

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.

Дорога проектується за міжнародними стандартами для доріг першої категорії. Загальна довжина траси становить 83 км (в межах Яворівського району – 60 км, Жовківського району – 23 км). Розрахункова швидкість транспортного руху на автомагістралі становить 150 км/год, що повинно забезпечити транспортну доступність між Львовом та контрольно-пропускним пунктом на держкордоні Краковець-Корчова в межах 30-40 хвилин. Трасування автомагістралі проводилось за такими планувальними принципами: забезпечення мінімальної довжини траси між її початком і кінцем; врахування планів землекористування сільських, селищних та міських рад і районів; прокладка дороги передбачена по малоцінним землям в обхід природоохоронних територій та населених місць з метою максимального збереження природного та урбанізованого середовища тощо.

Будівництво та експлуатація автостради такого рівня має важливе соціально-економічне значення і може стати вагомим чинником містобудівного розвитку Львівщини. Водночас вплив автомагістралі на урбанізаційні процеси та просторове загосподарювання територій вимагає проведення цілеспрямованих наукових досліджень. Їх результати повинні стати вихідними положеннями при формуванні регіональної містобудівної політики на місцях. Тому з містобудівної точки зору для аналізу впливу автостради на розвиток територій доцільно розглянути такі територіальні рівні, кожний з яких буде мати своє коло проблем і, відповідно, перелік містобудівних задач для їх вирішення. Такими рівнями є:

– *перший* рівень – Львівська область як територіальна одиниця місцевого самоврядування та верховенства загальнодержавного законодавства;

– *другий* рівень – адміністративні райони області, по яких проходить автострада і які входять у склад транскордонної території (відстань від кордону 60-100 км [4, с.7]);

– *третій* рівень – локальний, "коридор 1-ої черги розвитку" – це адміністративно-територіальні одиниці районів, які перетинаються трасою або безпосередньо прилягають до неї.

Специфіка Львівської області полягає в тому, що всі основні комунікаційні зв'язки проходять через Львів. Швидкісна автомагістраль стане потужним фокусом притягання в межах цілої області. Тому будівництво такого об'єкту одразу ж потребуватиме відповідного розвитку та модернізації всієї існуючої мережі доріг області в цілому. Відповідно, перспективною є пропозиція будівництва другої кільцевої дороги навколо Львова. Актуальним також стане посилення інших кільцевих зв'язків між основними автомагістралями Львівщини, які мають вихід на транскордонні зв'язки.

Проектована автодорога Львів-Краковець проходитиме не тільки в безпосередній близькості від дороги державного значення М-10, що на даному етапі забезпечує цей зв'язок, але і поблизу інших важливих шляхів (на віддалі 15-20 км від дороги державного значення Львів – Мостиська та 40-50 км від існуючої дороги державного значення Львів – Рава-Руська). Така концентрація головних автомагістралей на відносно невеликій території (сектор Львів – Мостиська, Львів – Рава-Руська) дозволяє визначити її, як зону майбутнього інтенсивного протікання процесів урбанізації, що, відповідно, може створити диспропорції в розвитку всієї області. Можливість виникнення подібної ситуації вимагає виваженої стратегії містобудівного освоєння даної території.

Вплив автостради на існуючу систему розселення визначається, насамперед, такими взаємопов'язаними чинниками, як поліпшення доступності прилеглих територій та активізація процесів їх різноманітного функціонального освоєння. Тому першочергове значення будівництво і функціонування автомагістралі Львів-Краковець матиме для Яворівського району, по якому проходить основна частина траси.

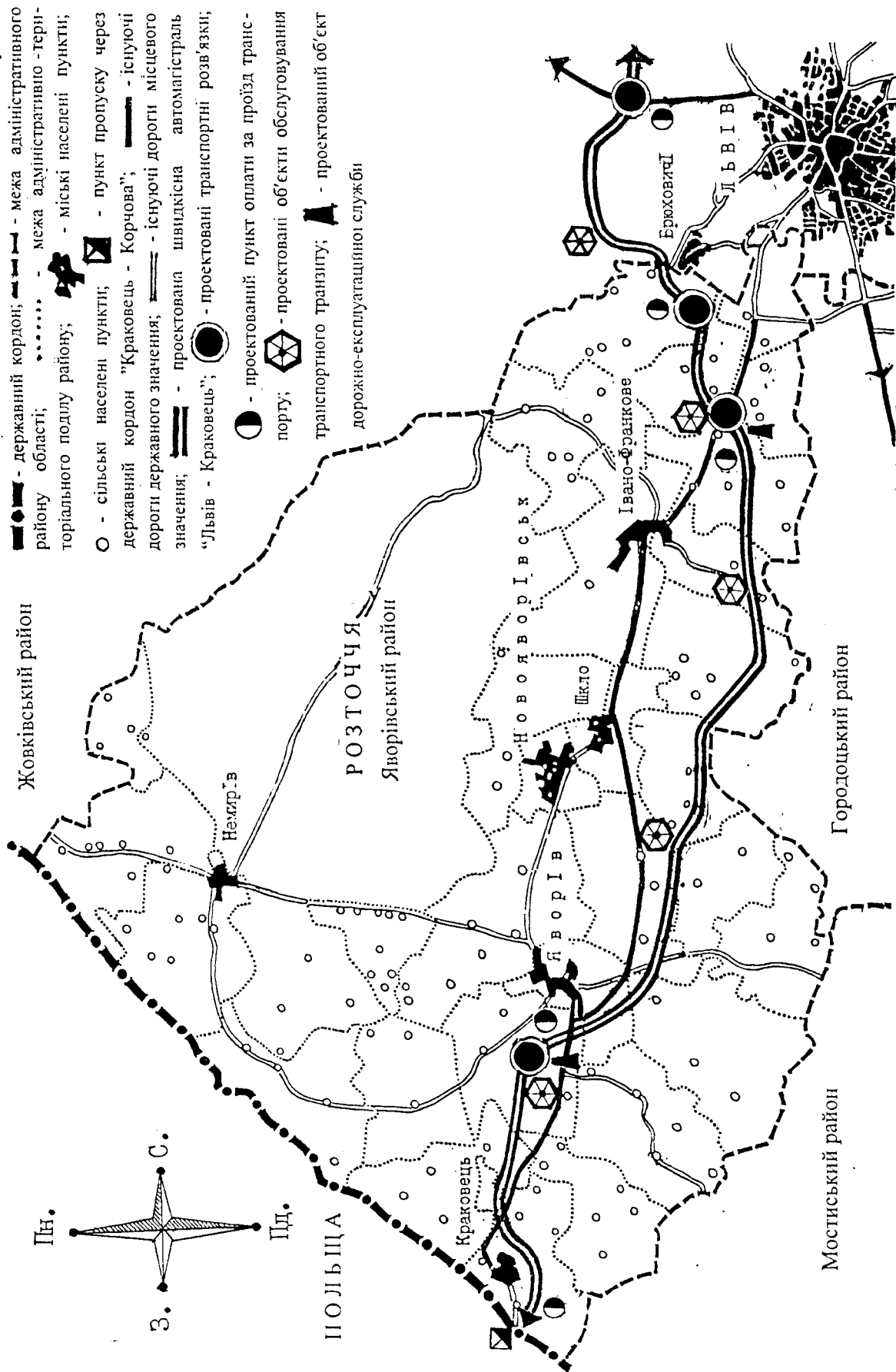


Схема платної швидкісної автомагістралі "Львів - Краївець"

Конкретне вписування автостради в господарську структуру та систему розселення району визначатиметься природними особливостями його території, сформованою мережею населених місць, існуючою соціально-технічною інфраструктурою тощо.

Характерним для Яворівського району є те, що північно-східну його частину (майже третину загальної площі) займає заліснена гряда Розточчя. Великі території в північно-західній частині біля держкордону вилучені під військовий полігон (трикутник Старичі-Немирів-Магерів, де майже немає населених пунктів). Отже, проєктована траса перетинає найбільш освоєну в господарському та містобудівному плані смугу на півдні району. Слід відзначити загальний низький рівень урбанізованості заселеної території: мережа населених місць сформована двома малими містами (Яворів, Новояворівськ), чотирма селищами міського типу (Івано-Франкове, Краковець, Немирів, Шкло) та сто тридцятьма двома сільськими населеними пунктами (згідно із статистичними даними міське населення Яворівського району становить 57.0 тис. осіб, сільське – 67.6 тис. осіб [5, с.58]). У господарському відношенні Яворівський район має індустріально-аграрний характер з розвинутою гірничо-хімічною, видобувною та деревообробною промисловістю, яка в умовах сьогодення економічного занепаду потребує пошуку шляхів активізації виробничої діяльності.

У таких умовах будівництво автостради з транспортними розв'язками в двох рівнях для забезпечення зв'язку з локальними дорогами та проведення заходів по поліпшенню їх стану, обумовить зростання доступності переважної кількості населених пунктів Яворівського району. Це дає стимули та додаткові можливості для розвитку існуючих та виникненню нових функцій, пов'язаних з виробництвом, обслуговуванням транзиту, туристично-рекреаційних, курортних зон тощо, для населених пунктів та територій вздовж траси.

На початкових етапах будівництва автостради найбільші переваги отримають території, безпосередньо прилеглі до траси. Орієнтовно це може бути смуга шириною 5-10 км по обидва боки автомагістралі, яка і стане зоною першочергового освоєння та вкладання інвестицій, передусім в місцях транспортних розв'язків та обслуговування транзиту (див.схему).

Такі території викликать великий інтерес у тієї категорії людей, що спроможні викупити окремі ділянки та розпочати свій бізнес. Відповідно, виникає загроза неконтрольованого будівництва об'єктів обслуговуючої інфраструктури та стихійного освоєння прилеглих до автомагістралі територій. Концентрація власників на відносно обмеженому просторі може також супроводжуватись виникненням конфліктних ситуацій, обумовлених суперечливістю приватних інтересів. Взаємоузгодження інтересів усіх землекористувачів – це пріоритет містобудівного зонінгу – системи правил, що регламентують умови використання та забудови земельних ділянок на основі встановлених норм та стандартів. У таких умовах актуальною задачею є розробка науково обґрунтованих зонінгових правил з метою регулювання земельних відносин у смузі "першочергового освоєння" – на територіях, прилеглих до автостради [5].

1. Білоконь Ю.М. *Принципи планувальної організації транскордонних територій України. Автореф. дис. на здобуття степ. канд.* – К., 2000. 2. Долішній М.І., Писаренко С.М. *Регіональні проблеми розвитку транскордонного співробітництва // Проблеми співробітництва прикордонних територій України і Польщі (тези доп.)* – Київ – Варшава, 1993. – С.180-187. 3. Мікуліна Н.А. *Особливості формування транспортних коридорів у прикордонних районах // Актуальні проблеми соціально-економічного розвитку регіонів і*

механізми їх вирішення (тези доп.) – Київ – Умань – Варшава, 1999. – С.169-183. 4. Райони та міста Львівщини / Інформаційно-статистичний збірник. – Львів, 1997. 5. Пosaцький Б.С., Мазур Т.М. Містобудівний зонінг // Методичні вказівки для студентів спеціальності 7.120103 "Містобудування".

УДК 711.2

Мазур Т.М.

НУ "Львівська політехніка", кафедра містобудування

ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПРОСТОРОВА МОДЕРНІЗАЦІЯ ПРОМИСЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ЛЬВОВА В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ІНФРАСТРУКТУРИ ОБ'ЄКТІВ МАЛОГО ТА СЕРЕДНЬОГО БІЗНЕСУ

© Мазур Т.М., 2000

Розглянуті можливості використання промислових територій таких споруд для формування в місті ринкової інфраструктури, представлені різними типами об'єктів малого та середнього бізнесу. Значна увага приділяється виявленню критеріїв придатності існуючих промислових територій та їх споруд під нові функції, розроблена пропозиція модернізації однієї з найбільш перспективних ділянок – території заводу газової апаратури.

Розвиток ринкових відносин та демократизація в управлінні економічними процесами дали поштовх для формування нових видів діяльності, таких як підприємництво, приватний бізнес, що обумовило кількісне зростання у Львові (хоча і спонтанне) об'єктів малого та середнього бізнесу.

На підставі проведеного аналізу матеріальної бази об'єктів малого та середнього бізнесу було виявлено, що нове будівництво споруд, передбачених для розгортання підприємницької діяльності, на теперішній час у Львові не є поширеним. Переважно підприємницькі структури намагаються викупувати, орендувати існуючі в місті споруди або окремі приміщення таких споруд [1]. Насамперед це – навчальні та виховні заклади (дитячі садочки, об'єкти профтехосвіти), проектні інститути, житлові будинки (перші поверхи активно пристосовуються під приватні магазини, кафе, бари, офіси і т.п.). Не стали поза увагою і дрібні промислові підприємства, які існують у вигляді окремих (поодиноких) включень або групи споруд серед існуючої житлової історично сформованої квартальної забудови високої щільності. Таких підприємств у центральній частині міста значна кількість – біля 90 і це – окремі цехи, філіали, відомчі гаражі, склади, ремонтно-будівельні організації тощо (рис.1).

Згідно з генеральним планом розвитку міста, розробленим в інституті Містопроєкт в 1993 році, було передбачено винесення переважної кількості таких дрібних промислових підприємств (148 об'єктів), розосереджених серед забудови міста, на резервні території промислових зон. Але ці пропозиції, які були передбачені в генеральному плані, в місті практично не проводились. Сьогодні, як показали проведені дослідження, цілий ряд дрібних виробничих підприємств в центрі міста здається в оренду, приватизовано, реконструйовано,