

## ТЕХНІЧНА ІНФРАСТРУКТУРА ТА ЖИТЛОВЕ БУДІВНИЦТВО М. ЛЬВОВА НА ЗЛАМІ ХХ–ХХІ ст.

© Лисяк Н.М., 2013

Проаналізовано зміни у житловому будівництві та технічній інфраструктурі Львова у період 1990–2010 рр. Виділено проблеми та роль економічних механізмів у цих сферах. Встановлено, що за останні двадцять років найбільших змін зазнала транспортна інфраструктура міста, другою є сфера житлового будівництва і найменших змін зазнала технічна інфраструктура міста.

**Ключові слова:** місто, технічна інфраструктура, житлове будівництво.

N. Lysiak

Lviv Polytechnic National University

## LVIV TECHNICAL INFRASTRUCTURE AND RESIDENTIAL HOUSING AT THE TURN OF XX–XXI CENTURIES

© Lysiak, N., 2013

The analysis of changes in residential housing and technical infrastructure of Lviv during 1990-2010 years was conducted. The problems and special role of economic mechanisms in these areas were emphasized. It was established that transportation infrastructure of the city as well as residential housing underwent the largest changes during the last twenty years, while tiniest changes took place in technical infrastructure of the city.

**Key words:** city, technical infrastructure, residential.

**Постановка проблеми.** Житло та інфраструктура є важливими сферами функціонування міста. Вони є необхідними для забезпечення життєдіяльності і розвитку людини, підвищення рівня життя населення, впливають на стан галузей економіки міста: на обсяги промислового виробництва, сферу зайнятості населення, на вирішення інших важливих соціальних та економічних проблем міста. Досвід багатьох країн світу свідчить, що інвестиції в інфраструктурні проекти, будівництво доріг та житла дає змогу урядам країн стримувати зростання рівня безробіття та стимулювати більшість галузей виробництва.

Ми розглядаємо інфраструктуру як сукупність галузей та видів діяльності, що обслуговують економіку і виробництво міста. За цільовими функціями інфраструктуру умовно поділяють на два основні блоки – соціальну і технічну. До складу технічної інфраструктури включають такі структурні підрозділи: електропостачання, газопостачання, тепlopостачання, водопостачання та водовідведення, саночищення та утилізацію відходів, транспорт.

Житло проглядається як сукупність житлових приміщень, придатних для проживання. Воно включає: житлові будинки, спеціальні будинки (гуртожитки, спеціальні будинки для одиноких людей похилого віку, дитячі будинки, будинки-інтернати для інвалідів, ветеранів, інтернати при школах і школи-інтернати), квартири, службові житлові приміщення, інші житлові приміщення у будівлях [8].

Місто Львів – великий адміністративний, політичний, економічний та культурний центр у західній частині території України. Одне із дев'яти найбільших міст України. Чисельність населення міста становить майже 800 000 мешканців. Територія – 11741,9 га.

Технічна інфраструктура та житлова забудова міста Львова формувалися впродовж століть під впливом економічної політики різних держав: старовинний Львів був одним з головних і найбільших міст Галицько-Волинського князівства, Польщі, адміністративним центром Австро-Угорської імперії, обласним центром Української радянської республіки.

З 1990 р. в Україні відбулися важливі політичні трансформації, зміна державного устрою, зміна соціально-економічних відносин, що відобразилося на політичному та адміністративному статусі Львова.

**Цілі статті.** Проаналізувати зміни у технічній інфраструктурі і житловому будівництві Львова на зламі ХХ–ХХІ ст. Хронологічно період дослідження припадає на 1990–2010 рр. Відповідно і ставились такі завдання:

- охарактеризувати стан житлового будівництва та технічної інфраструктури Львова станом на 1990 р.;
- проаналізувати зміни та визначити основні тенденції у сфері будівництва та технічної інфраструктури Львова у 1990–2010 рр.;
- здійснити оцінку змін у житловому будівництві та технічній інфраструктурі під дією соціально-економічних чинників.

**Виклад основного матеріалу дослідження** здійснено стосовно змін у житловому будівництві, технічній і транспортній інфраструктурах м. Львова.

**Житлове будівництво.** У формуванні житлового будівництва Львова можна виділити два етапи, які характеризують значні кількісні і якісні зміни цієї сфери. Перші такі зміни відбулися у ХІХ – на початку ХХ ст. У цей період побудовані нові житлові райони: Новий Світ, Новий Львів, так звані Професорська та Кривчицька колонії, забудовано частину прилеглих до Львова територій. Про темпи будівництва житла свідчать такі цифри: 1873 р. у місті було 2594 житлові будинки, переважно одно- і двоповерхові, 1900 р. – 4 360 заввишки вже в три–чотири поверхи.

Наступним етапом у розвитку житлового будівництва Львова став період радянської доби (1939–1989 рр.). Політика радянського уряду була спрямована на перетворення Львова у великий промисловий центр. У результаті цього багато підприємств було укрупнено, реконструйовано і розширено, введено в дію нові фабрики і заводи. Такі перетворення спричинились до збільшення кількості населення міста, зміни його складу, що відповідно призвело до зростання потреби у житловому будівництві [9–11].

У житловому будівництві Львова радянської доби наймасштабнішою була програма 1960-х років, в якій ставилось завдання забезпечення кожної сім'ї окремою квартирою. Масове житлове будівництво велось на вільних землях за міською межею на територіях колишніх селищ, що були приєднані до міста у різні періоди і забудовані малоповерховим, часто малоцінним житлом, без достатньо розвиненої інфраструктури. Найбільшої масовості житлове будівництво набуло у 70–80-х рр. ХХ ст. У цей період з'явилися нові житлові райони, зокрема, на вулицях Широкій, Стрийській, Науковій, Кульпарківській, 700-річчя Львова, Батальній. У містах, фактично всюди перейшли на спорудження дев'ятиповерхових будинків, що значно сприяло економії міського земельного фонду. У результаті такої політики за 25 років (1950–1975 рр.) житловий фонд міста зріс у 1,5 раза [10].

Фінансування будівництва житла на 90 % здійснювалось за рахунок державних коштів, решта 10 % відсотків припадало на будівництво за кошти підприємств та на індивідуальне будівництво.

У соціальній сфері досягненням міста 1960–1989 рр. було підвищення забезпеченості житлом та відселення сімей з аварійного фонду житла. Проте, незважаючи на значні обсяги будівництва, житлова проблема Львова була однією з найгостріших. Житлова забезпеченість громадянина в СРСР була у три–чотири рази менша, ніж у розвинених країнах Європи, Америки, Японії. П'яти-

річні плани нового будівництва, особливо будівництва об'єктів обслуговування, вулиць і доріг, інженерних мереж постійно недовиконувались, а постійна нестача коштів на ремонтні і реставраційні роботи призвела до занедбання і руйнування багатьох культових споруд, об'єктів соціальної інфраструктури, старих житлових будинків тощо.

З 1990 р. відбулися економічні зміни, пов'язані з переходом України на ринкові умови господарювання: приватизація, зокрема, житлового фонду, розвиток приватної власності, децентралізація системи управління та підвищення ролі міського самоврядування. Такі соціально-економічні трансформації зачепили усі сфери суспільного життя, вплинули і на сферу житлового будівництва міста. Насамперед вони змінили систему фінансування будівництва житла. З'явилися інші джерела фінансування: державний і місцевий бюджети, власні кошти підприємств, кредити банків, іноземні інвестори, населення.

Сьогодні житлове будівництво у Львові здійснюють будівельні організації різних форм власності. Найбільшими з них є: ВАТ „Карпатбуд”, ВАТ “Інтеграл-Буд”, ВАТ „Ваш Дім” та ХК “Комфорт-Сервіс”.

Аналіз обсягів будівництва житла у Львові в період 1990–2010 рр. та порівняння їх з періодом 1960–1989 рр. вказує, що загальний обсяг нового будівництва, після підоому періоду 1985–1990 рр., коли в середньому вводилось в експлуатацію 200–300 тис. м<sup>2</sup> житла щорічно, неухильно знижувався до 1995 р. і стабілізувався на рівні приблизно 100 млн. м<sup>2</sup> з незначними відхиленнями по роках (рис. 1).

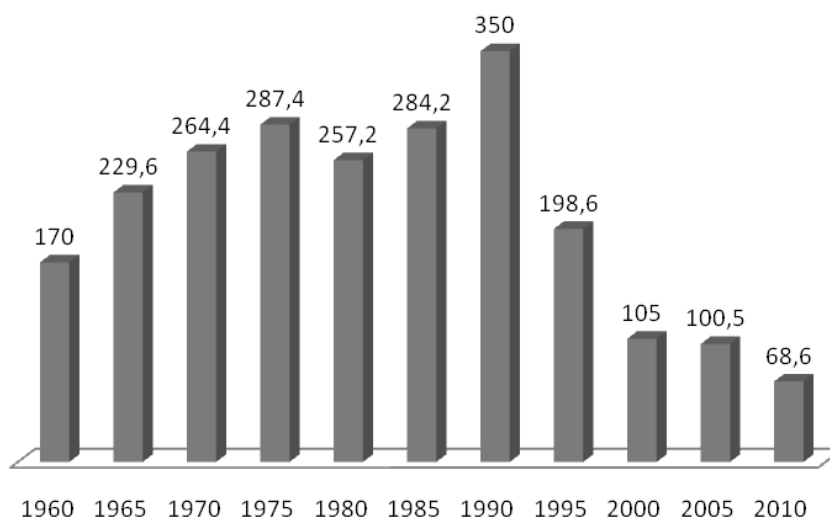


Рис. 1. Динаміка обсягів будівництва житла у м. Львові в період 1960–2010 рр. тис. м<sup>2</sup> в рік

Джерело: [8, 12]

З 2005 р. розпочинається деяке поживлення у будівельній галузі, зумовлене кількома чинниками: покращення економічної ситуації і підвищення доходів населення, гостра потреба покращення житлових умов і недостатній розвиток сфери економічної діяльності, коли вкладення коштів у житлове будівництво розглядається як найнадійніший спосіб збереження їх від інфляції і отримання прибутків за допомогою продажу житла на вторинному ринку або здачі його в оренду. Важливу роль у цій ситуації відіграло банківське кредитування, яке зумовило штучне підтримання платоспроможного попиту і зростання пропозиції на ринку житла. Це викликало ажіотажний ріст цін і обсягів будівництва (185 тис. м<sup>2</sup> за 2007 р.) у місті, які були різко припинені світовою фінансовою кризою 2008 р.

Станом на 01.01.2011 р. житловий фонд м. Львова усіх форм власності становить 24156 будинків загальною площею 12,9 млн. кв. м, з них державний житловий фонд – 3 % будинків, приватний – 53,3 %, комунальний – 41 %, колективний – 3 %. Житловий фонд на 92,3 % обладнаний централізованими системами водопроводу і каналізації, на 83,4 % – гарячим водопостачанням, на 85,1 % – ваннами та душовими, 100 % – газом [5].

Аналізуючи сферу житлового будівництва м. Львова 1990–2010 рр., варто відзначити той факт масового індивідуального будівництва замиського житла як для відпочинку, так і для постійного проживання. Його характерною особливістю була стихійність. За останні 20 років навколо Львова розвинулись цілі квартали малоповерхової житлової забудови без належного рівня інфраструктурного забезпечення. Такі процеси вплинули на структурні зміни прилеглих до Львова територій: ущільнили забудову, супроводжувалися навантаженням на довкілля, змінили якісні характеристики забудови – з’явилися будинки з парками, садами, котеджні містечка тощо.

*Оцінка змін у житловому будівництві м. Львова.* Житлове будівництво м. Львова періоду 1990–2010 рр. характеризується як позитивними, так і негативними змінами. Позитивним, на нашу думку, є те, що мешканці міста отримали змогу самим вирішувати питання покращення своїх житлових умов за допомогою купівлі-продажу житла. Вони також можуть купити земельну ділянку за містом і побудувати там власний будинок.

Покращилась якість споруджуваного житла. З’явилося житло підвищеної комфортності: 5-, 10-поверховий будинок, що має додаткові якості (більший метраж, планування кімнат, оздоблення, розширена прибудинкова зона, стоянка тощо). Існує такий сегмент, як “елітне житло”, – житловий будинок до 5-ти поверхів на 20–30 квартир у престижному районі, з максимально можливим рівнем комфорту, великий метраж квартир, покращене планування, додаткові сервіси (кондиціонування і вентиляція, оздоблення, охорона, гараж тощо).

Як негативне явище у сфері житлового будівництва Львова залишається:

– відсутність економічних механізмів, які б сприяли активізації ринку житла у місті. Вихід держави з цього ринку, на жаль, не компенсувався своєчасним створенням нових механізмів залучення коштів у житлове будівництво. Схема фінансування будівельних робіт – це продаж майбутнього житла кінцевим споживачам (населенню). Натомість система іпотечного кредитування, яка дає змогу кожному громадянину з середніми доходами отримати в банку або в іншій фінансово-кредитній установі кредит, купити за нього квартиру, не відпрацьована. Високими залишаються кредитні ризики — одна з головних причин дорожчечі кредитів, що видаються на житлове будівництво. Немає державного сприяння розвитку житлового будівництва, а також механізму податкових пільг. Загалом загальна соціально-економічна ситуація в країні впродовж останніх 20 років не сприяє підвищенню купівельної спроможності громадян. Як результат, для більшості мешканців міста житло є недоступним;

– зменшення житлового фонду як результат недостатнього рівня розвитку житлового будівництва та низьких темпів інвестування у цю галузь. Спад житлового будівництва у місті відбувався за рахунок скорочення майже удвічі будівництва багатоквартирних житлових будинків. Будівельні організації споруджували, як правило, комерційне житло з метою отримання прибутку. Будівництво велось переважно за рахунок ущільнення існуючої забудови та винесення нежитлових об’єктів із селищних територій (рис. 2);

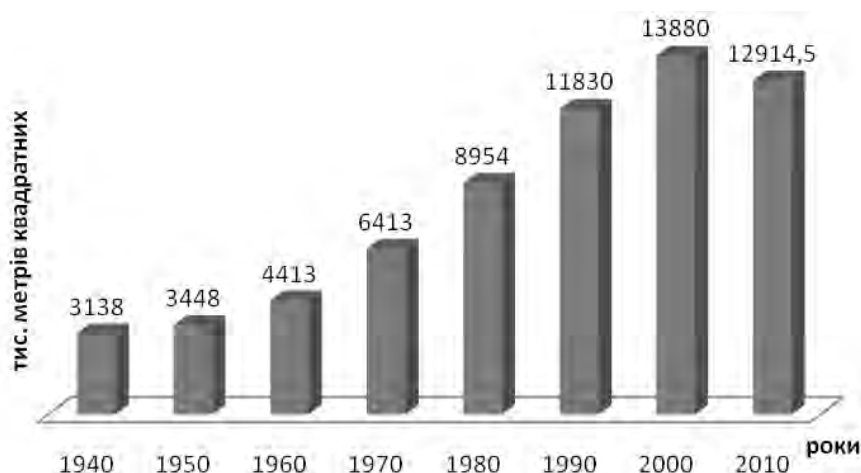


Рис. 2. Динаміка змін у житловому фонді м. Львова у період 1940–2010 рр., тис. м<sup>2</sup>

Джерело: [5, 7, 12]

– спостерігається погіршення показників соціальної сфери міста. Житлова забезпеченість мешканців міста становить 17,8 кв. м/люд. і є значно меншою від забезпеченості у розвинених країнах (у зарубіжних країнах цей показник становить 30 кв. м/люд). Збільшення цього показника порівняно з показником 1991 р. зумовлене передусім не новим будівництвом, а зменшенням чисельності населення міста (рис. 3, б).

Проблемою залишається поліпшення житлових умов тієї категорії громадян, які не можуть самі вирішити цю проблему. Протягом 1990–2010 рр. відбувалось постійне скорочення квартирної черги і кількості наданих квартир мешканцям міста. На 1.01.2008 р. на квартирному обліку перебувало 54798 сімей (за 2007 р. було надано усього 270 помешкань) (рис. 3, а).

**Технічна інфраструктура** міста Львова складається із систем водопостачання, каналізації, теплопостачання, газопостачання, електропостачання, санітарної очищення та утилізації відходів.

**Водопостачання** м. Львова здійснюється від централізованої системи міського водопроводу. Водопостачання міста забезпечене винятково з підземних джерел, розміщених на відстані від 20 до 110 км. Водоспоживання м. Львова становить 12,7 т. м<sup>3</sup>/добу, при охопленні міської забудови централізованим водопостачанням 98 % [5]. Ще на початку ХХІ ст. подача води до міської мережі здійснювалась за графіком. Така ситуація стала наслідком недостатніх обсягів капіталовкладень у цю сферу. 29 грудня 2009 р. за позику Світового банку реалізований проект модернізації системи водопостачання та водовідведення м. Львова, в результаті чого у Львові було запроваджене цілодобове водопостачання.

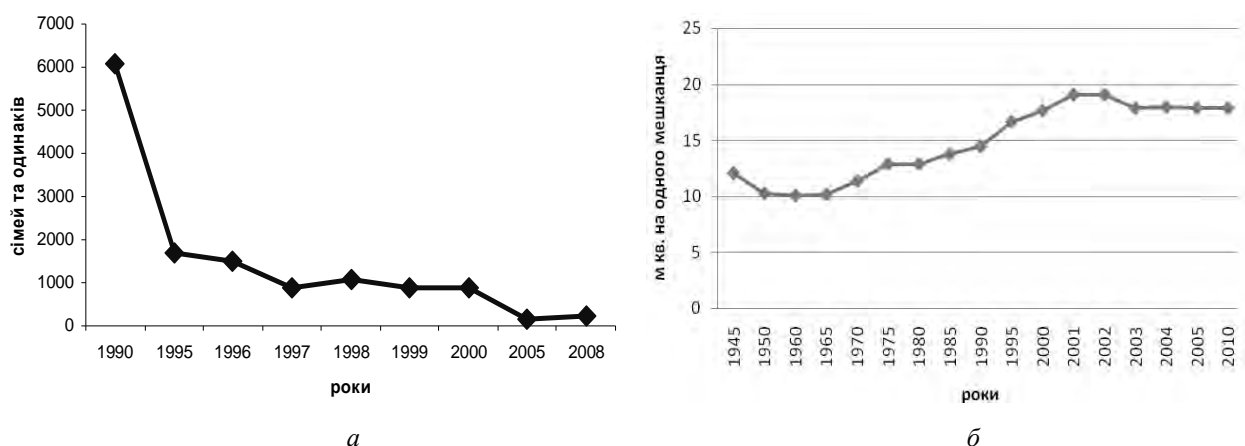


Рис. 3. Показники соціальної сфери щодо поліпшення житлових умов:  
 а – кількість сімей та одиниць, які поліпили свої житлові умови впродовж 1990–2008 рр.;  
 б – рівень забезпеченості мешканців міста Львова житлом, м. кв./особу

Джерело: [8–12].

**Каналізаційна мережа** покриває територію міста на 94 %. Частина малоповерхової старої забудови у місті, особливо поза центральною частиною, не каналізована. Ця ситуація створює санітарні та екологічні проблеми. У систему каналізації м. Львова подаються стоки від м. Винники, смт. Брюховичі, смт. Рясна-Руська та інших користувачів. Система каналізації м. Львова працює з перевантаженням [5].

**Саночищення та утилізація відходів.** Побутове сміття вивозиться на міське сміттєзвалище площею 33,3 га, розташоване на відстані 25 км від м. Львова. Збір і утилізацію промвідходів у місті здійснює 1-ше комунальне підприємство та п'ять приватних фірм за кількома напрямками. Демоніполізація цієї сфери мала забезпечити якість і регулярність вивезення сміття у місті.

Питання утилізації відходів є одним із найгостріших у місті. Існуюче сміттєзвалище було відкрите у 1956 р. Термін його експлуатації закінчився 1.01.2006 р. Проте і до сьогодні тут місто утилізує побутові відходи. Сміттєзвалище м. Львова не відповідає санітарним вимогам стало

активним джерелом забруднення довкілля. У цей час назріла гостра необхідність будівництва сміттєпереробного заводу.

*Теплопостачання.* Централізованим теплопостачанням у м. Львові забезпечуються багатоповерхові житлові будинки, частково малоповерхові, громадські будинки і промислово-виробничі об'єкти. Джерелом централізованого теплопостачання міста слугують ТЕЦ, районні, квартальні та індивідуальні котельні.

*Газопостачання* міста здійснюється від системи магістральних газопроводів, прокладених територією приміської зони. Сьогодні місто забезпечене газопроводами на 100 %.

*Електропостачання* включає сукупність енергетичних мереж (лінії електропередачі, силові підстанції, підрозділи обслуговування), що забезпечують подачу електроенергії споживачам. Електричні навантаження покриваються від Львівського енерговузла через три опорні підстанції напругою 220 і 330 кВ та міські підстанції – напругою 110 кВ (19 шт.) і 35 кВ (3 шт.). Більшість підстанцій побудовано у 1950-х роках і сьогодні вичерпали нормативний термін служби (45 років) [5].

*Оцінка змін у технічній інфраструктурі Львова.* Технічна інфраструктура Львова є найскладнішою сферою комунального господарства м. Львова. Експертними дослідженнями вітчизняних та іноземних спеціалістів встановлено, що більшість мереж технічної інфраструктури м. Львова вичерпали свій нормативний термін експлуатації, знаходяться у незадовільному стані. Протягом 1990–2010 рр. у сфері технічної інфраструктури міста відбулось покращення ситуації з водопостачанням міста та задоволенням потреб населення у цілодобовій подачі води. Зміни у технічній інфраструктурі міста потребують нових підходів. Донедавна проблема технічної інфраструктури вирішувалась екстенсивно: зростало місто і паралельно, але з великим відставанням від потреб, будували технічні мережі. Так, у період 1960–1980 рр. збільшення обсягів капітальних вкладень на розвиток комунального господарства не забезпечувало відповідності між рівнем його розвитку і рівнем розвитку інших галузей народногосподарського комплексу міста. Незважаючи на постійне зростання населення, необхідного розширення і збільшення інфраструктурних мереж не відбувалося. Сьогодні ж постало питання, що технічну інфраструктуру необхідно удосконалювати інтенсивним шляхом на засадах впровадження передових технологій виробництва і досягнень науково-технічного прогресу, які б забезпечили економію, якість, зростаючі потреби міста у ресурсах.

**Транспортна інфраструктура.** Львів – головний транспортний вузол західного регіону, у якому зосереджені важливі транспортні комунікації. Надзвичайно вигідне місцезнаходження Львова робить його важливим центром торгівлі та транспортних комунікацій на західних теренах України. Відстань від Львова до Києва – 575 км, до кордонів із Польщею – 73 км (Шегині) та 72 км (Краковець); із Словаччиною – 262 км (Ужгород); із Угорщиною – 253 км (Чоп); із Румунією – 290 км (Парубне).

Транспортна інфраструктура міста Львова набуває ваги, з огляду на значення міста в загальнодержавних програмах розвитку транскордонного співробітництва та використання важливого місця на перехрещенні європейських транспортних коридорів. Особливої актуальності ці питання набули напередодні проведення чемпіонату з футболу Євро-2012 у м. Львові.

Сфера транспорту міста Львова складається з таких елементів:

- 1) залізничний транспорт;
- 2) повітряний транспорт;
- 3) автомобільний транспорт;
- 4) магістральна вулична мережа;
- 5) громадський транспорт (трамвай, тролейбус, автобус).

Зовнішні зв'язки міста забезпечуються залізничним, автомобільним і повітряним видами транспорту. Внутрішньоміські перевезення забезпечуються автомобільним та громадським електротранспортом.

*Залізничний транспорт.* Львівська залізниця, побудована у 1860 р., є однією із найстаріших в Україні. Її поява свого часу стала значним поштовхом для розвитку міста: почали розвиватись промисловість, з'явилися інфраструктура, нові робочі місця [11]. Протягом 1960–1989 рр. Львівська залізниця зазнала значних структурних змін, а саме: істотно оновився рухомий склад, проведена електрифікація,

розроблена комплексна система ефективного використання вагонів. У 1988 р. колектив Львівської залізниці почав працювати в умовах госпрозрахунку і самофінансування [9, 10].

Після 1990 р. різко перевезення вантажів скоротилося на 50 %. Значна частина вантажів перейшла із залізничного на автотранспорт, який має значні переваги на середніх відстанях перевезень (до 1000 км). Функцією залізничного транспорту залишалось перевезення, переважно масових вантажів паливно-енергетичного та рудно-металургійного комплексів, будівельних, лісових, зернових [6].

На кінець 2010 р. Львівська залізниця мала 15 міжнародних сполучень. У Львові сходяться залізничні маршрути з дев'яти напрямків, зокрема, з держав Західної Європи. Львівська залізниця обслуговує сім західних областей України, здійснює перевезення більше як 30 % усіх вантажів та 36 % пасажирів області. Відкрито швидкісне залізничне сполучення між Львовом та Києвом [5].

Актуальним для залізниці залишається питання підвищення швидкості та якості перевезень, прокладання колії європейського стандарту.

*Повітряний транспорт.* Міжнародний аеропорт “Львів” розташований у південно-західній частині Львова. Аеродром був побудований до 1940 р. для експлуатації легких типів літаків. Після Другої світової війни аеродром був неодноразово реконструйований. Наприкінці 1980-х рр. мав достатньо високу інтенсивність польотів, що виконувались насамперед за маршрутами місцевих повітряних ліній. Станом на 1.01.2008 р. інтенсивність польотів становила лише 15–20 % від показників початку 1990-х років [5, 6].

Зона обслуговування аеропорту, крім Львова і області, включає: Івано-Франківськ, Чернівці, Ужгород, Тернопіль, Луцьк, Рівне і Хмельницький з областями. З огляду на своє географічне положення, ДМА “Львів” має потенціал для того, щоб перетворитися у справжній центрально-європейський авіаційний вузол (HUB). Завдяки нарощуванню обсягів повітряних перевезень та зростанню якості послуг існує можливість розвитку додаткових та нових, орієнтованих на фінансово-економічний успіх, перспектив та ведення ділових операцій у “небазових видах діяльності (неавіаційна діяльність).

*Автотранспорт.* Головними магістралями, що утворюють автотранспортний вузол Львова, є дороги міжнародного ( М-06 Київ–Чоп через Львів, Мукачево, Ужгород; М-09 Львів–Рава-Руська, М-10 Львів–Краковець, М-11 Львів–Шегині), загальнодержавного та регіонального значення. Транзитні транспортні потоки головних напрямків автодоріг проходять здебільшого поза межами міста по об'їзній автодорозі загальною протяжністю 45 км (рис. 4). Автотранспортне сполучення налагоджене з багатьма містами України, а також із країнами – членами Європейського Союзу: Республікою Польща (Варшава, Краків, Катовіце, Вроцлав), Німеччиною (Дрезден, Карлсруе), Великобританією (Лондон, Манчестер), Францією (Париж), Грецією (Афіни), Італією (Рим), Бельгією (Брюссель), Чехією (Прага), Литвою (Вільнюс), Латвією (Рига).

*Магістральна вулична мережа.* Загальна протяжність автомобільних доріг загального користування міста становить 580,4 км. Шляхова мережа міста Львова становить понад 1000 км вулиць і квартальних проїздів (рис. 5). Особливістю транспортної мережі м. Львова є:

- недостатня ширина вулиць в історичній частині міста, що не забезпечує необхідної пропускної спроможності для міського транспорту (зокрема, пасажирського);
- найкоротші маршрути, які з'єднують більшість масивів міста, проходять через його центр, що пов'язано з радіальною вуличною системою;
- висока щільність та історична цінність забудови, що унеможливує роботу з модернізації та реконструкції транспортних магістралей;
- складний рельєф місцевості, який істотно впливає на вибір маршрутів, а також на швидкість і безпеку руху.

*Громадський транспорт.* Міські пасажирські перевезення здійснюються трамваями, тролейбусами, автобусами (державними та приватними), мікроавтобусами та легковими видами транспорту. У місті діє 99 міських маршрутів (9 – трамвайних, 13 – тролейбусних, 23 – автобусних та 53 – мікроавтобусних), на яких працює 1235 одиниць рухомого складу. Додатково до масового пасажирського транспорту у місті використовується близько 4500 автомобілів-таксі [5].



Рис. 5. Схема громадського транспорту м. Львова [5]

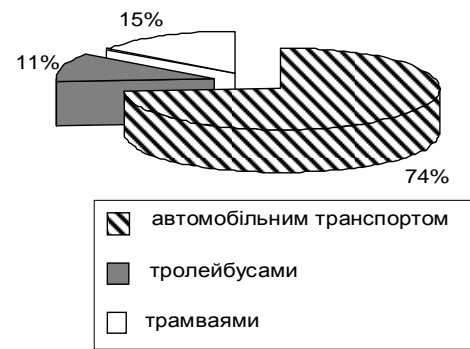


Рис. 6. Структура пасажирських перевезень на міських видах пасажирського транспорту м. Львова [5]

У період 1990–2010 рр. у сфері транспортної системи міста відбулися значні зміни, а саме: – відбувся перерозподіл вантажних і пасажирських перевезень між усіма видами транспорту. Основу вантажних і пасажирських перевезень становить автомобільний транспорт (рис. 7);

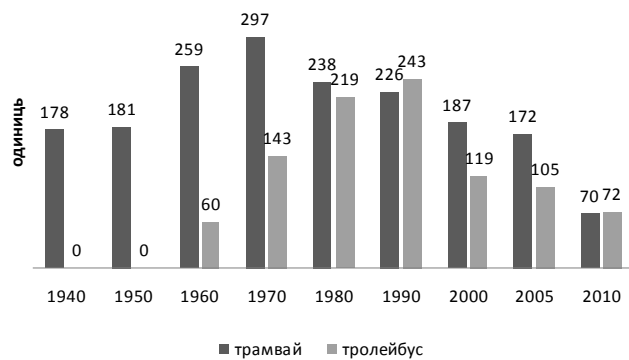


Рис. 7. Динаміка перевезень пасажирів за видами транспорту у Львівській області [5]

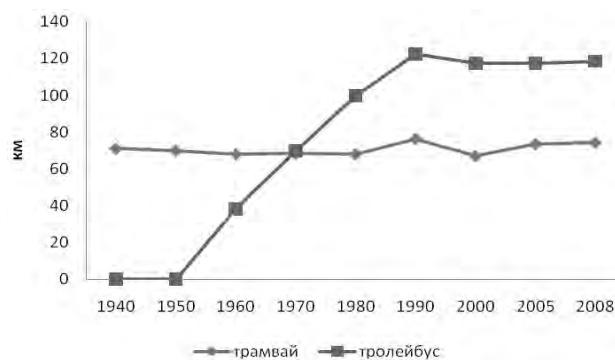
– зріс рівень автомобілізації населення міста. За останні 10 років темпи приросту парку машин становили 10 % у рік. У 2010 р. у місті нараховувалось близько 115 тис. автомобілів індивідуального користування. На 1000 осіб припадає 160 автомобілів. Крім того, у місті зареєстровано близько 7830 вантажних автомобілів, 3330 автобусів та 4540 спецавтомобілів;

– з 1990 р. фактично не оновлювався рухомий склад електричного міського транспорту (трамваї, тролейбуси), не здійснювалась модернізація колій громадського транспорту (рис. 8);





Кількість рухомого складу, одиниць



Експлуатаційна довжина колій загального користування, км

Рис. 8. Основні показники роботи громадського транспорту м. Львова

Джерело: [7]

Оцінка змін у транспортній інфраструктурі м. Львова. Рівень розвитку транспортної системи міста значною мірою відстає від темпів розвитку господарського комплексу міста і має багато проблем:

- невідповідність вуличної мережі до потреб сучасного міського транспорту. Найбільше навантаження зазнає мережа вулиць центральної частини міста. Із 100 тис. автомобілів, які зареєстровані у Львівській області, як показала практика, 60 %, тобто більше 60 тис. автомобілів користуються шляховою мережею міста (рис. 9);
- великий дефіцит місць для паркування. Це призводить до того, що подекуди машини паркують у два чи навіть у три ряди, а інколи безконтрольно й посередині вулиці і створюють перешкоди для подальшого руху;
- викиди в атмосферу шкідливих продуктів згоряння, вібраційне навантаження, надмірне запилення атмосфери і шумове перенасичення несприятливо впливають на здоров'я та життєдіяльність людей, на порушення цілісності пам'яток;
- залишається відкритою проблема підвищення комфортності обслуговування населення пасажирським транспортом.

Існуюча транспортна інфраструктура міста не справляється із зростаючими транспортними та пасажирськими потоками. Модернізації потребують усі сфери цієї системи. Особливо це стосується якості доріг, якості пасажирських перевезень, перерозподілу транспортних потоків у місті. Особлива увага повинна приділятися транспорту, який забезпечує зовнішні зв'язки міста: залізничний, автомобільний, повітряний. Основні рішення, закладені у чинному генеральному плані та комплексній транспортній схемі, були спрямовані на покращення транспортного обслуговування населення, підвищення швидкості сполучення і комфортності перевезень, зниження часу на транспортні пересування у межах міста. Однак без ефективного механізму вирішення застосування фінансових механізмів питання удосконалення транспортної інфраструктури і досі залишається актуальним.

Унікальною можливістю для Львова вирішити деякі соціально-економічні проблеми, зокрема у сфері транспортної системи, стало включення міста до переліку міст України, де проводився Європейський футбольний чемпіонат 2012 року (ЄВРО-2012). Підготовка Львова і Львівської області велася відповідно до Державної цільової програми підготовки до чемпіонату Європи-2012 з футболу, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 14.04.2010 р. № 357 (зі змінами та доповненнями). Програмою було передбачено фінансування у сумі майже 12,4 млрд. грн. Фактично профінансовано 10,5 млрд. грн, зокрема:

- 77 % (8,1 млрд. грн) – державні кошти;
- 2,0 % (0,28 млрд. грн) – місцеві бюджети;
- 21 % (2,2 млрд. грн) – кошти інвесторів.

Для порівняння за 2002–2007 рр. в економіку Львівщини з Державного бюджету надійшло 1394,3 млн. грн [6].

Кошти Державного бюджету були спрямовані на такі об'єкти:

- Міжнародний аеропорт “Львів” ім. Данила Галицького – 4,6 млрд. грн.

Стадіони:

- стадіон “Арена- Львів” – 2,94 млрд. грн;
- стадіон Львівського державного університету фізичної культури – 78,5 млн. грн;
- стадіон у смт. Славське Сколівського району (профінансовано 22,0 млн. грн);
- будівництво та реконструкцію доріг загального користування (Львів–Краківець, Львів–Рава -Руська, Львів–Шегині, західний обхід м Львова, пониження частини дороги Львів–Пустомити та під'їзд до Трускавця) – 647,09 млн. грн);
- будівництво, реконструкцію та ремонт комунальних доріг м. Львова – 256,17 млн. грн;
- ремонт гуртожитків – 24,6 млн. грн.

Кошти міського бюджету Львова були спрямовані на об'єкти:

- будівництво, реконструкцію та ремонт комунальних доріг м. Львова – 55,0 млн. грн;
- реконструкцію та ремонт закладів охорони здоров'я у м. Львові – 28,98 млн. грн.

Кошти приватних інвесторів були спрямовані на об'єкти:

- будівництво, реконструкцію та ремонт готелів – 2,1 млрд. грн;
- будівництво ліній електропередач (власні кошти ПАТ “Львівобленерго”) – 131,28 млн.

Оцінка результатів:

Інфраструктура. У результаті підготовки Львова до чемпіонату 60 % усіх інвестицій спрямовано в інфраструктуру міста: повністю реконструйовано аеропорт, проведено реконструкцію і ремонт комунальних доріг та доріг загального користування, оновлено рухомий склад громадського транспорту. Це, безумовно, є позитивним чинником, оскільки транспортна інфраструктура потребувала модернізації незалежно від футбольного свята. Львів – регіональний центр, відповідно інвестиції у високоякісні транспортні зв'язки та достатня інфраструктура сприятимуть розвиткові міста і регіону у сфері транспортної логістики, значно посилять економічні, туристичні, ділові та інші зв'язки Львівщини з ЄС, у майбутньому створить стійкі вигоди для економіки міста і області загалом.

У будівництво спортивних арен спрямовано 28 % від усіх інвестицій. Побудовано новий стадіон “Арена-Львів” на 33000 місць, один з найновіших у Європі. У майбутньому біля стадіону передбачається забудова території і створення сучасного культурно-розважального, торговельного та ділового центру.

Готельна сфера заслуговує на окрему увагу. У 2008 р. департаментом Євро-2012 Львівської міської ради спільно з Лозанським університетом було проведено дослідження готельного бізнесу Львова та розроблено прогноз збільшення кількості готельних місць у місті. За цим дослідженням у 2012 р. у Львові мало б бути більше 2500 номерів у готелях різної категорії. Завдяки підготовці до Євро-2012, яка спонукала активний ріст туризму у місті, на липень 2012 р. місто могло запропонувати гостям 2909 номерів у готелях та 1300 місць у хостелах. Беручи до уваги, що протягом 2008–2012 рр. у місті було введено в експлуатацію 1226 номерів у 41 готелі різної категорії та 1300 ліжок у хостелах, ціну за облаштування одного номера, вартість інвестицій у готельну сферу м. Львова оцінюється у понад 900 млн. грн та 10000 додаткових робочих місць.

Підготовка і проведення чемпіонату стали безпрецедентними в історії Львова, та безумовно мали важливий вплив на соціально-економічний розвиток м. Львова. Футбольний чемпіонат надав можливість залучити державні і приватні інвестиції, оновити транспортну та інженерну інфраструктуру міста, покращити туристичну та інвестиційну привабливість міста і регіону загалом. Розвиток сфери туристичних послуг збільшив надходження коштів, що забезпечило економічний розвиток у довготривалому масштабі.

## **Висновки:**

1. Житло і технічна інфраструктура Львова є важливими сферами життєдіяльності міста, від яких значною мірою залежить якість життя населення. У ринкових умовах розвинена транспортна і технічна інфраструктури є основою залучення інвестицій в інші сектори економіки міста.

2. Протягом 20-ти останніх років у місті знизилась обсяги житлового будівництва, погіршилась ситуація з технічною і транспортною інфраструктурами. Рівень розвитку технічної і транспортної інфраструктур не відповідає потребам населення міста. До найгостріших проблем міста варто зарахувати: транспортну проблему, зношеність рухомого складу транспорту міста, застарілість мереж та обладнання інженерної системи міста; невирішеність питань знешкодження та перероблення твердих побутових відходів. Така ситуація зумовлена недостатнім фінансуванням цих сфер не лише впродовж останніх 20-ти років, але й фактично на усіх етапах розвитку міста. Сьогоднішня ситуація потребує нових підходів до вирішення питань житлового будівництва і технічної інфраструктури, з огляду на перспективу і на засадах впровадження новітніх технологій.

3. Проведений аналіз дав змогу наголосити на особливій ролі економічних механізмів та джерел фінансування для забезпечення відтворення інфраструктурних систем міста. Об'єктивним чинником прискорення соціально-економічного розвитку Львова була підготовка міста до Проведення чемпіонату Європи з футболу.

1. Закон України “Про організацію та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу в Україні” від 25.12.2008 р. 2. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27.10. 2010 р. № 2068-р “Про схвалення Концепції Державної цільової соціальної програми розвитку в Україні спортивної та туристичної інфраструктури у 2011—2022 роках”. 3. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2010 р. № 357 “Про затвердження Державної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу”. 4. Додаток до Постанови КМУ від 14 квітня 2010 р. № 357 “Завдання і заходи з підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу”. 5. Коригування генерального плану м. Львова. [II стадія]. Генеральний план. Пояснювальна записка. – Львів, 2008. – Т.2. 6. Коригування генерального плану м. Львова. [I стадія]. Генеральний план. Пояснювальна записка. – Львів, 2001. 7. Основні показники соціального і економічного становища міста Львова за 2000 рік: статист. довід. / Держкомітет статистики України. – Львів, 2001. – 131 с. 8. Основні соціально-економічні показники розвитку міста Львова 2000 – 2007 рр.: статист. довід. / Головне управління статистики Львівської області. – Львів, 2007. 9. Комплексний план економічного і соціального розвитку города Львова на 1981–1985 гг. – Львовский горком ЛКСМУ. – Львов, 1982. – 283 с. 10. Комплексний план економічного і соціального розвитку города Львова на 1986–1990 гг. – Львовский горком ЛКСМУ. – Львов, 1987. – 197 с. 11. Назарук М.М. Львів у ХХ столітті: соціально-екологічний аналіз / М.М. Назарук. – Львів: УАД – вид. центр ЛНУ імені Івана Франка, 2008. – 348 с. 12. <http://www.stat-lviv.com>.