

Деякі спеціалісти справедливо зауважують, що, “враховуючи інтереси людини, мінімальною одиницею екосистеми слід вважати не одну водойму, а всю площу водозбору...” [2].

Кожний басейн, кожний водозбір є унікальним. Розрізняють такі типи водозборів:

а) водозбір, який не має річкового стоку до Світового океану та внутрішнього відкритого водоприймача (в межах цього типу можна виділити принаймні два типи: системи, що не мають руслової гідромережі та ті, що мають руслову, хоча б періодично діючу, мережу;

б) водозбір, що також не має стоку до Світового океану, але має відкритий сток до внутрішньоконтинентальних водоймищ (в підтипи при цьому можна виділити водозбори, що мають стік до солених або прісних озер);

в) водозбір, що має прямий річковий (русловий) стік до Світового океану (три підтипи:

– басейни, що мають стік безпосередньо до океану (в море);

– водозбори, що мають стік в естуарій, тобто в губу, затоку Світового океану;

– найбільш розповсюджені на земній кулі екосистеми, що мають річковий стік до річкової гідромережі вищого порядку).

Для території України притаманний останній тип водозбору, що має річковий стік до Світового океану.

Ареали, які виділені в результаті розгляду природно-кліматичних умов України, накладаються на річкові басейни та створюють певне зонування на макротериторіальному рівні.

На мезотериторіальному рівні зонування прирічкових територій буде мати поясний характер, де можна виділити такі зони:

– зону прямого впливу ріки (водоймища) з параметрами від 0,1 до 1,0 км;

– зона безпосереднього впливу з параметрами до 10 км;

– зона непрямого впливу – до 50 км.

Мікротериторіальний рівень зонування буде лінійно-точковим, при якому можна виділити: зону заплави, охоронну зону, зону інженерно-гідрологічного впливу та зону локальних територіальних властивостей (рис.4).

Встановлення територіально-структурних рівнів та зонування річкових басейнів України дасть змогу вирішити проблему просторового розвитку містобудівних процесів на різних територіальних рівнях завдяки збалансованому погодженню масштабів урбанізованих об'єктів середовища з елементами природного оточення.

УДК 711.55

Посацький Б.С.

НУ “Львівська політехніка”, кафедра містобудування

МІСТОБУДІВЕЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ЛЬВОВА

© Посацький Б.С., 2000

Розглянуто містобудівельні чинники, що обумовлюють розвиток загально-міського центру Львова як поліцентричної системи. Показано вплив вартості земель у різних зонах центральної частини на подальший розвиток центрального ядра та підцентрів.

Суспільно-економічні перетворення в Україні після 1999 р., трансформація економіки відповідно до ринкових принципів суттєвим чином змінили передумови розвитку міст. Особливо складні проблеми виникли у центральних частинах міст, де у єдиному містобудівельному комплексі необхідно вирішувати справи охорони історико-культурної спадщини та сучасного розвитку міського організму, не упускаючи при цьому бачення перспективи.

Складні і неоднозначні проблеми впродовж тривалого часу накопичувалися у центральній частині Львова і протягом нового тисячоліття потребують містобудівельного осмислення. Центральна частина Львова нині загалом виконує функції загальноміського центру найбільшого міста і центрального осередка регіону європейського масштабу.

Вигідне географічне положення Львова протягом всього часу розвитку міста сприяло концентрації тут характерних міських функцій, тобто управління, фінансової діяльності та послуг, всіх форм торгівлі, обслуговування транзитних зв'язків європейського масштабу.

Протягом ХХ ст. Львів став одним з відомих осередків науки та освіти, у місті розвинулося багате і різноманітне мистецьке життя. Львів сьогодні загалом відповідає основним критеріям т. зв. “світових”, або “європейських” міст, які характеризуються не традиційним виробництвом товарів, а насамперед генеруванням інформації та її поширенням у понад-регіональному масштабі, а також є транспортними вузлами “глобального”, в даному випадку загальноєвропейського значення. В Україні до цієї категорії міст належать Київ, Харків, Одеса, Львів [1].

Основні види сучасної міської діяльності концентруються у центральній частині Львова, яка має містобудівельні особливості і специфіку, обумовлені її історичним розвитком. Протягом ХІХ – першої половини ХХ ст. міський осередок розвивався як компактне утворення, територія якого зростала в цілому концентрично. Концентричність зростання міської території Львова збереглася і у другій половині ХХ ст., водночас можна зауважити втрату ознак компактності, що стало наслідком здійснення постулатів “сучасної архітектури” у формуванні нових периферійних дільниць міста протягом 1960-1980-х рр.

Постійне зростання населення і території міста у другій половині ХХ ст. обумовило формування у 1960-1970-х рр. концепції поліцентричного розвитку загальноміського центру, яка мала на меті функціональне розвантаження історичного осередку міста і розширення просторових меж центральних функцій Львова*. Передбачалося, що будуть сформовані, поза історичним осередком міста, три підцентри на головних вулицях-радіусах: Городоцькій, Личаківській, Стрийській. Окрім того, проектувався подальший розвиток ядра загальноміського центру у північному напрямку вздовж Проспекту Чорновола.

Тобто передбачався суттєвий територіальний перерозподіл міських функцій у центрі Львова і звільнення історичного міського осередку від невластивих видів діяльності, шкідливих для збереження історичного міського середовища. Однак намічене було здійснене у незначному обсязі і до того ж сам процес реалізації розтягнувся майже на тридцять років. Протягом 1960-1970-х рр. проводилося будівництво об'єктів загальноміського підцентру на вул.Стрийській.

Сьогодні, як і сорок років тому, у ядрі загальноміського центру, тобто у історичному осередку міста, продовжується процес концентрації міських функцій, оскільки підцентри не були створені. Наочним проявом процесу концентрації є постійно зростаючі обсяги транс-

* Основні положення поліцентричного розвитку загальноміського центру Львова були сформульовані у генеральному плані 1966 р. і згодом розвинуті у проекті детального планування центральної частини Львова у 1970 р. [2].

портного і пішохідного руху у центрі Львова. Хоча рівень автомобілізації у Львові (125 авто на 1000 мешканців) ще далекий від західноєвропейського (400-500 авто на 1000 мешканців), однак пропускна спроможність вулиць львівського центру вже майже вичерпана, не кажучи про відсутність облаштованих стоянок. Пішохідний рух у центрі міста практично всюди відбувається поряд з транспортним, оскільки не формуються пішохідні простори.

Відомо, що процес концентрації центральних міських функцій на окресленій території не може продовжуватися безконечно і все ж обмежується наявними резервами міського простору – особливо це стосується історичного міського середовища. З огляду на вказані обставини можна прогнозувати такі тенденції просторового розвитку загальноміського центру: перша – подальший розвиток концепції поліцентричної побудови системи центру на периферії центральної частини міста, друга – освоєння підземного простору у ядрі центру, тобто у історичному осередку міста. Зауважимо, що ознаки першої тенденції сьогодні проявляються у дещо стихійних формах шляхом створення торговельних об'єктів загальноміського значення (базари, ринки) у периферійних ділянках міста.

Зрозуміло, що при будь-якому напрямку розвитку системи центру суттєвого значення набуває новий для пострадянського міста чинник вартості землі. Земельні ділянки, передбачені за генеральним планом Львова 1993 р. для розташування проєктованих підцентрів, належать загалом до земель комунальної власності і їх орендодавцем є Львівська міська рада [3].

Згідно з чинним законодавством розмір орендної плати залежить від терміну оренди (від 1 до 50 років) та місцезнаходження конкретної ділянки. Відповідними ухвалами Львівської міської ради у 1999 р. встановлено економіко-планувальне зонування території Львова, базову вартість земель різного функціонального використання для кожної із зон та систему коефіцієнтів, які характеризують функціональне використання земельної ділянки і локальні особливості її місцезнаходження.

Територія міста поділена на 75 економіко-планувальних зон, з яких до центральної частини міста в межах проєктованих підцентрів належать 38 зон [3].

Наприклад, ділянка проєктованого східного підцентру на вул.Личаківській входить у економіко-планувальну зону № 33, для якої базова вартість складає відповідно: для земель комерційного використання 231,53 гр/кв.м, для земель громадського призначення 64,83 гр/кв.м, для земель житлової забудови 92,61 гр/кв.м, натомість для земель змішаного використання базову вартість необхідно встановлювати окремими розрахунками. Для порівняння, у зоні № 2, що охоплює територію історичного осередку навколо площі Ринок, базова вартість землі комерційного використання становить 591,68 гр/кв.м, земельної ділянки громадського призначення 165,67 гр/кв.м, для земель житлової забудови – 236,67 гр/кв.м.

Окрім того, конкретна вартість даної ділянки уточнюється за допомогою локальних коефіцієнтів залежно від функціонально-планувальних, інженерно-інфраструктурних, інженерно-геологічних, історико-культурних, природно-ландшафтних, санітарно-гігієнічних чинників.

Найбільшу вагу мають історико-культурні чинники (в межах заповідної території локальний коефіцієнт – 1,14) та функціонально-планувальні (в зоні пішохідної доступності громадських центрів – 1,12, у зоні магістралей підвищеного містоформуючого значення – 1,125).

Базова вартість земель на території Львова значно відрізняється у ядрі загальноміського центру і на територіях проєктованих підцентрів, що є закономірним і підтверджує загальновідому ринкову тенденцію зменшення вартості земель відповідно до віддаленості від ядра центру міста. В умовах ринкової економіки чинник вартості землі (в даному випадку орендної плати) повинен сприяти містобудівельному освоєнню периферії центральної частини міста і формуванню поліцентричної системи центру.

В умовах Львова ця тенденція обумовлена також спеціальним охоронним статусом історичного осередку міста, дотримання якого, зі свого боку, повинно встановити межу просторового насичення ядра центру та центральної частини міста загальноміськими функціями. Взаємопогодження містобудівельних та економічних чинників має на меті створити оптимальні передумови розвитку центральної частини Львова у XXI ст.

1. Степаненко Д.В., Сухина В.М. *Макрорегіональні особливості урбанізації України.* – Зб.: *Сучасні проблеми географії населення в Україні.* – Луцьк, 1993. – С.92. 2. Трегубова Т.О., Мих Р.М. *Львів. Архітектурно-історичний нарис.* – К., 1989. – С.191, 210. 3. *Про затвердження відкорегованої грошової оцінки земель м.Львова. Ухвала № 210 Львівської міської ради від 29.04.1999 р.* – Бюлетень.

УДК 711.3

Мазур Т.М., Король Є.І., Панік О.В.*

НУ "Львівська політехніка", кафедра містобудування

*ЗАХІДДІПРОШЛЯХ, м.Львів

МІСТОБУДІВНЕ ЗНАЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЕКТУ БУДІВНИЦТВА АВТОСТРАДИ ЛЬВІВ-КРАКОВЕЦЬ НА ТЕРИТОРІЇ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

© Мазур Т.М., Король Є.І., Панік О.В., 2000

На прикладі Львівської області розглянуто актуальну ситуацію: вплив формування міжнародного транспортного коридору Львів-Краковець на містобудівний розвиток прикордонної території на різних територіально-просторових рівнях.

В активізації всебічного співробітництва між Україною та Польщею особливе місце відводиться розвитку транскордонних територій з обох сторін кордону. З цією метою провідними науково-дослідними інститутами двох країн розробляється ряд комплексних програм територіально-господарського та містобудівного освоєння українсько-польського пограниччя (Державний інститут проектування міст, м.Київ та Варшавський інститут територіального планування) [1]. У цьому контексті запропоновано влаштування автостради Критський коридор № 3 (Берлін-Київ).

На території Львівської області складовою частиною цього транспортного коридору буде платна швидкісна автомобільна дорога Львів-Краковець. Згідно з указом президента України "Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів-Краковець" від 4 липня 1998 р. № 739/98 у Львівському інституті ЗАХІДДІПРОШЛЯХ розроблено техніко-економічне обґрунтування будівництва цієї автомагістралі. Початок автодороги прийнятий на державному кордоні між Україною та Польщею в районі смт. Краковець Яворівського району у місті виходу на держкордон з польської сторони загальноєвропейської автомагістралі А4, кінець – на примиканні до автомагістралі Київ-Чоп біля села Малі Підліски Жовківського району, з північним обходом м. Львова.