв'язки вказаних країн між собою, мають суттєвий вплив на розвиток опорних центрів Білорусі.

В межах транскордонного регіону Україна-Білорусь виділяються чотири біполярних райони, які є значними структурними елементами. Зазначені райони формуються на головних напрямках міжнародних зв'язків

у вигляді пари відносно близько розташованих міст (до 120 км) з обох боків державного кордону. Такі міста, за наявності або виникненні сприятливих умов, можуть набути значення «ядер росту» - потенційних центрів розвитку у слабо поляризованому прикордонному просторі.

Основні урбанізовані осі в межах української прикордонної території в широтному напрямку (в межах Волинської та Рівненської областей) формуються комунікаційними осями Люблін - Ковель-Сарни – Коростень – Київ (міжнародна магістраль М-07) та Варшава-Люблін-Луцьк-Хмельницький (міжнародний транспортний коридор «Балтійське море - Чорне море»).

В меридіональному напрямку – комунікаційною віссю – Чернівці-Тернопіль-Рівне – Сарни - Дубровиця – Столін - Пінськ, яка перетинає декілька транспортних коридорів та має вихід до Румунії та Росії.

В межах Рівненської області до адміністративних одиниць, які входять до прикордонного району, відносяться Рокитнівський, Дубровицький, Зарічненський, Сарненський та Володимирецький райони. Площа прикордонного району в межах області становить 9,5 тис. км², чисельність населення – 336,5 тис. осіб.

В межах прикордонного району області передбачається формування перспективного *Зарічненського промислового центру* (ядра росту); *Кузнецовського промислового вузла* у складі існуючого Кузнецовського та перспективного Жолудського промислового центрів; *Рокитнівського промислового центру* (ядра росту); передбачається створення перспективного *Сарненсько-Дубровицького промислового вузла*, на базі існуючого промислового центру.

В прикордонному районі області формується біполярний зв'язок Дубровиця – Столин - Пінськ, та виділяються перспективні зони транскордонної активності Зарічне - Серники - Борове та Старе Село – Березове - Глинне.

За результати дослідження умов розвитку Українсько-Білоруського транскордонного регіону виявлені чотири проблемні вузли, які зумовлюють розробку для них комплексних міжнародних програм з метою запобігання негативних тенденцій та використання сприятливих умов та ресурсів. Один з таких проблемних вузлів *«Транспортний перехід Сарни-Лунинець»* формується в межах Рівненської області.

Вказаний проблемний вузол формується на біполярному зв'язку в зоні проходження транспортного коридору «Критський №5». Основними проблемами у розвитку зазначеного вузла є: недостатня увага з боку як українських, так і білоруських органів влади до розвитку вузла як стратегічного центру перспективного меридіонального коридору Балтика-Карпати, представленого транспортним коридором «Критський №5» та далі коридором «Балтійське море – Чорне море» (вузол знаходиться у географічному центрі коридору), і, як наслідок, недостатній рівень розвитку сервісної інфраструктури в зоні транскордонного переходу.

ОСНОВНІ ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ

Показник	Одиниця виміру	Існуючий стан	Розрахунковий період
1. Площа території області, всього у тому числі:	тис. га	2005,1	2005,1
- сільськогосподарського призначення	-//-	967,6	874,6
- ліси та лісовкриті площі, в тому числі:	-//-	801,4	809,4
- рекреаційні ліси		18,5	18,5
- забудовані землі	-//-	54,2	61,0
у тому числі:			
- під житловою забудовою	-//-	11,7	13,4
- землі промисловості, транспорту, зв'язку, технічної інфраструктури	-//-	18,2	22,7
- інші забудовані землі	-//-	24,3	24,3
- землі водного фонду	-//-	43,0	43,0
- заболочені землі	-//-	105,3	104,7
- інші відкриті землі	-//-	33,6	23,3
З усіх земель:			
- рекреаційного та оздоровчого призначення	-//-	11,7	107,7
- природно – заповідного та іншого природоохоронного призначення	-//-	169,7	277,3
- історико – культурного призначення	-//-	0,3	0,3
2. Населення, всього у тому числі:	тис. чол. %	1152,0 100,0	1200,0 100,0
- міське	тис. чол. %	547,8 47,6	597,8 49,8
- сільське	тис. чол. %	604,2 52,4	602,2 50,2
3. Щільність населення	чол./км ²	57	59,7
4. Кількість населених пунктів у тому числі:	одиниць	1027	1027
- міст	одиниць	11	11
- селищ міського типу	одиниць	16	16

- сіл	одиниць	1000	1000
5. Населення у працездатному віці	тис. чол. / %	<u>684,8</u> 59,4	<u>649,5</u> 54,1
6.Зайняте населення по видах економічної діяльності, у тому числі:	тис. чол./%	<u>234,2</u> 100,0	<u>549,5</u> 100,0
- первинний сектор+вторинний сектор (видобувні та обробні галузі)	<u>тис. чол.</u> %	<u>101,4</u> 43,3	<u>219,8</u> 40,0
- третинний сектор (обслуговування)	<u>тис. чол.</u> %	<u>132,8</u> 56,7	<u>329,7</u> 60,0
7.Інженерна підготовка території			
Захисні дамби (будівництво)	км	906,54	1063,64
Захисні дамби (реконструкція)	км	-	87,1
Берегозакріплення	км	50,2	95,2
Захист від підтоплення : - населених пунктів	шт.	12	154
Протикарстові заходи - населених пунктів	шт.	-	50
Регулювання (розчистка) русел рік	км	38,6	1337,0
Розчистка водойм	тис.га	0,17	5,2
Гідротехнічні споруди (реконструкція)	шт.	-	47
Протиерозійні заходи	тис.га	17,0	53,2
Ліквідація заболоченостей	га	132,0	1259,42
Осушені землі (реконструкція)	тис. га	0,4	54,9
Рекультивация порушених територій	га	100,0	2260,0
8.Транспорт			
<i>Залізничні шляхи сполучення</i>			
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, всього в тому числі:	км	585	585
- транспортних коридорів	км	-	309
Щільність залізниць	км/тис.км ²	29	29
Щільність залізничних транспортних коридорів	км/тис.км ²	-	15
<i>Автомобільні шляхи сполучення</i>			
Довжина доріг загального користування, всього в тому числі:	км	5085,9	5329,6
- з твердим покриттям	-//-	5014,4	5329,6
- ґрунтових	-//-	71,5	-
Дороги державного значення, всього з них:	-//-	606,2	1023,9

а) міжнародних, в тому числі:	-//-	350,3	706,5
- транспортні коридори	-//-	278,0	543,0
- альтернативна дорога		-	190,0
б) національні	-//-	26,7	-
в) регіональних	-//-	229,2	317,4
Дороги місцевого значення, всього	-//-	4479,7	4305,7
в т. ч. з твердим покриттям		4408,2	4305,7
з них:			
а/ територіальні	-//-	753,1	1148,4
б/ обласні	-//-	2878,5	2372,5
в/ районні	-//-	848,1	784,8
Щільність автодоріг з твердим покриттям	км/тис.км ²	254	266
Кількість автотранспорту, всього	тис.од.	151,1	283,2
з них:			
- легкові	-//-	113,3	228,0
в т.ч. легкові індивідуальні	-//-	108,1	216,0
- вантажні	-//-	25,4	36,0
- пасажирські автобуси	-//-	3,8	4,8
- спеціальні		8,6	14,4
Рівень автомобілізації (загальний), в тому числі:	од./тис.чол.	131	236
- легкового автотранспорту	-//-	98	190
- індивідуального легкового автотранспорту	-//-	94	180
Рівень моторизації	од./тис.чол.	9	10
Пункти пропуску, всього	од.	6	6
- автомобільні	-//-	4	4
- залізничні	-//-	2	2
9. Водопостачання			
Загальний обсяг водоспоживання	млн.м ³ /рік	166,90	268,12
10. Водовідведення			
Обсяг водовідведення	млн.м ³ /рік	122,90	185,07
11. Електропостачання			
Сумарне електричне навантаження	тис. кВт	228,1	975,9
Річне споживання електроенергії	млн.кВт × год	2255,4	4871,9
12. Теплопостачання			
Подача тепла, всього, в т.ч.:	МВт	1715,5	6003,11
- житлово – комунальний сектор		н/д*	2174,85
		н/д*	131,83

- рекреаційно – оздоровчі заклади		н/д*	1331,53
- промисловість		н/д*	190,06
- сільське господарство			
13. Газопостачання			
Споживання газу всього, в т.ч.:	млн. м³/рік	1176,8	3267,65
- житлово – комунальний сектор		352,6	2210,55
- рекреаційно – оздоровчі заклади		н/д*	83,64
- промисловість		н/д*	803,99
- сільське господарство		н/д*	169,46
Джерела газопостачання	одиниць	37	39

Примітка: н/д – немає даних

Склад проекту „Схема планування території Рівненської області”:

Графічні матеріали

- Рівненська область в Генеральній схемі планування території України
- План сучасного використання території
- Проектний план (основне креслення)
- Схема комплексної оцінки території (природно – ресурсний потенціал)
- Схема комплексної оцінки території (території природно – техногенної небезпеки)
- Схема розташування нерухомих об’єктів культурної спадщини на території області
- Схема охорони навколишнього середовища та захисту територій і населених пунктів від небезпечних геологічних і гідрогеологічних процесів
- Схема господарського розвитку області (розвиток промисловості)
- Схема розвитку транспортної мережі
- Схема розвитку інженерної інфраструктури. Водопостачання та водовідведення
- Схема розвитку інженерної інфраструктури. Схема енергопостачання. Магістральні газопроводи, трубопроводи
- Схема розвитку інженерної інфраструктури. Схема енергопостачання. Електропостачання
- Схема формування туристично-рекреаційної системи
- Інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони).
- Особливий період
- Інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони). Мирний час

Текстові матеріали

- Пояснювальна записка, Том I книга 1 (сучасний стан)
- Пояснювальна записка, Том I книга 2 (планувальні рішення)
- Пояснювальна записка, Том II (природно-ресурсний потенціал, стан та охорона навколишнього середовища)
- Пояснювальна записка, Том III (інженерно-транспортна інфраструктура)

- Пояснювальна записка, Том IV (додатки, документи)- Пояснювальна записка, Том V (інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони) на особливий період) книга
- Пояснювальна записка, Том V «Інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони). Особливий період»
- Пояснювальна записка, Том VI «Інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони). Мирний час»