

Міністерство освіти і науки України
Національний університет «Львівська політехніка»

БОБРУН НАДІЯ ВОЛОДИМИРІВНА



УДК 711.25/.73 (477.83)

**ПРИНЦИПИ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ В ЗОНАХ ВПЛИВУ
МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури

Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня
кандидата архітектури

Львів – 2016

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана у Національному університеті «Львівська політехніка»
Міністерства освіти і науки України.

Науковий керівник: кандидат архітектури, доцент
КРИВОРУЧКО Юрій Іванович,
професор кафедри дизайну та основ архітектури
Національного університету «Львівська політехніка»

Офіційні опоненти: доктор архітектури, професор
ТОВБИЧ Валерій Васильович,
завідувач кафедри інформаційних технологій в архітектурі
Київського національного університету будівництва і
архітектури, м. Київ;

кандидат архітектури, доцент
ГНЕСЬ Людмила Богданівна,
доцент кафедри архітектури і планування сільських
поселень Львівського національного аграрного
університету, м. Дубляни.

Захист відбудеться «08» червня 2016р. о 10:00 год. на засіданні спеціалізованої
Вченої ради Д 35.052.11 у Національному університеті «Львівська політехніка»
(79013, Львів-13, вул. Ст. Бандери, 12, ауд. 226 головного корпусу).

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Національного університету
«Львівська політехніка» (79013, Львів-13, вул. Професорська, 1)

Автореферат розісланий «05» травня 2016 р.

Учений секретар спеціалізованої вченої ради

к.арх., проф.



Г.П. Петришин

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми. Інтеграції території сучасної України з іншими державами сприяє її вигідне географічне розташування в центрі європейського континенту, на перехресті основних торгових шляхів, що з давніх-давен з'єднували Чорне і Балтійське моря, а також Азію та Західну Європу. Сьогодні Україна розташована на межі з Європейським Союзом та є кандидатом до вступу у ЄС. На основі постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 року № 1512¹ та Концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 4 серпня 1997 р. № 821 Україна включена до мережі міжнародних транспортних коридорів².

Територією України проходять 10 міжнародних транспортних коридорів, три з них – автомобільні: пан'європейський № 3 Берлін (Дрезден) - Вроцлав - Львів - Київ, пан'європейський № 5 Трієст - Любляна - Будапешт (Братислава) – Львів (планується зєднання з А3), пан'європейський № 9 Гельсінки - Санкт-Петербург (Москва) - Київ - Кишинів (Одеса) - Бухарест - Димитровград – Александрополіс.

Автомобільні транспортні коридори (АМТК) сприяють економічно-господарським змінам територій, через які проходять. Вплив АМТК на такі території може бути як позитивним так і негативним.

Сьогодні важливим завданням для врівноваженого містобудівного розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів є обмеження негативних наслідків впливу великих інфраструктурних об'єктів, збереження складеної структури розселення, вразливого природного середовища, територіальної ідентичності.

Питання просторового планування районів у зонах впливу міжнародних транспортних коридорів не мають належного теоретичного обґрунтування, тому необхідно заповнити цю прогалину розробкою просторово-функціональних принципів і методичних рекомендацій містобудівного розвитку українських територій. Яскравим прикладом регламентування зони впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору є «Берлін-Київ» у межах Львівської області. Таке стратегічне планування дозволить об'єднати у цілісний планувальний об'єкт міжрайонні території та групи взаємопов'язаних поселень на основі спільності їх ресурсів і характерних особливостей з погляду привабливості на міжнародному, загальнодержавному та регіональному рівнях. Практичне значення даної роботи та її актуальність обумовлені започаткованою в Україні територіально-адміністративною реформою з децентралізації. Згідно Закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад»³ відбувається передача

¹ Постанова Кабінету Міністрів України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16 грудня 1996 р. № 1512.

² Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04 серпня 1997 р. № 821.

³ Закон України "Про добровільне об'єднання територіальних громад", 2015.

повноважень та фінансових ресурсів від органів державної влади – органам місцевого самоврядування.

Дослідження принципів розвитку територій в зоні впливу автомобільних транспортних коридорів дає окреслення стратегії просторово-функціонального розвитку даних територій.

Мета дослідження - визначити просторово-функціональні принципи і сформулювати методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.

Досягнення зазначеної мети зумовило визначення та вирішення наступних **завдань дослідження:**

1. Опрацювати існуючі наукові дослідження та визначити закономірності та планування прилеглих до АМТК територій.

2. Визначити сучасні тенденції розвитку зон впливу АМТК та виявити критерії їх формування.

3. Визначити методологічні основи та послідовність дослідження містобудівного розвитку територій в зонах впливу АМТК.

4. Виявити чинники містобудівного розвитку території зони впливу АМТК.

5. Сформулювати просторово-функціональні принципи та методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу АМТК.

Об'єкт дослідження – території в зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів з особливим розглядом територій зони впливу АМТК №3 (Берлін-Київ) у межах Львівської області.

Предмет дослідження – характеристики просторово-функціональної організації територій в зонах впливу АМТК.

Методи дослідження передбачають застосування теоретичних загальнонаукових підходів, необхідних для вивчення містобудівних об'єктів: аналіз та узагальнення науково-теоретичних праць, документації ЄС (хартій, вимог до проектування), української законодавчо-правової бази, літературних джерел; збір та аналіз статистичних даних для виявлення комплексу ресурсів і цінності території зони впливу коридору; узагальнення та синтез різнокритеріальних чинників; виконання комплексної оцінки території в зоні впливу міжнародного транспортного коридору №3 «Берлін-Київ» (далі МТК №3); проведення системного аналізу; застосування методу типологічної класифікації для виявлення проблем планування зони впливу коридору; застосування SWOT-аналізу для виявлення шансів та загроз розвитку територій в зонах впливу АМТК.

Наукова новизна отриманих результатів полягає в тому, що:

- уперше проаналізовано та узагальнено досвід формування міжнародних транспортних коридорів;

- уточнено характеристики нового в українській практиці містобудівного об'єкту - зони впливу АМТК;

- закладено методичну базу архітектурно-просторових досліджень територій в зонах впливу міжнародних автомобільних транспортних коридорів, що полягає у виявленні містобудівних засобів для забезпечення взаємопов'язаності ресурсного

потенціалу і потреб функціонування коридору. Класифіковано зони впливу АМТК на основі науково - теоретичних досліджень та проектно-пошукових робіт;

- вдосконалено методику визначення меж зони впливу АМТК;
- виявлено ресурсний потенціал зони впливу МТК №3 у межах Львівської області та її планувальну структуру;
- виявлено загрози та потенціал містобудівного розвитку територій в зонах впливу АМТК;
- виявлено чинники напрямів пріоритетного розвитку цієї території;
- сформульовано просторово-функціональні принципи та методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу АМТК.

Наукове і практичне значення отриманих результатів полягають у тому, що результати дослідження можуть бути використані для подальших досліджень науково-дослідними установами, при оновленні Генеральної схеми планування території України та виконанні практичних розробок проектними організаціями, що займаються просторовим плануванням та проектуванням генеральних планів територіальних громад в зонах впливу АМТК в межах України. Результати дослідження можна застосувати в проектній практиці й навчальному проектуванні при розгляді питань містобудівного розвитку територій в зоні впливу міжнародних транспортних коридорів.

Особистий внесок. Усі результати, подані в дисертаційній роботі, здобувачем отримані особисто. У наукових працях, написаних у співавторстві з проф. Криворучко Ю.І., здобувачу належить [1, с.242-247] – аналіз історичних етапів трансформації території України у формуванні загальноєвропейського простору та розробка ілюстрацій; [4, с.220 - 229] – аналіз ролі АМТК в інтеграційних процесах України до загальноєвропейського простору.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Напрямок наукових досліджень узгоджується з основними засадами державної Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (№346 від 20.03.1998р.), міждержавного урядового документу «Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту (СЕМАТ)» (2007 р.) та Закону України «Про планування і забудову територій». Матеріали досліджень використані у проекті № 2007/140-701 «Європейський коридор розвитку ED-СІІІ Via Regia» у рамках міжнародного гранта програми ТАСІS. Дисертаційна робота відповідає науковому напряму кафедри містобудування Національного університету «Львівська політехніка» – «Планування і реконструкція міст і територій» (номер державної реєстрації 0108U010409)

Апробація результатів досліджень. Основні положення та висновки досліджень доповідались на наукових семінарах кафедри містобудування інституту архітектури НУ «Львівська політехніка» (2012-2014 рр.), а також на наукових конференціях, серед яких: II Міжнародна конференція молодих вчених «Геодезія, архітектура та будівництво 2009» (ГАС - 2009). НУ «Львівська політехніка» 14-16 травня 2009 р.; III Міжнародна конференція молодих вчених «Геодезія, архітектура та будівництво 2010» (ГАС - 2010). НУ «Львівська політехніка» 25-27 листопада 2010 р.; 73-я науково-практична конференція КНУБА, підсекція при кафедрі

містобудування, 3-6 квітня 2012 р.; науково-практична конференція НУ «ЛП», ІАРХ, кафедра містобудування 24-25 травня 2012 року «Розвиток і реконструкція територіальних систем і населених місць регіону Західної України»; міжнародна наукова конференція «Креативний урбанізм», 24-25 травня 2013 року.

Публікації. Основні результати дисертації опубліковані в 10 наукових публікаціях, з них: 5 - у фахових виданнях України, 1 – у наукових періодичних виданнях інших держав та у 4 інших публікаціях, матеріалах конференцій і тезах доповідей.

Структура та обсяг дослідження. Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів оригінальних досліджень, висновків, списку використаних джерел та додатків, містить 232 сторінки, з них 176 сторінок основного тексту, 29 рис. і 1 табл. на окремих аркушах, список використаних джерел з 210 найменувань на 20 сторінках, додатки на 6 сторінках.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **ВСТУПІ** обґрунтовано актуальність теми, визначено зв'язок роботи з науковими програмами, сформульовано мету, завдання і методи дослідження, вказано наукові результати роботи, її практичне значення та способи впровадження результатів у практику проектування.

У першому розділі **«Теоретичні основи формування зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів»** окреслено роль АМТК як засобів міждержавної інтеграції, проаналізовано теоретичні підходи до просторово-функціональної організації та методичні підходи до дослідження містобудівного розвитку територій в зоні впливу АМТК.

У підрозділі 1.1 **«Передумови формування автомобільних міжнародних транспортних коридорів в Україні»** окреслено історичний аспект. Територією України проходили важливі торгові комунікаційні шляхи, що з'єднували Чорне та Балтійське моря, а також Азію та Європу. Київ як столиця найпотужнішої середньовічної європейської держави сформувався на дніпровському шляху, що з'єднував північні країни з Чорним морем. Формування шляху захід-схід - *Via Regia* (Лісабон-Київ) - у варіанті, наближеному до сучасного, відбувалося з кінця X до першої половини XV століття. Східний його відрізок - АМТК № 3 проходить через Німеччину, Польщу, Україну: Берлін (Дрезден) - Вроцлав - Львів – Київ. В межах території України: Краковець – Львів – Рівне – Житомир – Київ. Основні принципи створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на період до 2015 року і входження їх у міжнародну транспортну систему визначає Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 4 серпня 1997 р. №821, а постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 року №1512 визначено перелік транспортних коридорів України. Зараз Україна позиціонується як транстериторіальна зона з високим транзитним потенціалом та інтегрована у міжнародну систему Пан'європейських та Євразійських АМТК, а через її територію заплановано 4 з 10 загальноєвропейських АМТК.

У підрозділі 1.2 «*Теоретичні підходи до просторово-функціональної організації зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів*» виявлено такі підходи: планувальний підхід – полягає у циклічному розвитку території, пріоритетному розвитку вузлів та структурній реорганізації систем (на основі праць М.Габреля, М.Дьоміна, В.Товбича, Г.Фільварова, Ю.Білоконя, Ж.-П. Родріге (Jean-Paul Rodrigue), К. Комтоїса (С. Comtois), Б.Слека (В. Slack), П. Вайта (Р. Witte), Ю.Криворучка, Т.Панченко, Б. Посацького, А.Рудницького, В.Тімохіна, Б.Черкеса); інфраструктурний – полягає у містобудівному розвитку територій навколо інфраструктурних об'єктів (транспортних розв'язок) завдяки інвестиційним проектам (на основі праць З.Зібровскі, Я. Шевчука, Підкарпатського бюро просторового планування Жешува); економічний – полягає у ролі АМТК як важливого чинника економічного розвитку регіонів держави, зокрема транскордонних, та як основних планувальних осей розвитку територій (на основі робіт М. Долішнього, Н.Мікули, І. Сторонянської, Куйбіді В.С., А.Новікової); екологічний – полягає у зменшенні негативного впливу АМТК на середовище як неперехідного бар'єру та джерела забруднення (акустичного, повітряного, водного) (на основі робіт асоціації інтеграції столичних зв'язків Польщі, П. Вирваса, А. Мартіна).

Аналізуючи теоретичні підходи та європейську практику встановлено, що АМТК – це не тільки транспортна вісь, а й територія взаємодії інфраструктури, соціально-економічних та демографічних процесів. Уточнено характеристики нового містобудівного об'єкту – зони впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору, як території окресленої величини із сформованою системою розселення, ресурсним потенціалом тощо, які можуть бути задіяні для комплексного містобудівного розвитку цієї зони.

У підрозділі 1.3. «*Теоретичні основи визначення меж зони впливу АМТК*» виявлено, що зона впливу АМТК визначається допустимою віддаллю об'єктів інфраструктури та об'єктів, які можуть зацікавити транзитні пасажиропотоки АМТК. Тобто зону впливу АМТК можна охарактеризувати як лінійну структуру, умовно паралельну до АМТК. Питанням є визначення віддалі – ізохронів – зони впливу АМТК.

Наприклад, в роботах Д'юро М. визначена зона впливу, як зона «гравітаційного притягання» коридору № Vc в межах Боснії і Герцеговини, згідно якої в середньому 30 хвилин йде на подолання відстані у 30 км. Згідно джерел польських досліджень теоретична геометрична модель зводиться до сітки транспортних трас з накладанням на неї сітки трас вищого рангу, і модулем, що виникає з 30-хвилинної ізохрони доїзду до вузлів АМТК. Натомість, українська практика проектування АМТК та планування територій проказує, що зона впливу визначається ізохронами транспортної досяжності 15 км та 50 км від вузлів коридору. Більш далеке поширення впливу АМТК на території передбачає Білоконь Ю.М. Згідно його праць, розміри коридору можуть сягати 150-200 км, тобто це територія в радіусі 2-3-годинної транспортної досяжності. Виходячи з аналізу функціонуючих європейських АМТК, зона впливу транспортного коридору визначається 0,5-год., 1-год. та 2 (3)- годинною досяжністю від вузла АМТК. Територія в межах 0,5-годинної

транспортної досяжності може стати зоною найінтенсивнішого впливу коридору і містобудівного розвитку прилеглих територій.

У підрозділі 1.4 *«Методичні підходи до дослідження містобудівного розвитку територій в зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів»* викладено теоретично-методологічні основи та послідовність дослідження.

Методологія дослідження опирається на системно-структурний аналіз територіального об'єкту та накладання картографованих ресурсів, як сумарного потенціалу території. Аналітична частина роботи виконується методом SWOT-аналізу, що полягає в поділі чинників і явищ на чотири категорії: сильних (Strengths) і слабких (Weaknesses) сторін проекту, можливостей (Opportunities), що відкриваються при його реалізації, та небезпек (Threats), пов'язаних з його здійсненням.

Дослідження виконується послідовними «кроками»: *крок 1)* обґрунтування та розрахунок меж зони впливу АМТК; *крок 2)* аналіз існуючого стану функціонування територій, в межах яких проходить (проходитиме) АМТК та принципи їх сьогоднішньої архітектурно-просторової організації; *крок 3)* аналіз кількісних та якісних змін функціонування територій з будівництвом на них АМТК; загроз, конфліктів та шансів подальшого розвитку цих територій; *крок 4)* вирішення задач оптимізації та адаптації території в зоні впливу АМТК з визначенням необхідних планувальних заходів.

Дослідження базується на моделюванні урбаністичного процесу. До числа таких моделей в архітектурно-містобудівних дослідженнях можна віднести моделі розміщення, районування тощо. Розміщення необхідних об'єктів та рекомендації щодо заходів по оптимізації та адаптації територій в зоні впливу АМТК подаються з врахуванням сумарних чинників, що впливають на формування форми зони впливу АМТК – віддалі від АМТК, часу доступності до неї, інтенсивності функціонального діяльності та ресурсів території – як її потенціалу, та врахуванням адміністративного поділу.

У другому розділі **«Досвід містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів»** проаналізовано зарубіжний досвід містобудівного розвитку, функціональний розвиток територій у зонах впливу АМТК, розроблено планувальні моделі взаємодії інженерної інфраструктури АМТК і території в зоні його впливу, виявлено екологічні вимоги проектування АМТК.

У підрозділі 2.1. *«Зарубіжний досвід містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів»* розглянуто просторове планування у зонах впливу АМТК. Із практики проектування загальноєвропейських коридорів слід виокремити автомобільні МТК, які мають найбільший безпосередній вплив на розвиток територій. Досвід також розглянуто на прикладі АМТК №3, який будується із заходу (Німеччина, через Польщу) на схід (Україна).

Просторове планування у зонах впливу АМТК показує, що прокладання коридорів в Європі є не лише питанням інженерії, а питанням загосподарювання територій. Одночасно з документацією із транспортних мереж розробляються

концепції просторового планування прилеглих територій. АМТК стають чинниками урбаністичних змін, провокуючи зростання чисельності населення у певних вузлах. Розглянуто розвиток метрополітальних територій. Транспортна доступність відіграє важливу роль у формуванні просторової структури вузлів метрополітальної структури, до яких тяжіють об'єкти обслуговування і зупинки приміського та міського транспорту. Такі вузли були названі системами з елементами кристалічної просторової структури територій метрополій. Прикладом метрополії є Сілезько-Краківська, де може статись сценарій «кластерової» моделі розвитку, котра сприяє зростанню нерівномірної урбанізації, концентруючи економічну активність на територіях біля метрополії і спричиняючи відплив населення з існуючих районів.

У підрозділі 2.2. *«Функціональний розвиток територій в зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів (на прикладі АМТК №3 у Польщі)»* виявлено вплив автомобільних міжнародних транспортних коридорів на формування території зони впливу, який розглянуто на досвіді Польщі, зокрема автомагістралі А4 (складової АМТК №3). Аналіз досвіду функціонування АМТК та стратегій просторового розвитку польських гмін показав, що найбільш інвестиційно привабливими, а отже з найбільшими шансами містобудівного розвитку, є території, розташовані біля транспортних розв'язок коридору, в межах від 5 до 15 км. Урбанізація цих територій поширюється від привнесення нових функцій, перебудови та розбудови існуючої функціонально-планувальної структури поселень аж до покращення їх благоустрою. Привузлові території отримують спрямований функціональний розвиток та забудовуються об'єктами придорожного сервісу, обслуговування, торгівлі, виробництва, складування тощо. Також більш різноманітні шанси розвитку мають території в зоні впливу АМТК, розташовані між вузлами, у напрямку яких розвиваються існуючі міста та крупніші села, зокрема в межах 30-хвилинної транспортної досяжності до вузлів.

У підрозділі 2.3. *«Планувальні моделі взаємодії інженерної інфраструктури АМТК і територій в зоні його впливу»* з аналізу територій проходження АМТК територією Польщі, здійснено на основі карт супутникової зйомки Гугл в М 1:5000, виявлено, що кількість інфраструктурних об'єктів АМТК, їх тип та щільність розміщення залежать від рівня урбанізації території. Так, в районах з низькою щільністю житлової забудови влаштовуються наземні переходи і дворівневі переходи під автострадою для транспорту і пішоходів, необхідні для відновлення зв'язків місцевої громади поміж ближніми населеними пунктами та адміністративними центрами регіону, які були порушені внаслідок прокладення АМТК. Розташування переходів прослідковується на відстані один від одного в межах до 2 км. В районах з високою щільністю житлової забудови влаштовуються дворівневої транспортні розв'язки та з'їзди. Розв'язки розташовуються через кожні 10-20 км на територіях, де відсутні міста та через 1-13 км біля міст. Кількість розв'язок і відстань між ними залежить від величини міста. До розв'язок (вузлів) АМТК тяжіють об'єкти транспортної інфраструктури, торгівлі і обслуговування, виробництва та складування, відпочинку. В місцях перетину чи примикання АМТК та доріг державного та регіонального значення будуються кілька рівневі транспортні

розв'язки, а прилеглі до них території, з часом інтенсивно урбанізуються з обох боків магістралі в радіусі 15-20 км.

У підрозділі 2.4. «*Екологічні вимоги проектування АМТК*» виявлено, що крім транспортних мостів, тунелів та розв'язок, котрі інтегрують прилеглі території у вищу ієрархічну транспортну структуру, попри АМТК будуються мости та тунелі для флори та фауни, так звані, екодуки. Їх завданням є хоча б частково нівелювати розірваність геобіоценозів та природно-територіальних комплексів внаслідок прокладання АМТК. Розташовуються переходи для тварин: ландшафтні зелені мости переходи під мостами; тунелі; кульверти в місцях природних шляхів міграції. Щільність та крок розташування переходів для тварин повинна відповідати природному потенціалу місцевості. Загалом, перехід повинен бути розташований не рідше, ніж кожні 2 км для великих ссавців, кожен 1 км для середніх ссавців, 0,5 км для дрібних ссавців, 100 метрів для земноводних.

У третьому розділі «**Оцінка та потенціал містобудівного розвитку територій у зоні впливу АМТК №3 (у межах Львівської області)**» визначено межі зони впливу АМТК №3, виявлено ресурсний потенціал території зони впливу та загрози і конфлікти, що несе прокладання АМТК №3, визначено вплив автомобільних міжнародних транспортних коридорів на трансформацію планувальної структури міста Львова.

У підрозділі 3.1. «*Визначення меж зони впливу АМТК №3*» визначено варіантність меж формування зони впливу АМТК. Виявлено, що зона впливу АМТК не є директивною. Вона формується під впливом дії транспортного коридору (його санітарно-технологічні вимоги), опирається на існуючий адміністративно-територіальний устрій та розвивається в залежності від потенціалу території та умов і вимог просторового планування. На основі аналізу теорій та практики функціонування територій при АМТК визначено, що параметри межі зони впливу АМТК не є чітко окресленою територією, а її параметри залежать від рівня урбанізації території та розвитку транспортної інфраструктури нижчого від АМТК порядку, та можуть коливатися в межах від 15 до 3 год., протягом якого можна подолати віддаль 5 до 200 км. За критерієм транспортної досяжності у 0,5-год. до АМТК, що є віддалю забезпечення оптимального часу щоденної трудової поїздки, мінімальна межа зони впливу АМТК у Львівській області проходить по наступних населених пунктах: с. Шегині - с. Вишня - м. Щирець - с. Гологори – м. Золочів (південна межа), с. Сопіт – с. Бесіди – м. Добротвір – м. Радехів – с. Стирківці (північна межа).

У підрозділі 3.2 «*Ресурсний потенціал території зони впливу АМТК №3*» виявлено, що одним з найважливіших чинників містобудівного розвитку територій зон впливу АМТК є ресурсний потенціал, який було розглянуто у межах Львівської області. Виявлялись такі характеристики територій, як: соціально-економічні (наявність центрів промислового, агропромислового виробництва, наукових центрів, протяжність та розгалуженість дорожньої мережі, наявність автостанцій, досліджувалась мережа міського і сільського розселення, щільність населення); природно-рекреаційні (особливості рельєфу, концентрація гідроресурсів, характеристика флори і фауни, наявність природних лікувально-оздоровчих

ресурсів, стан забруднення природного середовища, наявність об'єктів природно-заповідного фонду); історико-культурні (наявність пам'яток архітектурно-містобудівного та історико-культурного значення, центрів народних промислів, розвинутість туристичної інфраструктури). Встановлено, що соціально-економічні ресурси переважають в Мостиському, Пустомитівському, Жовківському, Городоцькому, Золочівському районах. Природно-рекреаційний потенціал найбільше розвинутий в Яворівському, Городоцькому, Бродівському, Золочівському і Буському районах. Найбільше історико-культурних ресурсів зосереджено в Жовківському, Золочівському, Буському, Бродівському районах. Накладання картографованих ресурсів виявляє пасмово-вузлову структуру розташування ареалів з високим ресурсним потенціалом у зоні впливу АМТК. Ці ареали разом з вузлами АМТК в подальшому будуть формувати нову містобудівну структуру розвитку території.

У підрозділі 3.3. «*Загрози та конфлікти, що несе прокладення АМТК №3*» на основі SWOT-аналізу виявлено містобудівні загрози та конфлікти на відрізку АМТК №3 у межах Львівської області, пов'язані з проходженням коридору:

1) *коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів.* Такий тип конфлікту може виникнути в місцях перетину або близького проходження автотраси до територій із сільськогосподарськими ресурсами, внаслідок чого виникає порушення функціонування агропромислового комплексу. АМТК розрізає території, викликаючи їх роздрібнення і фізичне зменшення;

2) *коридор створює загрозу некерованого формування приватострадних територій.* В населених пунктах, що розташовані в зоні 15 км досяжності до вузлів обслуговування АМТК, існує загроза некерованої забудови та загосподарювання територій. Без комплексних архітектурно-планувальних рішень, привузлові території можуть отримати некероване розпланування, нагромадження забудови тощо;

3) *проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами.* Такий конфлікт виникає в населених пунктах із значними історико-культурними ресурсами, але із слабо розвинутою туристичною інфраструктурою. Наявність історико-культурних ресурсів впливатиме на містобудівний розвиток територій навколо об'єктів історико-культурної спадщини: збільшиться потік туристів, створюватимуться нові об'єкти туристичної інфраструктури, модернізуватиметься мережа місцевих доріг. Якщо таке втручання відбувається без комплексних планувальних рішень туристичних зон, то може спричинити хаотичне просторове загосподарювання та забудову територій з історико-культурними ресурсами, особливо при недотриманні і порушенні охоронних зон пам'яток;

4) *інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території.* Цей конфлікт виникає в місцях близького проходження автостради до територій з природно-рекреаційними ресурсами та з природно-заповідними комплексами. Інженерно транспортна інфраструктура тут створює небезпеку екологічного забруднення, загрозу збільшення навантаження на існуючі ландшафтно-рекреаційні території у зв'язку з появою великої кількості відпочиваючих, некерованого просторового планування рекреаційних зон із

значними природними ресурсами, а також, навпаки, – відсутність досяжності до коридору у зв'язку із погано розвинутою мережею місцевих доріг;

5) *коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць.* Цей конфлікт виникає при перетині АМТК території сільрад (а при новому адміністративному устрої – території громад) і не має розв'язки, яка поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею. Це порушує інтегральність адміністративно-територіальної одиниці. Проходження АМТК спричинить перерізання територій сільрад (громад) (з розрізанням місцевої системи розселення, а отже її порушенням) або відтинання частин їх територій (без порушення місцевої системи розселення).

Виявлено, що найбільша кількість конфліктів зосереджена в Яворівському, Бродівському і Жовківському районах. В Мостиському районі конфлікти відсутні.

У підрозділі 3.4 *«Вплив міжнародних транспортних коридорів на трансформацію планувальної структури значнішого міста - Львова»* виявлено, що АМТК №3 може стати потужним стимулом для містобудівного розвитку Львова, як метрополітального ареалу: великого значення набудуть території, що розташовані на північ від Львова між його адміністративною межею та коридором. АМТК №3 сполучатиметься з містом трьома багаторівневими розв'язками: с.Бірки, с.Великі Грибовичі, с. Малі Підліски та магістральними дорогами. Автотраса МТК розташовується досить близько до адміністративної межі Львова (від 1,5 км до 9 км). Зазначено, що містобудівний розвиток Львова може відбуватись вздовж трьох нових планувальних осей: Львів - Бірки, Львів – Великі Грибовичі, Львів - Малі Підліски, які сполучають місто із коридором і мають яскраво виражену функцію, відповідно: ландшафтно-рекреаційну, комбіновану та виробничу. Посилиться роль північних транспортних магістралей, які сполучатимуть Львів з коридором. З часом це може призвести до зміни адміністративної межі міста, що збільшиться вздовж транспортних магістралей на північ до коридору.

Проведено порівняльний аналіз структури Львівської групової системи населених місць (ГСНМ) станом на 70-і роки та на сучасний стан 2015 року. В 70-х роках (за І.В. Русановою) урбанізоване ядро мало радіальну структуру з деяким розвитком (видовженням) в напрямках до Жовкви та Городка. На сьогоднішній час (2015 р.) урбанізоване ядро зросло в розмірах практично в два рази, також має радіальну структуру, але вже не чітко виражену. Так території між радіальними напрямками інтенсивно урбанізувались і майже злились. А радіальні напрямки містобудівного розвитку дещо змінились. Так, важливими стали зв'язки на Кам'янка-Бузьку, Мостиська, Пустомити. З появою АМТК №3 прогнозується подальший радіально-променевий містобудівний розвиток Львівської ГСНМ, зокрема - збільшення містобудівного ядра вздовж АМТК №3 та №5 та лінійно-радіальний характер його розвитку в західному, східному та південному напрямках вздовж АМТК в радіусі до 50 км від Львова.

У четвертому розділі **«Просторово-функціональні принципи і методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів»** визначено архітектурно-просторові принципи та сформульовано методичні рекомендації містобудівного розвитку зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.

ресурсного потенціалу методом SWOT-аналізу. Розташування транспортно-функціональних вузлів задається проектом АМТК та прив'язкою до існуючих системи розселення та транспортної мережі. Розвиток ресурсних вузлів базується на понятті багат шаровості функціонально-планувальної структури території, яка не має рівномірного просторового розподілу. Залежно від топографічних умов і наявності транспортної досяжності спостерігається нерівномірність такої структури (ущільнення та розрідженість). Вузли утворюються шляхом накладання ресурсного потенціалу. Транспортна доступність зумовлює співпрацю вузлів першого та другого типу та обумовлює коригування системи розселення;

2) *принцип забезпечення екологічного континуїтету* територій в зоні впливу АМТК полягає в зменшенні негативного впливу АМТК на природне середовище як просторового бар'єру та ареалу забруднення (акустика, хімія, перегрівання тощо) шляхом запровадження ряду технічних засобів та в залученні до використання існуючих рекреаційних територій з розвитком на них рекреаційної інфраструктури;

3) *принцип збереження історико-культурної ідентичності територій* в зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів, у зв'язку із зростанням антропогенного навантаження та зміни масштабу і візуального образу середовища, полягає у збереженні та відтворенні пам'яток історико-культурної спадщини, історичної розпланувальної системи міст, архітектурно-розпланувального укладу забудови, який може включати нову забудову, вирішену у відповідності з вимогами охорони традиційного характеру середовища; у дотриманні існуючих та встановленні нових охоронних зон ландшафтів, регулювання забудови (в разі потреби) тощо.

Рекомендується поетапний функціонально-просторовий розвиток територій в зоні впливу АМТК, який відбуватиметься поетапно і змінюватиметься в часі. Такий розвиток можна поділити на декілька етапів (рис.3):

I етап – будівництво коридору в існуючій мережі населених пунктів; II етап – будівництво транспортних розв'язок для зв'язку коридору і місцевої мережі автошляхів. На даному етапі зростає роль привузлових територій в межах 0,5-км зони вздовж коридору (технологічна зона); III етап – розвиток територій в привузловій зоні до 2,5-5 км вздовж доріг, поєднаних з транспортною розв'язкою. В цій зоні (із закордонного досвіду) будуватимуться об'єкти обслуговування дорожнього руху з довготривалою зупинкою. Будівництво таких об'єктів може спричинити інтенсивну урбанізацію вздовж коридору, яка матиме лінійний характер. З часом, об'єкти придорожнього сервісу короткочасного та довготривалого відпочинку можуть формувати цілі комплекси або вузли обслуговування; IV етап – зростає роль доріг, що поєднують коридор з місцевою мережею доріг, а також дотичних до них локальних доріг. Містобудівний розвиток отримають території вздовж таких доріг біля міст і сіл в радіусі 30 км і більше від вузлів. Тут будуватимуться об'єкти виробничі, виробничо-складські, торгівлі, обслуговування, а також об'єкти туризму та рекреації і потребуватимуть з'їзду на локальну комунікаційну мережу. Набір об'єктів, які можуть бути розташовані на цих територіях залежатиме від ресурсного потенціалу.

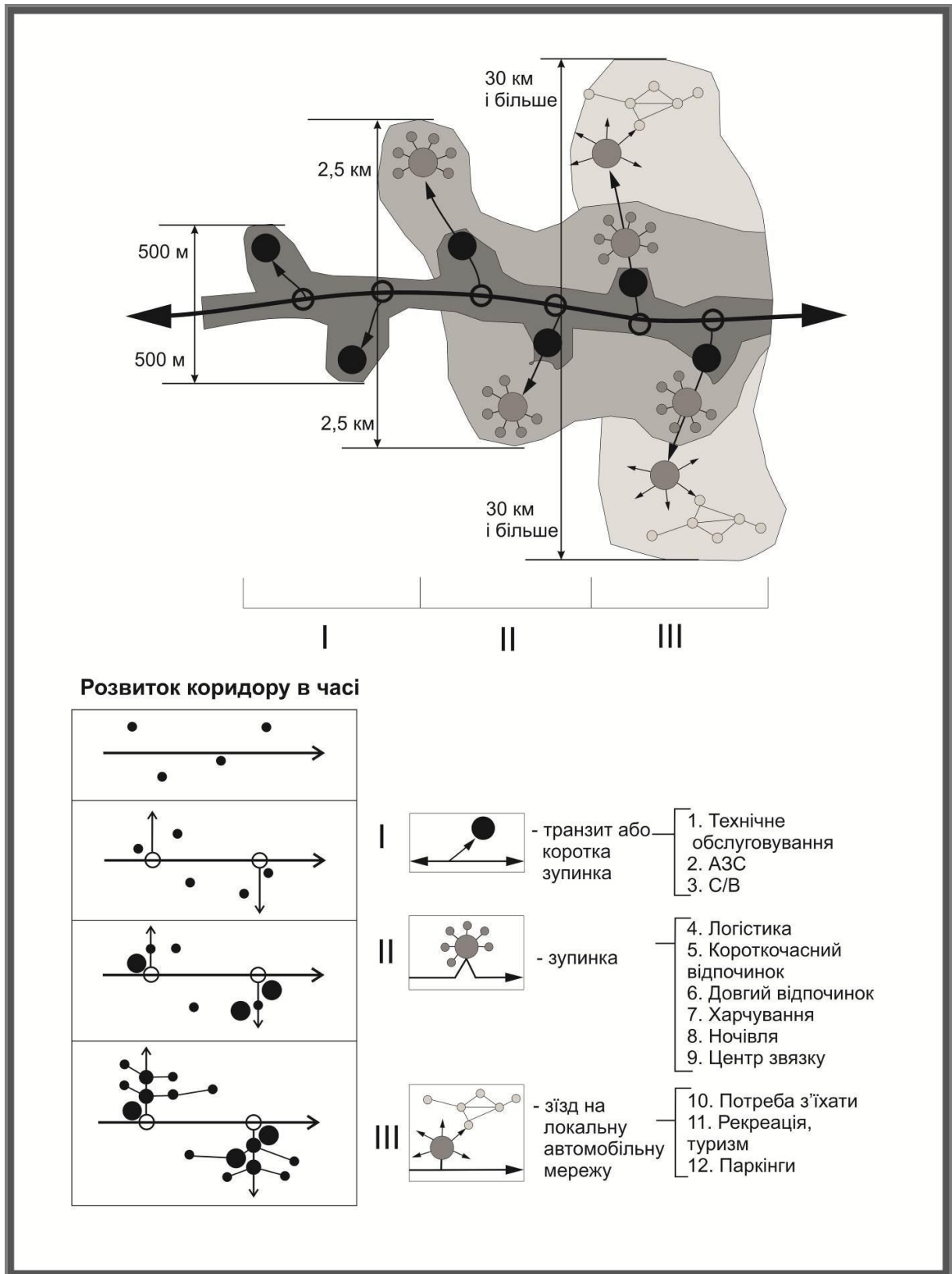


Рис.3. Поетапність поширення впливу від АМТК на прилеглі території.

У підрозділі 3.2 «Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів» сформульовано методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу

автомобільних міжнародних транспортних коридорів, які виконано стосовно адміністративних районів та стосується вирішення виявлених у дослідженні конфліктів. Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зоні впливу АМТК передбачають часову поетапність їх виконання: 1) нівелювання впливу АМТК, що полягає в корегуванні меж територіальних громад та у розробленні програм соціальної адаптації мешканців та поліпшення екологічного стану територій; 2) розвиток територій згідно їх нової ролі у системі розселення через функціональну та планувальну інтенсифікацію використання територій та розбудову локальної транспортної інфраструктури. Частина с/г угідь внаслідок близькості до АМТК переорієнтується на локалізацію на них інших більш відповідних функцій. АМТК виступає новим чинником впливу на вибір локалізації інвестицій в регіоні. Сприятливими умовами є наступні: - збільшення доступності доїзду до місця праці і послуг, - покращення стандарту життя в селах, що охоплені вузлами обслуговування АМТК, - розширення можливостей ринку праці в сфері обслуговування, - ріст ролі якості середовища, зокрема природничих та культурно-регіональних особливостей, як одного з чинників туристичного обслуговування.

Методичні рекомендації полягають у вдосконаленні транспортної інфраструктури прилеглих до коридору територій (зміна категорій, реконструкція існуючих та розбудова нових територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг), розвитку нових функцій на сільськогосподарських територіях (агротуризму - формування мережі малих фермерських господарств, логістичних центрів, гуртівень тощо), використанні існуючих ресурсів території для створення нових об'єктів (виробництва, рекреації, туризму) на територіях, із низьким містобудівним розвитком з відповідною інфраструктурою, формуванні комплексних містобудівних рішень стосовно прилеглих до коридору територій, зокрема при вузлових (розроблення стратегій розвитку територій, генпланів тощо), розробці програм поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь внаслідок додаткового впливу автостради.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Дослідження тематики впливу АМТК з точки зору теорії містобудування дали можливість узагальнити теоретичні підходи та досвід їх формування та функціонування; сформулювати ряд визначень, що стосуються даної тематики, які досі були відсутні в українській фаховій літературі, серед них поняття зони впливу АМТК.

1. Досліджено теоретичні підходи до просторово-функціональної організації зони впливу АМТК: *планувальний підхід* - полягає у циклічному розвитку території, пріоритетному розвитку вузлів та структурній реорганізації систем; *інфраструктурний підхід* – полягає у містобудівному розвитку територій навколо інфраструктурних об'єктів (транспортних розв'язок) завдяки інвестиційним проектам; *економічний* – полягає у ролі АМТК як важливого чинника економічного розвитку регіонів держави, зокрема транскордонних, та як основних планувальних осей розвитку територій; *екологічний* – полягає у зменшенні негативного впливу

АМТК на середовище як неперехідного бар'єру та джерела забруднення (акустичного, повітряного, водного) шляхом будівництва шляхопроводів, захисних екранів тощо. Проаналізовані теоретичні моделі доводять, що АМТК стає стимулом для містобудівного розвитку прилеглих територій.

2. Методологія дослідження опирається на системно-структурний аналіз територіального об'єкту та накладання картографованих ресурсів, як сумарного потенціалу території. Аналітична частина роботи виконується методом SWOT-аналізу, що полягає в поділі чинників і явищ на чотири категорії: сильних (Strengths) і слабких (Weaknesses) сторін проекту, можливостей (Opportunities), що відкриваються при його реалізації, та небезпек (Threats), пов'язаних з його здійсненням.

Дослідження АМТК №3 в межах Львівської області виконано послідовними «кроками»: 1 - обґрунтування та розрахунок меж зони впливу АМТК; 2 - аналіз існуючого стану територій та принципів їх архітектурно-просторової організації; 3 - аналіз гіпотетичних кількісних та якісних змін у функціонуванні території; 4 - вирішення завдань оптимізації та адаптації території в зоні впливу АМТК з визначенням необхідних планувальних заходів.

3. На основі аналізу теорій та практики функціонування територій при АМТК визначено, що параметри зони впливу АМТК залежать від рівня урбанізації території та розвитку транспортної інфраструктури нижчого від АМТК порядку, та можуть коливатися в межах від 5 до 200 км. Аналіз стратегій просторового розвитку закордонного досвіду показав, що найбільш інтенсивно розвиваються території, розташовані біля транспортних розв'язок коридору у радіусі до 15 км. Особливо активний характер урбанізації унаслідок прокладання АМТК спостерігається в метрополітальних ареалах.

Розглянуто соціально-економічний, природно-рекреаційний та історико-культурний потенціал територій в зоні впливу АМТК у межах Львівської області. Виявлено пасмово-вузлову структуру розташування ареалів з високим ресурсним потенціалом у зоні впливу АМТК, які разом з вузлами АМТК в подальшому будуть формувати нову містобудівну структуру розвитку території.

4. Виявлено містобудівні загрози та конфлікти, що є ймовірними внаслідок проходження АМТК №3 Берлін-Київ територією Львівської області: 1) порушення цілісності адміністративно-територіальних одиниць – районів, територіальних громад та території населених пунктів; 2) некероване функціональне наповнення приавтострадних територій; 3) порушення цілісності та якості природно-рекреаційних територій; 4) порушення режиму територій з історико-культурними ресурсами; 5) ускладнення освоєння соціально-економічних ресурсів. Найбільш складною, з точки зору ймовірних загроз та конфліктів є територія в зоні впливу АМТК у Яворівському, Бродівському і Жовківському районах, що вимагає рекомендацій щодо засобів та заходів по їх ліквідації.

5. Виявлено, що АМТК №3 стане стимулом містобудівного розвитку Львова як метрополітального ареалу, зокрема територій північного сектора до АМТК. Прогнозується, що їх містобудівний розвиток відбуватиметься вздовж трьох нових планувальних осей: Львів - Бірки, Львів – Великі Грибовичі, Львів -

Малі Підліски, які сполучатимуть місто із транспортним коридором і матимуть виражену ландшафтно-рекреаційну, поліфункціональну та виробничу функції.

Прогнозується радіально-променевий розвиток Львівської структури групової системи населених місць вздовж АМТК №3 та №5, яка отримає лінійно-радіальний характер розвитку в західному, східному та південному напрямках в радіусі до 50 км.

6. Відповідно до особливостей проходження АМТК територією Львівської області та її потенціалу були визначені основні принципи містобудівного розвитку зони впливу АМТК, які опираються на засади урівноваженого розвитку територій:

- *принцип домінуючого розвитку транспортно-функціональних вузлів* – полягає у становленні і взаємодії двох типів вузлів: 1 типу - новосформованих на АМТК транспортно-функціональних вузлів; 2 типу – існуючих ресурсних вузлів, виявлених на основі ресурсного потенціалу методом SWOT-аналізу. Беручи до уваги дві умови – доступність і ресурсний потенціал - прогнозується кластерна модель розвитку територій в зоні впливу АМТК. Ресурсні вузли тяжітимуть до найближчих транспортних вузлів, зв'язки між ресурсним та транспортним вузлами набуватимуть більшого значення і вздовж них відбуватиметься інтенсивний містобудівний розвиток. А планувальна структура коридору набуватиме кластерного характеру, яка означатиме нерівномірність та концентрацію економічної активності в районах вузлів АМТК;

- *принцип забезпечення екологічного континуїтету в зоні впливу АМТК* - полягає в зменшенні негативного впливу АМТК як просторового бар'єру та ареалу забруднення шляхом запровадження ряду технічних засобів та залученні до використання існуючих рекреаційних територій;

- *принцип збереження історико-культурної ідентичності* - полягає у збільшенні туристичної доступності до ареалів історичного розселення та пам'яток, що стане економічним чинником для збереження та відтворення пам'яток історико-культурної спадщини та охорони традиційного характеру середовища; у дотриманні існуючих та встановленні нових охоронних зон ландшафтів.

7. Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зоні впливу АМТК передбачають часову поетапність їх виконання:

1) нівелювання впливу АМТК, що полягає в корегуванні меж територіальних громад та у розробленні програм соціальної адаптації мешканців та поліпшення екологічного стану територій;

2) розвиток територій згідно їх нової ролі у системі розселення через функціональну та планувальну інтенсифікацію використання територій та розбудову локальної транспортної інфраструктури. Частина с/г угідь внаслідок близькості до АМТК переорієнтується на локалізацію на них інших більш відповідних функцій. АМТК виступає новим чинником впливу на вибір локалізації інвестицій в регіоні. Сприятливими умовами є наступні: - збільшення доступності доїзду до місця праці і послуг, - покращення стандарту життя в селах, що охоплені вузлами обслуговування АМТК, - розширення можливостей ринку праці в сфері обслуговування, - ріст ролі якості середовища, зокрема природничих та культурно-регіональних особливостей, як одного з чинників туристичного обслуговування.

ПЕРЕЛІК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ.

Статті у наукових фахових виданнях України:

1. *Бобрун Н.В., Криворучко Ю.І.* Трансформація території України в історичному формуванні європейського простору // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка». – 2010.- № 674: Архітектура. – С. 242 – 247.
2. *Бобрун Н.В.* Аналіз просторового інтеграційного потенціалу України // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2010. – Вип. 38. С. 64-69.
3. *Н.В. Бобрун.* Транспортна інфраструктура – важливий чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору // Сучасне промислове та цивільне виробництво. Том 6, номер 4, 2010. С. 217 – 222.
4. *Бобрун Н.В., Криворучко Ю.І.* Аналіз процесу інтеграції України до загальноєвропейського простору на прикладі транспортних коридорів // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2011. – Вип. 41. С. 220 - 229.
5. *Бобрун Н.В.* Вплив міжнародного транспортного коридору №3 на просторовий розвиток територій з ресурсним потенціалом в межах львівської області // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2012. – Вип. 44. - С. 52 – 59.

Статті в іноземних наукових виданнях:

6. *Бобрун Н.В.* Туристско-рекреационные ареалы в зоне влияния международного транспортного коридора № 3 в пределах Львовской области / Н.В. Бобрун // Международный электронный научно-образовательный журнал «Architecture and modern information technologies» («Архитектура и современные информационные технологии»). – Москва – 2014 - № 2(27). – С. 1-10. – (<http://www.marhi.ru/AMIT/2014/2kvart14/bobrun/bobrun.pdf>). – Заголовок з екрана.

Інші публікації, матеріали конференцій і тези доповідей:

7. *Бобрун Н.В.* Передумови інтеграції України до загальноєвропейського простору // Геодезія, архітектура та будівництво. Матеріали II Міжнародної конференції молодих вчених GAC – 2009. 14 – 16 травня, 2009. Україна, Львів. – С. 8 -11.
8. *Бобрун Н.* Міжнародні транспортні коридори – чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору // Геодезія, архітектура та будівництво. Матеріали III Міжнародної конференції молодих вчених GAC – 2010. 25 – 27 листопада, 2010. Україна, Львів. – С. 52 -53.
9. *Бобрун Н.В.* Планувальна структура смуги впливу міжнародного транспортного коридору №3 / Н.В. Бобрун // Розвиток і реконструкція територіальних систем і населених місць регіону західної України: програма та тези доповідей науково-практичної конференції кафедри містобудування. – Львів, 2012. - 40 с. – С. 15-16.
10. *Бобрун Н.В.* Рекомендації з вирішення містобудівельних конфліктів в зоні впливу міжнародного транспортного коридору №3(в межах Львівської області) // Міжнародна наукова конференція «Креативний урбанізм», 24-25 травня 2013 року:

тези доповідей / відп. за вип. Г.П. Петришин. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2013. – 188 с. – С. 21-22.

АНОТАЦІЯ

Бобрун Н.В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів. – На правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури за спеціальністю 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури. – Національний університет «Львівська політехніка» Міністерства освіти і науки України. - Львів, 2016.

Дисертація присвячується виявленню функціонально просторових принципів містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.

У дисертації розглянуто та проаналізовано теоретичні основи формування зон впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів, а також сформульовано методичні підходи до дослідження містобудівного розвитку територій в зоні впливу АМТК. Проаналізовано досвід містобудівного розвитку таких територій. Міжнародний транспортний коридор впливає на прилеглі території, формуючи територіальний об'єкт – зону впливу. Проведено оцінку та виявлено потенціал містобудівного розвитку територій у зоні впливу АМТК №3 у межах Львівської області. Сформульовано просторово-функціональні принципи і методичні рекомендації містобудівного розвитку територій в зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.

Ключові слова: автомобільний міжнародний транспортний коридор, зона впливу, ресурсний потенціал, містобудівний розвиток територій.

АННОТАЦИЯ

Бобрун Н.В. Принципы развития территорий в зонах влияния международных транспортных коридоров – На правах рукописи.

Диссертация на соискание научной степени кандидата архитектуры по специальности 18.00.01 - теория архитектуры, реставрация памятников архитектуры. - Национальный университет «Львовська політехніка» Министерства образования и науки Украины. - Львов, 2016.

Диссертация посвящена выявлению функционально пространственных принципов градостроительного развития территорий в зонах влияния автомобильных международных транспортных коридоров. В диссертации рассмотрены и проанализированы теоретические основы формирования зон влияния автомобильных международных транспортных коридоров, а также сформулированы методические подходы к исследованию градостроительного развития территорий в зоне влияния АМТК. Проанализирован опыт градостроительного развития таких территорий. Международный транспортный коридор влияет на прилегающие территории, формируя

территориальный объект - зону влияния. Проведена оценка и выявлены потенциал градостроительного развития территорий в зоне влияния АМТК №3 в пределах Львовской области. Сформулированы пространственно-функциональные принципы и методические рекомендации градостроительного развития территорий в зонах влияния автомобильных международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: автомобильный международный транспортный коридор, зона влияния, ресурсный потенциал, градостроительное развитие территорий.

ANNOTATION

N.V. Bobrun. Principles of areas development in the zones influenced by the international transport corridors. – On the rights of manuscript.

Thesis for Ph. D. in Architecture, specialty 18.00.01 - Theory of Architecture and Restoration of Architectural Monuments. - Lviv Polytechnic National University of the Ministry of Education and Science of Ukraine. - Lviv, 2016.

The thesis is devoted to the principles of urban territory development in the zones influenced by the international transport corridors. The theoretical bases, approaches and prerequisites for the formation of the influence zones of the automobile international transport corridors have been analyzed in this thesis and the methodological approaches and the consistency in the study of urban development areas in the zone of AITC have been formulated. Taking into account the foreign experience of the urban areas development, it has been found out that the automobile international transport corridors are the means of interstate integration.

The automobile international transport corridor influences the surrounding areas, creating a territorial object - an influence zone. The functional development of these areas by the example of AITC №3 in Poland has been studied and the planning models of the engineering infrastructure interaction of AITC and the surrounding areas have been developed, additionally the environmental requirements for the design of AITC have been defined.

It has been estimated and identified the existing urban areas development potential in the influence zone of AITC №3 within Lviv region. It has been defined the borders of the influence zone of AITC №3 within Lviv region and its resource potential (socioeconomic, natural and recreational, historical and cultural). It has been determined that the influence zone of AITC depends on the level of territory urbanization and the transport infrastructure development of the lower order, and it may range from 5 to 200 km. The threats and conflicts carried by the laying of AITC №3 have been detected: 1) the corridor may deform the social and economic resources development; 2) the corridor makes a threat of the uncontrolled formation of the influence zone near AITC; 3) the corridor passing threatens to violate the areas with the historical and cultural resources; 4) the engineering and transport infrastructure threatens to violate the balance of the natural and recreational area; 5) the corridor threatens to violate the integral administrative and territorial units. It has been revealed that AITC №3 will stimulate the urban development of Lviv. It is predicted that the urban development of Lviv will go along three new

planning axes. The radial beam development of the Lviv populated areas group system along AITC №3 and №5 is predicted, which receives the linear and radial nature in the western, eastern and southern directions within a 50-km radius.

The spatial and functional principles of the urban development of the influence zone in AITC have been formulated: the principle of dominant nodes, the principle of ecological areas continuity, the principle of the preservation of historical and cultural territories identity in the influence zones of the international road transport corridors. Apart from this, the guidelines on the urban development in the influence zone of AITC have been given.

Keywords: automobile international transport corridor, the zone of influence, resource potential, development of urban areas.