

ЗАДАЧІ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ЛЬВІВЩИНИ В КОНТЕКСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ ІІІ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ VIA REGIA

© Мазур Т.М., Король Є.І., 2010

В умовах глобалізації та регіоналізації світової економіки зростає роль системи цілеспрямованих урбаністичних заходів у вирішенні проблем покращання життєвого середовища населення Львівської області як транскордонного регіону. Особлива увага приділяється містобудівним задачам, вирішення яких пов'язане з будівництвом міжнародного транспортного коридору ЕД-СІІІ Via Regia

Ключові слова: міжнародний транспортний коридор ЕД-СІІІ Via Regia; смуга впливу транспортного коридору; вузли обслуговування транспортного коридору; населені пункти в зоні півгодинної пішохідної досяжності відносно цих вузлів

In the globalization conditions and regionalization of world economics the role of purposeful urban action system in problem solving in order to improve living environment of the Lviv region population as a trans-boundary region. The special attention is paid to the city-building goals solving of which is connected with the building of international transportation connection ED-CIII Via Regia

Keywords: International transportation corridor ED-CIII Via Regia; influence stripe of transportation corridor; the road junction of servicing of transportation corridor; centers of population in the zone of half hour walking way according to these road junctions.

Постановка проблеми

В умовах політичної нестабільності, економічного спаду і фінансової кризи зростає потреба у розробленні і впровадженні нових ефективних урбаністичних засобів територіально-планувальної організації Львівської області та її міст у контексті адаптації до європейських засад просторового планування. Мета і задачі таких містобудівних заходів – просторово-планувальними заходами сприяти підвищенню рівня конкурентоспроможності регіону, прискоренню виходу з кризи і підвищенню якості середовища життєдіяльності населення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Теоретичні напрацювання в площині формування та розвитку транскордонних регіонів актуалізувалися в період трансформаційних перетворень і сьогодні доволі широко обговорюються в науковій, прикладній літературі та містобудівному проектуванні. Цю проблематику, зокрема, висвітлено у працях провідних українських вчених: Ю. Білоконя, І. Фоміна, Ю. Криворучко, М. Габреля, П. Беленького, Н. Мікули, Ю. Пашенко.

Виклад основного матеріалу

Будівництво та експлуатація міжнародного транспортного коридору ЕД-СІІІ Via Regia можуть стати потужним стимулом господарського і просторового розвитку Львівської області, особливо територій, прилеглих до автостради. На основі комплексного містобудівного аналізу було визначено межі транспортного коридору, що охоплює дев'ять адміністративних районів [1]. Траса коридору проходить через п'ять адміністративних районів області: Яворівський, Жовківський, Кам'янка-Бузький, Буський, Бродівський, а ще чотири райони: Мостиський, Городоцький, Пусто-

митівський та Золочівський, потрапляють до зони її півгодинної транспортної досяжності. Отже, смугу вздовж траси ЕД-СІІ Via Regia можна вважати ареалом безпосереднього і максимального впливу транспортного коридору.

Реалізація будь-яких можливостей розвитку, пов'язаних з транспортним коридором, полягає насамперед у покращанні транспортної досяжності територій і стимулюванні в такий спосіб процесів нарощування і концентрації ресурсів життєдіяльності населення. Тому першочерговим завданням просторового планування в контексті реалізації проекту МТК повинно стати підвищення інтеграції і вдосконалення функціонування регіональної комунікаційної мережі шляхом модернізації локальних автошляхів, що поєднуюватимуть вузли транспортного коридору з головними центрами розселення, господарськими і туристично-рекреаційними осередками області, 5-м транспортним коридором, пунктами пропуску через державний кордон, а також підвищення стандартів існуючих і якомога швидше введення в експлуатацію проєктованих пунктів пропуску.

Паралельно до траси ЕД-СІІ Via Regia і в безпосередній близькості від неї проходить дорога державного значення М 11 Львів – Мостиська, завдяки якій здійснюється залізничне сполучення з Польщею через автомобільно-залізничний пункт пропуску державного кордону Шегині – Мостиська. Потрапляючи до зони дії транспортного коридору, ця залізниця включається в міжнародну систему сполучень з країнами Євросоюзу, що робить надзвичайно актуальними задачі прокладання нової колії європейського стандарту у напрямку Мостиська – Львів і будівництва в обласному центрі нового міжнародного вокзального комплексу, а також доведення автовокзалу до рівня міжнародних стандартів.

Проходження траси ІІІ транспортного коридору на межі приміської зони міста Львова значно підвищує його роль як «воріт» в Україну та міжнародного транспортного вузла і потребуватиме:

- нарощування потужностей підприємств зовнішнього транспорту міста, зокрема аеропорту шляхом будівництва нового міжнародного терміналу, що дасть можливість приймати до 2 млн. пасажирів на рік і здійснювати до 20 посадок літаків проти 7 на добу, як сьогодні. Стоїть також завдання з'єднати аеропорт прямими сполученнями з залізничним вокзалом і транспортним коридором;
- реорганізацію всієї транспортної інфраструктури міста з метою її адаптації до транспортного коридору та забезпечення скоординованого функціонування всіх видів транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного), а також розбудови в місті інфраструктури обслуговування транспортного транзиту;
- інвентаризацію промислових територій міста з визначенням стану забудови, інженерно-транспортного забезпечення, підвищення щільності забудови і ефективності використання промислових територій з врахуванням можливих змін у галузевій структурі і повною реконструкцією підприємств спрямованою на формування високотехнологічного, науко-місткого маловідходного виробничого комплексу;
- створення системи екологічного моніторингу і проведення спеціальних робіт з вивчення та обстеження ландшафтного комплексу міста, а також екологічних досліджень для визначення біотично-геохімічних зв'язків екосистеми, динаміки міграційних процесів забруднень та їх впливу на здоров'я людей;
- завершення роботи над проєктом регенерації центральної частини м. Львова (розпочата в 2001р.). Для подальшого проєктування необхідна інформація, що уточнює перелік пам'яток, цінних об'єктів та зон їх охорони різних рангів для прийняття обґрунтованих рішень щодо реконструкції і забудови центру;
- формування інфраструктури згідно з європейськими стандартами для надання послуг туристам відповідно статусу міста як туристичного центру (в т.ч. міжнародного);
- розгляду перспективи м. Львова в контексті розвитку системи розселення, де місто є центром моноцентричної агломерації та елементом біполярного транскордонного регіону на осі Львів – Жешев [2, 3]. Об'єктом проєктування є зона приміського розселення як найбільш урбанізована територія ядра агломерації тощо.

На рис. 1 наведено схему проходження МТК через райони та найменші адміністративно-територіальні одиниці області – території сільських рад. Біля Львова траса проходить з північного боку міста. На схемі наочно проілюстровано, що трасуванням транспортного коридору порушується інтегральність Яворівського, Кам'янка-Бузького, Буського районів, а також сільських рад, територію яких МТК перетинає посередині.

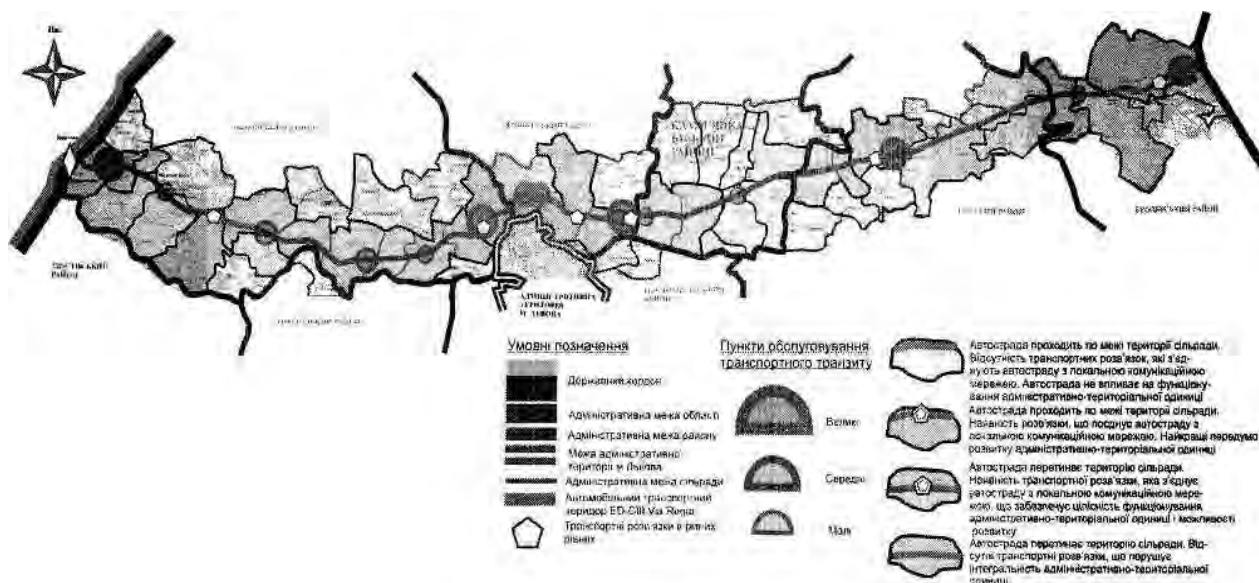


Рис. 1. Проходження транспортного коридору ЕД-СІІІ Via Regia через адміністративні райони і території сільських рад

Очевидно, що введення в експлуатацію ЕД-СІІІ Via Regia вимагатиме корегування адміністративно-територіального устрою прилеглих до неї територій. У найскладнішій ситуації опиняться сільради, на території яких не передбачено проектом комунікаційних вузлів. Перерізані трасою на дві частини, вони втрачають здатність функціонувати як єдиний цілісний територіальний організм. Для сільрад, на території яких траса автостради тяжіє до їх адміністративних границь і передбачені транспортні розв'язки, складаються передумови для інтенсивного територіального розвитку, пов'язаного з обслуговуванням транспортного транзиту. Для перспективного розвитку цих сільрад і раціонального використання їх територій актуальною проблемою стає характер приватизації земельних ділянок у зоні формування транспортних вузлів (в інтересах окремих приватних осіб або стратегії розвитку регіону), створення за європейськими стандартами інфраструктури для надання туристичних послуг та функціонування транскордонних ринків. За визначенням, яке дають П.Ю. Беленький, Н.А. Мікула, Є.Е. Матвеев, транскордонні ринки – це об'єднані національні регіональні ринки товарів, послуг, капіталів, праці, якими неформально користуються громадяни сусідніх територій для задоволення власних потреб (домашнього господарства) у межах діючих національного та міжнародного законодавства [4.].

На трасі і в межах смуги впливу транспортного коридору розташовані обласний центр м. Львів і малі міста переважно з чисельністю населення 10–15 тис. мешканців – Яворів, Мостицька, Городок, Жовква, Буськ, Броди, Золочів, які сьогодні виконують функції вузлових пунктів районного значення і слугують полюсами господарського життя підпорядкованих їм адміністративних територій (рис. 2).

Істотне покращання комунікаційної доступності може стати додатковим імпульсом розвитку названих міст. Першочергове значення в цьому напрямку належить розвитку транспорту й транспортної інфраструктури, що сприятиме підвищенню конкурентоспроможності вітчизняного промислово-транспортного комплексу. Залучення на територію України додаткових транспортних потоків можливе за умови створення сукупності елементів транспортної логістичної системи.

Наявність розгалуженої мережі транспортної логістичної інфраструктури вплине на покращання стану транспортної системи, надасть можливість вітчизняним товаровиробникам малого та середнього бізнесу функціонувати в єдиному інформаційному просторі та використовувати у своїх нових розробках світові досягнення науки та техніки.

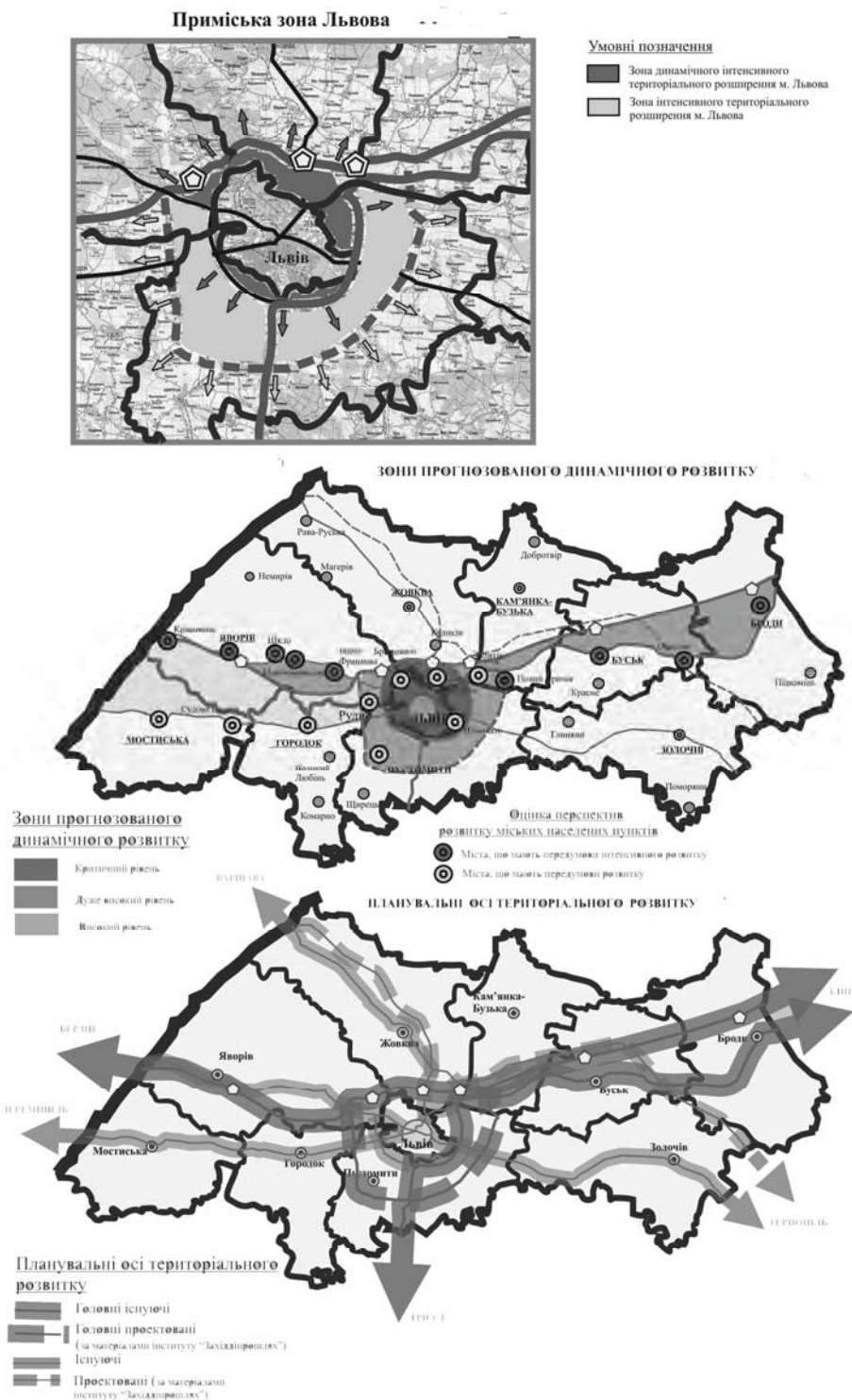


Рис. 2. Населені пункти в зоні прогнозованого динамічного розвитку транспортного коридору ЕД-СІІІ Via Regia

Необхідність підвищення ефективності діяльності підприємств транспорту та промисловості створює передумови для розвитку інтегрованих об'єднань, що, як правило, виникнуть в зоні

впливу МТК. Формування системи таких об'єктів зумовить економічне зростання як регіону, так і самих суб'єктів ринку завдяки досягненню синергетичного ефекту* їх діяльності.

У межах смуги впливу транспортного коридору ЕД-СШ Via Regia розташований головний виробничий та науково-освітній центр області – місто Львів, який за період політичних і соціально-економічних трансформацій в Україні значною мірою втратив свій колишній промисловий потенціал. Тому сьогодні стоїть задача його відновлення і розбудови в місті та в межах його метрополітенського ареалу інноваційного господарського комплексу. Слід зазначити, що сьогодні в межах Львівської області різко зростає та інтенсифікується вплив обласного центру Львова як осередка послуг вищого рангу. Це стане потужним стимулом для подальшої розбудови всієї системи підприємств транспорту, промисловості, громадського обслуговування міста і повинно знайти своє відображення в Правилах позонового аналізу (зонінгу) розвитку як Львова і його приміської зони, так і населених пунктів у зоні прогнозованого динамічного розвитку транспортного коридору ЕД-СШ Via Regia. Виникає загроза, що в результаті стихійного господарського освоєння і забудови приватними суб'єктами прилеглих до вузлів транспортного коридору територій виникнуть ускладнення при реалізації самого проекту. Це актуалізує задачу оновлення генеральних планів розвитку означених населених пунктів і передбачення розробки Правил позонового аналізу в зоні впливу МТК, щоб не допустити небажаних негативних наслідків неконтрольованої інвестиційно-будівельної діяльності.

Оскільки безпосереднім стимулом, що активізуватиме розвиток населених пунктів вздовж траси транспортного коридору стануть запроєктовані вузли обслуговування транспортного транзиту як фокуси місць прикладення праці для місцевого населення, у таблиці визначено населені пункти, які розташовані в межах 0,5 годинної пішохідної досяжності від вузлів обслуговування МТК. Ці поселення диференціюють залежно від потенційних можливостей їх розвитку, обумовлених потужністю запроєктованих транспортних вузлів обслуговування, до яких вони тяжіють.








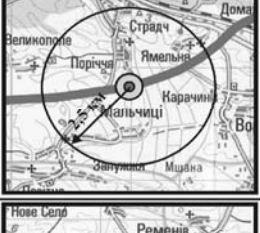

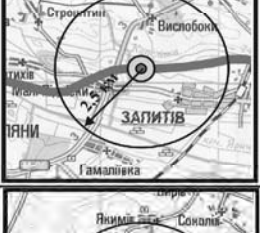
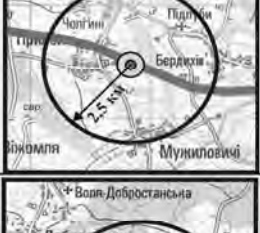



Водночас господарський комплекс адміністративних районів, через які проходить і до яких прилягає автострада, має переважно сільськогосподарський характер.

При цьому на території Мостиського, Яворівського, Городоцького, Кам'янка-Бузького і Буського районів виникають складні планувальні ситуації, коли траси МТК і доріг державного значення майже впритул наближаються одна до однієї. Отже, вимагає вирішення питання: як нейтралізувати негативний вплив трас на екологічний стан довкілля і прилеглі до них сільськогосподарські угіддя для збереження стану якості сільськогосподарської продукції. Можливо, у сільських поселеннях, розташованих між цими комунікаціями, внаслідок зменшення продуктивності земель і згідно з принципом компенсації доцільно буде розвивати супутні функції. Це можуть бути функції, пов'язані з обслуговуванням транспортного транзиту, складуванням, логістикою, прикордонною торгівлею тощо.

Характерною особливістю територій у межах впливу транспортного коридору ЕД-СШ Via Regia у Львівській області є їх високий природо-рекреаційний та історико-культурний потенціал. Тут розташовані цінні природно-територіальні комплекси (горбогірні системи – Розточчя, Гологори, Вороняки), багаті лісові угіддя, об'єкти природо-заповідного фонду вищих категорій заповідності, пройдуть екологічні коридори національної екологічної мережі, яку планується об'єднати із загальноєвропейською, сконцентровані основні ареали і центри пізнавального туризму у Львівській області, зокрема і міжнародного. При цьому найбільш привабливі рекреаційні території, природоохоронні об'єкти, туристичні зони знаходяться в безпосередній близькості від проектованої траси МТК, що, з одного боку є вагомим передумовою їх розвитку, а з іншого – обумовлює ряд серйозних проблем і ризиків. Необхідно ґрунтовно дослідити питання можливого деструктивного впливу транспортного коридору на природне довкілля прилеглих територій (забруднення атмосфери, ґрунтових вод, шумове забруднення, стан розташованих поблизу природоохоронних об'єктів).

* *Синергія, синергетичний ефект* (від греч. *synergos* — що разом діє) – зростання ефективності діяльності в результаті інтеграції, злиття окремих частин в єдину систему за рахунок т.з. системного ефекту.

Ситуаційні схеми вузлів обслуговування транспортного транзиту

Район	Ситуаційна схема вузла обслуговування транспортного транзиту	Населені пункти в зоні 0,5-годинної пішоходної доступності	Район	Ситуаційна схема вузла обслуговування транспортного транзиту	Населені пункти в зоні 0,5-годинної пішоходної доступності
Яворівський район		Краковець Руда-Краковецька Передвір'я Брожки Мор'яни	Жовківський район		Запків Завадів Воля Гомулешька
		Бірки Брюховичі Лисопотік Діброва Кобинчі			Воля Гомулешька Запків Завадів Малі Грибовичі
Жовківський район		Гамалівка Малі Підліски Ситків Стронятин	Яворівський район		Наконечне Перше Наконечне Друге Поруденки Калинівка
Бузький район		Вербляни Ниви Рокитне Яблунівка	Яворівський район		Мальчиці Карачинів Страдч Ямельня
Бродівський район		Броди Язлівчик	Бродівський район		Вислобоки Запитів Малі Підліски Гамалівка
Яворівський район		Бердичів Мужилівчів Прильбичі Терновія Чогині	Бродівський район		Баньонин Дділів Цеперів Яківів
		Великополе Добростан Заверешчя			Велин Вовковатця Мамчурі Ражнів Руда-Брідська

Населені пункти, що мають перспективи розвитку внаслідок створення міст праці у вузлах обслуговування автостради (в залежності від потужності вузлів)

Найвищі
 Високий
 Середній

Внаслідок покращання комунікаційної досяжності різко зросте туристично-рекреаційне навантаження на рекреаційні і туристичні ареали в смузі впливу автостради як за рахунок транспортного транзиту, так і жителів м. Львова, оскільки туристично-рекреаційні зони опиняються в радіусі 20–30-хвилинної транспортної доступності від майже мільйонного міста. Виникає задача проведення наукового дослідження туристично-рекреаційної місткості туристично-рекреаційних зон і центрів у смузі впливу МТК, потужності і стану їх обслуговуючої інфраструктури з врахуванням кількості потенційних туристів. Метою таких досліджень повинно стати якомога ефективніше використання туристичних і рекреаційних ресурсів, збереження природної і культурологічної специфіки регіону і формування туристичних зон, орієнтованих на комплексний розвиток рекреаційних територій в умовах переходу до ринкової економіки [6.]. Відповідно до отриманих висновків необхідно розробити природоохоронні заходи, схеми та генеральні плани розбудови рекреаційних зон і туристичних центрів вздовж траси ЕД-СІІІ Via Regia.

Підсумовуючи результати першої стадії досліджень у смузі впливу ІІІ Транс'європейського транспортного коридору, можна сказати, що вони доповнюють опрацювання інших учасників проекту щодо визначення можливостей потенційного розвитку територій проходження траси, виявляють проблеми і перспективи їх подальшого просторового освоєння, шляхи міжнародного співробітництва в цьому сенсі і є вихідним матеріалом для подальшої роботи.

1. Криворучко Ю.І., Русанова І.В., Король Є.І. Вплив ІІІ Транс'європейського транспортного коридору Via Regia на просторовий розвиток території Львівщини // Вісн. Нац. ун-ту "Львівська політехніка". – 2008. – № 632: Архітектура. – С. 169–173. 2. Містобудування. Довідник проектувальника / За ред. Т.Ф. Панченко. – К.: Укрархбудінформ. 3. Білоконь Ю.М. Принципи планувальної організації транскордонних територій України»: Автореф. дис. канд. арх. – К., 2000. 4. Беленький П.Ю., Мікула Н.А., Матвеев Є.Е. Конкуренційність на транскордонних ринках. – Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України, 2005. – 214 с. 5. Мікула Н.А. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво: Монографія. – Львів: ІРД НАН України, 2004. – 395 с. 6. Мазур Т.М., Савка Т.Я. Урбаністична концепція формування туристичної інфраструктури // Вісн. Нац. ун-ту Львівська політехніка». – 2008. – № 632: Архітектура. – С. 174–180.