

МІСТОБУДУВАННЯ, РАЙОННЕ ПЛАНУВАННЯ, ЛАНДШАФТНА АРХІТЕКТУРА

УДК 711

Ю.І. Криворучко, І.В. Русанова, Є.І. Король
Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра містобудування

ВПЛИВ ІІІ ТРАНС’ЄВРОПЕЙСЬКОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ VIA REGIA НА ПРОСТОРОВИЙ РОЗВИТОК ТЕРИТОРІЇ ЛЬВІВЩИНИ

© Криворучко Ю.І., Русанова І.В., Король Є.І., 2008

Транс’європейський транспортний коридор № 3 як частка світової транспортної системи дає імпульс для динамічного просторового розвитку територій в зоні його впливу, сприяє створенню єдиного торгового ринку і подальшій інтеграції європейських країн. Виявлено напрямки просторового розвитку Львівщини в зоні впливу транс’європейського транспортного коридору ЕД – С ІІІ VIA REGIA.

Transeuropean transport corridor № 3 as a part of the whole transport system gives the impulse to the dynamic development of the territories that are located in the area of its impact and contributes to the one market system and the sustainable integration of the European countries. The main tendencies of the Lviv region spatial development in the area of the transeuropean transport corridor ЕД – С ІІІ VIA REGIA influence are pointed out in the article.

Актуальність проблеми

У просторовій політиці ЄС формування єдиної панєвропейської мережі транспортних коридорів розглядається як провідний чинник євроінтеграції, що сприятиме перетворенню Європи у цілісний соціально-економічний та культурний організм [1]. Із перших дев’яти транспортних коридорів, які були затверджені на 2-й загальноєвропейській конференції міністрів транспорту в 1994 році на о. Крит (Греція), три з них, а саме – ІІІ (Берлін – Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ); V (Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Львів); ІХ (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ – Київ – Одеса – Александрополіс) проходять територією України [2]. Відповідно, на державному рівні затверджені Концепція і Програма створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів, мета яких полягає в:

- інтеграції транспортної мережі України в міжнародну транспортну мережу;
- збільшення обсягів транзитних міжнародних перевезень;
- підвищення технічного стану комунікацій до міжнародних стандартів [3].

Джерела дослідження.

Стратегія просторового розвитку території України та її регіонів в контексті розбудови національної мережі транспортних коридорів викладена в працях І. Фоміна, Ю. Білокона, П. Беленького, Н. Мікули, Н. Новікова, Ю. Пащенко. Основним принципом концепції формування мережі транспортних коридорів є поліпшення комунікаційної доступності між регіонами сусідніх країн, що веде до взаємного використання потенціалу територій і позитивних змін в господарському комплексі, а в підсумку – до інтенсивного просторового розвитку в смузі їх впливу [4].

На сучасному етапі комунікаційне поєднання окремих міст і населених пунктів передбачає принципово нову технологію переміщення пасажирів і вантажів, що впливає з самого визначення

міжнародного транспортного коридору (МТК). Робоча група Європейської комісії з проблем розвитку транспортних коридорів обумовила для МТК обов'язкову наявність автомобільного, залізничного і водного видів транспорту в безпосередній близькості один від одного або в смузі завширшки в десятки і навіть сотні кілометрів, але орієнтованих в одному напрямку [4].

Мета дослідження

Особливе місце в системі МТК належить III транс'європейському транспортному коридору Via Regia, що виконує важливу функцію зв'язку між значними європейськими містами і метрополіями в напрямку Захід – Схід і до якого залучаються комунікаційні зв'язки Північ–Південь.

На сучасному етапі можна говорити про реалізацію проекту ЕД – С III Via Regia від східної Німеччини і південної Польщі аж до України. Учасниками проекту цих країн накопичений спільний досвід, апробована методика регіональних аналізів і визначення потенціальних можливостей територій проходження транспортного коридору в контексті їх майбутнього просторового розвитку. Результати цих досліджень, покладені в основу Стратегії просторового загосподарювання смуги впливу МТК, показали, який саме територіальний потенціал доцільно використовувати на перспективу і які напрямки міжнародної співпраці в цьому сенсі можуть бути реалізовані.

Українську сторону у цьому проекті згідно з програмою TACIS представляли Український державний науково-дослідний інститут проектування міст “Діпромісто” і кафедра містобудування Інституту архітектури Національного університету “Львівська політехніка”.

На кафедрі містобудування ІАРХ проведені детальні дослідження і аналіз території Львівської області з метою з'ясування проблем і перспектив, пов'язаних з реалізацією проекту “Європейський коридор розвитку Via Regia (ЕД – СIII)” .

Методика і результати дослідження

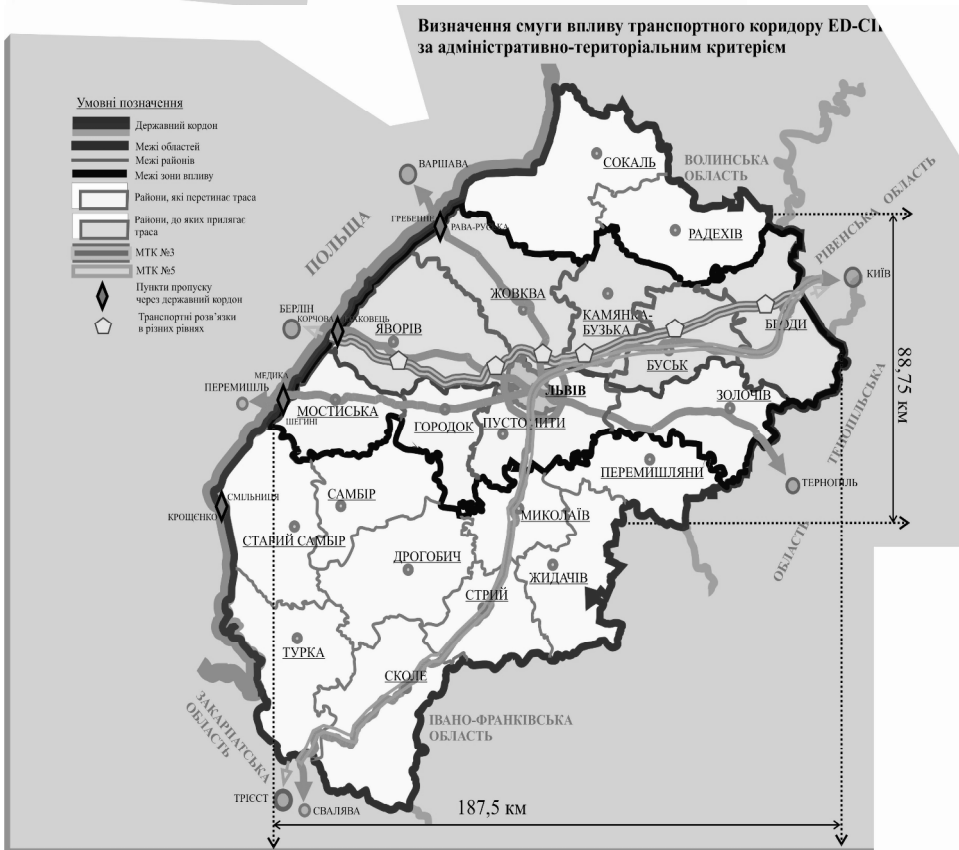
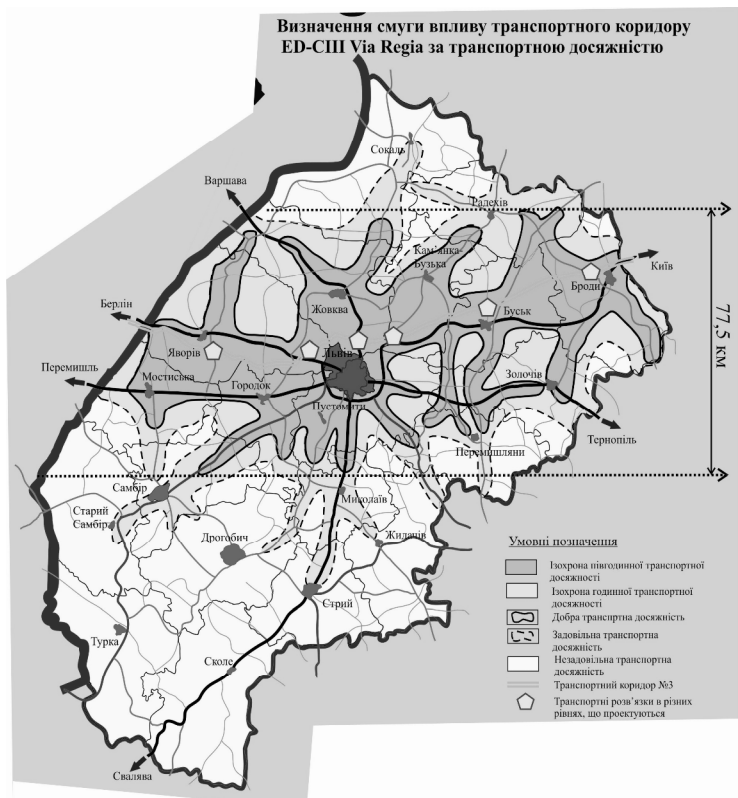
В Україні будівництво транспортного коридору передбачає прокладання нових трас і модернізацію існуючих шляхів. У межах Львівської області автострада Via Regia представлена двома проектами: дорогою Краківець – Львів (84 км) та Львів – Броди (78 км). Перша з них з'єднає митний автоперехід Краківець – Корчова на українсько-польському кордоні та м .Львів і вийде на існуючу магістраль Чоп – Львів – Київ. Визначення проходження траси та проект будівництва ЕД – С III Via Regia через територію області виконано інститутом “Західдіпрошлях”.

Ці роботи можна вважати першим кроком в залученні України до спільного разом з Німеччиною і Польщею проекту, що має найбільше значення для західного регіону країни, який характеризується відсутністю потужного промислового потенціалу, відносно низькими обсягами інвестицій і значним рівнем безробіття [5].

Загальною метою досліджень перспектив реалізації проекту автостради в межах Львівської області було:

- гармонійне вписання траси Via Regia у функціонування існуючих природних та урбаністичних структур;
- використання автостради разом з пропонованою інфраструктурою як стимулу розвитку прилеглих територій;
- мінімізація загроз, пов'язаних з будівництвом та експлуатацією автостради.

У межах області визначені території максимального впливу транспортного коридору за адміністративно-територіальним критерієм та ізохронами транспортної досяжності, що практично збіглися: траса коридору проходить через п'ять адміністративних районів області – Яворівський, Жовківський, Кам'яно-Бузький, Буський, Бродівський, а ще чотири райони – Мостиський, Городоцький, Пустомитівський та Золочівський – потрапляють до зони півгодинної транспортної досяжності. Отже, смуга впливу ЕД – С III Via Regia охоплює дев'ять адміністративних районів і займає територію завширшки 75–88 км і завдовжки близько 188 км, яку можна вважати **ареалом безпосереднього впливу** транспортного коридору (рисунок). На його просторовий розвиток впливатимуть і інші чинники у межах області – стан локальної комунікаційної мережі і існуючого промислово-виробничого комплексу, наявність туристично-рекреаційних ресурсів та інфраструктури тощо.



Визначення смуги впливу транспортного коридору ED-СІІІ Via Regia у межах Львівської області

Методика проведених досліджень, узгоджена з роботами зарубіжних партнерів проєкту, починалась з аналізу і виявлення потенціалу територій, який проводився на трьох просторових рівнях: обласному, районному (смуга безпосереднього впливу МТК) і у вузлових містах на трасі

транспортного коридору. Вихідними даними для аналізу слугували картографічні матеріали, статистична база даних, проекти і схеми районного планування.

На рівні області проведено комплексний аналіз існуючих транспортних комунікацій – мереж та інфраструктури автомобільного, залізничного та повітряного транспорту [6]. Особлива увага приділялась автомобільним шляхам, поєднаним з трасою третього транс'європейського коридору, зв'язкам з іншими транспортними коридорами, визначено категоризацію доріг і оцінено якості сполучень. Виокремлено ті шляхи, що поєднуються з пунктами перетину кордону, мають державне значення або ведуть до основних промислових ареалів області (Червоноград – Сокаль, Дрогобич – Новий Розділ) та до лікувально-бальнеологічних курортів міжнародного значення (Трускавець – Східниця).

Дослідження транспортної мережі показало, що в смузі впливу *Via Regia* вона недостатньо сформована, особливо в місцях перетину з місцевими автошляхами. Відповідно, на трасі МТК запроєктовано шість транспортних розв'язок, три з яких заплановано в північній частині приміської зони Львова.

Наступним кроком аналізу було дослідження потенціалу майбутнього просторового розвитку територій області – соціально-економічних, природно-рекреаційних, історико-культурних ресурсів і туристичної інфраструктури. Виявлялися ареали максимальної концентрації кожного ресурсу, давалась якісна оцінка кожного ареалу з врахуванням доступності до траси транспортного коридору.

На районному (локальному) рівні досліджено дев'ять адміністративних районів області у смузі безпосереднього впливу транспортного коридору ЕД – С III *Via Regia*. Для детального аналізу цих районів використовували якісні і кількісні показники, на основі яких дано загальну оцінку перспектив розвитку їх території. Складовими такої оцінки стали:

- транспортна інфраструктура – мережа автомобільних шляхів з пунктами обслуговування пасажировантажних потоків, щільність автомобільних доріг, мережа залізничних шляхів і залізничних станцій;
- структура розселення – щільність населення з тенденцією його збільшення або зменшення, кількість міського і сільського населення, щільність сільського населення, рівень урбанізованості території, населені пункти, диференційовані за величиною та адміністративним статусом;
- економічний та науково-технічний потенціал – промислові та агропромислові комплекси регіонального значення різної галузевої спрямованості, мережа середніх спеціальних і вищих навчальних закладів різних рівнів акредитації та науково-дослідних інститутів;
- природно-заповідні, рекреаційні та оздоровчі ресурси, існуюча матеріально-технічна база рекреації (мережа закладів відпочинку і санаторно-курортного лікування), державні історико-архітектурні заповідники, діючі туристичні центри і маршрути.

У процесі аналізу окремим розділом виділено прикордонні території на польсько-українському кордоні. В зоні впливу III транс'європейського коридору знаходяться два прикордонні райони – Яворівський і Мостиський, на території яких функціонують два пункти перепуску через кордон Краківець і Шегіні–Мостиська. Через перший з них проходить автострада *Via Regia*, а через другий – дорога державного значення Мостиська–Львів і здійснюється залізничне сполучення з Польщею. Потрапляючи до зони дії транспортного коридору, ця залізниця входить до міжнародної системи сполучень з країнами Євросоюзу, а отже, потребує модернізації з приведенням її колії до європейського стандарту. Автотраса Краківець – Львів – Броди повинна забезпечувати прийняту для європейського коридору швидкість 160 км/год і разом з ефективно організованим залізничним транспортом працювати в інтересах бізнесу, здійснюючи швидке перевезення пасажирів та вантажів між логістичними центрами.

На території Східної Німеччини, Тюрингії, Південної Польщі і України вздовж коридору ЕД – С III *Via Regia* в пунктах перетину з міжнародними комунікаціями названо 10 вузлових міст загальноєвропейського значення, серед яких є Київ і Львів. Залучені до зони впливу коридору, вони як європейські і регіональні центри можуть використовувати свій потенціал і давати імпульс просторовому розвитку прилеглих до них територій.

У широкому і різноманітному спектрі завдань, що стоять перед вузловими містами, принципово важливими для їх розвитку є:

- комунікаційна доступність, що забезпечується скоординованою організацією автомобільного, залізничного, повітряного транспорту для забезпечення швидкісного перевезення пасажирів і вантажів та зручними зв'язками міста із зовнішніми міжселищними комунікаціями;
- розбудова інноваційного господарського комплексу з метою максимального використання потенціалу міста і метрополітенівського комплексу для промислово-виробничої діяльності, розвитку логістики, науки і освіти, активне впровадження в означені сфери інвестиційних проектів;
- розвинута туристично-рекреаційна інфраструктура, ефективна організація туристичної діяльності і рекламування туристичних послуг.

Виконання цих завдань відбувається на тлі особливостей кожного з міст і втілюється у конкретні дії, враховуючи існуючу ситуацію. Для Львова, який виконує роль “воріт” в Україні, важливим є збільшення потужності установ зовнішнього транспорту і зокрема аеропорту з будівництвом нового терміналу, що дасть можливість приймати до 2 млн. пасажирів на рік і здійснювати до 20 посадок літаків проти 7 на добу, що є сьогодні. Враховуючи, що близько 70 % пасажирів прибуватимуть до міста саме повітряним транспортом, необхідно переобладнати припортову територію з облаштуванням багаторівневого паркінгу.

Пряме залізничне сполучення від Дрездена до Львова поставило задачу прокладання нової колії європейського стандарту в напрямку Мостиська – Львів і будівництва нового міжнародного вокзального комплексу. Стоїть завдання з'єднати аеропорт з вокзалом прямим сполученням і приєднанням з транспортним коридором.

Транспортний коридор *Via Regia* дає можливість підсилити основний стратегічний напрямок Львова як туристичного центру. В цьому він водночас здійснює зв'язки з основними туристично-рекреаційними територіями регіону – Карпатами, бальнеологічними курортами Трускавець – Східниця, Моршин, Великий Любінь, туристичними маршрутами “Золота підкова” та іншими маршрутами екологічного, зеленого, агротуризму. У самому місті передбачається підвищення туристичної атракційності його історичного центру та його основних туристичних зон.

На трасі коридору розташовані малі міста, переважно з чисельністю населення 10–15 тис., які виконують функції вузлових пунктів районного значення і слугують полюсами господарсько-просторового розвитку підпорядкованих їм адміністративних територій. У межах Львівської області це міста Мостиська, Яворів, Городок, Жовква, Буськ, Золочів, Броди. На основі аналітичних досліджень, проведених на районному рівні, були визначені перспективи і шанси розвитку для кожного з цих міст і їх районів.

З метою підвищення конкурентоспроможності комунікаційних шляхів і забезпечення належної якості обслуговування транспортного транзиту розроблені пропозиції з розбудови транспортної інфраструктури, прив'язаної до пунктів обслуговування з набором необхідних об'єктів.

Висновки

Підсумовуючи результати першої стадії досліджень в зоні впливу III транс'європейського транспортного коридору *Via Regia*, можна сказати, що вони доповнюють опрацювання інших учасників проекту щодо визначення можливостей потенціального розвитку територій проходження траси, виявляють проблеми і перспективи їх подальшого просторового освоєння, шляхи міжнародного співробітництва в цьому сенсі і є вихідним матеріалом для подальших дій. Дослідження, проведені в межах Львівської області, можна розглядати як внесок у спільну справу проекту ефективного функціонування *Via Regia* і досягнення єдиного європейського стандарту якості комунікацій, інфраструктури, господарського освоєння територій.

1. Базові принципи стійкого просторового розвитку європейського континенту. – Ганновер, вересень, 2000 / Рада Європи. 2. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему / О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко http://www.pivrr.gov.ua/ukr/publishing/panorama_4_2000/baka_8.htm. 3. Білоконь Ю.М. Типологія містобудівних об'єктів. – К., 2001. 4. Присяжнюк В. Планувальна організація території України в умовах розвитку зовнішніх зв'язків // Транскордонні території України (Проблеми розвитку). – К., 1999. 5. Беленький П.Ю., Мікула Н.А. Підходи до формування концепції транскордонного співробітництва області // Проблеми транскордонного співробітництва. – Львів, 1995. 6. Мікула Н.А. Розвиток комунікаційної інфраструктури у прикордонному районі та його особливості // Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми) / НАН України, ІРД; За ред. П.Ю. Беленького. – Львів, 2002.