

Міністерство освіти і науки України  
Національний університет «Львівська політехніка»

На правах рукопису

**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

Дисертація на здобуття наукового ступеня  
кандидата архітектури

Науковий керівник –  
Кандидат архітектури, доцент  
Криворучко Юрій Іванович

Львів – 2015

## Зміст

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ЗОНИ ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ .....	10
1.1. Передумови формування автомобільних міжнародних транспортних коридорів в Україні.....	11
1.2. Теоретичні підходи до просторово-функціональної організації зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.....	23
1.3. Теоретичні основи визначення меж зони впливу АМТК.....	33
1.4. Методичні підходи до дослідження містобудівного розвитку територій у зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.....	40
1.4.1. Теоретично-методологічні основи дослідження .....	40
1.4.2. Методика та покрокова послідовність дослідження.....	43
Висновки до 1 розділу .....	48
РОЗДІЛ 2. ДОСВІД МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ У ЗОНАХ ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ.....	51
2.1. Зарубіжний досвід містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.....	51
2.1.1. Автомобільні міжнародні транспортні коридори як засіб міждержавної інтеграції. ....	51
2.1.2. Просторове планування у зонах впливу АМТК. ....	59
2.2. Функціональний розвиток територій у зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів (на прикладі АМТК №3 у Польщі)....	66
2.3. Планувальні моделі взаємодії інженерної інфраструктури АМТК і територій у зоні його впливу .....	74
2.4. Екологічні вимоги проектування АМТК .....	79
Висновки до 2 розділу .....	82

## РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ТА ПОТЕНЦІАЛ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ЗОН ВПЛИВУ АМТК №3 (У МЕЖАХ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ) 84

3.1. Визначення меж зони впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору №3 .....	87
3.2. Ресурсний потенціал території зони впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору №3 .....	91
3.3. Загрози та конфлікти, що несе прокладення АМТК №3.....	121
3.4. Вплив міжнародних транспортних коридорів на трансформацію планувальної структури значнішого міста - Львова .....	130
Висновки до 3 розділу .....	140

## РОЗДІЛ 4. ПРОСТОРОВО-ФУНКЦІОНАЛЬНІ ПРИНЦИПИ І МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ЗОН ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ..... 143

4.1. Просторово-функціональні принципи містобудівного розвитку зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.....	143
4.1.1.Формування основ планувальної структури урівноваженого просторово- функціонального розвитку територій у зоні впливу АМТК .....	147
4.1.2.Принцип домінуючого розвитку вузлів у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів .....	156
4.1.3.Принцип забезпечення екологічного континуїтету територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.....	164
4.1.4.Принцип збереження історико-культурної ідентичності територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів .....	169
4.1.5.Поетапність просторово-функціонального урівноваженого розвитку територій у зоні впливу АМТК (під впливом часового фактора).....	175
4.2. Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.....	178
4.2.1.Підходи до подолання конфліктів у зоні впливу АМТК.....	178
4.2.2.Рекомендації просторово-функціонального розвитку територій у зоні впливу АМТК .....	185

Висновки до 4 розділу .....	197
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ .....	202
Список літератури та джерел: .....	207
Додатки.....	227
Додаток А. Акти впровадження.....	228
Додаток Б. Список посилань на ілюстрації. ....	231

## ВСТУП

**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 № 1512 [17] та Концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні від 4 серпня 1997 р. № 821 [16] Україна включена до мережі міжнародних транспортних коридорів.

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

Сьогодні важливим завданням для врівноваженого містобудівного розвитку територій зон 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» [7] відбувається передача 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:**

- Опрацювати існуючі наукові дослідження та визначити закономірності та планування прилеглих до АМТК територій.
- Визначити сучасні тенденції розвитку зон впливу АМТК та виявити критерії їх формування.
- Визначити методологічні основи та послідовність дослідження містобудівного розвитку територій в зонах впливу АМТК.
- Виявити чинники містобудівного розвитку території зони впливу АМТК.
- 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-CIII Via Regia» у рамках міжнародного гранта програми TACIS. 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» (GAC - 2009). НУ «Львівська політехніка» 14-16 травня 2009 р.; III Міжнародна конференція молодих вчених «Геодезія, архітектура та будівництво 2010» (GAC - 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.

## **РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ФОРМУВАННЯ ЗОНИ ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

Найважливіші для світової економіки транспортні шляхи формують мережу міжнародних транспортних коридорів.

Континентальні міжнародні транспортні коридори поділяються на Загальноєвропейські (пан'європейські) та Євроазіатські транспортні коридори<sup>1</sup>. Україна має спільні кордони з шістьма країнами Європи, що позиціонує її як транстериторіальну зону з високим транзитним потенціалом. 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 [16], а постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 року №1512 [17] визначено перелік транспортних коридорів України.

Розширення Європейського Союзу на початку XXI сторіччя веде до необхідності подальшої інтеграції транспортної мережі з новими країнами-сусідами. З цією метою в червні 2004 року в Іспанії відбувся семінар міністрів транспорту під головуванням Європейської комісії, на якому було вирішено створити Групу у складі представників 25 країн ЄС, 28 країн-сусідів. Метою роботи стало визначення головних транснаціональних транспортних осей та проектів їх реалізації [114].

Одним із основних трансконтинентальних коридорів є TRASECA (Transport Corridor Europe – Caucasus – Central Asia) – транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія. У 1993 р. в Брюсселі було підписано договір поміж Грузією, Вірменією, Азербайджаном, Киргизстаном, Таджикистаном, Туркменістаном, Казахстаном та Узбекистаном. А в 1998 р. після підписання Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт (до

---

<sup>1</sup> Загальноєвропейські міжнародні транспортні коридори отримали назву “критські” (за декларацією Другої Пан-Європейської конференції з питань транспорту 14-16.03.1994 р., о. Крит).

вищеперерахованих, за винятком Туркменістану, приєдналися Болгарія, Молдова, Румунія, Туреччина та Україна) розпочалась реалізація проекту. Верховна Рада України ратифікувала цю угоду 10 лютого 2000 р. Європейський Союз розглядає цей проект як альтернативний (стосовно Росії) маршрут транспортного сполучення між Європою та Азією [114].

З розбудовою транспортної мережі, зокрема АМТК, зростає роль територіального планування як ефективного інструменту інтеграції на конкретних територіях не тільки місцевих, регіональних та загальнодержавних інтересів, а й різноманітних секторальних інтересів, обґрунтованого визначення перспектив їх розвитку.

### **1.1. Передумови формування автомобільних міжнародних транспортних коридорів в Україні**

*Історичний аспект.* Територією України проходили важливі торгові комунікаційні шляхи, що з'єднували Чорне та Балтійське моря, а також Азію та Європу. Через Київ (VI-VIII ст.), що тоді був могутнім торговим і культурним осередком, проходив дніпровський шлях, що сполував північні країни з Чорним морем. За часів Київської Русі (IX-XIII ст.) були створені нові торгові шляхи, такі як шлях «із варяг у греки» – з Балтійського до Чорного моря. Інший балтійський шлях ішов рікою Двіною до верхнього Дніпра. Ці маршрути з'єднували Київ зі Скандинавією. При шляхах виростали нові міста, Галицько-Волинська держава (XIII-XIV ст.) користувалась Бугом і Дністром як водними магістралями. Західними землями проходили торгові шляхи, які через Волинь вели до Польщі та Німеччини і через Перемишль – до Угорщини. Головні суходільні шляхи перехрещувалися в Києві [85], (рис.1).

Історичне існування транспортних шляхів на території сучасної України знаходимо в працях таких вчених: І. Крип'якевича [85], О. Субтельного [122], М. Вавричин [54], Я. Дашкевича [68], В. Вечерського [55], Я. Грицака [66], В. Тимофієнко [123], М. Рудницького [115].

Досліджуючи сітку середньовічних міст Європи, історик містобудування і географ Е. Грушка констатував, що міста розташовувались з інтервалами 25-30

км одне від одного, тобто на відстані денного переходу кінного каравану від зупинки до зупинки [45], [52]. Таке ж розташування міст прослідковується і в середньовічній системі міст Західної України. Наприклад, Львів – Івано-Франківськ (Львів – Бібрка – Рогатин – Галич – Івано-Франківськ), Львів – Перемишль (Львів – Городок – Судова Вишня – Мостиська – Перемишль) [109].

За гетьманства Б. Хмельницького (50-ті рр. XVII ст.), коли козацька держава займала більшу територію сучасної України, почав формуватись великий торговий шлях, який з Московщини і від Балтійського моря вів до балканських країн.

У XIX ст. почала активно розвиватись промисловість і гірництво. Головні центри великої промисловості на Київщині, Катеринославщині, Херсонщині, Харківщині і Донеччині налагодили транспортні зв'язки з країнами Європи задля експорту.

«Via Regia – шлях королів» (теперішній міжнародний автомобільний транспортний коридор №3) – сухопутний торговий шлях, заснований ще в античні часи. Давні римляни збудували в Галлії і Германії мережу військових доріг, які й донині з'єднують великі міста Західної Європи. Перша письмова згадка про торговий шлях Via Regia датується 1252 роком. Загалом формування шляху Via Regia у варіанті, наближеному до сучасного, відбувалося з кінця X до першої половини XV століття [191].

Прикладом інтеграції на європейському континенті є формування транскордонних територій, єврорегіонів та комунікацій, що їх поєднують – транспортних коридорів (рис.1). Україна залучена в стратегію європейської інтеграції: зараз на її території з різною інтенсивністю діють 7 єврорегіонів і ще 1 планують створити найближчим часом<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> 1 - «Карпати» створений в 1993 р між Україною, Польщею, Словаччиною, Угорщиною та Румунією; 2 - «Буг» створений 1995 р. між Україною, Польщею та Білорусією; 3 - «Нижній Дунай» створений 1998 р. між Україною, Молдовою та Румунією; 4 - «Верхній Прут» створений в 2000 р. між Україною, Молдовою та Румунією; 5 - «Дніпро» створений в 2003 р. між Україною, Білорусією та Росією; 6 - Харків – Белгород (Слобожанщина) створений в 2003 р. між Україною та Росією; 7 - «Донбас», створений в 2010 р. між Україною та Росією;

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) [16]. Згідно з цією концепцією визначені основні транспортні зв'язки, що проходять через Україну:

- країни Центральної Європи – країни СНД;
- країни Південної Європи, Близького Сходу, Африки – країни СНД;
- Індія, країни Центральної Азії, Далекого Сходу – країни Балтики, Скандинавії;
- Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – країни Західної Європи, Балтики, Скандинавії.

Відповідно до цих напрямків формуються транспортні коридори, визначені Європейським Співтовариством і рішенням другої Пан'європейської конференції міністрів транспорту європейських країн<sup>3</sup> включені як складові частини до мережі міжнародних транспортних коридорів:

- коридор № 3 проходить через Німеччину, Польщу, Україну: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ. У межах території України: Краковець – Львів – Рівне – Житомир – Київ.
- коридор № 5 проходить через територію Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини та України: Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів. У межах України: Косини – Чоп – Стрий – Львів (з відгалуженням Сторожниця – Ужгород – Мукачеве).
- коридор № 9 проходить територією Фінляндії, Росії, України, Білорусі, Молдови, Румунії, Греції: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Димитровград (ЄС дана попередня згода на продовження коридору до Александрополіса).

---

8 - «Дністер» - єврорегіон між Україною та Молдовою, переговори про створення якого ведуться з 2010 р.

<sup>3</sup> Друга Пан'європейська конференція транспорту, Крит, 1994 р.

Мережа транспортних коридорів України доповнюється такими транспортними коридорами, пропонованими для включення в мережу (рис. 7):

- Балтійське море – Чорне море (Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря);
- Євро-Азіатський (ЄАТК «TRАСЕКА») Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч;
- Європа – Азія (Краковець – Львів – Рівне – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве – Ізварине (модернізація);
- ЧЕС (Причорноморські країни) (Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ).
- Північ – Південь: Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса.

У проектах єврологістики, як і в діяльності ЄКМТ, важливе місце належить Україні, що пов'язано з її надзвичайно вигідним транзитним розташуванням. Про це свідчить найвищий серед країн Європи транзитний рейтинг (3,75 балів – розрахунки британського інституту Rendell). Визначено такі напрями інтеграції України в Пан'європейську транспортну систему (рис. 2):

- 1) пан'європейські транспортні коридори ПЄК (англ. – PBC);
- 2) трансконтинентальні транспортні коридори (ТКТК) (англ. – TCTC);
- 3) пан'європейські транспортні зони.

«Формула» Української транспортної мережі має вигляд: ЕТС (4 коридори) + РЕТРА (Чорне море) + ЕАЛ (5 коридорів). Це означає, що через територію України проходять чотири ПЄК (№ 3, 5, 7, 9); п'ять ТКТК (ЕАТК «TRАСЕКА», «Європа – Азія», «Балтика – Чорне море», Чорноморське транспортне кільце, Північ – Південь); Україна належить до Чорноморської пан'європейської транспортної зони (Black Sea РЕТГА ), що виокремлена як пріоритетна в ЄС.

На інтеграцію України в Європейську транспортно-логістичну систему, визначену як стратегічний напрям розвитку держави, зорієнтовані такі державні документи: «Програма створення і функціонування національної мережі МТК в

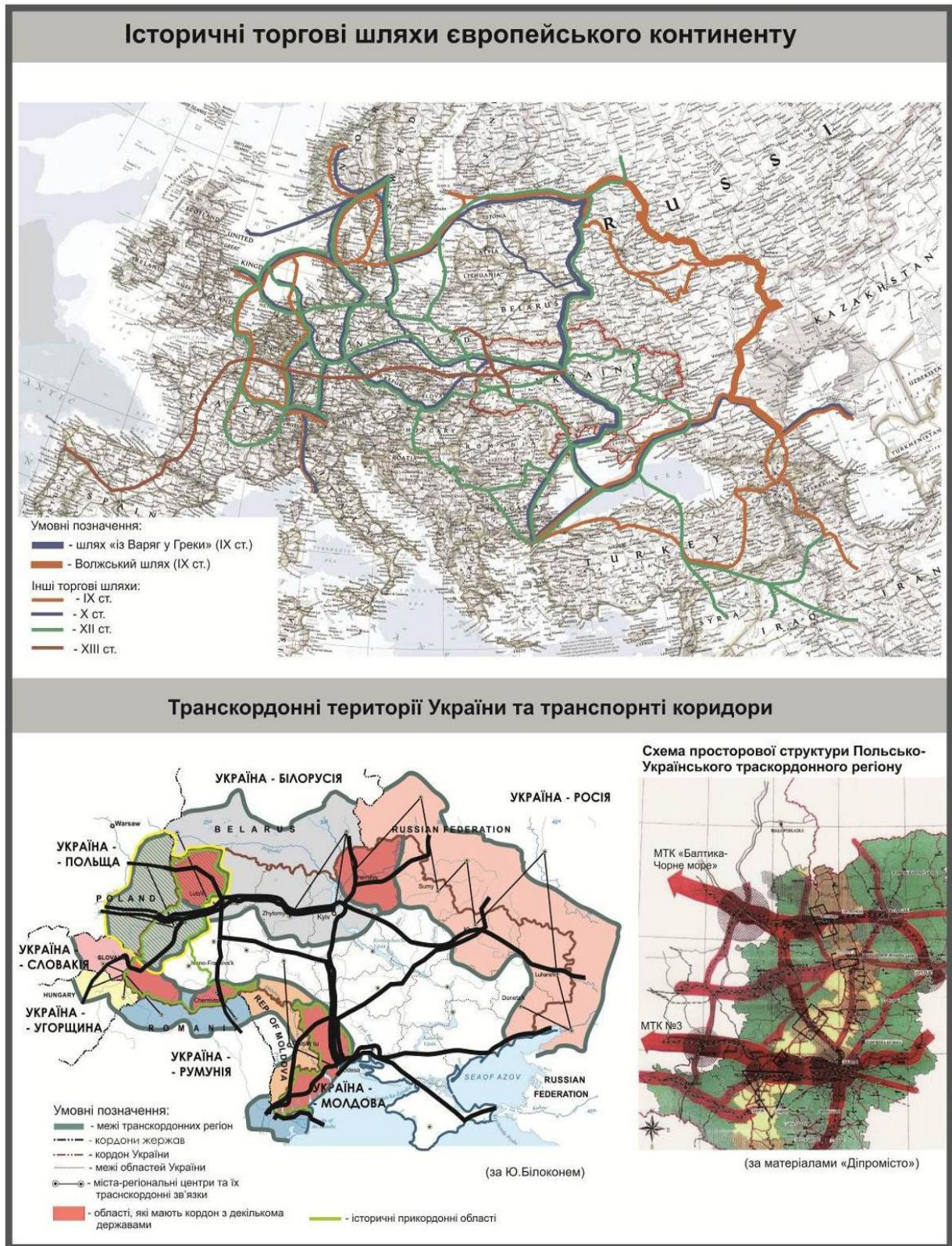


Рис. 1. Історичні торгові шляхи європейського континенту. Транскордонні території України та транспортні коридори (опрацювання автора на основі мапи торгових шляхів у Середні віки через територію України [178], Ю. М. Білокоєня [37] та «Діпромiсто» [167]).

Україні» (1998) [18], «Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2001-2010 роках» (2001) [12], «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період і до 2020 року» (2001) [21], «План дій Україна – Європейський Союз. Політика сусідства» (2005) [3], а також «Програма формування мережі логістичних центрів у системі міжнародних транспортних коридорів України» [23].

Інститут «Діпромiсто» (м. Київ) на замовлення Держбуд України розробив методику та проект планування і містобудівного розвитку транспортних територій і транспортно-комунікаційних коридорів України. У роботі визначено: межі транскордонних регіонів і їх загальні характеристики; основні функції прикордонної смуги – зони найтісніших прикордонних контактів; рівні планування транскордонних територій; роль та функції біполярних (з двох сторін кордону) центрів транскордонних регіонів. Окрім того, проведено аналіз міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України. Зберігається проблема деталізації напрацювань з урахуванням особливостей області [58].

На сьогодні в Україні діяльність у сфері територіального планування регулюється насамперед Законами «Про основи містобудування» [8], «Про планування і забудову територій» [9], «Про архітектурну діяльність» [5], «Про охорону культурної спадщини» [11], «Про Генеральну схему планування території України» [6] та іншими нормативно-правовими актами, а також державними будівельними нормами, нормативними документами тощо. Одним із основних завдань Мінрегіонбуду є участь у формуванні та реалізації державної регіональної політики, зокрема з питань забезпечення сталого територіального розвитку.

На сьогодні в Україні є лише 280 км швидкісних автодоріг (із 170 тис. км автомобільних шляхів країни), які відповідають усім міжнародним нормам. Це автомагістраль Київ – Бориспіль та окремі ділянки дороги Київ – Одеса [120].

Будівництво автобану Київ – Одеса (автомагістраль М 05, частина АМТК № 9) мало багато недоліків при організації і фінансуванні такого роду проектів. Це, по-перше, прорахунки технічного плану (відсутність єдиного



цілісного проекту будівництва); по-друге, це недоліки фінансового плану – незважаючи на завищення бюджету проекту вдвічі, проект не досяг запланованих цілей, нецільове використання коштів; по-третє, це наявність потенційних юридичних ризиків, що виникли після стадії будівництва траси; по-четверте, це недосконала організація учасників проекту [86]. Довжина автомагістралі 547 км, інтенсивність руху 34-40 тис. автомобілів/добу. Рух відкрито у 2004 році, однак будівництво визнано незавершеним. Було збудовано 11 мостів, 29 шляхопроводів, 29 транспортних вузлів-розв'язок, 43 об'єкти придорожного сервісу (в т.ч. 8 готельно-ресторанних комплексів).

Автомагістраль Київ – Одеса спричинює забруднення навколишнього середовища, зокрема в басейні р. Синюхи. Основні впливи автодороги на довкілля пов'язані з шумом, викидами, пилом, стоками вод з проїжджої частини, знищенням флори у смузі землевідведення, порушенням умов існування і шляхів міграції фауни. Вплив автомагістралі поширюється на 2-3 км. У цій смузі проявляються прямі і непрямі зміни природних систем, показники забруднення компонентів довкілля внаслідок експлуатації транспорту перевищують коливання середньорічного фонових рівня. З метою зниження негативного впливу на довкілля передбачене обов'язкове виконання захисних, відновлювальних, охоронних та компенсаційних заходів: протишумові, противібраційні, захист повітряного басейну, захист ґрунтів, зниження потрапляння забруднених стоків, захист поверхневих і підземних вод, відновлення порушених екосистем [82].

У межах території України АМТК № 3 проходить через Краковець – Львів – Житомир – Київ. Протяжність автомобільних доріг загального користування, які є складовою МТК № 3 на території України, становить 617 км. У 2002 році за підтримки Європейського Союзу побудовано мостовий перехід через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні. В Україні будівництво автотраси МТК №3 представлено двома проектами: дорогою

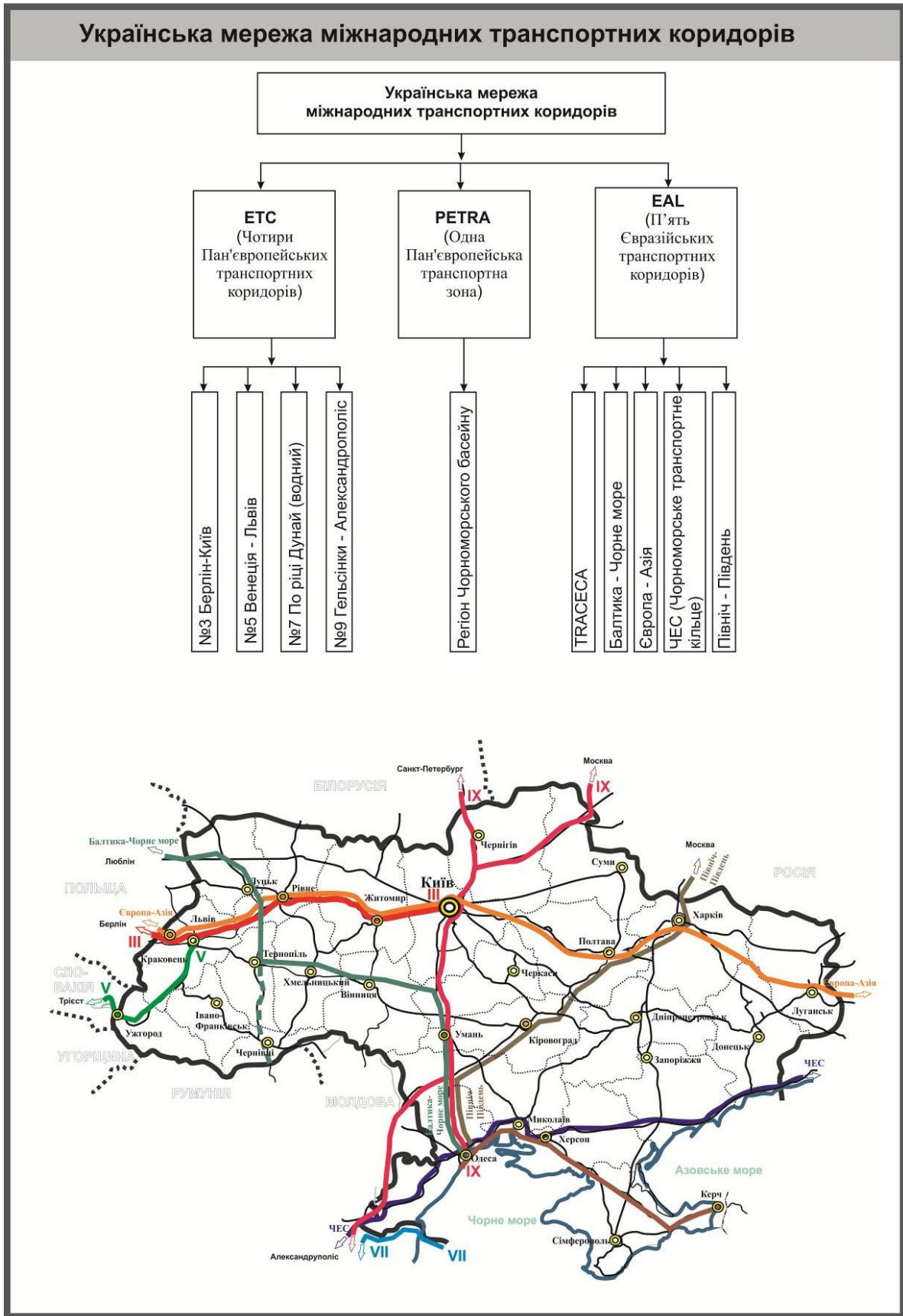


Рис.2. Українська мережа міжнародних транспортних коридорів (Розроблено автором за Дідиком В.Г. [113]).

Краковець – Львів та Львів – Броди. У жовтні 1996 року в Люксембурзі міністри транспорту Німеччини, Польщі й України підписали «Меморандум про порозуміння в розвитку критського коридору № 3», а сама реалізація проекту почалася влітку 1997 року. Рішення про будівництво нової автомагістралі європейського класу на рівні держави втілилося в указі Президента України «Про концесію на будівництво й експлуатацію нової автомобільної дороги Львів – Краковець» від 4 липня 1998 року [20]. Нова автотраса Львів — Краковець з'єднає митний автоперехід «Краковець» на українсько-польському кордоні та місто Львів і вийде на наявну автомагістраль Київ — Львів — Чоп. Будівництво дороги не в останню чергу спрямоване на реалізацію потенціалу Львова як великого транспортного вузла. Довжина міжнародної траси Львів — Краковець — 84 км, категорія дороги — 1а. Для будівництва автобану й обслуговуючої інфраструктури виділено 691 га землі. Один із чинників успішної реалізації проекту – одночасне оперативне просування інших заходів зі створення сучасної мережі автотранспортних комунікацій і комплексу інфраструктурних об'єктів у регіоні та за напрямками міжнародних транспортних коридорів № 3 та № 5 (Трієст – Любляна – Будапешт/Братислава – Львів), у межах яких функціонують пов'язані з концесійною автодорогою Львів – Краковець автотранспортні потоки. Трасуванням третього транспортного коридору у Львові займався інститут «Західдіпрошлях» [156] (рис. 3).

Також планується будівництво і експлуатація нової концесійної автомобільної дороги Львів – Броди, Львівська область (АМТК №3). Категорія автодороги – Іа, довжина автодороги – 78,8 км, вартість проекту на 01.07.1999 – 582,8 млн.грн., перспективна інтенсивність руху 14-18 авто/доба. Проект готовий до початку виконання будівельних робіт [155]. Розроблено попереднє ТЕО. У 2001-2002 рр. Державна служба автомобільних доріг України («Укравтодор») Міністерства транспорту України провела концесійний конкурс на будівництво та експлуатацію автомагістралі [185] (рис. 3).

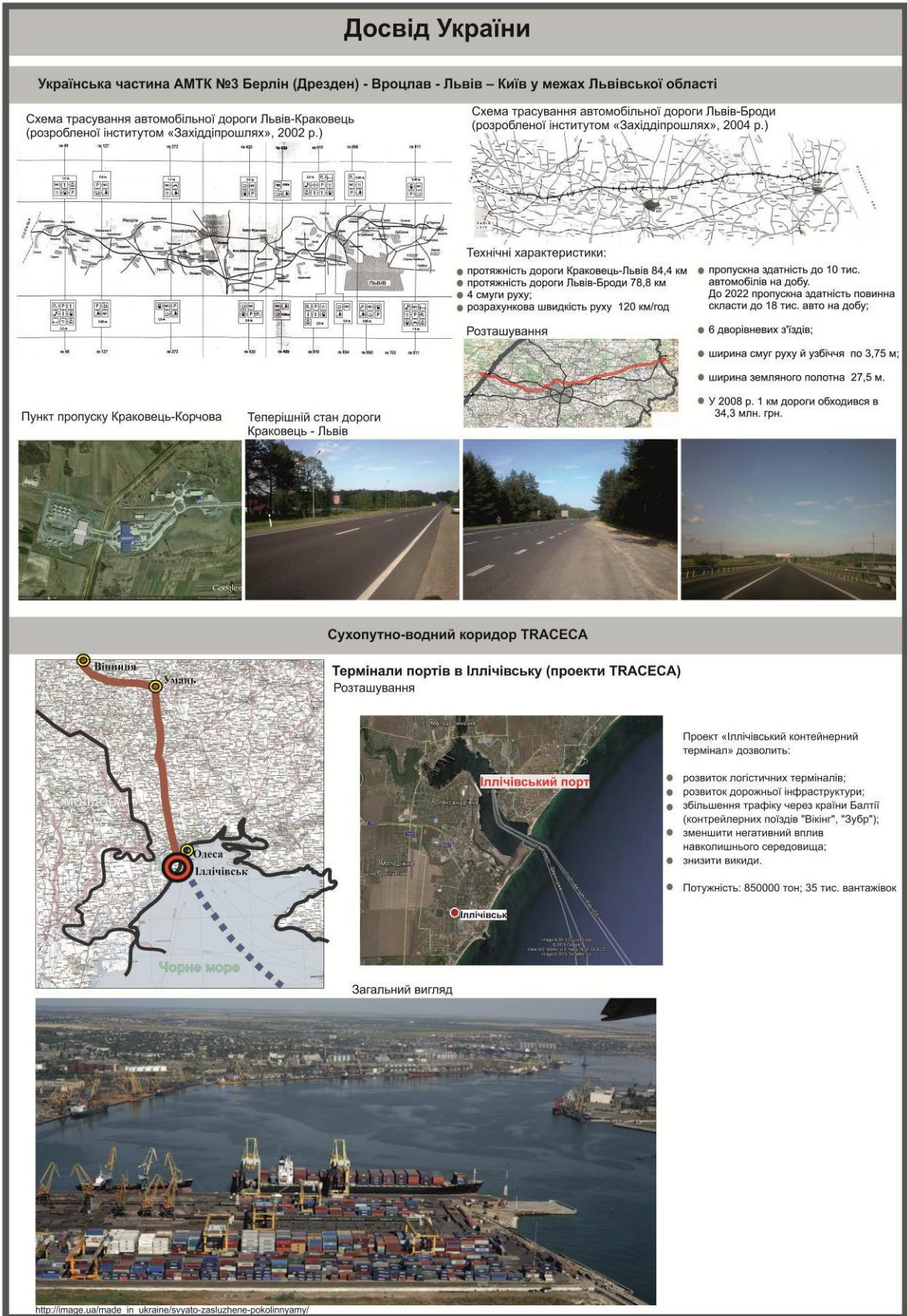


Рис.3. Досвід України формування АМТК (опрацьованя автора на основі [156], [155], [114] ).

Елементи європейської об'єднуючої транспортної інфраструктури зводяться і на паралельних (доповнюючих) магістралях, так, у 2002 році за підтримки Європейського Союзу побудовано мостовий перехід (автомобільний) через річку Західний Буг на українсько-польському державному кордоні (у зоні міжнародного автомобільного пункту пропуску «Ягодин – Дорогуськ»).

Проекти TRASECA. З 16 рекомендованих проектів TRASECA Україна присутня у дев'яти. Особливо значущим для неї є проект «Устаткування для контрольних-пропускних пунктів на мультимодальних терміналах портів Іллічівськ і Поті [208].

Найбільш вдалим реалізованим проектом TRASECA (з позицій України) є створення поромної переправи Іллічівськ — Поті/Батумі, будівництво у Поті поромного причалу та в Іллічівську контейнерного терміналу [208].

Проект «Іллічівський контейнерний термінал». Потужність: 850000 тон; 35 тис. вантажівок / м; будівництво 1600 ЛС причального фронту; придбання обладнання; днопоглиблювальні роботи до 14 м; будівництво нових доріг; зниження часу очікування на 20% на міжнародних перевезеннях; скорочення часу очікування контейнерів до 5 днів; скорочення часу очікування суден на рейдах; реалізація лайнера; ОСПС стандарти відповідності [208] (рис.3).

Проект дозволить: розвиток логістичних терміналів; розвиток дорожньої інфраструктури; збільшення трафіку через країни Балтії (контрейлерних поїздів «Вікінг», «Зубр»); зменшити негативний вплив навколишнього середовища; знизити викиди.

Виконані роботи з будівництва контейнерної автотранспортної ділянки мультимодального терміналу в Іллічівську та комп'ютеризації поромних операцій забезпечили стабільне нарощування обсягів перевезень на цій морській ділянці коридору [208].

Ще одним прикладом українського досвіду АМТК є автомагістраль Одеса – Рені протяжністю 261км. Автомобільна дорога проходить по території Одеської області і збігається з напрямком міжнародного транспортного

коридору Чорноморське транспортне кільце. Розрахункова перспективна інтенсивність на 2028 рік становитиме 10,4 –28,1 тис. авт./добу. Цілі проекту: забезпечити транспортний коридор Європа – Азія, що з'єднує Туреччину, Грецію, Болгарію, Румунію, Угорщину, Південну Європу та Європейський Союз в цілому з Україною і також з Грузією, Азербайджаном, Казахстаном, Китаєм і т.д; сприяти розвитку промисловості, сільського господарства, транспорту, торгівлі, туризму, рекреаційного потенціалу Одеської області та півдня України в цілому; розвивати зв'язки в різних областях між ЄС і Україною в цілях Угоди про Асоціацію; сприяти розвитку гуманітарних контактів у прикордонних районах України, Румунії, Молдови [161].

## **1.2. Теоретичні підходи до просторово-функціональної організації зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

Науково-теоретичні дослідження організації зон впливу міжнародних транспортних коридорів вивчаються багатоаспектно у різних галузях. Для теорії містобудування найважливіше значення мають планувальний, інфраструктурний, економічний, екологічний аспекти.

*Планувальний підхід* окреслює просторове планування територій, має основне методологічне значення для роботи і стосується теорії містобудування.

Д. т. н., проф. М. Габрель зазначив, що одним із завдань містобудівної діяльності є раціональне використання потенціалу містобудівних систем – економія невідновлюваних та ефективне використання відновлюваних ресурсів. Учений увів показник просторової ефективності, який інтегрує економічні, екологічні та соціальні складові, виклав теоретичні та методичні основи оцінки потенціалу простору регіональних систем. Його методика визначення ефективності використання просторового потенціалу істотно реформує зміст і впорядковує завдання містобудування для нових політичних та соціально-економічних умов. М. Габрель показав, що перспективні шляхи активізації територіально-містобудівних механізмів надають інвестиційної привабливості регіону [58], [60].

Д. арх., проф. М. Дьомін досліджував питання теорії та методології сучасного містобудування, проблеми сталого розвитку міст. Учений сформував загальну методіку просторової організації метрополісних територій в Україні [73].

Д. арх., проф. В. Товбич представив основні системні принципи формування поліфункціональних суспільно-транспортних вузлів як цілісну містобудівну та інвестиційну програму розвитку великих міст. Формування системи багатофункціональних транспортних вузлів впливає на розвиток структури міст. Такі вузли притягують до себе все нові функції, перетворюючись із місць транзиту транспортних потоків у громадські центри районного або загальноміського значення [125].

Д. арх., проф. Г. Фільваров висвітлив сучасні тенденції формування глобального урбаністичного простору і пов'язані з цим процесом проблеми планування розвитку великих міст. На думку дослідника, урбанізованість простору зараз характеризують не лише кількість міст і чисельність міського населення, а й щільність мережі комунікацій [130].

Д. арх., проф. Ю. Білоконь займався просторовим вираженням зовнішньої політики України, зокрема принципами планувальної організації транскордонних територій. Облаштування транспортних коридорів учений розглядає як одну з пропозицій розвитку транскордонних територій. Особливу увагу Ю. М. Білоконь приділяв міжнародному транспортному коридору Берлін – Київ і зазначав, що він «має найбільш велике значення у розвитку західних регіонів країни... буде сприяти просторовій організації багатьох галузей господарчого промислового та аграрно-промислового комплексів... Проходження траси по історичних місцях з розвинутим туристичним потенціалом буде сприяти організації міжнародних туристично-рекреаційних зон та туристичних маршрутів» [38, с. 131]. Дослідник констатував, що «лінійна структура коридору є урбанізованою зоною з розвинутою системою розселення зі значним культурним і соціально-економічним потенціалом, що може бути обґрунтуванням необхідності його комплексного проектування, а структурна єдність транспортного регіону на всій його протяжності є передумовою визначення єдиних принципів проектування, що потребує визначення співвідносних структурних елементів, їх ознак та критеріїв для всього транскордонного регіону» [38, с. 133]. Транспортний коридор Ю. Білоконь означив як територію, що знаходиться в зоні впливу з обох сторін від магістральних автомобільних і залізничних доріг I та II категорій. Дослідження Ю. М. Білоконя, проведені на загальнодержавному рівні планування, дають лише методичні рекомендації і разом з тим мало висвітлюють принципи містобудівного розвитку територій зон впливу міжнародних транспортних коридорів.



К. арх., проф. Ю. Криворучко розглядає транс'європейський транспортний коридор № 3 як частку світової транспортної системи, що дає імпульс для динамічного просторового розвитку територій у зоні його впливу, сприяє створенню єдиного торгового ринку і подальшій інтеграції європейських країн, впливає на просторовий розвиток території Львівщини [84].

Д. арх., проф. Т. Панченко наводить характеристику природних та історико-культурних туристичних ресурсів країни і регіонів, методику їх комплексної оцінки; висвітлює питання термінології та класифікації об'єктів туризму; описує функціонально-планувальну організацію курортно-рекреаційних територій [102], [107].

К. арх., проф. Б. Посацький розкриває взаємні зв'язки уявлень та постулатів культури у процесі творення міського (урбанізованого) простору і краєвиду та взаємні впливи загальнокультурних тенденцій і містобудівних та архітектурних вирішень. Висвітлює еволюцію форм простору сучасного міста відповідно до змін напрямів розвитку міської культури, урбаністичних концепцій, методів урбаністичного планування і проектування. Розкриває співвідношення та залежності загальнокультурних і урбаністичних процесів та їх безпосередній вплив на формування просторових форм сучасного міста, його архітектурного образу [111].

Д. арх., проф. А. Рудницький висвітлює архітектурно-планувальні аспекти розвитку прикордонних територій на заході України, які є «контактною смугою» і виконують роль воріт до України з багатьох європейських держав. Щоб сприяти транскордонному руху, учений рекомендує розвивати туризм, підвищувати якість архітектурного середовища. На його думку, важливим завданням, спрямованим на розвиток транскордонних районів, є розширення та облаштування дорожньо-транспортної мережі, а також створення системи закладів обслуговування, організація на належному рівні процесів охорони, реставрації та використання пам'яток архітектури, реконструкція історичних міст [115], [116].

К. арх., доц. Русанова І. В. подає нові прогнози розвитку міських агломерацій, удосконалює методологію формування моноцентричних агломерацій з використанням системного аналізу та математичних моделей дослідження, аналізує тогочасний стан (70-ті рр. ХХ ст.) Львівської агломерації, обґрунтовує взаємозалежність головного міста і прилеглих територій.

Роботи д. арх., проф. М. Бевза присвячені реставрації та збереженню історико-культурної спадщини. Учений сформулював методологічні основи збереження та регенерації заповідних архітектурних комплексів історичних міст [28].

Д. арх., проф. В. Тімохін розглядає теоретико-методологічні проблеми дослідження містобудівних систем, закономірності їх становлення в процесах самоорганізації та гармонійного розвитку містобудівних форм, містобудівної діяльності й еволюції містобудування. Виявляє механізми і закономірності морфогенезних перетворень у процесах самоорганізації, пов'язаних із природною диференціацією та інтеграцією просторово-часових чинників і форм міського планування [124].

Численні закордонні науковці, як наприклад Ж.-П. Родріге (Jean-Paul Rodrigue), К. Комтоїс (С. Comtois) і Б. Слек (В. Slack), також відзначають багаторівневість міжнародних транспортних коридорів. На глобальному рівні транспорт формує і підтримує економічну спеціалізацію та продуктивність за допомогою міжнародної торгівлі. Покращення транспортної інфраструктури розширює ринки і можливості розвитку, але нерівномірно. Транспорт сприймається як фактор поляризації і нерівномірного розвитку. На місцевому рівні хоча транспорт є важливим елементом у сільській просторовій організації, для рівня міста він має найбільш істотний просторовий вплив. Урбанізація і транспорт – взаємопов'язані поняття. Кожне місто, як основний вузол зони зайнятості, має необхідність у мобільності пасажирів (проживання, робота, покупки, відпочинок) та вантажів (споживчі товари, продукти харчування, енергія, будівельні матеріали та утилізація відходів). Демографічний та просторовий розвиток (у міських умовах) означаються в просторі як широта і амплітуда рухів [146].

Доктор П. Вайт (P. Witte) (Нідерланди) розглядає різні підходи до визначення транспортних коридорів, уявляючи їх складними «пучками» (лінії, промені) (дод. 2.2). По суті, автомобільні транспортні коридори можна розглядати як лінії (промені) інфраструктури, яка з'єднує міські (урбанізовані) регіони. Розуміння поняття коридорів відноситься не тільки до осей інфраструктури, а й до економічних осей розвитку і осей урбанізації [149].

Д. арх., проф. Б. Черкес дає визначення поняттю “ідентичність” та використовує його в загальноприйнятому значенні для з'ясування впливу історичних, культурологічних, ментальних, соціальних та ідейно-політичних передумов на формування та сприйняття архітектури громадських центрів міст у певний історичний період розвитку. Розглядає архітектурно-планувальні закономірності у пошуках національної ідентичності під час формування громадських центрів столичних міст [135].

Планувальний аспект досліджень територій зон впливу міжнародних транспортних коридорів розглянуто на основі робіт проектного інституту Діпромисто (Ю. Білоконь, І. Фомін), а також закордонних дослідників Дж. Маріка (Maric Dj.), Д. Баїка (Bajic D.), П. Вайта (P.Witte), Ж.-П. Родріге (Jean-Paul Rodrigue), К. Комтоїса (C. Comtois), Б. Слека (B. Slack) та ін. (рис.4).

*Інфраструктурний підхід* має важливе значення для проектування АМТК, зокрема його вузлів (розв'язок) та планування територій навколо них. Д. арх., проф. З. Зібровські описує деякі недоліки в дорожній інфраструктурі Польщі та ілюструє можливості розвитку приміських районів шляхом будівництва транспортних розв'язок автомагістралі, які завдяки їх локалізації будуть пропонувати нові інвестиційні можливості і вноситимуть зміни в планування регіону, зокрема в районі Малопольському на відрізку автостради А4 Краків – Тарнув [154].

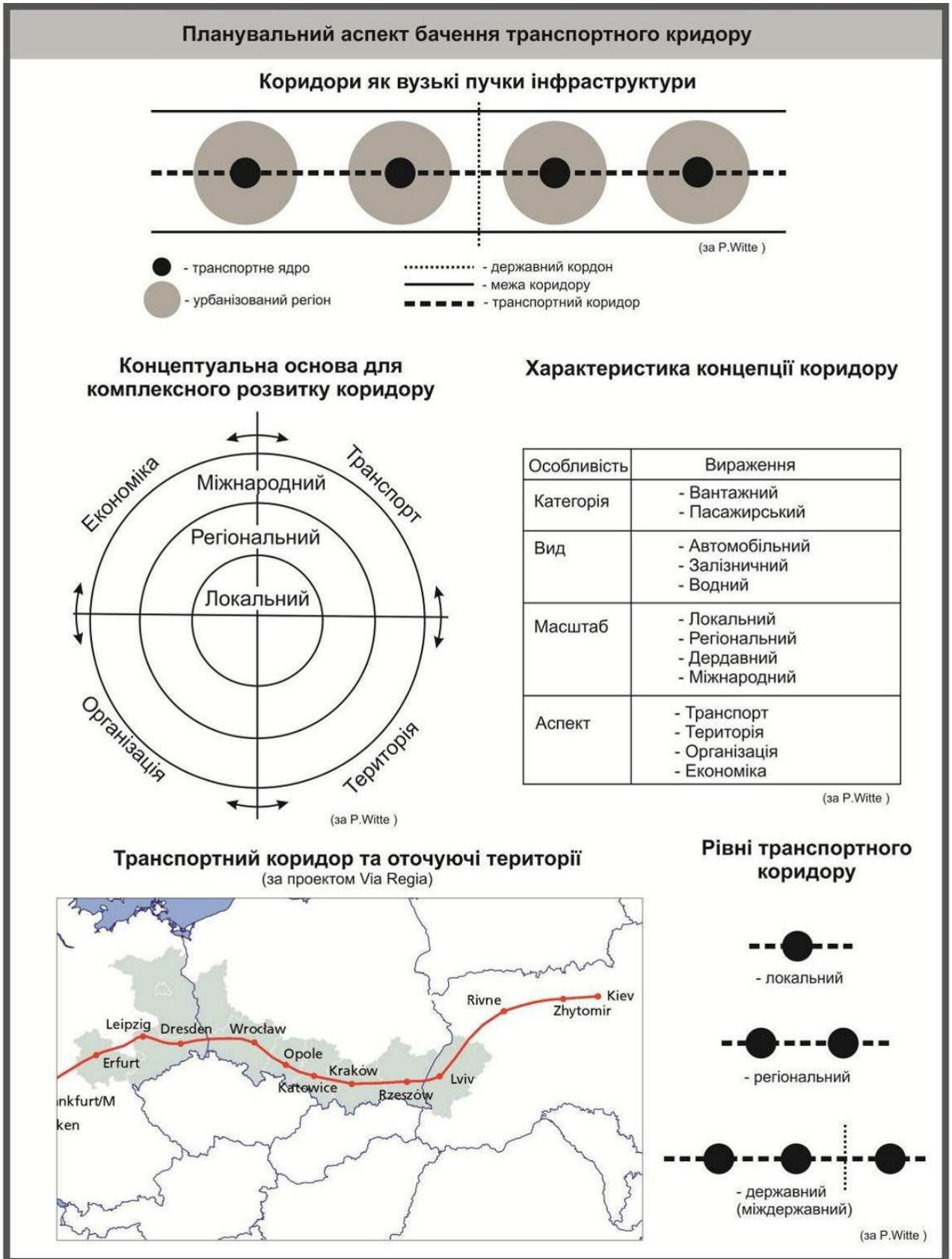


Рис. 4. Планувальний аспект бачення транспортного коридору (опрацювання автора на основі [149], [157]).

Подібний механізм використовується і в плануванні польських гмін, де території біля транспортних розв'язок віддають під інвестиційні проекти і пропонують використати їх для розташування об'єктів виробництва, зберігання і складів, автосервісів і транспортних баз, автостоянок, торгівлі тощо [203].

Спеціаліст у галузі автотранспортної інфраструктури Я. Шевчук прогнозує розвиток лінійних (автомобільних доріг, мостів, естакад тощо) та вузлових (скупчень об'єктних та лінійних) підсистем та елементів автотранспортної інфраструктури регіонів [138].

На основі роботи Підкарпатського бюро просторового планування Жешува проаналізовано підходи до формування функціональної структури А4 з польського досвіду, зокрема вузли Жешув Північ, Дембіца Захід і Схід, Ярослав Захід (рис. 5). Виявлено, що найбільш інтенсивний містобудівний розвиток відбувається саме при вузлових територіях. Автори виділяють ізохрони досяжності до вузлів у радіусі 15, 10 і 5 км. Виявлено, що найбільше об'єктів функціонально-просторової структури зосереджено в межах 10 км від вузла. Це об'єкти торгівлі і багатофункційні, території виробничі і промислові, обслуговування. Також скупчення даних об'єктів і територій виявлено на окраїнах міст і сіл, уздовж головних автошляхів. Кількість і локація об'єктів залежить від місця розташування розв'язки [192].

*Економічний аспект* стосується проблематики транскордонного співробітництва, яка розкрита у працях таких науковців, як: П. Беленький [76], М. Гладій [64], М. Долішній [71], Н. Мікула [98], [99], Є. Кіш [79], І. Сторонянська [121], Р. Федан [129]). Автори на основі досліджень доводять, що автомобільні міжнародні транспортні коридори відіграють роль важливого чинника регіонального розвитку. Проблеми формування Транс'європейської мережі як фактора регіонального розвитку Європи та формування і розвитку транзитного потенціалу регіонів держави висвітлені в роботах В. Диканя [72], Л. Ковальської [80], В. Куйбіди [88], [89], А. Новікової [104].

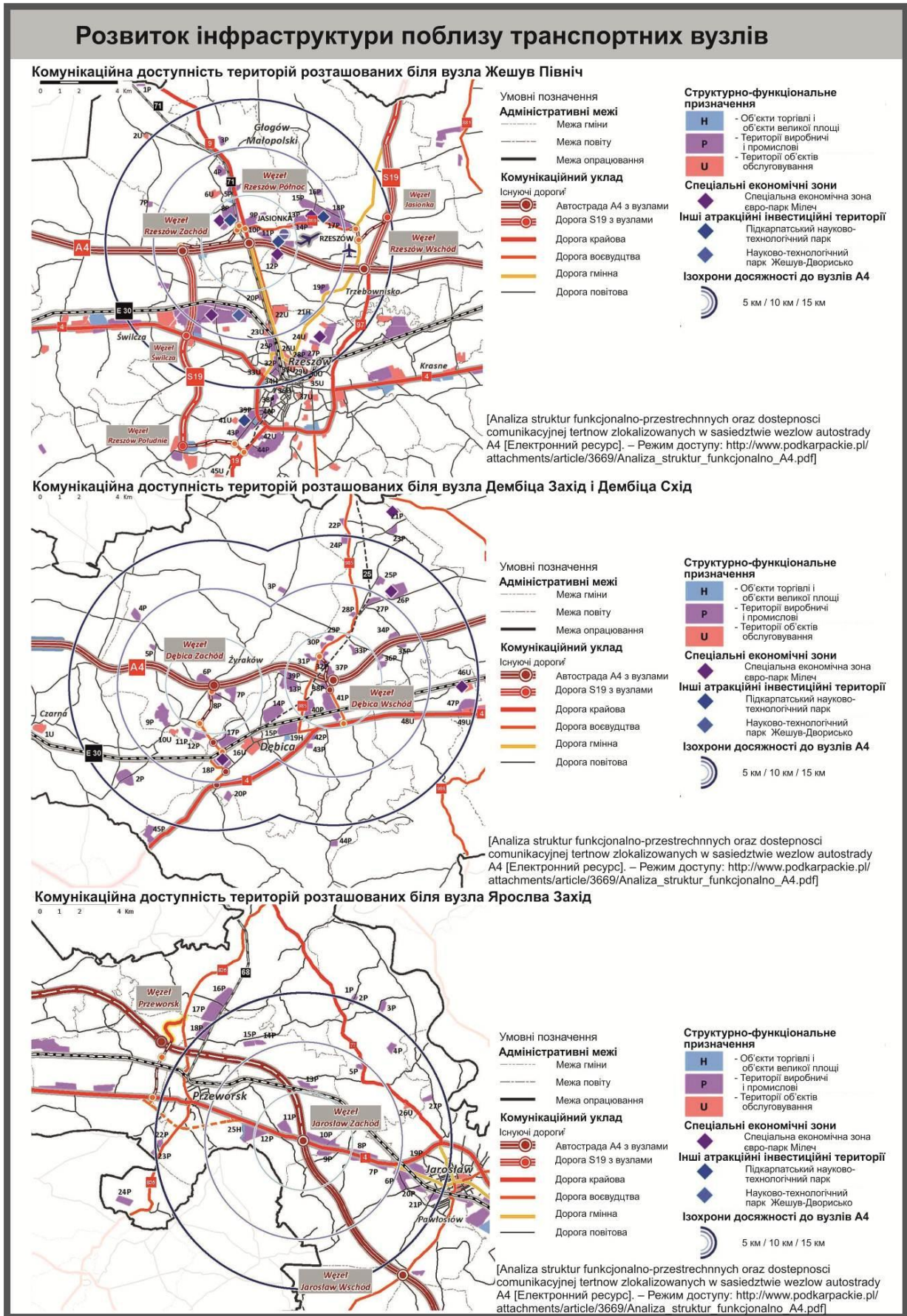


Рис.5. Розвиток інфраструктури поблизу транспортних вузлів (опрацювання автора на основі [192]).

З даних досліджень видно, що розвиток транспортної інфраструктури є передумовою економічного розвитку регіонів, а також європейської інтеграції України. Будівництво коридорів дозволяє створити додаткові робочі місця, відновити промисловий комплекс, підвищити ефективність використання транзитного потенціалу країни. Разом з тим питання формування зон впливу міжнародних транспортних коридорів висвітлене мало.

Містобудівний розвиток територій залежить від їх економічного розвитку. Вираженням форми економічного розвитку на території є регіональний економічний простір – сукупність ресурсів та суб'єктів господарювання і зв'язків між ними, що формують відповідні сфери діяльності в процесі економічного відтворення, забезпечують суспільне виробництво, обмін, розподіл і споживання матеріальних благ та послуг для потреб суспільства. Регіональний економічний простір утворюється на конкретній території, якій притаманний відповідний системний ранг (елементи системи розселення, адміністративно-територіальної одиниці тощо); має історичний характер формування, пов'язаний системно-змістовими ознаками з історичними процесами розвитку і формування суспільно-економічної формації регіону. Економічний простір відіграє роль цілісної системи взаємодоповнюючих суб'єктів господарювання на відповідній території, між якими існує стійкий розподіл праці.

*Екологічний підхід* стосується територій природних комплексів, через які проходить коридор. АМТК, як транзитні маршрути, часто пролягають цінними природними територіями, перетинаючи шляхи міграції тварин і екологічні коридори. Це негативно впливає на довкілля і спричинює його деградацію. Особливу увагу покращенню екологічного стану навколишнього середовища вздовж доріг та зменшенню негативного впливу від АМТК приділяють у своїх роботах іноземні автори. Більшість із них пропонують мінімізувати ефект бар'єру АМТК для тваринного і рослинного світу, зменшити вплив на акустичне середовище, забруднення повітря, поверхневих вод, ландшафту та ін.

У своїх працях асоціація інтеграції столичних зв'язків Польщі зазначає, що сучасні дороги повинні об'єднувати території, а не розділяти. Погано прокладені і запроектовані дороги можуть істотно вплинути на довкілля, створюючи ефект так званих екологічних бар'єрів. Правильна конструкція доріг не обов'язково має означати деградацію природних територій, а повинна привести в глобальному масштабі навіть до поліпшення умов навколишнього середовища. Тому польські дослідники пропонують заходи для зменшення негативного впливу автомагістралей, серед яких облаштування шляхопроводів для тварин, встановлення шумозахисних екранів, рекомендації захисту ландшафтів, водних просторів, повітряного басейну тощо. Також подано технічні характеристики цих заходів [195].

П. Вирвас представляє конструктивні аспекти зниження дорожнього шуму за допомогою пристроїв європейських стандартів [153].

А. Мартіна досліджувала властивості стійкого зниження рівня шуму на території поряд з автотрасою А8 в рамках проекту розширення відрізка автомагістралі А8 між Розенхаймом і Зальцбургом (Німеччина) і пов'язані з ним можливості для розробки нових заходів щодо захисту від шуму дорожнього руху [193].

Дослідження науковців показали, що міжнародний автомобільний транспортний коридор – це не тільки інфраструктурна вісь, а й територія, на яку розповсюджується його вплив, зі сформованою мережею розселення та соціально-економічним потенціалом. Вплив транспортного коридору створює особливий містобудівний територіальний об'єкт – зону впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору.



### 1.3. Теоретичні основи визначення меж зони впливу АМТК

Дослідження можна проводити лише за умови чіткого окреслення об'єкту дослідження. Оскільки об'єктом у цій роботі є «території в зоні впливу АМТК», то необхідно визначити межі поширення впливу АМТК, тобто окреслити і об'єкт дослідження, і межі дослідження.

На державному рівні, як за кордоном, так і в Україні, прокладання АМТК аналізується на рівні регіонів (в Німеччині – «землі», у Польщі – «воєводства», в Україні – області). На регіональному рівні аналіз функціонування територій, якими проходить АМТК, проводиться в межах адміністративних одиниць, через які проходить транспортний коридор або які знаходяться в безпосередній близькості від нього [37]. Проте дані стосовно необхідних планувально-просторових змін внаслідок прокладання АМТК в межах адміністративних одиниць – районів – є надто узагальненими. Аналіз схеми структурно-планувальної моделі транспортного коридору Берлін – Київ (рис. 6) та схеми межі автомобільного транспортного коридору № 3 за Ю. Білоконем (рис. 7) вказують на те, що межі впливу АМТК не проходять межами адміністративних районів, а натомість залежать від часу доступності від коридору до місць потенційного інтересу транзитних потоків.

Іншими словами, значною мірою зону впливу визначає допустима віддаль 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.

Міжнародний транспортний коридор є не тільки інфраструктурною віссю, а й територією комплексного розвитку, на якій взаємодіють інфраструктура, соціально-економічні та демографічні процеси. На основі аналізу науково-теоретичних досліджень організації зон впливу міжнародних транспортних коридорів та функціонування чинних у Європі АМТК було встановлено, що зона впливу може визначатися показником віддалі,

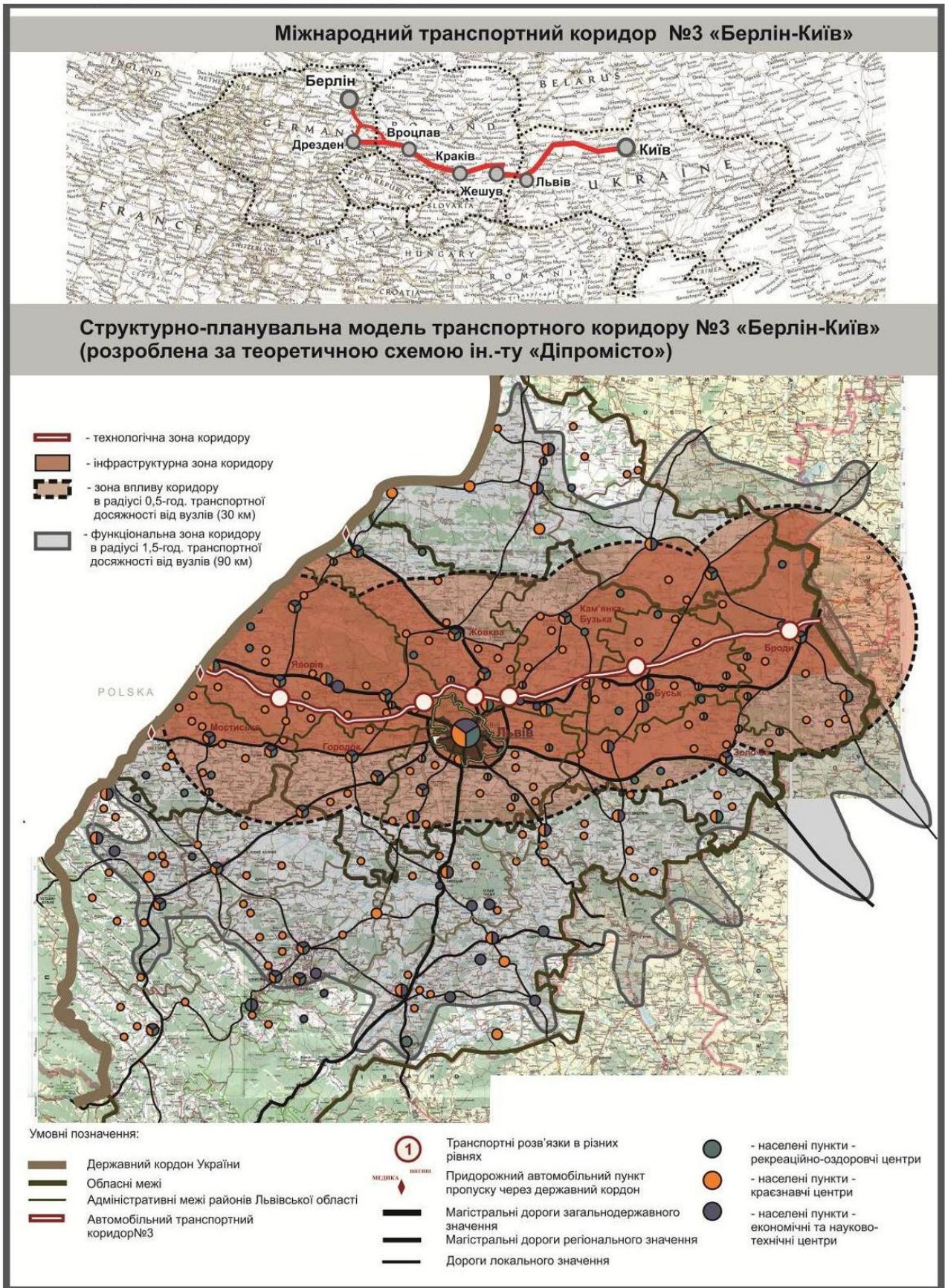


Рис. 6. Структурно-планувальна модель транспортного коридору Берлін – Київ (розроблена автором за теоретичною схемою ін-ту «Діпромiсто» [167]).

іншими словами, за досяжністю території до АМТК, та більш чітко окреслюватися за характером функцій, що відбуваються на прилеглих до АМТК територіях (рис.7).

Отже, необхідно визначити, чи для всіх територій межі зон впливу АМТК матимуть однакові цифрові дані часу досяжності та віддалі території до АМТК. За основу приймається час доїзду від вузла з'їзду з АМТК до території, соціально-економічні показники якої змінилися внаслідок прокладення АМТК або стали динамічними.

Іншими словами, території, що прямо чи опосередковано змінили:

- кількісні показники, наприклад, чисельність населення, показники щодо розвитку малого бізнесу, кількість об'єктів інфраструктури та ін.

- якісні показники, наприклад, склад та вікова структура населення, зміна естетики території поселення та ін. можна віднести до територій зони впливу АМТК.

Для визначення смуги впливу за транспортною досяжністю будуються ізохрони відповідної транспортної досяжності від вузлів перетину АМТК з локальною транспортною мережею. Наприклад, у роботах М. Д'юро (Marie Djuro) визначена зона впливу, яка трактується автором як зона «гравітаційного притягання» коридору. Дослідження проводилися в межах АМТК Vc на території Боснії і Герцеговини [150], відповідно до просторової і часової досяжності якого в середньому **30** хвилин йде на подолання відстані у **30** км (Рис. 8).

Згідно з джерелами польських досліджень [144] теоретична геометрична модель, що базується на домінуванні функції транспорту в урбаністичних структурах, зводиться до сітки транспортних трас з накладанням на неї сітки трас вищого рангу і модуля, що виникає з приблизно **30-хвилинної** ізохрони доїзду до вузлів. Встановлюється система фізичних транспортних пов'язань (зв'язків), яка реалізує одну з найважливіших функцій метрополій – обмін. Натомість українська практика проектування АМТК та планування територій областей, через які проходить АМТК [166], пропонує, щоб

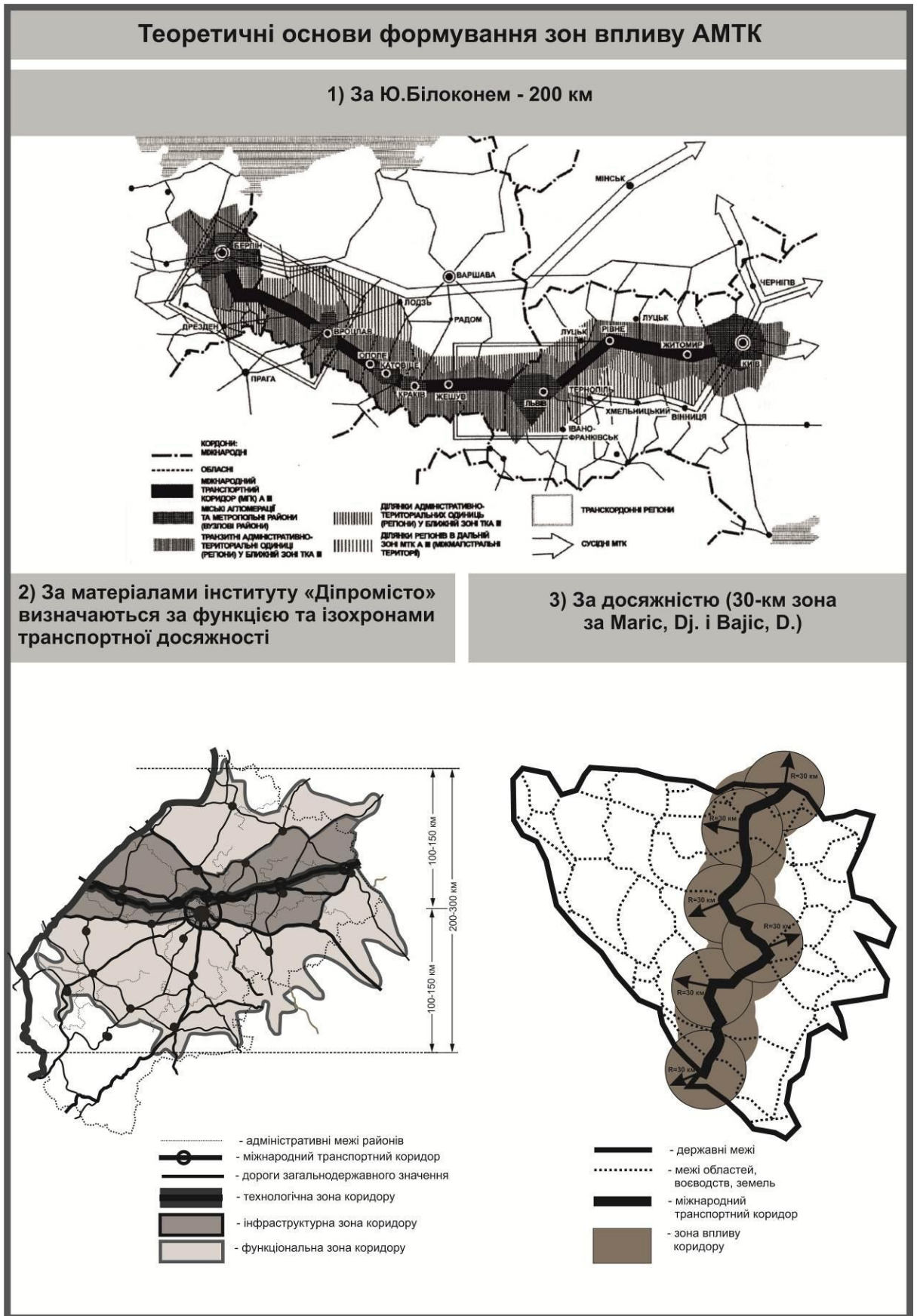


Рис.7. Класифікація зон впливу міжнародних транспортних коридорів (опрацювання автора на основі [37], [150], [167]).

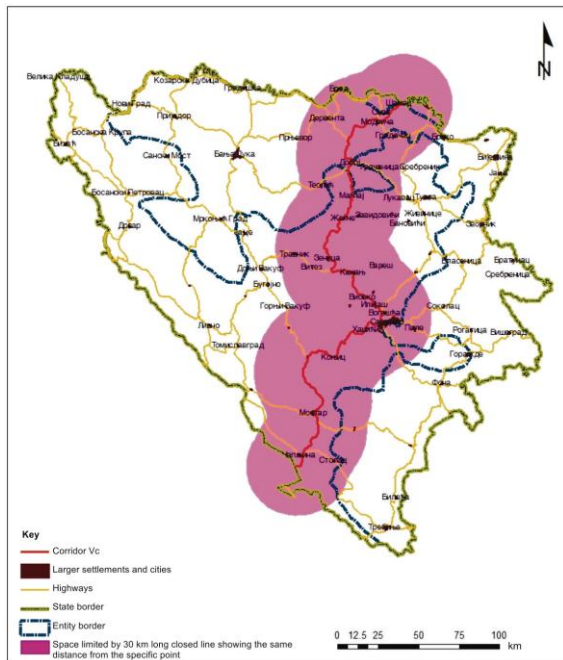


Рис. 8. Зона впливу (гравітаційного, притягання) коридору Vc (за Д'юро М.) [150].

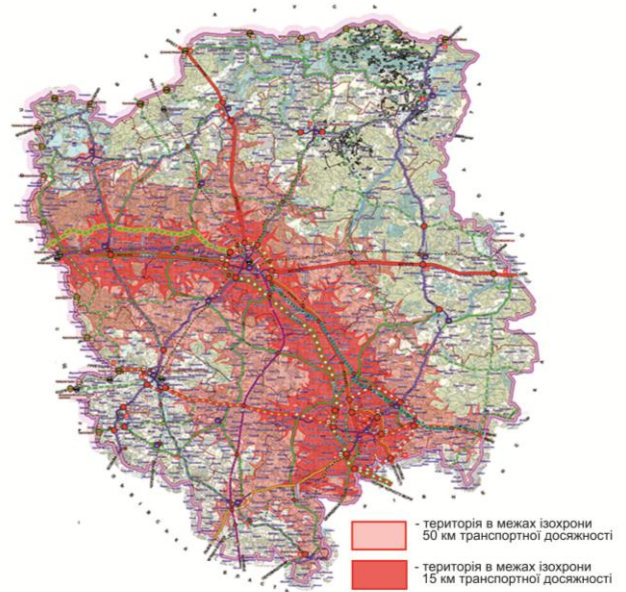


Рис.9 Визначення ізохрони 15 км та 50 км транспортної досяжності на схемі планування території Волинської області (за «Діпромiсто» [166]).

зона впливу визначалася ізохронами транспортної досяжності 15 км та 50 км від вузлів коридору (рис. 9). Більш далеке поширення впливу АМТК на території передбачає Ю. Білоконь. Згідно з його працями розміри коридору можуть сягати 150-200 км, тобто це територія в радіусі 2-3-годинної транспортної досяжності [37].

З проаналізованого досвіду функціонування АМТК можна зробити висновки, що вплив прокладання транспортних коридорів через території розселення має радіальний чи «хвилеподібний» характер поширення і сила його дії пропорційна віддалі від АМТК. Виходячи з аналізу чинних європейських АМТК, зона впливу транспортного коридору визначається півгодинною, годинною та дво(три)годинною досяжністю від вузла АМТК. Територія в межах півгодинної транспортної досяжності може стати зоною найінтенсивнішого впливу коридору і містобудівного розвитку прилеглих територій. Тобто можемо стверджувати, що зона впливу найбільше поширюється на найближчі до АМТК територіальні громади.

Аналіз чинних АМТК вказує на те, що в межах загальноокресленої зони впливу АМТК можна виділити різні типи функцій і згрупувати їх радіальним методом від вузлів АМТК.

Тобто наявне функціональне зонування зони впливу АМТК за основною функцією, яка виконується на території як задля роботи АМТК, так і задля повноцінного функціонування сельбищних територій, поряд з якими проходить АМТК.

Виходячи з технологічних особливостей та вимог прокладення АМТК, зону впливу можна поділити на три умовно окремі підзони.

**Підзона 1** – технологічна – сюди входить основа коридору – автомобільна дорога I технічної категорії та п'ятсотметрова зона з обох боків дороги, а це елементи самої дороги, охоронні території.

**Підзона 2** – інфраструктурна зона – це території між паралельними другорядними дорогами і АМТК, в межах яких розміщуються об'єкти інфраструктури [167]. Паралельно технологічній зоні проходять другорядні дороги регіональної чи місцевої мережі, по яких відбувається місцевий рух і на яких збираються потоки для підключення до АМТК.

**Підзона 3** – функціональна зона, або зона активного впливу дороги на соціально-економічний розвиток територій [167]. Її формують перпендикулярні дороги, якими відбувається обслуговування коридору та зв'язок із суміжними територіями (населені пункти, промислові підприємства та інші об'єкти, що активно впливають на завантаження дороги через виробничі і технологічні зв'язки між регіонами, в межах яких проходить коридор).

Вищеперелічені 3 підзони формуються на підставі потреб функціонування АМТК. Однак після аналізу впливу реалізованих у Європі АМТК та відтинку Київ – Одеса, реалізованого в Україні, можна говорити, що за 3 підзоною не директивно формується Підзона 4, де відстежується причинно-наслідковий зв'язок процесів, що відбуваються на території, та змін, що відбулися внаслідок прокладення їх територією АМТК.

Проаналізувавши наявні теоретичні та апробовані підходи до визначення зони впливу АМТК, можемо говорити, що однозначного визначення з чіткими нормативними показниками як за часом доступності прилеглих до АМТК території, так за віддаллю від транспортного коридору чи на основі адміністративного поділу території не існує. Межа впливу АМТК є залежною від багатьох чинників не лише об'єктивного характеру, наприклад, розгалуженість і кількість кілометрів наявної локальної транспортної мережі чи характеру рельєфу, а й суб'єктивних чинників, наприклад, соціальної активності громад.

Перелічені в розділі критеріальні підходи до визначення межі впливу АМТК дозволяють вийти на моделі умовно допустимих параметрів зони впливу АМТК (рис. 7).

Отже, на основі різних підходів до визначення межі зони впливу АМТК можна стверджувати, що зона впливу АМТК – це територія по обидва боки автомобільного транспортного коридору в радіусі 0,5–3-годинної транспортної досяжності, яка складається з: 1) елементів самої дороги та її охоронних територій (500-метрова зона); 2) територій, у межах яких розміщуються об'єкти інфраструктури АМТК та примикання доріг місцевого, районного чи державного значення, за посередництвом яких відбувається зв'язок АМТК з територіями, якими він проходить; 3) територій, соціально-економічні показники яких змінилися або стали динамічними внаслідок прокладення АМТК.

## **1.4. Методичні підходи до дослідження містобудівного розвитку територій у зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

### **1.4.1. Теоретично-методологічні основи дослідження**

В основі будь-якого дослідження лежить система методів як засобу досягнення визначеної мети, що передбачає послідовність підходів, способів та дій, які необхідно виконати при вивченні об'єкта. Виділяють три групи підходів і методів: загальнонаукові, міждисциплінарні та спеціальні. У дослідженнях окресленого об'єкту використовуються різною мірою методи всіх трьох груп.

Згідно з З. Ярگیною, дослідження об'єкту передбачає виклад гіпотези дослідження – наукового припущення результату дослідження.

**Авторська гіпотеза** даного дослідження передбачає інтенсифікацію використання територій у зоні впливу АМТК та їх функціонально-планувальний розвиток у напрямку збільшення функцій та об'єктів на території та зв'язків поміж ними. З прокладанням АМТК територією зростає ефективність локальної транспортної мережі і, відповідно, з її розвитком внаслідок розбудови території поміж транспортними комунікаціями збільшується рівень урбанізації. Викладену вище гіпотезу можна прийняти як імовірну умову розвитку територій у зоні впливу АМТК. У кожному конкретному випадку прийняття рішення – прокладання нової дороги або вибору місця нового будівництва – є рішенням щодо подолання порушеного балансу територіальної системи і базується на причинно-наслідковій залежності.

Динаміка процесів зміни системи під зовнішнім впливом і повернення її в стійкий або перехідний стан може мати закономірний характер. Це дозволяє виявити й описати властивості динаміки систем. У цьому випадку важливою є теорія циклічного розвитку міста А. Е. Гутнова, яка може застосовуватися і до різнорівневих систем регіонального планування (за теорією циклічного розвитку міста фаза кількісного зростання з певною періодичністю змінюється фазою якісної перебудови --- структурною реорганізацією системи [67]). Зокрема дана методика є прикладною в дослідженні зони впливу АМТК.



Геометрія зони впливу АМТК розвивається таким чином: лінія-вузол-район. Вузлові елементи зони впливу АМТК є каталізаторами містобудівного розвитку, який поширюється на район і може співпрацювати з іншими вузлами системи розселення. Вузлова система формування агломерації 1970-80-х років описана дослідником І. В. Русановою. У ній під дією соціально-економічних зв'язків формуються вузлові функціональні структури: виробничо-територіальна, розселення та культурно-побутового обслуговування [117].

Вузлові елементи зони впливу АМТК поділяються на два типи: інженерно-транспортні вузли АМТК, що проектуються відповідно до міжнародних нормативних вимог до будівництва АМТК, та наявні урбаністичні вузли – поселення, у тому числі агломерації та метрополітальні міста. З прокладанням автомагістралей, як нової урбаністичної структури вищого порядку, може змінитися напрям розвитку урбанізаційних вузлів. Оскільки в Україні АМТК лише на початковій стадії будівництва, визначити напрямки можливого розвитку урбаністичних вузлів у зоні впливу АМТК та загалом всіх територій у цій зоні можливо лише базуючись на досвіді чинних закордонних АМТК та прийнятті умови, що в Україні розвиток подій буде аналогічним. Тільки прийнявши дану умовність, можемо поширювати отримані з аналізу висновки на об'єкт дослідження.

При багатофакторності об'єкту дослідження застосовується системний підхід, що полягає у дослідженні об'єктів як систем. Методологічна специфіка системного підходу характеризується тим, що вона орієнтує дослідження на розкриття об'єктів у цілому, виявлення їхніх внутрішніх та зовнішніх зв'язків і зведення їх в обґрунтовану теоретично-практичну систему. Завдання системного підходу до розвитку територій полягає в тому, що послідовно вивчають і визначають всі основні фактори розвитку території та можливої її перспективи. Змістовні принципи системного підходу дозволяють зафіксувати недоліки старої системи з метою орієнтації на вирішення нових завдань.

Соціально-просторові системи, до яких можна віднести об'єкт дослідження – зону впливу АМТК – переважно належать до відкритих систем,

які мають зовнішні зв'язки, є стійкими і саморегульованими. Згідно із З. Яргіною, стійкість – це властивість збереження системою життєздатності, врівноваженості та режиму функціонування в умовах змінних зовнішніх впливів. Тобто у роботі необхідно визначити, які об'єктивні чи суб'єктивні чинники матимуть вплив та силу для зміни функціональних та планувальних елементів території в зоні впливу АМТК.

Із властивістю стійкості нової транснаціональної системи АМТК пов'язана властивість адаптивності соціально-просторових систем державного рівня. Мова йде про прагнення системи у всіх випадках вибрати оптимальний стан. Наприклад, саморегулювання середньозваженої доступності засобами раціонального розселення щодо місць праці чи вибору місць праці, близького до оселі.

Системно-структурний аналіз передбачає якісну і кількісну оцінку об'єкта як системи на основі поліструктурного дослідження його складу, зв'язків тощо.

Виконання роботи полягає у почерговому теоретичному застосуванні обраних критеріїв та аналізі гіпотетичних змін, виявленні можливих загроз і шансів до розвитку територій у зоні впливу АМТК.

Методологія дослідження зони впливу АМТК опирається на визначення потенціалу в таких аспектах: соціально-економічний, природно-рекреаційний та історико-культурний. А перевіркою доцільності рекомендованих принципів формування зони впливу АМТК може бути перевірка економії витрат на подолання просторового розриву між структурними елементами об'єкта.

Дія цієї закономірності проявляється у формуванні агломераційного ефекту, який відображається в тому, що об'єкти, поміж якими є оптимальний зв'язок, якщо вони мають виробничі, економічні чи соціальні зв'язки, завжди є економічно ефективнішими, ніж тоді, коли вони затрачають багато часу на подолання відстані. Під впливом цієї закономірності формуються промислові центри, вузли, райони, які складають основу економічних регіонів, локальних, регіональних систем розселення. Їхній комплексний розвиток забезпечує

найраціональніше використання виробничого, природно-ресурсного і трудоресурсного потенціалів [179].

Сказане вище пов'язане з поняттям **оптимізації систем**. Оптимізація – цілеспрямоване приведення системи до найбільш ефективного робочого стану. Вона може визначатися мінімізацією соціальних витрат або максимізацією соціального ефекту, які в економіці виражаються вартісними показниками, в культурі – етичними, естетичними, ідеологічними цінностями.

У дослідженнях, пов'язаних з містобудівним проектуванням макrorівня, основними є дані соціальної та економічної статистики. Дослідження питань територіального розвитку значною мірою має базуватися на аналізі статистичних документів – даних державної статистики, галузевої статистики та невиробничої сфери. Вони дозволяють систематизувати різноманітну інформацію, вивчати об'єкти та їхнє розміщення в динаміці, порівнювати об'єкти та визначати рівні їхнього розвитку за конкретними параметрами, проводити їх подальшу типізацію за рядом ознак.

Виходячи з того, що в Україні збудовано лише один відрізок АМТК Київ – Одеса, метод класифікації статистичних матеріалів стосовно змін у зоні впливу АМТК не може бути базовим. Дане дослідження виконане на рівні наукового опису та розроблення стратегії розвитку зони впливу АМТК на основі класифікаційного аналізу наявних за кордоном об'єктів.

#### **1.4.2. Методика та покрокова послідовність дослідження.**

Виходячи із задекларованої мети роботи – визначити архітектурно-просторові принципи містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів – послідовність дослідження є наступною:

Крок 1. Обґрунтування та розрахунок меж зони впливу АМТК,

Крок 2. Аналіз сучасного стану функціонування територій, у межах яких проходить (проходитиме) АМТК, принципи їхньої актуальної архітектурно-просторової організації,

Крок 3. Аналіз кількісних та якісних змін функціонування територій із будівництвом на них АМТК; загроз, конфліктів та шансів подальшого розвитку цих територій,

Крок 4. Вирішення завдань 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 з оптимізації та адаптації територій у зоні впливу АМТК подано з урахуванням сумарних чинників, що впливають на формування зони впливу АМТК – віддалі від АМТК, часу доступності до неї, інтенсивності функціональної діяльності та ресурсів території – як її потенціалу, та врахуванням адміністративного поділу.

Для вирішення першого в послідовності виконання кроку роботи – визначення меж зони впливу АМТК – застосовуються об'єктивні (кількісні) методи прийняття рішень, зокрема метод критеріального аналізу. Для решти дослідження, зокрема опису архітектурно-просторової організації територій у зоні впливу АМТК, застосовуються методи типологічної класифікації, здійсненої на основі чинних АМТК та розвитку зони їх впливу.

*Метод критеріального аналізу* застосовувався для визначення меж зони впливу міжнародного транспортного коридору № 3 в межах Львівської області за такими критеріями: територіальний, часовий, функціональний.

Крок 2. Основним чинником містобудівного розвитку територій є їхній ресурсний потенціал. Дослідження ресурсного потенціалу у країнах Європи стосуються чотирьох основних напрямків – досяжності міст до інших поселень, рівня транспортного обслуговування, розвитку міст, економіки регіону та ресурсного потенціалу території.

Методом аналізу статистичних даних на основі вивчення реєстрів пам'яток архітектури, переліку об'єктів природно-заповідного фонду та інших джерел авторка виявила ресурсний потенціал території зони впливу АМТК. Географічні та демографічні методи, використані при дослідженні мережі розселення: природно-геологічні – для виявлення природно-рекреаційного потенціалу (1), пам'яткоохоронні – при дослідженні історико-культурного потенціалу (2) території зони впливу МТК. Ресурсний потенціал також досліджувався за допомогою факторного аналізу – виявлено характеристики території зони впливу МТК за ознаками її ресурсів: соціально-економічних, природно-рекреаційних, історико-культурних. Кожний ресурс оцінювався за якісними і кількісними показниками. Методом формалізації, структурного та функціонального аналізу, системного аналізу визначено планувальну структуру зони впливу коридору. Також методом функціонального та структурного аналізу, методом припущень було виявлено вплив міжнародних транспортних коридорів на трансформацію планувальної структури Львова.

*Соціально-економічний потенціал* досліджувався за такими критеріями: економіка (наявність центрів промислового, агропромислового виробництва та наукових центрів), транспорт (розвинутість дорожньої та залізничної мережі, наявність авто- і залізничних станцій різного значення) та демографія (мережа міського і сільського розселення, щільність населення).

При дослідженні *природно-рекреаційних ресурсів* виявлялись особливості рельєфу, концентрація гідроресурсів, наявність флори і фауни, природних лікувально-оздоровчих ресурсів, об'єктів природно-заповідного фонду, стан забруднення природного середовища.

*Історико-культурний потенціал* досліджувався за такими критеріями: щільність та наявність пам'яток історико-культурного значення, концентрація пам'яток міжнародного значення, наявність народних художніх промислів, виявлення історичних поселень, розвинутість туристичної інфраструктури в краєзнавчих центрах (рис. 26).

Картографічне накладання осередків соціально-економічного потенціалу, природно-рекреаційних ресурсів та історико-культурного потенціалу виявить ареали сукупного максимального потенціалу території в зоні впливу АМТК. Гіпотезою в роботі є сценарій кластерної моделі розвитку територій зони впливу АМТК, в основі якої будуть визначені ареали сукупного потенціалу території.

Крок 3. Дослідження, що пов'язані з розробкою принципів функціонування територіально-містобудівних систем регіонального значення, до яких можна віднести зону впливу АМТК, вимагають аналізу узагальнених статистичних закономірностей, даних соціального та економічного розвитку територій, аналіз кількісних та якісних змін функціонування територій з будівництвом на них АМТК; загроз, конфліктів та шансів подальшого розвитку цих територій.

Дана частина роботи виконується методом SWOT-аналізу, з урахуванням не лише кількісних, а й якісних показників щодо предмету дослідження.

*SWOT-аналіз* — аналіз у стратегічному плануванні, що полягає в розділенні 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 із його здійсненням.

Аналіз «сильних» сторін реалізації проекту, або, іншими словами, аналіз позитивних змін у функціонуванні території в зоні впливу АМТК, полягає у вивченні нових можливостей з розвинутою транспортною інфраструктурою території, використанні географічного положення, наявних історико-етнографічних та пам'яткових ресурсів території, що за попередньої слаборозвинутої транспортної мережі були незадіяні у розвитку території та її громади.

До «слабких» сторін проекту можна віднести: «розтинання» цілісної території, формування просторового бар'єру у вигляді АМТК, послаблення територіальних зв'язків громади, розділення цілісних природно-територіальних комплексів, що завдає значної шкоди. Суб'єктивним чинником можна назвати

збільшення антропогенного тиску на людину масштабними інженерними спорудами та збільшення антропогенного навантаження на територію загалом.

Можливості, які розкриваються в процесі реалізації проекту, переважно стосуються економічного розвитку цих територій із супутнім інфраструктурним ростом.

До загроз можна віднести питання розділення, «розрізання» територій:

- з цілісними природно-територіальними комплексами,
- зі сформованою транспортною інфраструктурою локального, регіонального та державного значення
- з сучасним адміністративним устроєм
- з наявними соціальними зв'язками громади.

Для вирішення завдань оптимізації та адаптації території в зоні впливу АМТК необхідно обґрунтувати рекомендовані планувальні заходи.

## Висновки до 1 розділу

1. Найважливіші для світової економіки транспортні шляхи формують мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК), 45% з яких – автомобільні (АМТК), які сьогодні є засобом міждержавної інтеграції. Україна позиціонується як транстериторіальна зона з високим транзитним потенціалом, інтегрована у міжнародну систему Пан'європейських та Євразійських АМТК, а через її територію заплановано 3 з 10 загальноєвропейських АМТК. Основні принципи створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні та входження їх у міжнародну транспортну систему покладено в засади регіонального планування України.

2. Історично 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 Х до першої половини XV століття. Східний відрізок МТК № 3 проходить через Німеччину, Польщу, Україну: Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ. На території України: Краковець – Львів – Рівне – Житомир – Київ.

3. Проаналізувавши теоретичні підходи та європейську практику авторка встановила, що АМТК творять глобалізаційну структуру на основі міжнародних норм проектування. Це не тільки транспортна вісь, а й територія взаємодії інфраструктури, соціально-економічних та демографічних процесів. Виявлено новий містобудівний об'єкт – зону впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору як територію окресленої величини зі сформованою системою розселення, ресурсним потенціалом тощо, які можуть бути задіяні для комплексного містобудівного розвитку цієї зони.



4. Досліджено теретичні підходи до просторово-функціональної організації зони впливу АМТК і виявлено такі: **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. Комтоіса (С. Comtois), Б. Слека (В. Slack), П. Вайта (Р. Witte), Ю. Криворучка, Т. Панченко, Б. Посацького, А. Рудницького, М. Бевза, В. Тімохіна, Б. Черкеса); **інфраструктурний** – полягає в 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, В. Куйбіди, А. Новікової); **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 (на основі робіт асоціації інтеграції столичних зв'язків Польщі, П. Вирваса, А. Мартіна). Особливе значення для роботи має планувальний підхід, за яким коридор стає стимулом для містобудівного розвитку прилеглих територій. Такий розвиток може відбуватись завдяки ресурсному потенціалу територій за трьома напрямками: соціально-економічним, природно-рекреаційним та історико-культурним.

5. Методологія дослідження опирається на системно-структурний аналіз територіального об'єкта і 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.

6. Дослідження виконується послідовними «кроками»:

Крок 1. Обґрунтування та розрахунок меж зони впливу АМТК,

Крок 2. Аналіз сучасного стану функціонування територій, у межах яких проходить (проходитиме) АМТК та принципи їх актуальної 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 завдань оптимізації та адаптації території в зоні впливу АМТК з визначенням необхідних планувальних заходів.

## **РОЗДІЛ 2. ДОСВІД МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ У ЗОНАХ ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

### **2.1. Зарубіжний досвід містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

#### **2.1.1. Автомобільні міжнародні транспортні коридори як засіб міждержавної інтеграції.**

Найважливіші для світової економіки транспортні зв'язки формують мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК)<sup>4</sup>. Досвід будівництва транспортних коридорів у європейських країнах розпочався з першої Пан'європейської конференції з питань транспорту, яка відбулась 31 жовтня 1991 р. в Празі. Однак розвиток і будівництво автомагістралей, як складової транспортних коридорів, розпочалися задовго до цього. Так, перша у світі автомагістраль протяжністю 85 км була збудована в Італії в 1923-24 рр. Вона з'єднувала Мілан і Варезе. До 2011 року в Італії було збудовано близько 6400 км автомагістралей. У Німеччині перша автомагістраль (нім. Autobahn) протяжністю близько 20 км була збудована в 1939 році і з'єднала Кьольн і Бонн. У 2012 році протяжність автобанів Німеччини складала 12845 км. Після Другої Світової війни автомагістралі будувались у Франції та Великобританії, і в 2011 році їхня протяжність становила близько 11400 та 3200 відповідно. У другій половині ХХ ст. найактивніше будівництво автомагістралей велось у США, де в 2010 році налічувалось 75932 км швидкісних доріг. А на початку ХІ ст. швидкими темпами будувалися автомагістралі в Китаї, який випередив в цьому будівництві інші країни. Так на 2013 рік в Китаї нараховувалось 97355 км швидкісних доріг, з яких 32290 побудовано за останні 3 роки.

---

<sup>4</sup> Міжнародний транспортний коридор – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічні заходи, законодавчі та нормативні акти, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [114].

Початково концепція загальноєвропейської транспортної політики втілювалась в ідею створення транс'європейських транспортних осей<sup>5</sup>, а потім — інтермодальних транспортних мостів<sup>6</sup>. На другій Пан'європейській конференції з транспорту (о. Крит,) у 1994 р. було затверджено створення дев'яти пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські». Ці пріоритетні напрямки міжнародних транспортних потоків складаються з автомобільних, залізничних та внутрішніх водних сполучень, що з'єднують головні європейські економічні центри. У 1997 р.<sup>7</sup> запропоновано десятий пан'європейський транспортний коридор, що включає напрями традиційних міжнародних перевезень між країнами Південно-Східної Європи [114].

У 1996 р. було опрацьовано концепцію<sup>8</sup>, яка мала дати поштовх розвитку транспортної інфраструктури Європейського Союзу до 2010 року. Рекомендації з розвитку Транс'європейської транспортної мережі охопили автомобільні дороги, залізниці, внутрішні водні шляхи, аеропорти, морські порти і системи управління рухом, які обслуговуватимуть весь континент і зближатимуть географічні регіони Європейського Союзу.

У 1997 р. було опрацьовано додаткову концепцію<sup>9</sup> створення чотирьох пан'європейських транспортних зон (PETRA — PanEuropean Transport Area): Баренців Європейсько-Арктичний регіон; регіон Чорноморського басейну; регіон Середземноморського басейну; регіон басейну Адріатичного та Іонічного морів. У кожному з цих регіонів зацікавлені країни та відповідна регіональна організація із співробітництва працюють за планом розвитку транспортної інфраструктури та налагодження зв'язків із Пан'європейськими коридорами і Транс'європейською мережею Європейського Союзу [114].

---

<sup>5</sup> Декларація комітетів міністрів транспорту Європи, 1983 р.

<sup>6</sup> Перша Пан'європейська конференція з транспорту, Прага, 1991 р.

<sup>7</sup> Третя Пан'європейська транспортна конференція, Гельсінкі, 1997 р.

<sup>8</sup> Європейський Парламент затвердив офіційний документ «Сумісні головні напрями створення Транс'європейської транспортної мережі»

<sup>9</sup> Третя Пан'європейська транспортна конференція, (Гельсінкі, 1997 р.)

Загалом при створенні Транс'європейської транспортної мережі (TEN) повинно бути досягнуто такі цілі: у сфері транспортної політики — безпека і надійність, екологічна чистота транспортних мереж шляхом розвитку швидкісного транспорту, посилення значення комбінованих перевезень і формування відповідних логістичних вузлів; у сфері регіональної політики — створення ефективного зв'язку периферійних регіонів Європи і держав Центральної та Східної Європи з головними промисловими центрами Європейського Союзу, а також покращення доступності периферійних регіонів з метою запобігання диспропорцій у розвитку країн. Розпочато реалізацію програми «Транс'європейські мережі», що є основою майбутньої єдиної європейської транспортної системи [18].

Сьогодні Європейська транспортна політика у сфері мережі транспортних коридорів охоплює п'ять компонентів [114]: INEA – виконавче агентство інновацій та мереж; ETC (European Transport Corridor) – 10 Пан'європейських транспортних коридорів; PETRA (PanEuropean Transport Area) – чотири Пан'європейські транспортні зони: Баренцова Європейсько-Арктична; Чорноморська; Середземноморська; басейну Адріатичного та Іонічного морів; EAL (Euro-Asian Links) – Євразійські транспортні коридори. Зараз TEN і TINA реструктуризувались в INEA – виконавче агентство інновацій та мереж. «Формула» Європейської транспортної мережі має такий вигляд:  $(TEN + TINA) + ETC + PETRA + EAL = PEN$  (Загальноєвропейська транспортна мережа) (Рис. 11).

Розширення Транс'європейської мережі на схід є передумовою європейської інтеграції країн Східної Європи до Європейського Союзу. У рамках Європейської Комісії Європейського Союзу та під її керівництвом у Відні в 1996 році створено спеціальний Секретаріат оцінки потреби у транспортній інфраструктурі (TINA секретаріат). Проект TINA запроваджений для держав-кандидатів на вступ до Європейського Союзу [114].

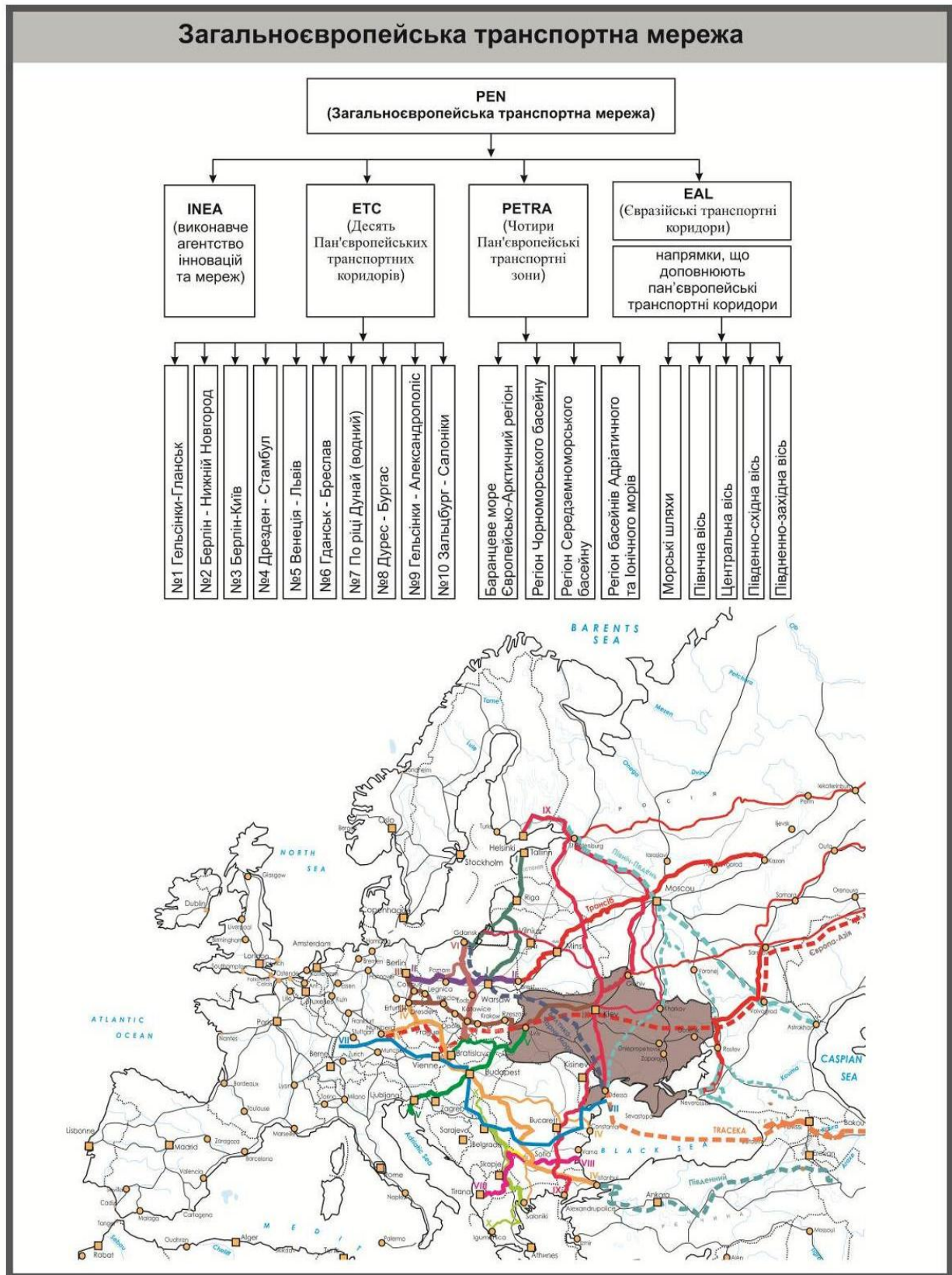


Рис.11. Загальноєвропейська транспортна мережа (опрацювання автора на основі [114]).

*АМТК.* Із практики проектування загальноєвропейських коридорів слід виокремити автомобільні МТК, які мають найбільший безпосередній вплив на розвиток територій. У міжнародній практиці існує постадійність проектування АМТК, яка полягає в тому, що перша стадія – прокладення траси – розглядається як державний проект, а розвиток навколишньої інфраструктури (як друга стадія), розробляється у проектах просторового планування територіальних громад. Ця друга стадія залежить від інвестиційних проектів, вкладених капіталів та ресурсів території, тому помітна просторова нерівномірність її розвитку, а реалізації окремих фрагментів затягуються в часі.

Успішний розвиток АМТК зумовлює подальше вдосконалення інфраструктури, як-от:

- дублювання певних відрізків АМТК дорогами нижчого класу;
- інформаційно-навігаційний розвиток;
- заходи щодо покращення безпеки руху;
- заходи для забезпечення сталої швидкості тощо.

У дослідженні розглянуто сучасні проекти розвитку транспортних коридорів, які полягають у вдосконаленні транспортної інфраструктури (рис. 12):

1) Проект «Безпечні і швидші подорожі на польській магістралі А1», Польща, м. Пишовіце (Pyzowice) – м. Мацейов (Maciejów), створений для покращення безпеки руху та швидкості досягнення пункту призначення. Ця ділянка автомагістралі А1 розташована в густонаселеному польському регіоні Верхньої Сілезії. Відрізок м. Пишовіце – м. Мацейов стане альтернативним маршрутом наявному для розвантаження інфраструктури від збільшення обсягів перевезень [209].

2) Проект «Безпечніші і швидші подорожі та швидше реагування на інциденти на автостраді А14 у Великобританії», Великобританія. Проект стосується частини дороги, що зв'язує Великобританію та Ірландію з країнами Бенілюксу і полягає в інформаційно-навігаційному розвитку. Він спрямований на покращення транспортної досяжності до портів, аеропортів і пропускної

здатності руху, особливо із портів Феліксстоу і Харвіч, зменшення кількості ДТП, мінімізації будь-якого негативного впливу на довкілля. [209]

3) Проект «Регіональний план дій з безпеки дорожнього руху» для держав-членів коридору TRACECA. Пропонує такі дії: покращення нормативно-правової бази, створення безпечнішої інфраструктури, надання безпечніших транспортних засобів, гарантія безпеки учасників дорожнього руху, забезпечення медичного обслуговування жертв ДТП, зміна ставлення до безпеки дорожнього руху. Проект дає можливість створювати рейтинги, що визначають, де саме необхідно підвищувати дорожню безпеку за допомогою власних ресурсів держави або з боку міжнародних донорських організацій. [114].

4) Проект «Будівництво мостів Студенчиця (Studenčica) і Требижат (Trebizat) на відрізку АМТК № 5 (Боснія і Герцеговина)», що є частиною нового з'єднання Північ-Південь за маршрутом А1 через Боснію. Через складний рельєф на відрізку м. Зеніца – м. Сараєво – м. Мостар, що з'єднує північну межу Адріатики, потрібно було вирівняти дорогу через найбільші втрати швидкості руху. Тому тут зводяться 2 мости через долини Студенчиця (Studenčica) і Требижат (Trebizat). Студенчиця (Studenčica) є довшим і вищим серед двох мостів протяжністю 555 м і максимальною висотою 81 м. Чотири опори, кожна 12,4 м в ширину, розташовані на відстані 120 м одна від іншої. Міст Требижат (Trebizat) загальною протяжністю 365 м і максимальною висотою 59,5 м. [194].

#### *Новозбудовані АМТК.*

Досвід розглянуто на прикладі коридору № 3, який будується з заходу (Німеччина, через Польщу) на схід (Україна). АМТК № 3 на території Німеччини представлений двома відрізками – автомагістраллю А18, яка сполучає Берлін та Гюльдендроф (в межах АМТК) і має протяжність 100 км, та автомагістраль А4, що прямує з Дрездена до Людвігсдорфа, довжиною 95 км.



## Зарубіжний досвід. Вдосконалення проектів та нарощення (розвиток) інфраструктури

### Проект «Безпечні і швидші подорожі на польській магістралі А1» ([http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t\\_implementation\\_successes/2005-pl-92602-s.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_implementation_successes/2005-pl-92602-s.htm))



Цілі:

- скоротити час подорожі;
- підвищення безпеки в мережі;
- використовуючи всі найсучасніші заходи щодо запобігання нещасним випадкам, розвантажити існуючу інфраструктуру від збільшення обсягів трафіку.



Загальна вартість проекту - €5,623,846

Національний бюджет - €2,811,923

Підтримка ЄС - €2,811,923

### Проект «Безпечніші і швидші подорожі та швидше реагування на інциденти на автостраді А14 у Великобританії» ([http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t\\_implementation\\_successes/2009-uk-13027-e.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_implementation_successes/2009-uk-13027-e.htm)).



Були встановлені наступні програми інтелектуальних транспортних систем:

- автоматичне виявлення інцидентів і захист руху за допомогою знаків із повідомленнями на консольних конструкціях;
- стратегічне відволікаюче інформаційне повідомлення знаком в конкретних переходах;
- обширне охоронне телебачення (CCTV)



- Завдяки використанню ІТС, проект повинен:
  - допомогти зняти проблемні місця для національного і міжнародного руху;
  - покращити взаємозв'язок з портами, аеропортами;
  - збільшити ємність, покращити безпеку і пропускну здатність руху;
  - звести до мінімуму будь-який негативний вплив на навколишнє середовище.

### Проект «Регіональний план дій по безпеці дорожнього руху» ([http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/70ta/TRACECA\\_Documents/TRACECA\\_Road\\_Safety\\_Action\\_Plan\\_-\\_RU.pdf](http://www.traceca-org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/70ta/TRACECA_Documents/TRACECA_Road_Safety_Action_Plan_-_RU.pdf))



Розроблений щоб допомогти державам членам ОМС визначити і скорегувати дії, в яких потрібні основні зусилля для досягнення значного зниження смертності і травматизму на дорогах.

Для досягнення поставленої мети пропонуються такі дії:

- покращення нормативно-правової бази,
- створення більш безпечної інфраструктури,
- забезпечити більш безпечні транспортні засоби,
- забезпечення безпеки учасників дорожнього руху,
- забезпечити медичне обслуговування жертв ДТП,
- змінити ставлення до безпеки дорожнього руху

### «Будівництво мостів Studenčica і Trebizat на відрізку МТК №5»

([http://www.bi-constructionnews.com/en\\_article\\_Corridor\\_Vc\\_High\\_performing\\_Wagon\\_for\\_High\\_Speed.news](http://www.bi-constructionnews.com/en_article_Corridor_Vc_High_performing_Wagon_for_High_Speed.news))



Два мости, Studenčica і Trebizat, призначені для з'єднання долин поруч муніципалітету Сapljina.

- Міст Studenčica є довшим і вищим серед двох мостів. Довжина кроку між опорами сягає 555 м і максимальна висота 81 м над долиною.
- Чотири опори, кожна 12,4 м в ширину на відстані 120 м одна від іншої. Загальна протяжність 365 м і 59,5 м максимальна висота мосту Trebizat.

Обидва мости, Studenčica і Trebizat, є частиною нового з'єднання Північ-Південь за маршрутом через Босини

### «Автомостраль А4» (Польща)

- Частина міжнародного транспортного коридору №3
- Протяжність 627 км
- За останні роки на цій автомагістралі введено в експлуатацію дві частини Debica - Rzeszów (41 км) і Jarosław - Korczowa (47 км).
- Також в травні 2013 р. повністю відкрито відрізок Kraków-Tarnów (57 км).



(<http://static.panoramio.com/photos/large/111118339.jpg>)



([http://www.panoramio.com/photo\\_explorer#user=8501299&with\\_photo\\_id=114682244&order=date\\_desc](http://www.panoramio.com/photo_explorer#user=8501299&with_photo_id=114682244&order=date_desc))



(<http://static.panoramio.com/photos/large/91846491.jpg>)

Рис.12. Зарубіжний досвід. Вдосконалення проектів та нарощення (розвиток) інфраструктури.

Поблизу західного кордону Польщі ці два відрізки з'єднуються у вузол (біля с. Крижова) і далі переходять в А4. Автомобільний міжнародний транспортний коридор № 3 на території Німеччини практично завершений, так само у Польщі. На території Польщі розглянуто автомагістраль А4 (Єджичовіце – Вроцлав – Катовіце – Краків – Жешув – Корчова) – частина міжнародного транспортного коридору № 3 має протяжність 627 км, з них в експлуатацію введено 594 км (88%), починається на заході на польсько-німецькому кордоні (автобан А4, Німеччина) і на сході переходить в українську автомагістраль М10. Більша частина автомагістралі вже побудована, за винятком двох відрізків Тарнув – Дебіца (35 км) і Жешув – Ярослав (41 км) [186].

Розглянуто досвід прокладання та функціонування відрізків автостради А3. Детально проаналізовано проект модернізації відрізка 6 смугової автостради А3 Регенсбург – Росенхоф (Німеччина). Оскільки автомагістраль А3 є неперехідним бар'єром, уздовж траси зроблені підземні переходи для тварин і наземні – для людей та автомобілів. Даний відрізок автотраси А3 розташований на околиці міста Регенсбург на різних типах території:

1 тип: у зоні, що визначена як територія з високим ступенем розвитку, на ній розташовані промислові і торгові площі, громадські, сельбищні і різнофункціональні території. Розвиток міста відбувається в південному і південно-східному напрямку до А3. Південні окраїни характеризуються вищим відсотком житла, комерційними і промисловими районами та об'єктами. Ці об'єкти разом зі спеціальними великомасштабними зонами торгівлі і автостоянки безпосередньо прилягають до траси, в той час як державні установи розташовані на віддалі від А3. Території спеціальних зон (лікарні, університету) додатково озеленені захисними насадженнями. Особливе значення надається міським пейзажам, зокрема ботанічному саду, що виконує рекреаційну функцію. Тут приділяють увагу охороні рослинного і тваринного світу;

2 тип: на території із низьким ступенем розвитку, переважно сільськогосподарського використання. Чим далі від міста, тим частка

сільськогосподарських земель збільшується. У проекті визначено території озеленені, лісові, проживання тварин (рептилій, кажанів, куріпок тощо), далі знаходяться шляхи зменшення негативного впливу на природне середовище. На таких територіях застосовують компенсаційні заходи – посадка дерев уздовж дороги, захист тваринного світу, зокрема рептилій (ящірок) – створення спеціальних місць для проживання рептилій, забезпечення відкритих полів для проживання птахів. Для зменшення впливу на природне середовища застосовуються шумозахисні конструкції та висаджуються зелені насадження.

### **2.1.2. Просторове планування у зонах впливу АМТК.**

У питаннях просторового планування Європа опирається на єдину регіональну політику Європейського союзу та здійснює його відповідно до вимог сталого просторового розвитку Європейського континенту<sup>10</sup> [15] та Європейської хартії регіонального/просторового планування<sup>11</sup> [4].

Європейська політика ефективних транспортних і комунікаційних систем узгоджується з місцевою політикою, спрямованою на підвищення якості життя в межах територій, якими проходять автомобільні транспортні коридори та збереження навколишнього середовища. Таким чином, цілі економічного розвитку та покращення транспортної інфраструктури на міжрегіональному рівні повинні супроводжуватися цілями охорони навколишнього середовища та соціальної інтеграції на місцевому регіональному рівні.

Прокладання АМТК в Європі є не лише питанням інженерії, а й питанням загосподарювання територій, котрими прокладаються магістралі. Одночасно з документацією для транспортних мереж розробляється концепція загосподарювання та просторового планування територій, котрими трасуються АМТК. У Польщі в Законі про Просторове планування і забудову 2003 року передбачено планування на місцевому рівні в муніципалітетах, де розробляються зонування і землекористування. У свою чергу, на регіональному

---

<sup>10</sup> м. Ганновер, 2000 р.

<sup>11</sup> (Торремолінос, 1983 р.)

рівні реалізуються плани зонування. Поняття регіонального планування стосується великих районів, регіонів, що багато в чому взаємопов'язані як в адміністративному устрої, так і соціально-економічними та історичними зв'язками.

Прикладом є планування району Малопольщі, для якого було розроблено «План Просторового Загосподарювання Малопольського Воєводства». Окреслена в ньому політика щодо АМТК і територій, якими вони проходять, викладена в наступних пунктах:

- використання прибутків від транспортної інфраструктури на місцях,
- модернізація наявних доріг,
- забезпечення транспортної доступності на територіях з низькою щільністю транспортного сполучення,
- господарська активізація прилеглих до АМТК територій,
- забезпечення необхідних зв'язків північ-південь та захід-схід на територіях, розділених АМТК,
- охорона природного середовища,
- обмеження забудови територій поблизу АМТК [154].

На території вздовж АМТК будують нові або модернізують наявні елементи транспортної інфраструктури. Виконують наступні пункти: - будівництво автостради з одночасним будівництвом під'їзних доріг до транспортних вузлів автостради, - будівництво вузлів та з'їздів автостради, - інвестування в дороги місцевого значення, - будівництво об'єктів обслуговування подорожніх (на АМТК або на під'їздах до АМТК на дорогах нижчої категорії), - будівництво паркінгів на розрахунковий період на під'їздах до АМТК при дорогах місцевого значення, - будівництво паркінгів у районах з природничим, рекреаційним чи етнографічно-краєзнавчим потенціалом.

АМТК стають чинниками урбаністичних змін, провокуючи зростання чисельності населення в певних вузлах. Ще одним дослідженням, яке надає інформацію щодо функціонування територій у зоні впливу АМТК, є дослідження польських науковців [141].

Було вивчено проблеми сільської громади Сехніце (Siechnice), яка знаходиться в зоні III Пан'європейського транспортного коридору. Завдяки розташуванню поселення поблизу метрополітального міста Вроцлава та наявності щільної розгалуженої мережі доріг, Сехніце є зручним місцем для життя населення. Протягом аналізованого періоду (2000-2012 рр.) зростання населення досягло рівня 30-50%.

Найбільший ріст населення був зафіксований у селах, розташованих у західній частині громади, де з кінця 90-х років проходить автомобільна траса А4. Одним із демографічних проявів у цій громаді є зміна вікової структури населення. Зафіксовано збільшення кількості осіб у віці 0-4 і 20-30 років, тобто збільшилася кількість молодих пар з маленькими дітьми, які місцем проживання вибрали приміську громаду Вроцлава.

У дослідженнях наслідків проведення пан'європейського коридору IV територією Польщі (схід-захід) урбаністи відзначили дві тенденції змін на територіях у межах впливу АМТК: перша – це інтенсифікація руху в певних транспортних та урбанізаційних вузлах, що в майбутньому приведе до перенесення цієї інтенсивності на новозбудовані паралельні дороги і розвитку функціональних міжнародних та внутрішніх маршрутів. Друга тенденція – це комунікаційна і просторова ізоляція північного та південного субрегіонів агломерації, для подолання якої слід збудувати більше мостів через пан'європейський коридор [143].

Розглянуто розвиток метрополітальних територій, що показує їх багатшарову структуру, яка не має рівномірного просторового розподілу. Залежно від топографічних умов і наявності транспортної досяжності утворюються вузли цієї структури. Транспортна доступність відіграє важливу роль у формуванні просторової структури таких вузлів. В ієрархії вузлів просторової структури метрополісів можна виявити чотири рівні: міжнародний, національний, регіональний і локальний. Перше місце посідають вузли, пов'язані з масовим повітряним транспортом – міжнародні аеропорти з великою пропускнуою здатністю. Біля них концентруються зони логістичних

центрів, готелів, торгово-виставкові центри. Друге місце займають вузли, пов'язані із швидкісним залізничним транспортом, зокрема міжнародні залізничні вокзали і відповідна інфраструктура. Третє – приавтоштрадні вузли, пов'язані з легковим і вантажним транспортом. Останнє – четверте місце займають міжнародні морські та річкові порти, що мають у своєму оточенні торгово-складські функції [144].

Вузловий характер мають також райони із згрупованими великотериторіальними торговими центрами, до яких тяжіють об'єкти обслуговування – торгово-продуктові і зупинки приміського та міського транспорту. У просторових структурах метрополітальних територій цінними є місця, в яких перетинаються різні види транспорту і де є потреба у зміні виду транспорту. Такі місця стають більш привабливими, ніж інші, через що збільшується їх інтенсивність використання і діапазон потенційних інвестицій. Утворені таким способом місцеві центри відрізняються від довколишньої забудови функціонально-просторовою структурою, зокрема високою інтенсивністю забудови через ступінь різномірності функцій. Такі вузли були названі системами з елементами кристалічної просторової структури територій метрополій, яка не є однакова.

Транспортна досяжність є дефініювана і виміряна, що дає простий спосіб окреслити час доступності, що стосується першого чи останнього видів транспорту. Оцінка багатьох видів транспорту за найкоротшим часом чи найбільшою кількістю пасажирів/товарів на одиницю часу, що стосується даного осередка транспорту, становить остаточну міру досяжності. Беручи до уваги тільки дві умови – доступність і привабливість, можна вибрати певну модель способу побудови просторової структури територій метрополій під кутом потенційного розвитку вузлових територій.

Міста в агломераціях розвиваються з різним темпом і в різний спосіб, причому їхня віддаленість від центрального міста має велике значення для темпів їхнього розвитку. Прикладом метрополії є Сілезько-Краківська, де території, розташовані уздовж інтенсивних зв'язків транспортної

інфраструктури, зокрема автотраси А4, ставатимуть більш насичені забудовою. Аналіз шляхів інтеграції польських просторів виразно вказує на тенденцію до збільшення значення метрополій, розташованих уздовж автостради А4, *що призведе до утворення урбанізованого пасма в майбутньому*. Може статись сценарій «кластерової» моделі розвитку, котра сприяє зростанню нерівномірної урбанізації, концентруючи економічну активність на територіях біля метрополії і зумовлюючи вплив населення з сучасних районів. Форми урбанізації, що розвиваються як мегаструктури (мегаполіси), виникають з розрахунку доїзду автомобілем принаймні до центру структури і далі, залежать від швидкості руху потягів. Новопроєктовані урбаністичні уклади утворюють у просторі модулярні сітки від центру автомобільної доступності до можливості доїзду потягом. Уклад доріг, точніше їх геометрія, стає єдиним чинником формування сучасних планів міст, а доступність залізницею розрахована на посередню можливість потужності потягів. [144].

Теоретична геометрична модель, заснована на домінуванні функції транспорту в урбаністичних мегаструктурах, зводиться до сітки транспортних трас з накладанням на неї сітки трас вищого рангу, і модулем, приблизно 30-хвилинної ізохрони доїзду до вузлів. В останню чергу на сітку накладаються інші зв'язки, що пов'язують людей з вузлами: метро, залізниці, аеропорти. Встановлюється система фізичних транспортних пов'язань, яка реалізує одну з найважливіших функцій метрополій – обмін [144].

Отже, із проведених вище досліджень видно, що значного містобудівного розвитку набувають території навколо вузлів коридору. У метрополітальних районах розвиток відбувається від вузлів до урбанізованого пасма.

Було проаналізовано (на основі карт google вибрано територію розміром 10x10 км) функціональну структуру автомагістралі А4 на предмет наповнення та розвитку інфраструктури, її щільності, і виявлено три варіанти локації вузлів:

Вузол 1: - біля міста на території з високою щільністю сельбищної території (рис. 13). Тут розташовуються об'єкти обслуговування, виробництва, виробничо-складські, торгові в привузловій зоні до 5 км і тяжіють в напрямку до міста вздовж доріг нижчого порядку;



Рис.13. Вузол 1 - біля міста з високою щільністю житла (опрацювання автора).

Вузол 2: - біля сіл або малих міст на території з низькою щільністю сельбищної території: об'єкти обслуговування, виробництва, виробничо-складські - розташовуються в привузловій зоні до 1,5 км і далі розпорозені біля сіл або вздовж місцевих транспортних шляхів (рис.14.);

Вузол 3: - з низькою щільністю або без сельбищної території (рис.15): об'єкти придорожного обслуговування розташовуються в привузловій зоні до 1,5 км і далі; виробничі, торгові, обслуговування розпорозені біля сіл або вздовж місцевих транспортних шляхів. Більшість промислових, торгово-складських територій та призначених під великомасштабні комерційні об'єкти, а також споруди, пов'язані з широкою промислово-обслуговуючою функцією, переважно розташовуються поблизу головних комунікаційних артерій.



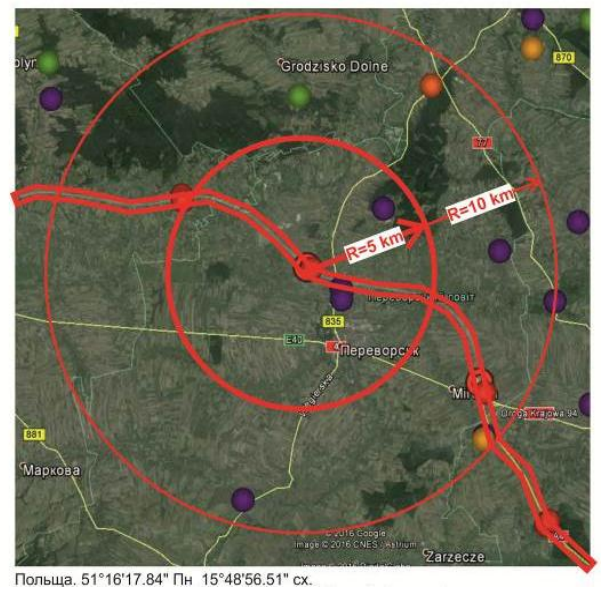
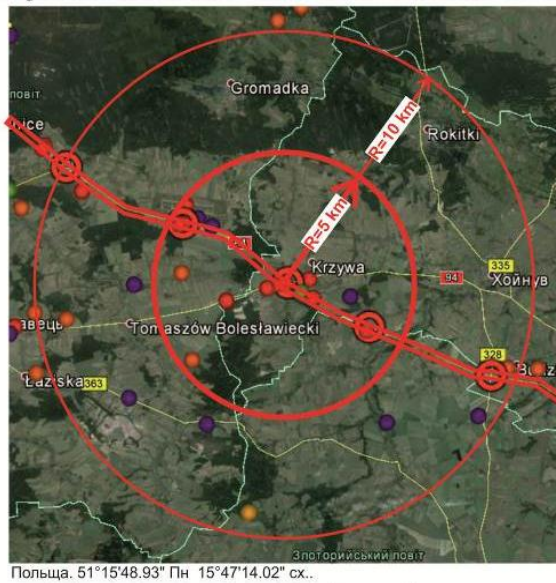


Рис.14. Вузол 2 - біля сіл з низькою щільністю житла (опрацювання автора).

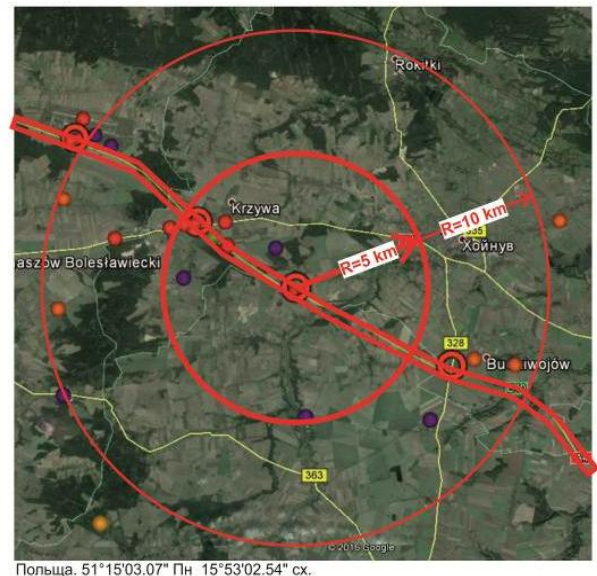
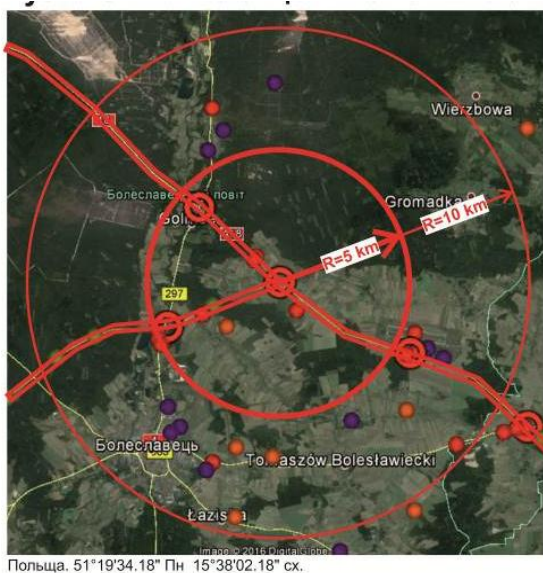


Рис.15. Вузол 3 - з низькою щільністю житла або без сельбищної території (опрацювання автора).

Отже, проаналізувавши закордонний досвід, бачимо, що найбільш привабливими для інвестицій місцями є привузлові території, де проходить інтенсивний містобудівний розвиток. Біля вузлів автотраси (розв'язок) розташовуються пункти придорожного сервісу, паркінги, об'єкти виробництва, торгівлі, складські, обслуговування. Скупчення таких об'єктів спостерігається в радіусі 5-15 км від вузла. А території вздовж АМТК стають більш інтенсивно забудованими, зокрема в межах 30-хвилинної транспортної досяжності до вузлів.

## 2.2. Функціональний розвиток територій у зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів (на прикладі АМТК №3 у Польщі)

Вплив АМТК на формування території зони впливу розглянуто на досвіді Польщі, зокрема автомагістралі А4 (складової АМТК №3) (рис.16). Ця траса збудована в 2010 - 2016 рр. (до кінця 2016 р. планується повністю завершити) і навколишня структура лише зароджується.



Рис.16. Проходження АМТК №3 територією Польщі.

Проаналізовано два відрізки автомагістралі А4 в Польщі Медика – Жешув (рис. 18) протяжністю 100 км та Герліц/Дроздов – Крижова – Легніца (рис.17) довжиною 120 км в радіусі 30 км досяжності до вузлів коридру. Виявлено, що ці території забудовуються об'єктами інфраструктури (в межах автотраси або безпосередньо біля неї) та інвестиційно-привабливими об'єктами.

Отже, загалом на всій протяжності АМТК 3 на території Польщі було виявлено наступні об'єкти та закономірності їх розташування (рис. 18, 19):

### 1. Інфраструктурні об'єкти:

- багаторівневі розв'язки; розташовуються через кожні 10-20 км, як правило, біля міст для з'їзду-виїзду та в місцях перетину АМТК і дороги нижчого рангу державного чи регіонального значення;

- об'єкти автомобільного придорожнього сервісу; розташовуються вздовж траси кожні 15-20 км;

### 2. Інфраструктурні об'єкти екологічного спрямування:

- переходи для тварин; розташовуються над або під трасою в заліснених територіях чи в районах цілісних природно-територіальних комплексів, кроком встановлення від 0,5 до 100 км, залежно від величини споруди екопереходу та території природного комплексу;

### 3. Об'єкти економічного розвитку території:

розташовуються біля багаторівневих розв'язок або вздовж доріг нижчого порядку біля міст і сіл:

- виробництва (в т. ч. складські комплекси, логістичні центри),
- агровиробництва,
- торгівлі.

### 4. Об'єкти рекреації та туризму:

- motelі, кемпінги,
- заклади харчування,
- розважально-спортивні,
- розважально-оздоровчі;

розташовуються на територіях з рекреаційними та туристичними ресурсами, а також уздовж доріг місцевого значення, що прямують до цих ресурсів.

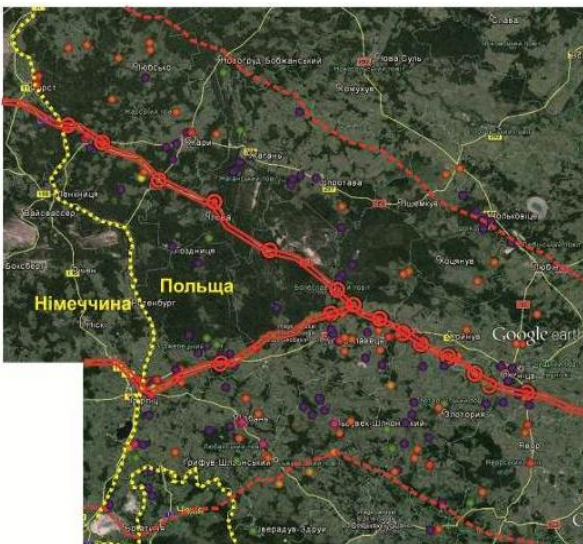


Рис.17. Розвиток інфраструктури вздовж західного відрізка АМТК №3 Герлиць/Дроздов – Крижова – Легниця.

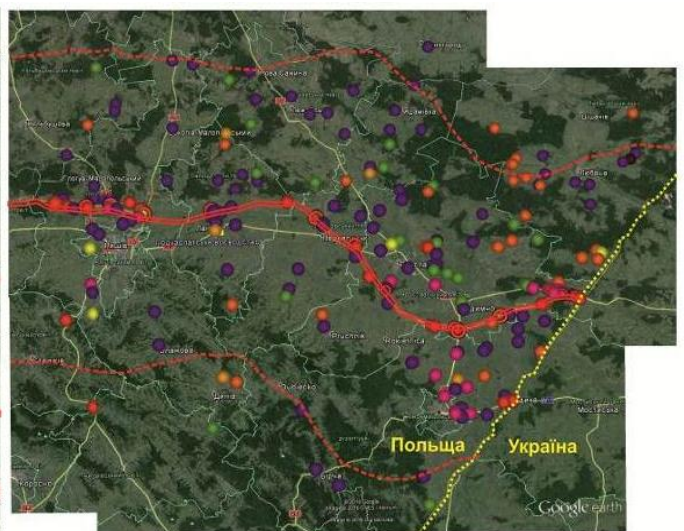


Рис. 18. Розвиток інфраструктури вздовж східного відрізка АМТК №4 Медика – Жешув.

Детальніше були проаналізовані східний та західний відтинки траси. На східному відрізку АМТК 3 - Медика – Жешув (100км) на основі аналізу планувальної структури об'єктів у зоні АМТК на супутниковій зйомці у М 1: 20000 / М 1:5000 методом планограми виявлено (рис. 19):

- транспортних розв'язок – 10;
- об'єктів придорожного сервісу, що обслуговують трасу А4 – 21;
- об'єктів виробництва – 90,
- сільського господарства – 20 (без малих фермерських господарств);
- туризму (окремих готелів при дорозі) – 5;
- об'єктів рекреації – 18;
- екопереходів – 8.

На західному відрізку АМТК 3 - Герліц/Дроздов – Крижова – Легніца (120 км) було виявлено:

- транспортних розв'язок – 17;
- об'єктів придорожного сервісу, що обслуговують трасу А4 – 29;
- об'єктів виробництва – 73,
- сільського господарства – 30 (без малих фермерських господарств);
- туризму (окремих готелів при дорозі) – 3;
- об'єктів рекреації – 11,
- екопереходів - 19

Даний метод кількісного аналізу АМТК із використанням супутникової зйомки в М 1: 50000 не дозволив підрахувати дрібні інфраструктурні елементи та об'єкти біля АМТК, як наприклад, екопереходи для дрібних тварин.

Розвиток будь-яких територій, в тому числі територій, що підпадають під вплив АМТК, значною мірою залежить від їхньої інвестиційної привабливості.

Із польського досвіду, зокрема аналізу стратегій просторового розвитку польських гмін, виявлено, що інвестиційно привабливими для активізації планувального розвитку є привузлові території. Гміни, розташовані в безпосередній близькості до вузлів автостради А4, формують складнішу

структуру з об'єктів та зв'язків, що є хорошою основою соціально-економічного розвитку (рис. 19) [192].

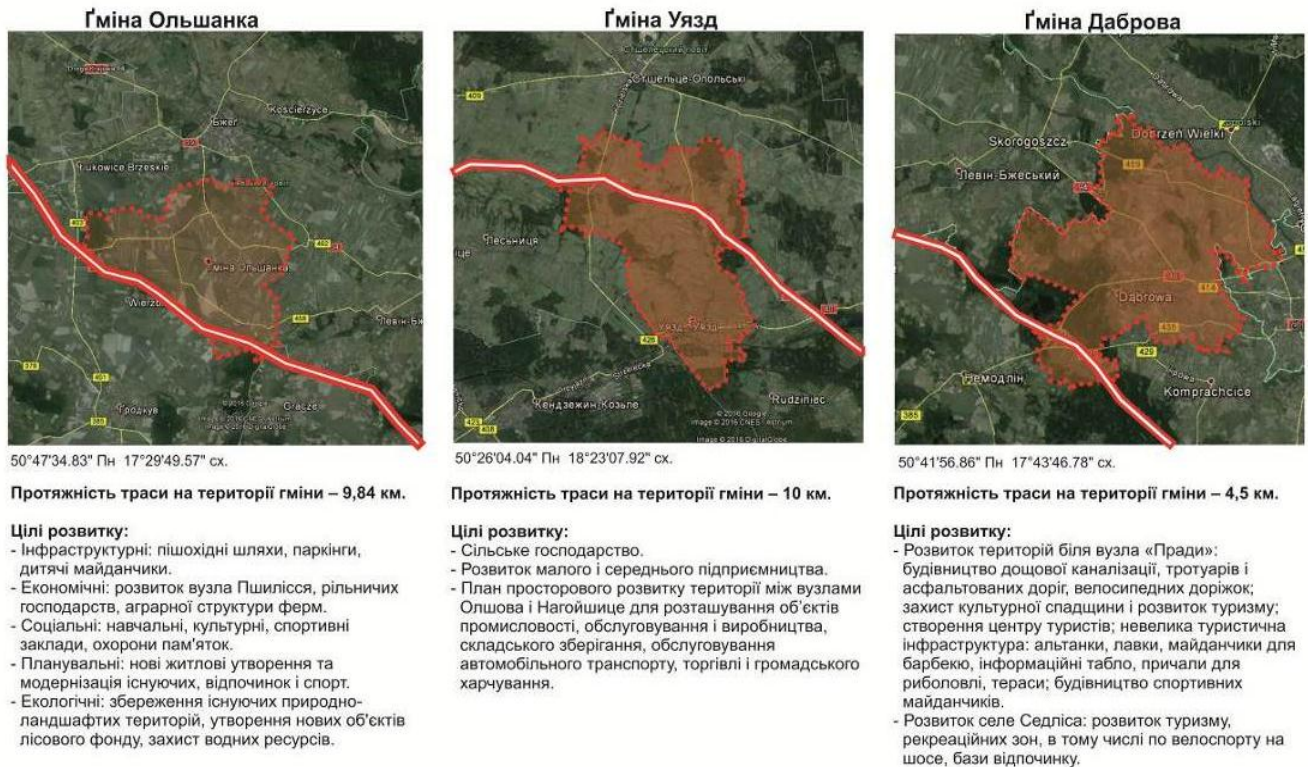


Рис.19. Проходження АМТК №3 територією польських гмін.

У роботі проаналізовано три польські гміни: Ольшанка, Уязд, Даброва – з погляду впливу АМТК № 3 на їхній розвиток.

*Гміна Ольшанка.* Протяжність АМТК по території гміни становить 9,84 км. Додатковим інфраструктурно-транспортним об'єктом на території гміни буде транспортна розв'язка на перетині АМТК з дорогою обласного значення [206].

*Цілями розвитку гміни вибрано:*

- Інфраструктурна розбудова земель гміни, а саме будівництво нових транспортних та пішохідних комунікацій – доріг локального значення та тротуарів уздовж наявних і проєктованих доріг; модернізація та ремонт сучасних доріг; будівництво паркінгів.

- Економічний розвиток в межах гміни, а саме будівництво виробничих об'єктів у найменш розвинутій частині гміни – Пшилесе; розвиток і фінансова підтримка наявних потужних спеціалізованих рільничих господарств;

поліпшення аграрної структури, зокрема ферм; розвиток агро-харчової промисловості; розвиток малого бізнесу і сфери послуг. Ціллю перелічених заходів є збільшення доходів жителів гміни.

- Соціальний розвиток гміни, а саме покращення обслуговування мешканців у сфері охорони здоров'я, культури, освіти, спорту шляхом спорудження відсутніх інфраструктурних об'єктів або покращення зв'язків із наявними об'єктами; розвиток бази навчальних, культурних, спортивних закладів; підтримка всіх видів діяльності в галузі охорони пам'яток.

- Стратегічно-планувальні заходи для підтримки ініціатив громади, що спрямовані на створення нових житлових утворень та модернізацію наявних; на створення об'єктів відпочинку і спорту.

- Екологічні заходи зі збереження сучасних природно-ландшафтних територій; ініціювання створення нових об'єктів лісового фонду і парків; сортування відходів та використання вторинної сировини; захист водних ресурсів [206].

*Гміна Уязд.* Протяжність АМТК по території гміни становить 10 км. На землях гміни є 2 транспортні розв'язки в районі поселень Олшова і Ноговчице (Olszow і Nogowczyce). Основою економіки гміни було сільське господарство. Прокладання автотраси А4 дало можливість постачати сільськогосподарську продукцію гміни на значно більші віддалі за короткий час, аніж це було до функціонування АМТК. Тому у гміні було розроблено план дій «Розвитку малого і середнього підприємництва». Другим значним пунктом стратегічного розвитку гміни було внесення змін до плану просторового розвитку гміни в районі між вузлами Олшова і Ноговчице (Olszow і Nogowczyce) площею 325 га. З прокладанням АМТК міжвузлові території гміни було відведено під об'єкти промисловості та виробництва, об'єкти обслуговування автомобільного транспорту, складського зберігання, об'єкти сервісного обслуговування – торгівлі і харчування. На момент написання роботи інвестиційний план загосподарювання земель гміни розроблений і є інформативно доступний для інвесторів (рис. 20) [203].

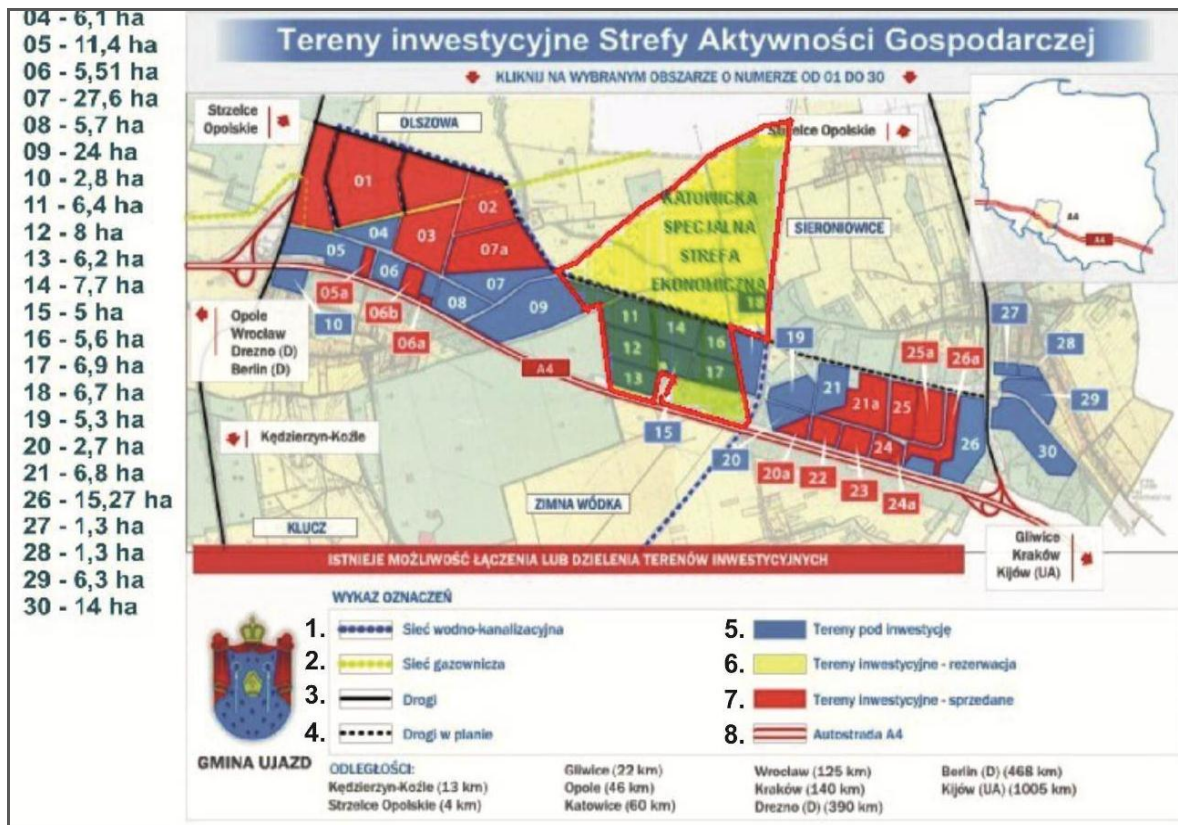


Рис.20. Схема інвестиційних територій зони господарської активності [203]: 1 - водно-каналізаційна мережа; 2 – газопровід; 3 – дороги; 4 – проєктовані дороги; 5 – інвестиційні території; 6 – інвестиційні зарезервовані території; 7 – продані інвестиційні території.

Детальніший аналіз схеми функціонального використання території гміни дає такі показники. Ділянки 04, 28, 29 (0,1 % земель гміни) запропоновано використати під виробничі та складські функції; автосервіси і транспортні бази, автостоянки, трансформаторні станції (наявні і плановані). Ділянки 05, 06, 07, 08, 09, 10, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 19, 21, 30 (1,5 % земель гміни) відведено під послуги торгівлі, гастрономії, розвиток ремесел і знову ж таки під виробничу діяльність, станції техобслуговування автомобілів і транспортні бази, автомобільні паркінги, трансформаторні станції наявні та плановані. На ділянках 13, 20 передбачено будівництво необхідних (як показав досвід експлуатації АМТК) пристроїв захисту від шуму з озелененням; на ділянці 14 заплановано будівництво редуційно-вимірювальної станції газу. На ділянці 26 знову ж запропоновано розмістити промисловість та виробництво, технічне

обслуговування автомобілів, об'єкти зв'язку. Ділянки 27, 28 надаються під послуги торгівлі, гастрономії, розвиток ремесел [203].

*Гміна Домброва.* Траса А4 проходить через землі сіл Пради і Седліска та перетинається у вузлі «Пради» із дорогою регіонального значення № 46. Протяжність АМТК на території гміни Домброва становить 4,5 км. Через близькість до автомагістралі А4 національних доріг гміна Домброва є стратегічною територією в концепції розвитку всього воєводства. Шансом для розвитку гміни, окрім проходження територією автомагістралі А4 є її близькість до обласного центру – міста Ополе. Аналіз впливу на розвиток гміни двох вищеназваних урбаністичних складових визначив територіальні вузли гміни, що матимуть вирішальне значення для розвитку всієї гміни Домброва. Такими вузлами названо вузол у районі Karczów «Грибек» площею майже 20 га і вузол «Пради» площею приблизно 95 га. Напрямами розвитку вузлів обрано покращення інфраструктури сельбищної території та розвиток рекреаційно-туристичної галузі [210].

Землі вузла «Пради», розташованого при дорозі, що веде з Ополе в Немодлін, є типовими для сільських районів. З ресурсного потенціалу мають ліси, рибні стави та заповідник для збереження боліт. Заплановані дії в межах окресленого вузла: будівництво дощової каналізації, тротуарів і асфальтованих доріг локального значення; захист навколишнього середовища; популяризація активного відпочинку шляхом будівництва велосипедних доріжок; захист культурної спадщини: каплиць, придорожніх хрестів та їх промоція задля активізації туризму; створення центру туристів з відповідною інфраструктурою (зупинка автобуса, парковка, інформаційні пункти та ін.); розвиток малих об'єктів туристичної інфраструктури: альтанки, лавки, майданчики для барбекю, інформаційні табло, причали для риболовлі, тераси; будівництво спортивних майданчиків. На північному сході від автостради А4 в лісовому районі Ополе розташований природний заповідник «Пради» площею 36,45 га. Створений для захисту і збереження екосистеми боліт. У минулому цю територію безуспішно висушували для господарських цілей.



Седліса – найменше село гміни Домброва. Про культурну цінність села свідчать історичні будівлі, що становлять 50% від усіх. Село має унікальні ландшафтні ресурси, а саме ландшафт Бори Німодлінські, який є під охороною. Плановані напрямки розвитку села: розвиток туризму; розвиток благоустрою поселень; розвиток рекреаційних зон, у тому числі велоінфраструктури; розвиток місць відпочинку. Заплановані дії в межах сельбищної зони села: будівництво дощової каналізації, тротуарів і асфальтованих доріг; велосипедних доріжок. Загалом заходи спрямовані на покращення якості урбанізації гміни і поселення Седліса зокрема [210].

Що стосується екологічного захисту сільськогосподарських угідь, то основним механізмом буде укладання ряду контрактів з фермерами за використання певних видів землекористування – наприклад, рільничої програми, а для лісових територій – сертифікація лісових господарств.

Цілями охорони природи є:

1. відновлення безперервності природної регіональної та місцевої екологічної системи, відновлення і охорона природних екологічних коридорів;
2. усунення наявних загроз для навколишнього середовища, зокрема, деградації ґрунтів і води, зниження навантаження внаслідок збільшення шуму від дорожнього руху;
3. розробка програми екологічної освіти для різних вікових груп жителів гміни.

Зі сказаного вище можна зробити висновок, що АМТК є стимулом містобудівного розвитку територій, а отже, й розвитку та покращення соціально-економічного стану населених пунктів та підвищення рівня життя населення.

### **2.3. Планувальні моделі взаємодії інженерної інфраструктури АМТК і територій у зоні його впливу**

Унаслідок прокладання АМТК виникла проблема «розтягості» території. Розділення колись цілісних в економічному, адміністративному та соціальному планах територій і громад, що проживають на них, вимагають налагодження комунікативних зв'язків як поміж розділеними територіями, так і цих територій з АМТК, що в якості компенсації створює нові можливості, зокрема швидке сполучення з віддаленими територіями.

Таким чином найбільш частим інфраструктурним об'єктом на АМТК є вузли транспортних розв'язок – з'їздів та різнорівневих перетинів доріг державного, регіонального та місцевого значення з АМТК. На польському досвіді було проаналізовано вплив АМТК на різні за рівнем урбанізації території та розроблено моделі розташування інфраструктурних об'єктів автотраси.

Аналіз територій проходження АМТК у межах Польщі здійснено на основі карт супутникової зйомки в програмі Гугл Мапс в М 1: 5000. У результаті дослідження виявлено, що кількість інфраструктурних об'єктів АМТК, їх тип та щільність розміщення залежать від рівня урбанізації території.

Так, у районах з низькою щільністю житлової забудови (назвемо це першим планувальним типом території) – мова йде про невеликі поселення – села, хутори, які не мали внутрішнього громадського транспорту, влаштовуються наземні переходи і дворівневі переходи під автострадою для транспорту і пішоходів шириною 12 м (двосмугові). Новостворені підземні або наземні комунікації поперечного до АМТК напрямку необхідні для відновлення зв'язків місцевої громади з ближніми населеними пунктами та адміністративними центрами регіону, які були порушені внаслідок прокладення АМТК. Розташування переходів прослідковується на відстані в межах до 2 км один від одного (рис. 21).

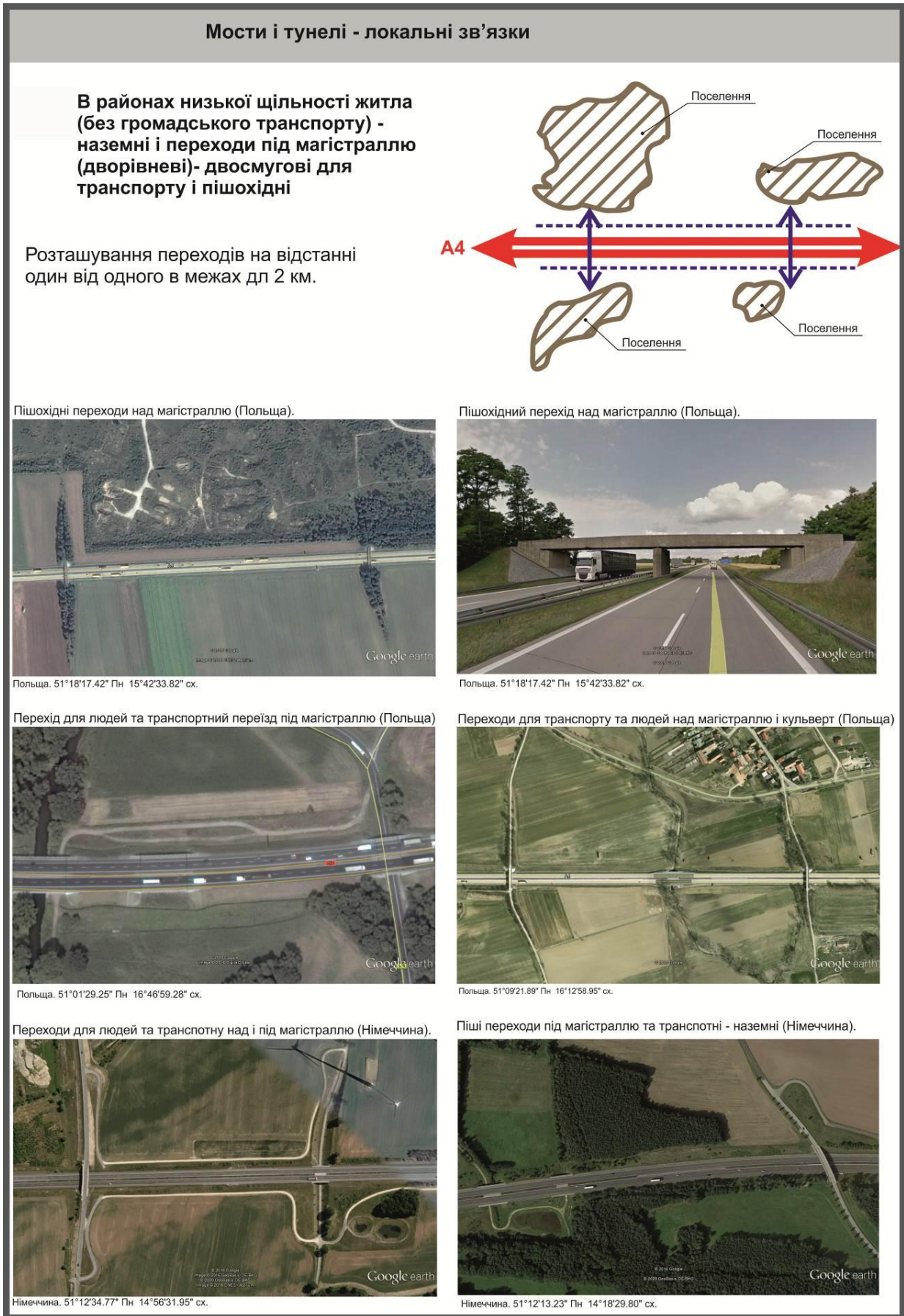


Рис. 21. Влаштування мостів і тунелів – локальних зв'язків – у районах низької щільності населення.

У районах з високою щільністю житлової забудови (назвемо це другим планувальним типом території) – маємо на увазі міста з кількістю населення, що передбачає наявність громадського транспорту – у районах примикання до АМТК влаштовуються дворівневі транспортні розв'язки та з'їзди. Розв'язки розташовуються через кожні 10-20 км на територіях, де відсутні міста, і через 1-13 км біля міст (рис. 22). Кількість розв'язок і відстань між ними залежить від величини міста. Для малих міст проектується один-два з'їзди-виїзди кожні 2-4 км. Для середнього міста влаштовується два-чотири з'їзди-виїзди кожні 4-13 км. Велике місто потребує розташування п'яти-шести з'їздів-виїздів кожні 1,3-9 км. Для більшого міста проектується шість-вісім з'їздів-виїздів кожні 1,5-7 км. Для найбільшого міста влаштовується вісім і більше розв'язок кожні 3-13 км. Однак ці показники можуть дещо змінюватись залежно від розташування міста стосовно автотраси (наприклад, коридор лише дотикається до міста чи обгинає місто навколо). До розв'язок (вузлів) тяжіють об'єкти транспортної інфраструктури, торівлі і обслуговування, виробництва та складу, відпочинкові.

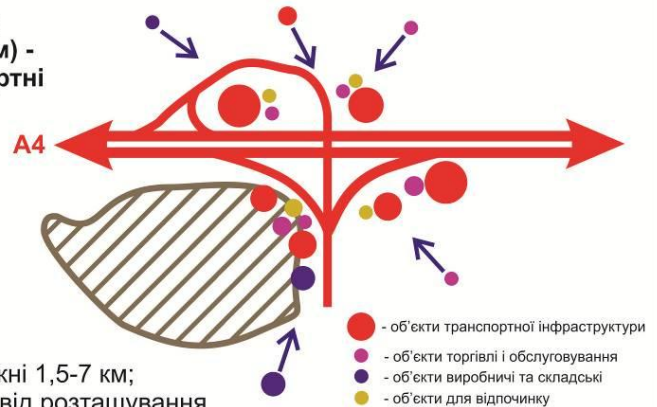
У місцях перетину чи примикання найвищих категорій доріг – АМТК і доріг державного та регіонального значення (назвемо це третім планувальним типом території) будуються кількарівневі транспортні розв'язки, а прилеглі до них території з часом розбудовуються об'єктами придорожного сервісу, торгівлі та обслуговування з обох боків магістралі в радіусі 15-20 км. Розташування таких об'єктів найчастіше тяжіє до перехрестя шляхів, але може набувати лінійного характеру вздовж доріг нижчої від АМТК категорії (рис. 23).

Отже, на основі аналізу польського досвіду виявлено, що для поєднання «розтятих» територій АМТК споруджуються об'єкти транспортної інфраструктури: мости, тунелі і транспортні розв'язки. Території біля них наповнюються об'єктами обслуговування транспорту, виробництва, торгівлі тощо.

**В районі високої щільності житла (міста з громадським транспортом) - переходи - багаторівневі транспортні розв'язки.**

Розташування через кожні 10-20 км та біля міст:

- Мале місто: один-два з'їзди-виїзди кожні 2-4 км;
- Середнє місто: два-чотири з'їзди-виїзди кожні 4-13 км;
- Велике місто: п'ять-шість з'їздів-виїздів кожні 1,3-9 км;
- Значніше місто: шість-вісім з'їздів-виїздів кожні 1,5-7 км;
- Найзначніше місто: вісім і більше (залежно від розташування міста відносно коридору) кожні 3-13 км.



Багаторівнева розв'язка біля м.Краків (Польща).



Польща. 50°00'15.78" Пн 20°01'20.27" сх.

Багаторівнева розв'язка біля м.Глівіце (Польща).



<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wezelsosnicafromthesky.JPG>

Багаторівнева розв'язка біля м.Глівіце (Польща).



Польща. 50°15'56.79" Пн 18°43'01.25" сх.

Багаторівнева розв'язка біля м.Дрезден (Німеччина).



51°09'11.92" Пн 13°58'43.85" сх. Німеччина

Багаторівнева розв'язка біля м.Вроцлав (Польща).



Польща. 51°02'53.44" Пн 16°57'58.04" сх.

Багаторівнева розв'язка біля м.Легніца (Польща).



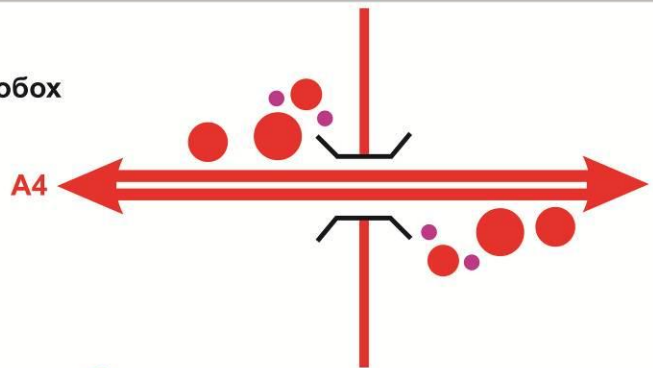
Польща. 51°09'52.61" Пн 16°10'45.03" сх.

Рис.22. Влаштування розв'язок у районах з високою щільністю житла.

## Розташування об'єктів придорожного сервісу

На перехресті напрямів об'єкти транспортної інфраструктури з обох боків магістралі

Розташування через кожні 15-20 км один від одного з обох боків магістралі біля перетину шляхів.



- - об'єкти транспортної інфраструктури
- - об'єкти торгівлі і обслуговування

Пункт придорожного сервісу (Польща).



Польща. 51°11'19.59" Пн 15°06'34.92" сх.

Пункт придорожного сервісу (Польща).



Польща. 51°11'19.59" Пн 15°06'34.92" сх.

Пункт придорожного сервісу (Польща).



Польща. 50°40'38.02" Пн 17°39'13.22" сх.

Пункт придорожного сервісу (Польща).



Польща. 51°20'21.30" Пн 15°37'39.69" сх.

Пункт придорожного сервісу (Німеччина).



Німеччина. 51°12'26.52" Пн 14°41'06.88" сх.

Пункт придорожного сервісу (Німеччина).



Німеччина. 51°45'15.62" Пн 14°07'38.34" сх.

Рис.23. Розташування об'єктів придорожного сервісу.

## 2.4. Екологічні вимоги проектування АМТК

Окрім транспортних мостів, тунелів та розв'язок, котрі інтегрують прилеглі території у вищу ієрархічну транспортну структуру, поряд з АМТК будуються мости і тунелі для флори та фауни – так звані екодуки. Їх завданням є хоча б частково нівелювати розірваність геобіоценозів та природно-територіальних комплексів внаслідок прокладання АМТК.

На основі аналізу споружених у Європі АМТК визначено, що екологічні переходи впоперек АМТК зводяться в районах наявних природних комплексів. Розташовуються переходи для тварин: ландшафтні зелені мости, переходи під мостами; тунелі; кульверти в місці 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 [195] (рис. 24).

*Найбільшим в ієрархічній структурі екологічних переходів є великий ландшафтний міст* – це потужний віадук над дорогою, шириною не менше 80 метрів, покритий товстим шаром ґрунту і насадженням рослинності, схожої до типу озеленення прилеглих територій. Ширина проходу поступово збільшується і переходить у природний ландшафт місцевості. Для заохочення тварин використовувати перехід він повинен супроводжуватися спеціальними направляючими конструкціями – сітчастим парканом, зеленими насадженнями у формі лійки, яка звужується до переходу.

*Дрібнішим екологічним переходом є зелений міст.* Його ширина варіюється від 35 метрів до 80 метрів. У той же час має дотримуватися принцип відношення ширини до довжини переходу не менше 0,8.

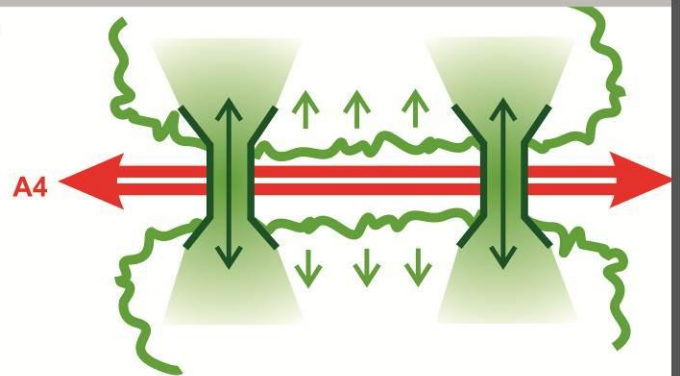
## Вплив АМТК №3 на екологію

В районах природних комплексів -  
переходи для тварин:

- Ландшафтні, зелені мости;
- Переходи під мостами;
- Тунелі;
- Кульверти.

Розташування в місцях природних шляхів  
міграції тварин:

- кожні 2 км для великих ссавців;
- кожен 1 км для середніх ссавців;
- кожні 0,5 км для дрібних ссавців;
- кожні 100 м для земноводних.



Зелений міст та тунель (Польща).



Польща. 50°37'10.42" Пн 17°45'50.92" сх.

Ландшафтний міст (Німеччина).



Німеччина. 51°10'25.40" Пн 14°07'35.56" сх.

Ландшафтний міст (Польща).



Польща. 50°41'06.28" Пн 17°38'23.20" сх.

Зелений міст та кульверт (Польща).



Польща. 51°14'20.37" Пн 15°20'01.27" сх.

Ландшафтний міст (Німеччина).



Німеччина. 51°10'25.40" Пн 14°07'35.56" сх.

Тунель (Німеччина).



Німеччина. 51°10'16.07" Пн 14°04'39.62" сх.

Рис.24. Вплив АМТК №3 (екологічний) на території природних комплексів.



*Наступний тип екологічних переходів – це нижні переходи під мостами і естакадами. Для даного типу переходу слід використовувати наявні рівчаки і западини, а також водойми. Рекомендована ширина проходу становить 100 метрів, а висота в світлі – 5 метрів. Прольоти мосту або естакади повинні бути з кроком 15 метрів. Якщо перехід здійснюється по водотоку, він повинен охоплювати широку берегову смугу вище рівня затоплення.*

*Для великих і середніх ссавців проєктуються переходи у вигляді тунелів, мінімальна ширина яких становить 15 метрів, а висота 4 метри. Для того щоб обчислити відповідні параметри тунелю, слід використовувати так званий коефіцієнт відносної вузькості (ширина X висота / довжина), який повинен становити не менше 1,5.*

Для визначення потреби встановлення екологічного захисту територій у зоні впливу АМТК, враховують оцінку: довжини перетину цінних природних територій, площу природних територій, які можуть деградувати, можливість скорочення маршруту міграції диких тварин, перетин водних шляхів, викиди шкідливих речовин від дорожнього руху.

## Висновки до 2 розділу

1. Коридори АМТК – це каркас нової інтегруючої глобалізаційної структури, яка опирається на сучасну урбанізаційну систему, пов'язуючи найбільші метрополітальні райони, і, як наслідок, трансформує наявні зв'язки і проектується на основі міжнародних норм. Побудова нових зв'язків активізує певні регіони та території. Проте відчутний вплив АМТК на регіони вимагає проектування нових зв'язків замість розірваних, а також змін у функціональній структурі у зоні впливу АМТК.

2. Як у проектуванні, так і в теоретичних дослідженнях увага була зосереджена на інженерно-технологічних питаннях прокладення АМТК. Натомість питання розвитку території в зоні впливу АМТК прив'язувалися до загальних регіональних завдань розвитку і не враховувалося, що зона впливу АМТК набуває якостей самостійного містобудівного об'єкту із власними закономірностями розвитку. Регіональний розвиток та регіональне планування спрямовані на підвищення якості життя й економічного потенціалу великомасштабної територіальної одиниці. Усі компоненти, такі як економічний потенціал, економічна структура, природне середовище, розвиток інфраструктури (включно з транспортом), рівень життя мешканців, його соціальна складова – змінюються внаслідок реалізації крупно масштабних урбаністично-інженерних проектів – АМТК.

3. Аналіз досвіду функціонування АМТК та стратегій просторового розвитку закордонного досвіду (польських гмін) показав, що найбільш інвестиційно привабливими, а отже, з найбільшими шансами містобудівного розвитку, є території, розташовані біля транспортних розв'язок коридору від 5 до 15 км. Урбанізація цих територій поширюється від привнесення нових функцій, перебудови та розбудови наявної 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 більші шанси розвитку мають території зони впливу АМТК, розташовані між вузлами, у напрямку яких розвиваються наявні міста, селища міського типу та крупніші села.

4. Особливо активний характер урбанізації внаслідок прокладання АМТК спостерігається в метрополітальних ареалах, де відбувається перебудова, розтягнення освоєних територій у зону АМТК, закладення нових житлових районів.

5. Зв'язок території з АМТК має різні функціонально-планувальні рівні, кожному з яких відповідають свої інфраструктурні об'єкти: 1 тип – у районах низької щільності забудови території (поселення без громадського транспорту) влаштовуються наземні переходи і переходи під автострадою (дворівневі) – двосмугові для транспорту і пішохідні; 2 тип – у районі високої щільності забудови території (міста з громадським транспортом) влаштовуються переходи – багаторівневі транспортні розв'язки, до яких тяжіють об'єкти транспортної інфраструктури, торгівлі та обслуговування, виробництва і складу, відпочинкові; 3 тип – території поза межами поселень, на перехресті основних транспортних напрямів розташовуються об'єкти придорожного сервісу, об'єкти транспортної інфраструктури, торгівлі та обслуговування з обох боків магістралі та через кожні 15-20 км. Особливим є 4 тип – у районах природних комплексів та на шляхах міграції тварин, де розміщуються спеціально облаштовані переходи для тварин і земноводних.

### **РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ТА ПОТЕНЦІАЛ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ЗОН ВПЛИВУ АМТК №3 (У МЕЖАХ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)**

Метою просторового планування є віднайдення оптимальної локалізації функцій на окресленій території, що фактично є завданнями розміщення. Задля цього потрібно чітко окреслити умови наявного загосподарювання земель та особливості видів діяльності локальних територіальних громад. Наступним кроком є опрацювання гіпотези щодо можливих шляхів загосподарювання земель і віднайдення засобів для досягнення прогнозованого стану (фінансових, організаційних, адміністративних, планувальних).

Завдання оптимізації систем, що були стабільними до впровадження нового елементу – АМТК, полягають у визначенні оптимальних очікуваних критеріїв системи через втручання в наявну систему.

Критеріями якісного містобудівного розвитку території є такі, що забезпечать:

- оптимальний рівень концентрації як виробництва, так і рівномірності розселення;
- сприятливу для населення просторово-часову доступність місць праці, центрів обслуговування, місць відпочинку, вузлів зовнішнього транспорту;
- нормативний рівень швидкості, комфортності та безпеки транспортних переміщень у межах локальної групи розселення та в межах регіону;
- збереження природних територіальних комплексів;
- створення умов збереження пам'яток культури, архітектури.

Задля виконання наведених вище цілей у роботі проаналізовано проходження проектової АМТК на відрізьку Львівської області, визначено межу зони впливу АМТК та проаналізовано сучасний стан цих територій для

виявлення їх потенціалу і розроблення шляхів гіпотетичного розвитку під впливом АМТК.

Інститут «Західдіпрошлях» розробив проекти проходження автотраси Краковець – Львів (2002) та Львів – Броди (2004). На основі проектів авторка розробила схему трасування і планувальної організації автомобільного транспортного коридору № 3 в межах Львівської області (рис. 25). На даному відрізку АМТК № 3 запроектовано шість транспортних розв'язок<sup>12</sup>, три з яких обслуговуватимуть м. Львів. Розташування їх прослідковується на віддалі 7 км (біля м. Львів) – 35 км (для з'їзду на локальну транспортну мережу) один від одного. На автомагістралі запроектовано 4 великі, 4 середні і 7 малих пунктів (вузлів) обслуговування АМТК (всього 15 на віддалі 1-25 км один від одного). Найбільша кількість таких вузлів зосереджена біля Львова – 6 вузлів. У вузлах обслуговування АМТК № 3 запроектовано розташування наступних об'єктів: дорожнього сервісу (мотелі, кемпінги, ресторани-кафе, кафе-бари, майданчики для відпочинку, оглядові естакади, облаштовані джерела води, медпункти, пункти зв'язку, туалети), обслуговування траси (пункти оплати проїзду, управління автомагістраллю, дорожньо-експлуатаційні ділянки та дорожньо-ремонтні пункти), обслуговування автомобільного руху (стоянки легкових та вантажних автомобілів, станції техобслуговування, автозаправні станції, мийки автомобілів).

АМТК, зокрема автомобільний міжнародний транспортний коридор № 3 в межах України є лише запроектований, дослідження проведено на основі наявних у Європі АМТК, що дало змогу використати досвід для розгляду АМТК № 3 в Україні.

---

<sup>12</sup> 1) м.Яворів - с.Черчик - с.Рулево; 2) м.Брюховичі - с.Бірки - с.Ясниська; 3) с.Дорошів - с.Великі Грибовичі - с.Гряда - с.Великий Дорошів; 4) м.Запитів – с.Вислобоки – с.Малі Підліски; 5) м.Буськ – с.Ниви – с.Яблунівка; 6) м.Броди.

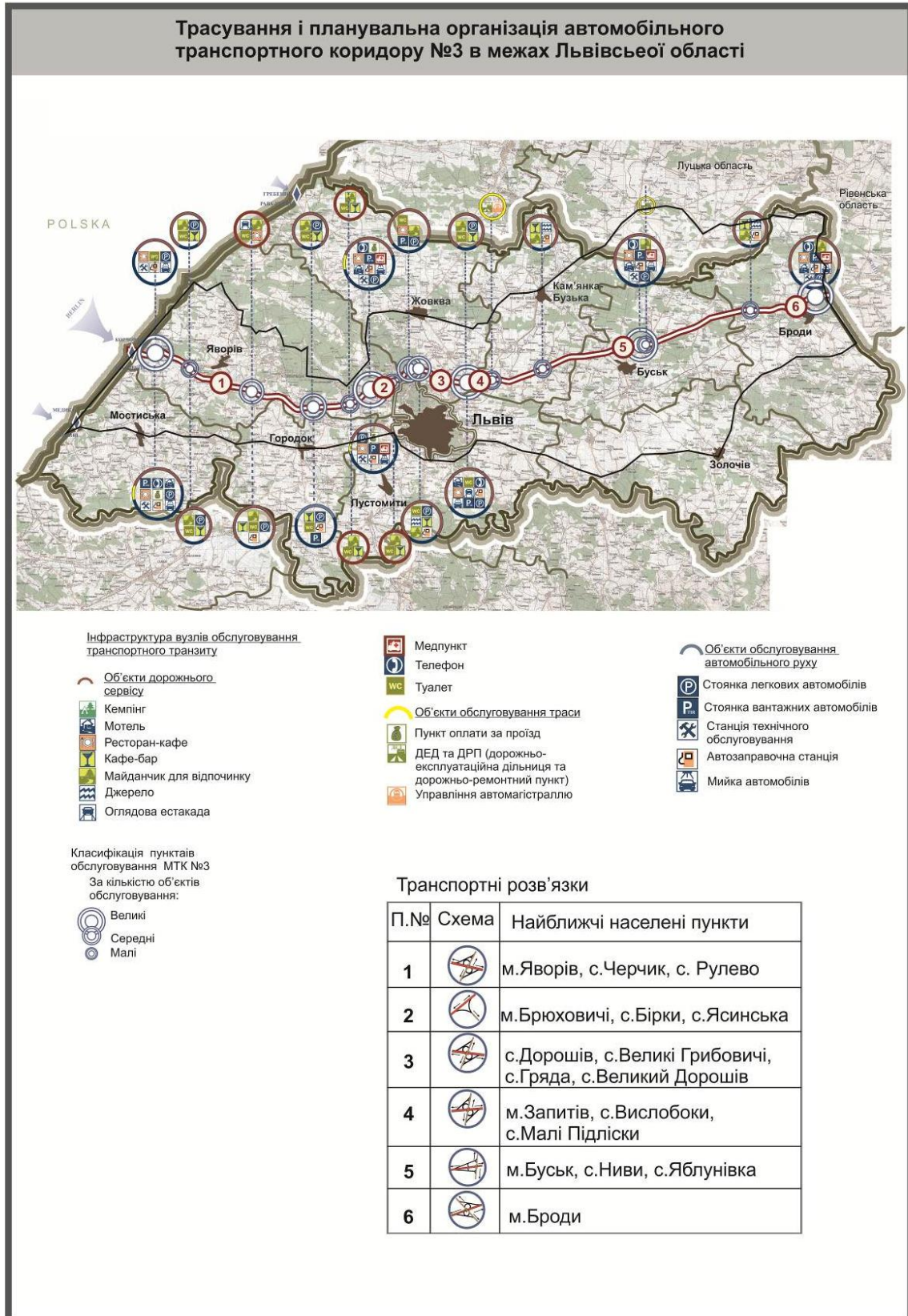


Рис. 25. Трасування і планувальна організація автомобільного транспортного коридору № 3 в межах Львівської області (розроблено автором на основі [155], [156]).

### 3.1. Визначення меж зони впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору №3

Імплементуючи вище викладені теорії визначення меж зони впливу АМТК на об'єкт дослідження, а саме на території в межах траєкторії проєктованої АМТК №3 у Львівській області, автор визначає варіантність меж формування зони впливу АМТК.

Траса коридору проходить через п'ять адміністративних районів Львівської області – Яворівський, Жовківський, Кам'янка-Бузький, Буський, Бродівський, а ще чотири райони – Мостиський, Городоцький, Пустомитівський та Золочівський – безпосередньо прилягають до неї.

За критерієм транспортної досяжності у півгодини до АМТК, що є віддаллю, яка забезпечує оптимальний час 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 мінімальну межу впливу АМТК входить:

Підзона 1 – технологічна – 500-метрова зона з обох сторін коридору, що охоплює 2 малі міста і 40 сіл населених пунктів<sup>13</sup>.

Підзона 2 – частково може бути на територіях, що безпосередньо сусідять з АМТК, зокрема в районах вузлів, поширюється в межах визначеної як 1,5–годинна, або 90-кілометрова, зона по обидва боки коридору і є найбільш віддаленою межею впливу АМТК<sup>14</sup>. Вона охоплює підзону 2, у межах якої

<sup>13</sup> м. Красковець, с. Передбіря, с. Брожки, с. Роснівка, с. Черчик, с. Прилбичі, с. Чоглині, с. Бердихів, с. Молошковичі, с. Лісневичі, с. Добростани, с. Затока, с. Великополе, с. Поріччя, с. Ямельня, с. Домажир, с. Зелів, с. Жорниська, с. Бірки, с. Рокитне, с. Завадів, с. Воля Гомулецька, с. Гряда, с. Ситихів, с. Малі Підліски, с. Запитів, с. Цеперів, с. Дідилів, с. Соколів, с. Банюнин, с. Ріпнів, с. Ланерівка, с. Ниви, с. Підставки, с. Боложинів, с. Грабина, с. Сокіл, с. Велин, с. Лагодів, с. Смільне, м. Броди (околиці).

<sup>14</sup> У межах Львівської області це території, умовно обмежені лінією проходження наступних населених пунктів: на півдні АМТК Доброміль – Ясениця Замова – Борислав – Трускавець – Стебник – Моршин – Журавно – Рогатин (Тернопільська обл.) – Бережани (Тернопільська обл.); на півночі АМТК – Сокаль – Горохів (Волинська обл.) – Демидівка (Рівненська обл.), визначені автором.

розміщуються об'єкти інфраструктури<sup>15</sup>, підзону 3, де спостерігається найбільша кількість різних функцій<sup>16</sup> території, та підзону 4, в якій відстежується вплив АМТК та зміни у соціально-економічному розвитку територій.

Отже, зона вздовж траси третього автомобільного транспортного коридору, що охоплює дев'ять адміністративних районів області (Яворівський, Мостиський, Городоцький, Жовківський, Пустомитівський, Кам'янка-Бузький, Буський, Бродівський, Золочівський) та займає територію шириною 60 км і довжиною близько 190 км, можна вважати ареалом безпосереднього максимального впливу транспортного коридору (в межах досліджуваного Західного регіону України).

Підзона 4, де відстежуватимуться соціально-економічні зміни, що відбудуться внаслідок прокладення АМТК, визначається найскладніше, оскільки підпадає під дію суб'єктивних чинників. Виходячи з даних поданих на конкурс громадами мікропроектів, віддалені від великих міст території мають потребу в закладах освіти, медицини, культури та хотіли б покращити благоустрій поселень<sup>17</sup>.

Аналіз європейського досвіду впливу АМТК на прилеглі території вказує на те, що найлегше адаптовуються до нового інфраструктурного об'єкту території, що залишилися цілісними як адміністративна одиниця. Тобто в ідеалі

---

<sup>15</sup> У межах Львівської області це територія в межах доріг Львів – Рава-Руська, Жовква – Кам'янка-Бузька – Лопатин – Берестечко, Львів – Городок – Мостиська – Шегині, об'їзна дорога Львова, Львів – Золочів – Броди, визначено автором за «Діпромiсто» [167].

<sup>16</sup> Дана підзона в межах Львівської області буде окреслена після визначення потенціалу та ресурсів території.

<sup>17</sup> Перелік мікропроектів 2016 року: Пріоритет № 1 «Народні доми» – 259 (сума з обласного бюджету – 20,6 млн. грн.); Пріоритет № 2 «Фапи, амбулаторії сімейної медицини...» – 70 (сума з обласного бюджету – 5,3 млн. грн.); Пріоритет № 3 «Освітня галузь» – 434 (сума з обласного бюджету – 36,6 млн. грн.); Пріоритет № 4 «ДНЗ» – 167 (сума з обласного бюджету 12,9 млн. грн.); Пріоритет № 5 «Вуличне освітлення» – 207 (сума з обласного бюджету – 16,7 млн. грн.); Пріоритет № 6 «Інші пріоритети» – 278 (сума з обласного бюджету – 18,1 млн. грн.); Пріоритет № 7 «Розробка ПКД для реалізації проектів ОТГ» – 14 (сума з обласного бюджету – 1,6 млн. грн.) [180].



трасування АМТК мало б бути по межі адміністративних одиниць, територіальних громад чи селищних рад.

У результаті аналізу траєкторії проходження АМТК землями Львівської області виявлені наступні типи сільрад з погляду проходження автотраси (рис. 26):

1) автострада проходить по межі території сільради і є розв'язка, що поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею. Це такі місцеві ради: Рогізно (Яворівський район), Великі Грибовичі (Жовківський район), Яблунівка (Буський район), Язлівчик (Бродівський район);

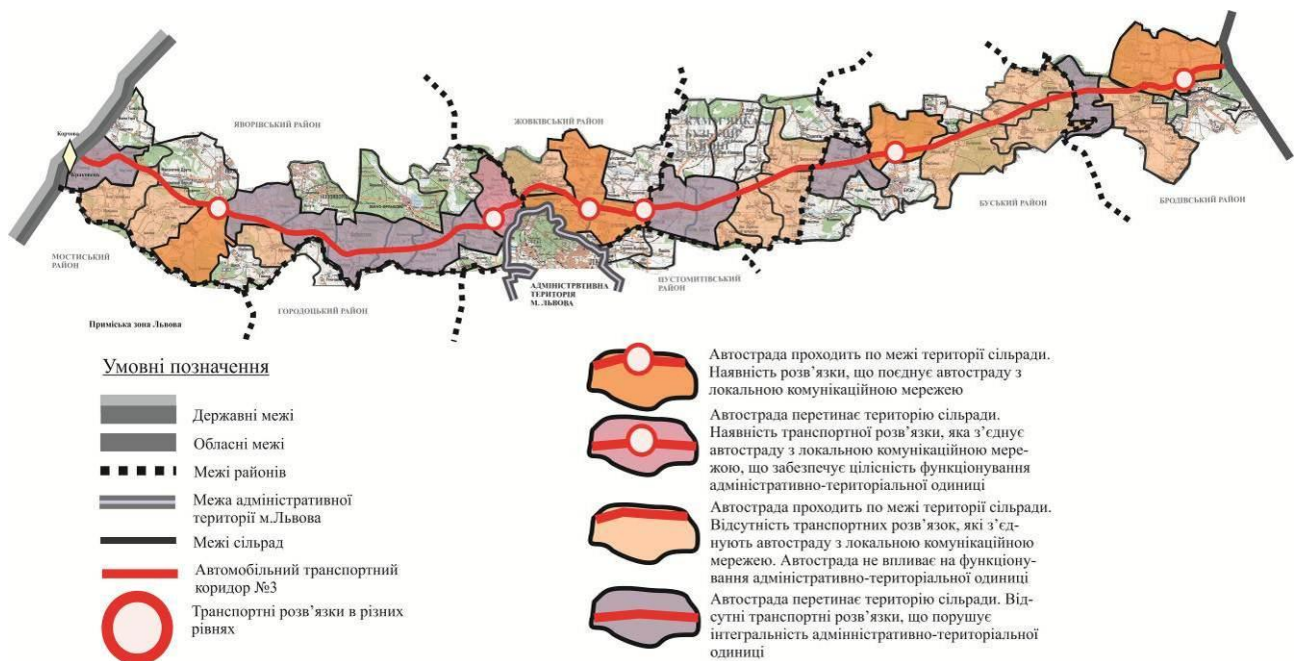


Рис. 26. Проходження АМТК №3 територіями сільрад (розроблено автором).

2) автострада перетинає територію сільради і є розв'язка, що поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею, що забезпечує цілісність функціонування адміністративно-територіальної одиниці (місцева рада Ясниська (Яворівський район), Дубляни (Жовківський район));

3) автострада проходить по межі території сільради, але відсутня розв'язка, що поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею, однак це не впливає на функціонування адміністративно-територіальної одиниці (місцеві

ради Сарни, Бунів, Прилбичі (Яворівський район), Зашків (Жовківський район), Дідилів, Банюнин, Великосілки (Кам'янка-Бузький район), Боложинів, Соколівка, Тур'я (Буський район), Пониковиця (Бродівський район));

4) автострада перетинає території сілрад і немає розв'язки, яка поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею, що порушує інтегральність адміністративно-територіальної одиниці (Краковець, Терновиця, Бердихів, Добростани, Великополе, Поріччя, Домажир (Яворівський район), Ременів, Старий Яричів, Запитів (Кам'янка-Бузький район), Новий Милятин, Купче (Буський район), Ражнів (Бродівський район)).

### **3.2. Ресурсний потенціал території зони впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору №3**

Аналіз реалізованих в Європі АМТК, зокрема детальний аналіз автомагістралі А4 в Польщі (відрізок АМТК 3) вказує на те, що зона впливу АМТК не є директивною, а формується залежно від характеристик самої території.

Просторовий розвиток територій у межах зони впливу АМТК або, іншими словами, розвиток та загосподарювання цих територій, що в силу локалізації попри транспортні комунікації набувають відмінних від решти території характеристик, має бути скерований на вдосконалення стану: використання шансів та пом'якшення потенційних загроз. Відповідно задля розробки стратегії просторового регіонального розвитку територій у зоні впливу АМТК необхідно знати їхній потенціал. Так, Габрель М. М. розглядає територіальні ресурси та просторову організацію територій як важливий засіб підвищення інвестиційної привабливості регіону і суспільно-економічного розвитку держави загалом. Земля, територія, простір стають головними ресурсами розвитку, які не виробляються і є непоновлюваними. Таким потенціалом є рекреаційний і туристично-рекреаційний, природний, історико-культурний, близькість до кордону з ЄС, геополітичне розташування в центрі перерозподілу транспортних потоків і товарів, військові об'єкти та їх інфраструктура (можливість переосвоєння) [58].

Прокладання АМТК можна трактувати як запровадження нового елемента в наявну систему. У цьому випадку під системою розуміємо структурні елементи території – поселення, різнофункціональні об'єкти та зв'язки між ними – мережа доріг різної категорії. Будівництво АМТК порушує стабільність системи. Містобудівний розвиток можуть отримати ті території, які мають значний ресурсний потенціал. Внаслідок проходження АМТК території частково втрачають свої можливості, натомість набувають нових – залежно від власного потенціалу та наявних ресурсів. Наприклад, маючи

сільськогосподарські угіддя, мешканці в зоні впливу АМТК зможуть розвивати агротуризм, створювати дрібні фермерські господарства чи господарства з переробки с/г продукції.

Згідно з Т. Панченко [107] серед ресурсів території можна виділити соціально-економічні, природно-рекреаційні, історико-культурні. У роботі кожен з перелічених видів ресурсів охарактеризовано за якісними і кількісними показниками (критеріями). Так, **соціально-економічні ресурси території** проаналізовано за такими критеріями: наявність трудових ресурсів, мережа міського і сільського розселення, щільність населення, транспортне забезпечення, центри промислового та агропромислового виробництва; **історико-культурний потенціал території** розглянуто на основі таких показників: археологічні, історичні, етнографічні об'єкти, пам'ятки архітектури та містобудування, твори монументального мистецтва, центри прикладного мистецтва та ремесел; оцінка **природно-рекреаційних ресурсів** проводилась на основі таких показників: клімат, водні ресурси, природні лікувальні ресурси, рослинний і тваринний світ, природний ландшафт (рис. 27).

### ***Соціально-економічний потенціал***

*Наявність центрів промислового виробництва* на території Західного регіону в межах зони впливу АМТК у роботі визначалася на основі каталогу провідних підприємств України [175], історії міст і сіл Львівської області [76]. Добувна промисловість у регіоні не є домінантним видом діяльності, проте кам'яне вугілля добувають у с. Любеля Жовківського району; буре вугілля – поблизу Жовкви, Бродів, Золочева; гас було знайдено в с. Хідновичі Мостиського району; поклади торфу є біля м. Кам'янка-Бузька; поклади глини знаходяться неподалік м. Мостиська, Городка, Глинян, Жовкви, Золочева та в селі Липівці Перемишлянського р-ну; поклади сірки є неподалік м. Яворова та Немирова.

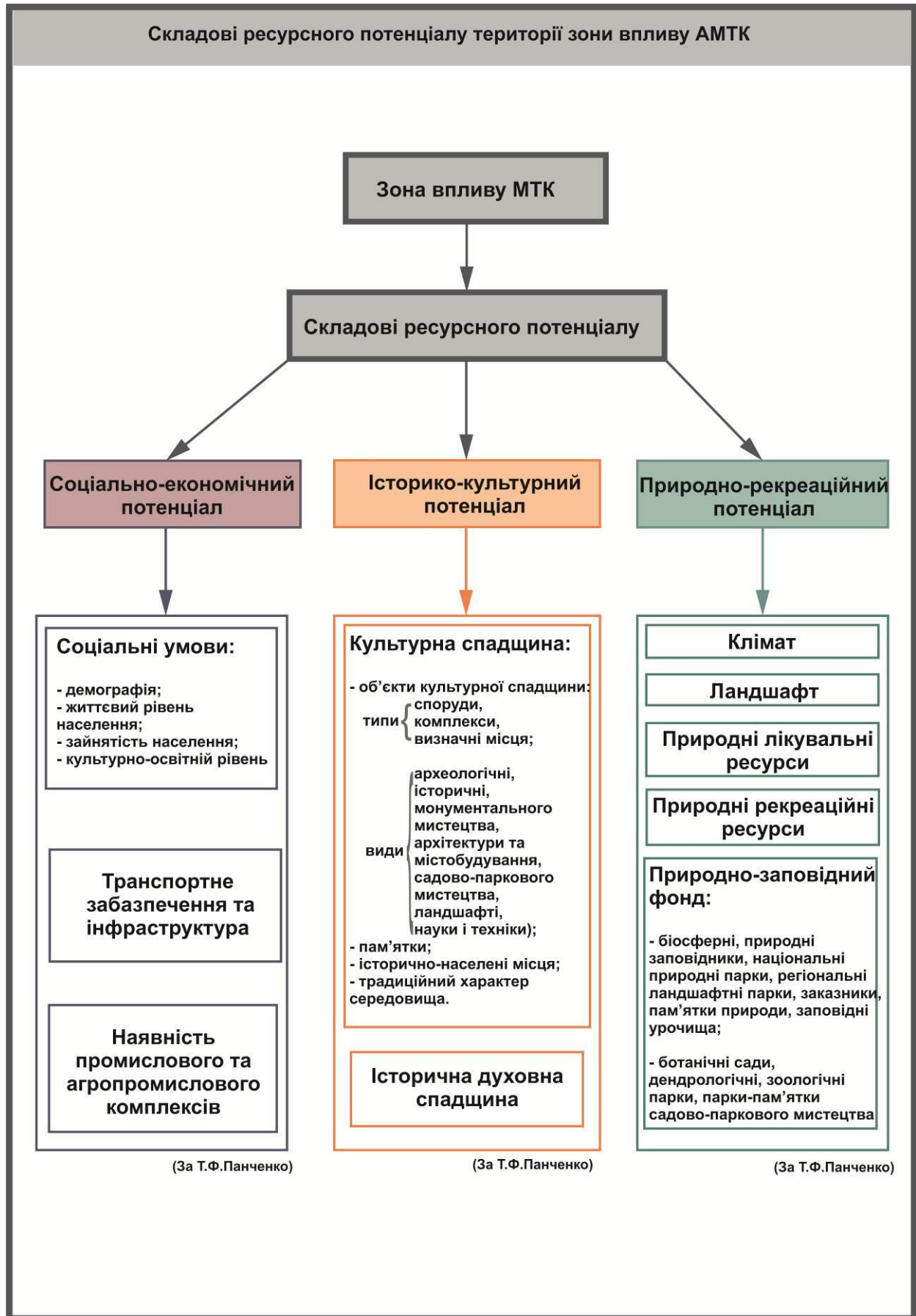


Рис.27. Складові ресурсного потенціалу зони впливу АМТК №3 (опрацювання автора на основі Т.Ф.Панченко)

Обробна промисловість більшою мірою представлена харчовою<sup>18</sup> і легкою<sup>19</sup> промисловістю та виробництвом будівельних матеріалів<sup>20</sup>; частково машинобудуванням та металообробкою у м. Львів та Запитів. Наявність незначних заліснених ділянок у регіоні обумовлює дрібний промисел у деревообробній та целюлозно-паперовій галузях<sup>21</sup>; хімічна і нафтохімічна галузі розвинуті лише у містах Львів та Новояворівське.

Найважливішими є галузі експортного потенціалу, які потребують хорошого автосполучення для відвантаження товарів. На експорт із Львівської області відправляється продукція металопрокату та металообробної галузі (м. Львів, смт. Запитів); будівельні матеріали (м. Львів, смт. Пустомити, м. Щирець). Львів і Запитів мають добре сполучення із АМТК, а от Пустомити і Щирець потребуватимуть модернізації дороги Львів – Щирець.

У межах території дослідження є лише одна теплоелектростанція у м. Добротвір. Однак варто зазначити, що територією Західного регіону України проходять ЛЕП, які забезпечують експорт електроенергії в Європу, в тому числі з Добротвірської ТЕС. Аналогічно землі регіону використовуються для інженерних мереж транзитуювання газу і нафти (чинний нафтопровід з Альмемьєвська до Братислави через м. Броди; нафтопровід з Одеси до Гданська через м. Броди – в стані будівництва) (рис.28).

Центри агропромислового комплексу визначаються на основі виявлення районів більш інтенсивного ведення сільського господарства та за наявністю крупних фермерських господарств.

*Найбільше сільськогосподарських угідь* – ріллі та городів, сіножатей та пасовищ – є в Жовківському, Пустомитівському, Золочівському та

<sup>18</sup> Мостиська, Судова Вишня, Яворів, Рава-Руська, Жовква, Куликів, Ременів, Городок, Великий Любінь, Комарно, Львів, Винники, Старий Яричів, Кам'янка-Бузька, Буськ, Красне, Сторонибаби, Олесько, Броди, Золочів, Струтинь, Глиняни

<sup>19</sup> м. Львів, Городок, Глиняни, Золочів

<sup>20</sup> м. Львів, Пустомити, Щирець; численні дрібні виробництва будівельних матеріалів, наприклад, виготовлення будівельних блоків, бруківки, пиломатеріалів, є практично у кожному місті та смт.

<sup>21</sup> м. Львів, м. Івано-Франкове, с. Бучали, м. Жовква, м. Золочів, м. Броди, м. Кам'янка-Бузька

Бродівському районах [94]. Тваринництво, а саме птахофабрики є в м. Пустомити та с. Давидів.

Наявність сільського господарства обумовлює потребу в *об'єктах з переробки продукції*. М'ясопереробні та молокопереробні виробництва, хлібозаводи є практично в кожному місті. Плодоовочеконсервний завод є в м. Жовква та м. Броди; спирто-горілчане виробництво і виноробство є в м. Львів, Великий Любінь та селах Сторонибаби і Струтинь; функціонує тютюнова фабрика у м. Винники (рис. 28).

Вищеперелічені галузі економіки та номенклатура їх об'єктів представляють економічний потенціал території. Проте зауважимо, що на сьогодні промисловість не є домінантною містотворчою чи тою, що формує нові позаміські структури, функцією. Зміни в економіці започаткували ряд змін у структурі зайнятості населення. Окремі галузі промисловості, які в сучасній економіці стали нерентабельними, вже не мають визначального впливу на формування структур господарювання міста чи району, як це було при плановому господарюванні в минулі десятиліття. Натомість ріст окремих галузей обслуговування – таких, як торгівля, організація дозвілля та розваг – сягають подекуди 70% і мають ресурс для впливу на функціональну і навіть просторову організацію урбаністичних структур та цілих територій.

Важливим у сучасній економіці є наявність навчальних і наукових закладів як об'єктів підготовки кваліфікованих спеціалістів. Зважаючи на розвиток технологій зв'язку, місце праці сьогодні не є визначальним. Так, зараз у Львівській області працює 17% від загальноукраїнського показника працівників сфери ІТ-технологій на закордонні фірми. Тому наявність вищих і спеціалізованих середніх навчальних закладів є важливим показником соціально-економічного потенціалу території.

## Дослідження соціально-економічного потенціалу

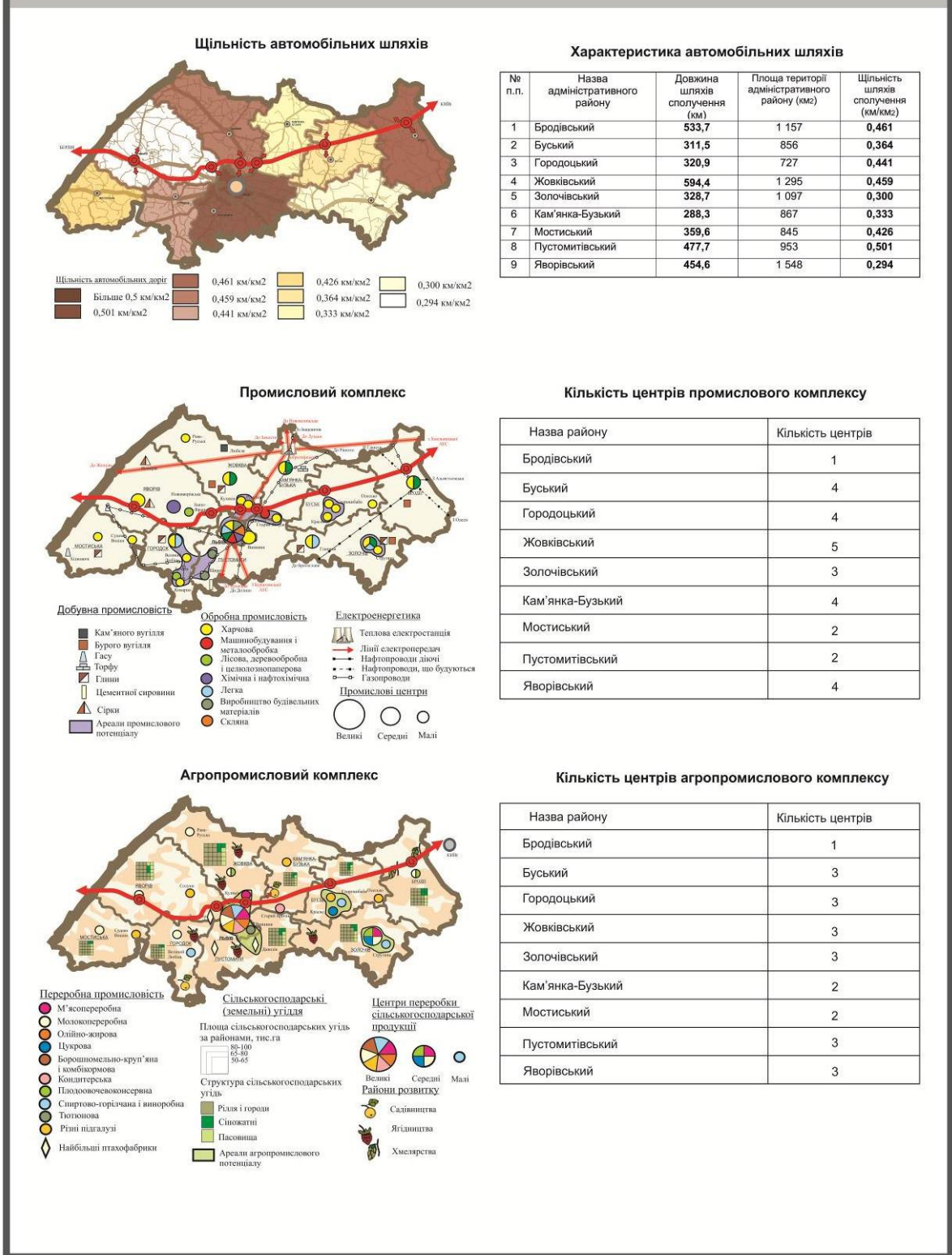


Рис.28. Соціально-економічні ресурси: промисловий, агропромисловий комплекс, щільність автошляхів (опрацювання автора).



Загалом у Львові 26 вищих навчальних закладів та один у Дублянах. Спеціалізовані середні навчальні заклади є в 15 містах і селищах міського типу Львівської області<sup>22</sup>.

Транспортна інфраструктура зони впливу автостради представлена автомобільним, залізничним, повітряним і трубопровідним транспортом. У зв'язку з природно-географічними умовами місцевості – відсутністю судноплавних рік – водний транспорт також відсутній.

Головне місце в транспортній системі Львівщини займають автомобільний і залізничний транспорт. Стратегічно вигідне розташування території Львівської області на перетині історичних торгових шляхів „схід – захід” і „північ – південь” створило сприятливі передумови формування розвиненої мережі важливих комунікаційних зв'язків. Сьогодні територію області перетинають 6 залізничних і 6 автомобільних магістралей державного значення, які забезпечують транзитний рух як у межах України, так і між Україною та державами ЄС, зокрема Республікою Польща.

Транспортну мережу ми оцінювали за розвитком автомобільної дорожньої мережі, наявністю автостанцій різного значення, розвинутістю залізничної мережі, наявністю залізничних станцій та щільністю. Автомобільна дорожня мережа сформована міжнародними транспортними коридорами (№ 3 і № 5) магістральними дорогами державного значення<sup>23</sup>.

---

<sup>22</sup> м. Пустомити, м. Дубляни, м. Броди, м. Кам'янка-Бузька; м. Рава-Руська (Жовківський район), м. Золочів, смт. Червоне, смт. Новоселище, смт. Поморяни (Золочівський район); с. Вишня (Городоцький район), смт. Добротвір (Кам'янка-Бузький район), м. Новояворівське, смт. Івано-Франкове (Яворівський район), смт. Олесько (Буський район), м. Судова Вишня (Мостиський район).

<sup>23</sup> 1. Львів – Дубляни – Буськ – Олесько – Броди – на Київ, міжнародна дорога М17, має міжнародну індексацію Е40, суміщається з міжнародним транспортним коридором А4; 2. Львів – Куликів – Жовква – Рава-Руська – через Люблін на Варшаву (Польща), міжнародна дорога М09 (А256), що поєднує м. Львів з пунктом пропуску через державний кордон Рава-Руська – Гребенне, має міжнародну індексацію Е372; 3. Львів – Івано-Франкове – Новояворівське – Яворів – Краковець – через Краків (Польща) на Берлін (Німеччина), міжнародна автомобільна дорога М10 (А267), суміщається з міжнародним транспортним коридором А4, поєднує м. Львів з пунктом пропуску через державний кордон Краковець – Корчова; 4. Львів – Городок – Судова Вишня – Мостиська – через Пшемисль на Краків (Польща), міжнародна дорога М11(А259), має міжнародну індексацію Е40, поєднує м. Львів

Головні залізничні дороги області охоплюють 6 напрямів державного та міжобласного сполучення<sup>24</sup>.

Автомобільні та залізничні дороги з'єднують територію України та ЄС на пунктах пропуску через державний кордон Шегині – Медика, Краковець – Корчова, Рава-Руська – Гребенне, Грушів – Будомеж.

Дослідження транспортної мережі показало, що вона не сформована на достатньому рівні, особливо в місцях перетину АМТК з місцевими автошляхами. Найкраще транспортна інфраструктура сформована в Мостиському, Пустомитівському, Жовківському, Городоцькому районах. У цих же районах і найвища щільність автодоріг. Структура залізничних шляхів найгірше сформована в Яворівському районі.

Вигідне геополітичне розташування області як центру перерозподілу транспортних потоків і товарів зумовило появу ідей, пов'язаних із розбудовою логістичних осередків та інфраструктури. Різні автори запропонували проекти: логістичний центр «Кам'янопіль»; Підберізіці й Підберізіці-2; логістичний центр «Підгайчики»; логістичний центр «Запитів» [58].

Для розвитку теперішньої транспортної системи Інститут «Діпромiсто» (м. Київ) на замовлення Держбуд України розробив методику і проект планування

---

з пунктом пропуску через державний кордон Шегині – Медика; 5. Львів – Миколаїв – Стрий – Сколе – на Чоп, міжнародна дорога М06, має міжнародну індексацію Е471, суміщається з міжнародним транспортним коридором А5; 6. Львів – Винники – Золочів – Плугів – на Тернопіль, національна дорога (А267), що поєднує обласні центри України (Львів – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Кіровоград – Донецьк) у напрямку „захід -схід” дорогами регіонального, територіального та місцевого значення. Крім того, у проекті будівництво нової перспективної траси Рава-Руська – Львів – Буськ – Тернопіль та нової об'їзної дороги м. Львова. Для поєднання транспортного коридору № 3 з наявною транспортною мережею проектується 6 розв'язок на різних рівнях (1. Біля м. Яворів, с. Черчик, с. Рулево; 2. Біля м. Брюховичі, с. Бірки, с. Ясницька; 3. Біля с. Дорошів, с. Великі Грибовичі, с. Гряда, с. Великий Дорошів; 4. Біля м. Запитів, с. Вислобоки, с. Малі Підліски; 5. м. Буськ, с. Ниви, с. Яблунівка; 6. Біля м. Броди).

<sup>24</sup> 1) Львів – Красне – Броди – на Київ, двоколійна, електрифікована; 2) Львів – Красне – Золочів – на Тернопіль, двоколійна, електрифікована; 3) Львів – Пустомити – Миколаїв – Стрий – Сколе – на Чоп, двоколійна, електрифікована; 4) Львів – Рудне – Городок – Мостиська-2 – Шегині, двоколійна, електрифікована; 5) Львів – Великий Любінь – Самбір – Старий Самбір – Турка – на Ужгород, одноколійна, електрифікована; 6) Львів – Старе Село – Ходорів – на Івано-Франківськ і Чернівці, одноколійна, електрифікована.

та містобудівного розвитку транспортних територій і транспортно-комунікаційних коридорів України. У роботі визначено: межі транскордонних регіонів і їхні загальні характеристики; основні функції прикордонної смуги – зони найтісніших прикордонних контактів; рівні планування транскордонних територій; роль та функції біполярних (із двох сторін кордону) центрів транскордонних регіонів. Окрім того, проведено аналіз міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України. У роботі запропоновано наступні інфраструктурні об'єкти: міжнародний пункт перетину кордону Белз (Сокальський район); перехід у с. Грушів Яворівського району; перехід «Смільниця»; перехід та сервісний центр у м. Нижанковичах (7 км до Перемишля); сервісний комплекс у Раві-Руській; дорожньосервісні центри на транскордонних магістралях Краковець та Хоробрів, останній об'єкт вже реалізується [58].

*Таблиця 1. Адміністративно-територіальний устрій зони впливу автостради*

№ п/п	Назва адміністративного району	Населені пункти				Сільські ради (об'єднують найменші територіальні одиниці в структурі районів)
		Міські населені пункти			Сільські населені пункти	
		Міста обласного підпорядкування	Міста районного підпорядкування	Селища міського типу		
1	Бродівський		1	1	101	23
2	Буський		1	2	80	24
3	Городоцький		2	2	77	28
4	Жовківський		3	2	160	39
5	Золочівський		2	1	107	32
6	Кам'янка-Бузький		1	3	74	20
7	Мостиський		2	0	110	30
8	Пустомитівський		1	1	105	39
9	Яворівський		2	4	132	30

*Демографія та щільність розселення* у роботі проаналізовано на основі схем мережі розселення, виконаних автором. Розвиток територій та

функціонування територіальних громад може вимірюватися кількісно, а може мати якісні характеристики. Кількісними можуть бути, наприклад, показники демографії, приріст населення, збільшення місць праці або збільшення кількості забудови. До потенціалу, що вимірюється якісними показниками, відносимо дані щодо відсотка працездатного населення, рівня освіти, активності місцевих громад щодо участі у мікропроектах місцевого розвитку.

Мережа міського розселення в смузі впливу автостради представлена одним значним містом (Львів) і 31 малим містом (табл. 1). Найбільша щільність міського населення виявлена у Яворівському, Бродівському, Золочівському, Жовківському та Кам'янка-Бузькому районах (табл. 2). Мережа сільського розселення в смузі впливу автостради представлена 946 сільськими населеними пунктами. Найбільша щільність сільського населення виявлена у Пустомитівському, Городоцькому, Мостиському, Жовківському районах [158].

Найбільша сумарна щільність населення спостерігається в Пустомитівському, Жовківському, Городоцькому та Яворівському районах (рис. 29).

Система сільського розселення досліджувалась наступним чином: було визначено території сільрад з перспективами розвитку і територіальні громади, що внаслідок прокладення АМТК матимуть загрози у розвитку.

Важливим є не лише виокремлення пофакторних показників щодо потенціалу території, а й встановлення зв'язку між ними.

Для містобудівного розвитку територій зони впливу МТК № 3 велике значення має розвинутість (довжина та розгалуженість) дорожньої мережі та кількість (щільність) населення на цих територіях (рис. 28). Значною мірою розгалуженість автомобільних доріг прямо залежить від щільності населення на окреслених територіях.

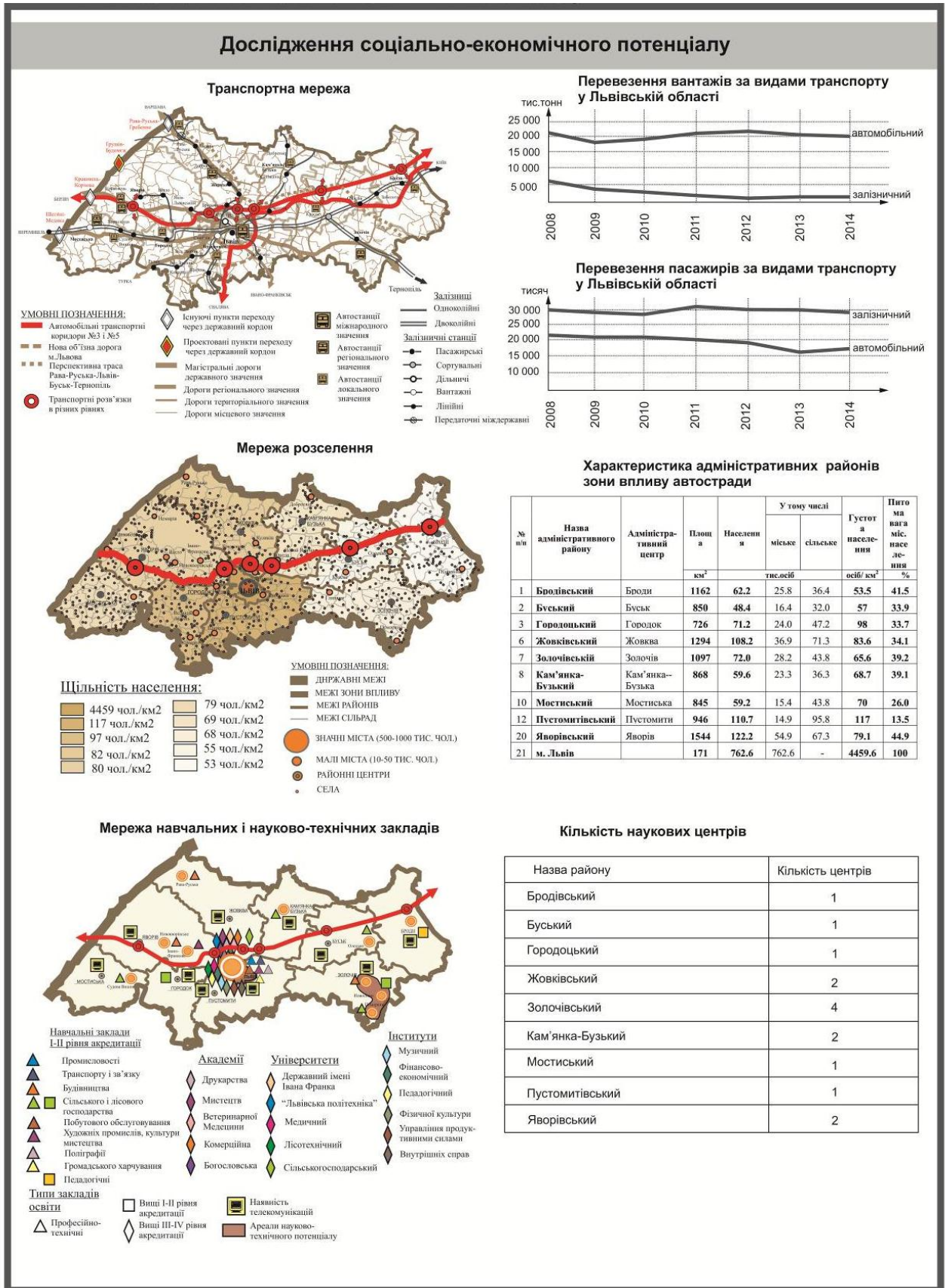


Рис.29. Соціально-економічні ресурси: транспортна мережа, мережа розселення, навчальні і науково-технічні заклади (опрацювання автора).

Таблиця 2. Характеристика адміністративних районів зони впливу автостради

№п/п	Назва адміністративного району	Адміністративний центр	Площа км <sup>2</sup>	Населення	У тому числі		Густота населення осіб/ км <sup>2</sup>	Питома вага міс. населення %
					міське	сільське		
1	Бродівський	Броди	1162	62.2	25.8	36.4	53.5	41.5
2	Буський	Буськ	850	48.4	16.4	32.0	57	33.9
3	Городоцький	Городок	726	71.2	24.0	47.2	98	33.7
6	Жовківський	Жовква	1294	108.2	36.9	71.3	83.6	34.1
7	Золочівський	Золочів	1097	72.0	28.2	43.8	65.6	39.2
8	Кам'янка-Бузький	Кам'янка--Бузька	868	59.6	23.3	36.3	68.7	39.1
10	Мостиський	Мостиська	845	59.2	15.4	43.8	70	26.0
12	Пустомитівський	Пустомити	946	110.7	14.9	95.8	117	13.5
20	Яворівський	Яворів	1544	122.2	54.9	67.3	79.1	44.9
21	м. Львів		171	762.6	762.6	-	4459.6	100

Так, найбільш густо заселеними та охопленими транспортним сполученням є землі Пустомитівського, Жовківського та Городоцького районів. Середні дані показників відзначено у Мостиському і Кам'янка-Бузькому районах, а найменший рівень урбанізації спостерігається у Буському та Золочівському районах.

Однак не у всіх районах прослідковується пряма залежність мережі розселення від сітки доріг. Так, у Яворівському районі досить щільна мережа розселення (82 чол./м<sup>2</sup>), а щільність доріг мала – 0,294 км/км<sup>2</sup>. Це пояснюється природними умовами, зокрема наявністю природного горбогірного пасма Розточчя (заповідник «Розточчя»), Яворівського національного парку та відносно значними площами лісів. У Бродівському районі зворотна ситуація – низька щільність населення 53 чол./м<sup>2</sup>, але досить густа мережа доріг 0,461 км/км<sup>2</sup>, але багато з них без асфальтного покриття і стан їхній незадовільний.

У районах із високою щільністю населення (рис. 30), розгалуженою мережею доріг, виробничими та сільськогосподарськими ресурсами з прокладанням АМТК прогнозують виникнення нових підприємств. Поява виробництва передбачає створення місць праці, а отже, і трудових ресурсів, зокрема робітників із навколишніх сіл. Це може стати шансом для розвитку деградуючих сіл.

Перехресний аналіз наявних ресурсів у галузі економіки та соціального розвитку території дав змогу виокремити території з найбільшим сукупним потенціалом. Картографічним методом, шляхом накладання усіх поселень і територій, на яких виявлені вагомні ресурси в певній галузі економіки та людського потенціалу, було визначено економічні та освітні центри і науково-виробничі комплекси, що можуть бути вузлами розвитку територій у зоні впливу АМТК. Відповідно у цих вузлах необхідно додатково розвивати інфраструктуру: розв'язки, з'їзди (рис. 31):

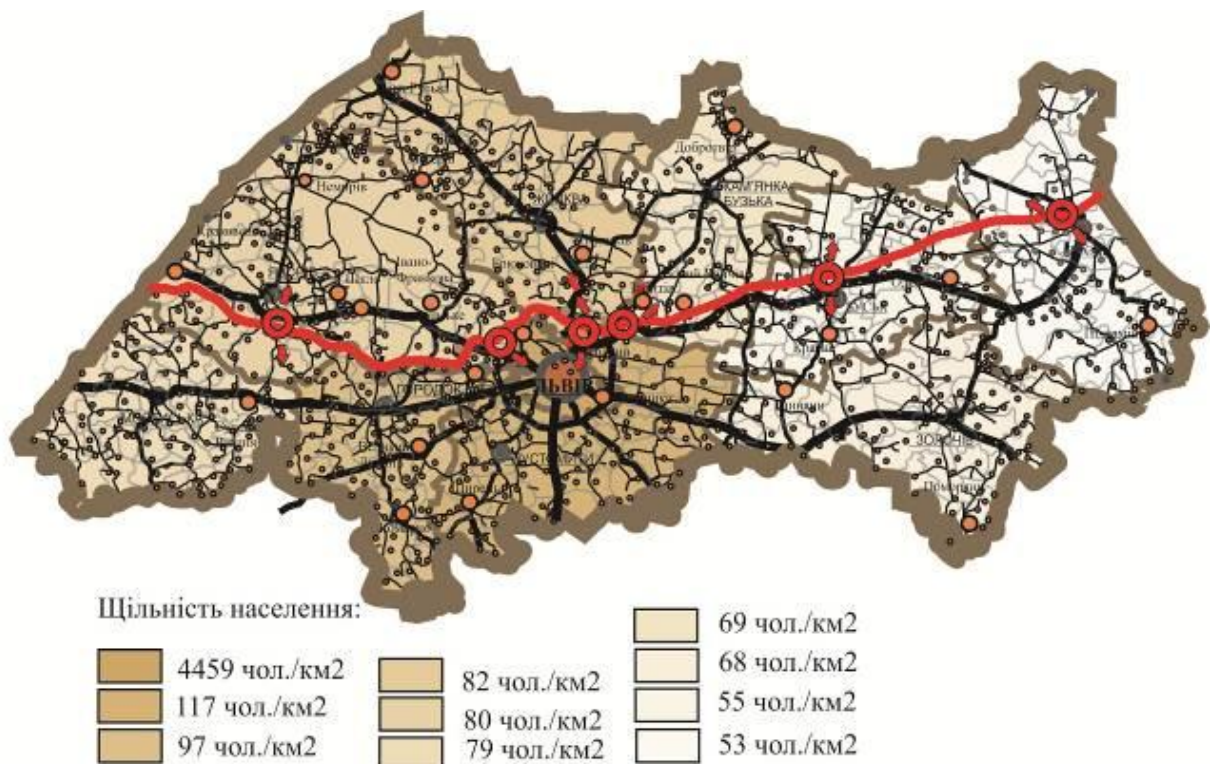


Рис.30. Щільність населення та мережа розселення зони впливу МТК №3 у межах Львівської області (опрацювання автора)

1) науково-виробничий комплекс із центром у м. Львів, радіусом 15 км. Це найбільший урбанізований вузол території, оскільки тут зосереджені об'єкти і центри:

- промислові – наявність великої кількості підприємств переробної та харчової промисловості у Львові, Куликові, Ременові, Винниках;
- наукові – наявність великої кількості навчальних закладів I, II, III та IV рівня акредитації у Львові та Дублянах;

2) науково-виробничий комплекс із центром у м. Золочів. Тут зосереджені об'єкти і центри:

- промислові – наявні харчова, лісова, деревообробна та легка промисловість;
- агропромислові – наявні плодоовочеконсервна, м'ясопереробна, молокопереробна, цукрова галузі виробництва; спирто-горілчана і виноробна промисловість (сmt. Струтинь);
- наукові – наявні професійно-технічний освітній заклад з будівництва, з телекомунікацій (м. Золочів); вищий навчальний заклад I-II рівня акредитації сільського і лісового господарства (с. Новосілки); професійно-технічний освітній заклад сільського і лісового господарства (сmt. Поморяни);

3) науково-виробничий комплекс із центром у м. Буськ. Тут зосереджені об'єкти і центри:

- промислові – наявні харчова та обробна, спирто-горілчана промисловість (м. Буськ, сmt. Старобабини, сmt. Красне);
- агропромислові – наявні переробна промисловість (м. Буськ, сmt. Старобабини) та цукропереробна промисловість (сmt. Красне);

4) науково-виробничі центри в містах Пустомити, Броди, Рава-Руська, Кам'янка-Бузька.



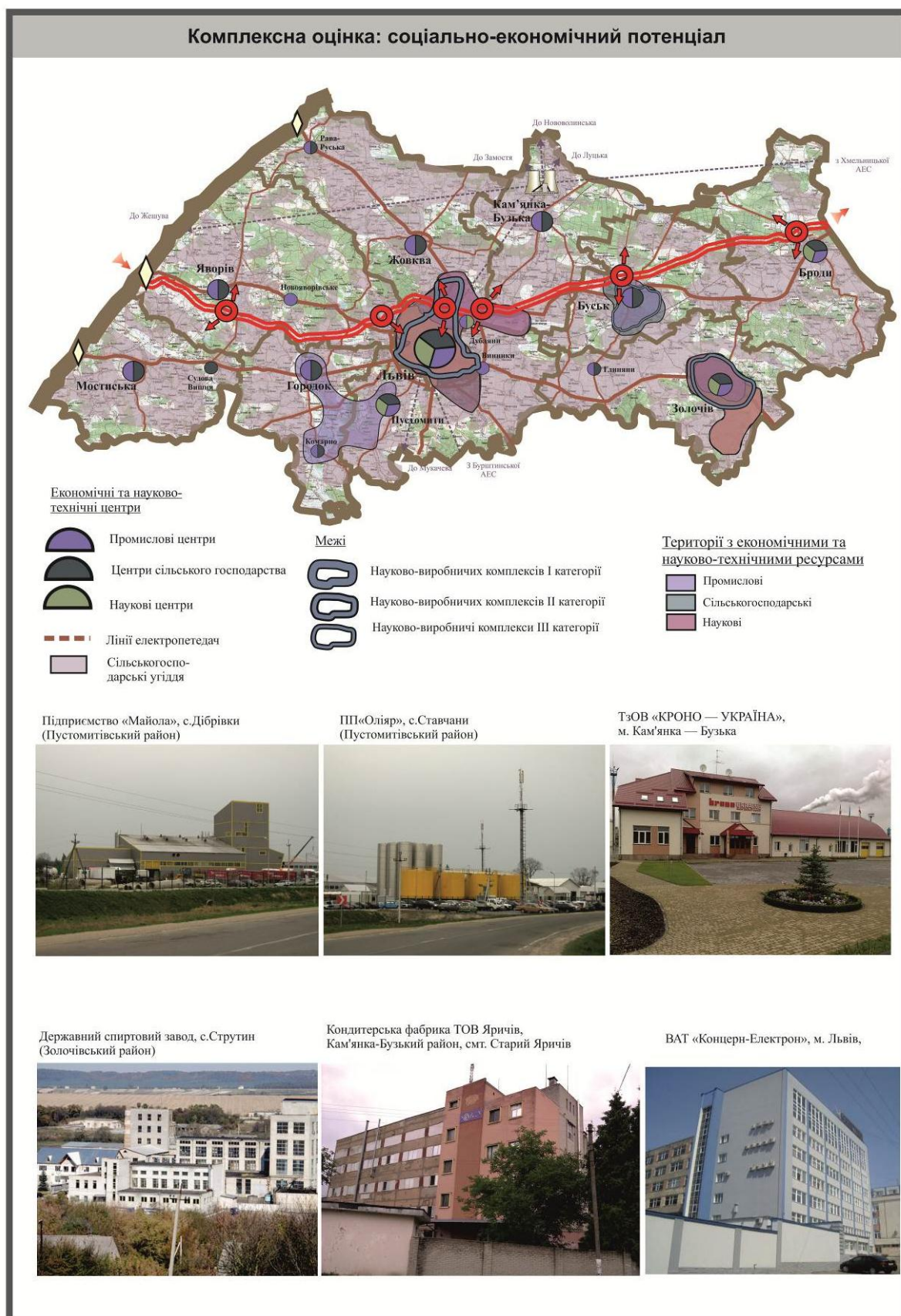


Рис.31. Оцінка соціально-економічного потенціалу (опрацювання автора)

*Висновок.* З прокладанням АМТК частина науково-виробничих комплексів та центрів, що знаходяться на віддалі від автокоридору, не відчують впливу АМТК. Це м. Рава-Руська, м. Кам'янка-Бузька, вузол м. Городок – м. Пустомити. Науково-виробничий комплекс із центром у Золочеві поступово втрачатиме позиції виробничого, оскільки виробничі функції почнуть тяжіти до вузлів із центрами в Буську та Бродах – як таких, що розвиватимуться під впливом близького проходження АМТК.

*Найбільший* науково-виробничий комплекс із центром у м. Львів одночасно зазнає втрат і отримає нові шанси. Під втратою можна вважати обмеження розвитку вузла на північ, що виникне після реалізації АМТК. Натомість соціально-економічний потенціал вузла значно зросте через швидке сполучення цього найбільш західного вузла України з центром держави та східними областями. Також оскільки Львівський економічний вузол є найближчим до кордону з Європою, прокладання АМТК дасть нові можливості міждержавної інтеграції цілого Західного регіону України.

### ***Природно-рекреаційний потенціал***

Природно-рекреаційні ресурси території аналізувалися за наступними показниками (за Т. Панченко):

- особливості рельєфу;
- концентрація гідроресурсів;
- характеристика флори і фауни;
- наявність природних лікувально-оздоровчих ресурсів;
- стан забруднення природного середовища;
- наявність об'єктів природно-заповідного фонду.

Також при дослідженні природно-рекреаційного чинника були виділені ландшафтно-рекреаційні території з високими якістьми виднокраю та ареали високої концентрації об'єктів природно-заповідного фонду.

*Території з водними рекреаційними ресурсами* (рис. 32). Через Яворівський, Городоцький, Пустомитівський райони та м. Львів проходить головний Європейський вододіл, тому значних рік та природних водойм на цих територіях нема. Найбільша щільність річкової мережі є в Жовківському, Кам'янка-Бузькому районі, найменша – у Бродівському та Яворівському районах. Висока концентрація рекреаційних гідроресурсів зосереджена в Яворівському районі поблизу Яворівського Національного парку та м. Немирів, у Городоцькому, Пустомитівському районах. Гідрологічна система територій смуги впливу сформована басейнами річок Дністер, Західний Буг, Вісла та Прип'ять [137].

*Ландшафтно-рекреаційні території з високими якостями виднокраю* (рис. 32). На території смуги впливу розташовано два природно-територіальні комплекси – Розточчя і Гологори [63]. Відповідно найбільш вираженим рельєф є в Яворівському, Пустомитівському та Городоцькому районах (у районі територіального комплексу Розточчя) та в Бродівському і Золочівському районах (в районі територіального комплексу Гологори). У цих районах важливе значення має збереження виднокраїв уздовж траси МТК. Це можна забезпечити встановленням охоронних зон ландшафтів, які в кожному випадку слід визначати на місці. На жаль, системних геологічних досліджень в області практично не проводять. Беручи до уваги розвідані запаси й поклади, різні автори пропонують проекти: рекреаційний комплекс на основі термальних вод у с. Пиняни; проект «Підкова» – центр спорту і рекреації – на основі потужних джерел води у Львові. Унікальні природні ресурси регіону потребують постійного дослідження й обґрунтування концепцій щодо їхнього використання. Проект використання термальних вод, які виходять на поверхню в с. Пиняни, можна вважати пріоритетним серед інших. Перспективними є також проекти розвитку виробництва будівельних матеріалів (сировинні ресурси для цього є) [58].

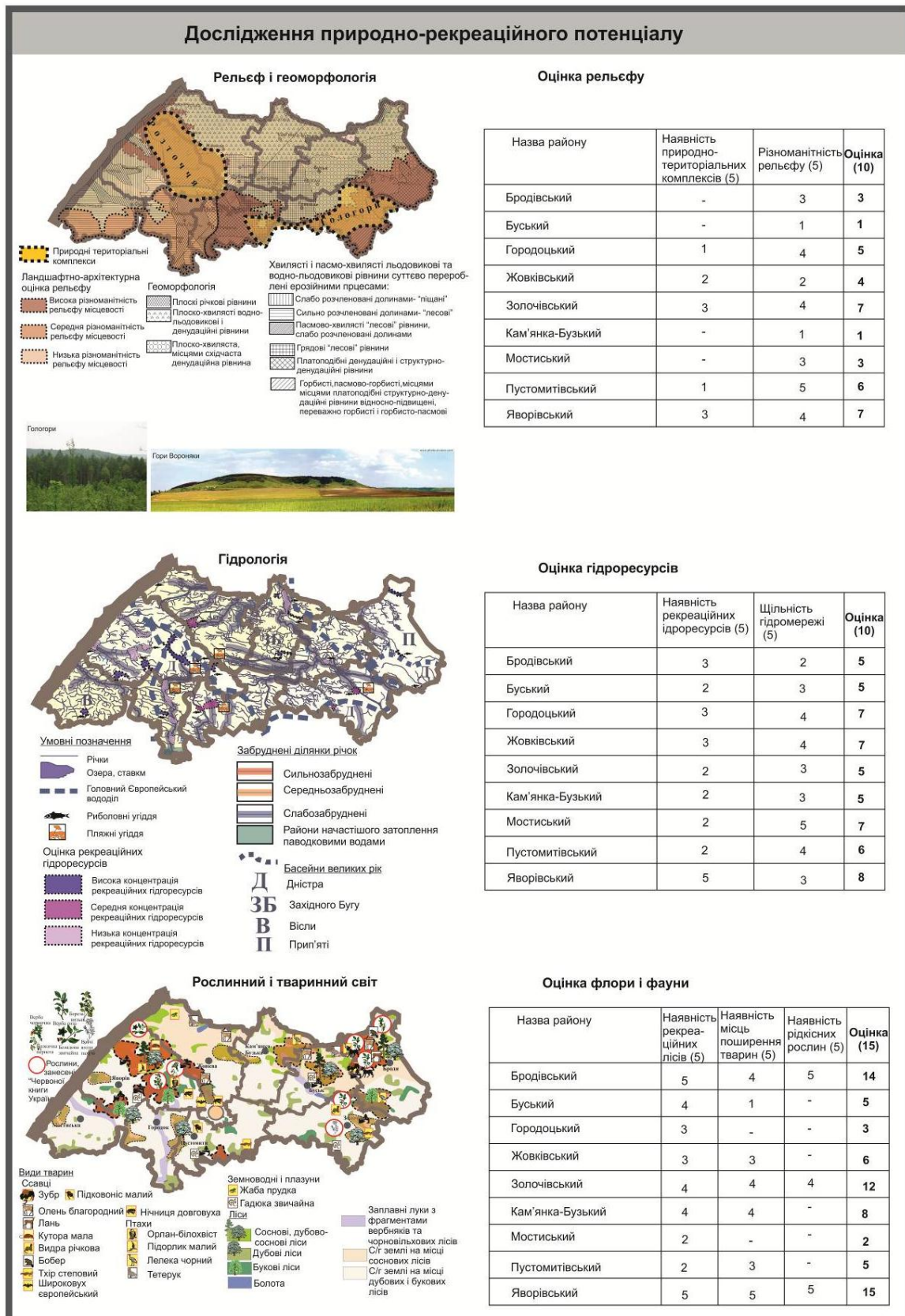


Рис. 32. Природно-рекреаційні ресурси: рельєф і геоморфологія, гідрологія, рослинний і тваринний світ (опрацювання автора).

*Території рекреаційних лісів* (рис. 32). На території зони впливу переважають соснові, дубово-соснові, дубові та букові ліси. Найбільша їх концентрація – у Бродівському, Буському, Золочівському, Кам'янка-Бузькому та Яворівському районах. Там же спостерігається найбільше насичення флори і фауни [137].

*Території Національних парків та заповідників* (рис. 33). У переліку територій та об'єктів природно-заповідного фонду загальнодержавного та місцевого значення Львівської області станом на 01.01.2012 року [183] виявлено території та об'єкти природно-заповідного фонду смуги впливу автостради та їх статус.

На території смуги впливу знаходиться одна з надзвичайно важливих транскордонних природно-географічних формацій – Розточчя, охорона біологічного та ландшафтного різноманіття якої має вирішальне значення не лише для України і Польщі, а й для всієї Центральної Європи. Найоптимальнішою формою, яка дозволяє вирішити це завдання, є створення міждержавних біосферних заповідників. На українській території функціонують два об'єкти найвищої категорії заповідності: природний заповідник «Розточчя» та Яворівський природний національний парк, на базі яких планується створити міжнародний – україно-польський біосферний заповідник. Створення такого заповідника (резервату) було включене до «Загальнодержавної Програми формування національної екологічної мережі України на 2000 – 2015 роки». У цьому контексті вже завершено роботи щодо створення на базі ПЗ «Розточчя» та НПП «Яворівський» регіонального ландшафтного парку «Равське Розточчя», адже створення міжнародного україно-польського біосферного резервату «Розточчя» було б неможливе без регіонального ландшафтного парку «Равське Розточчя», який виконуватиме роль екологічного коридору для сполучення польських та українських природоохоронних територій у цілісний комплекс. Згідно із «Загальнодержавною Програмою формування національної екологічної

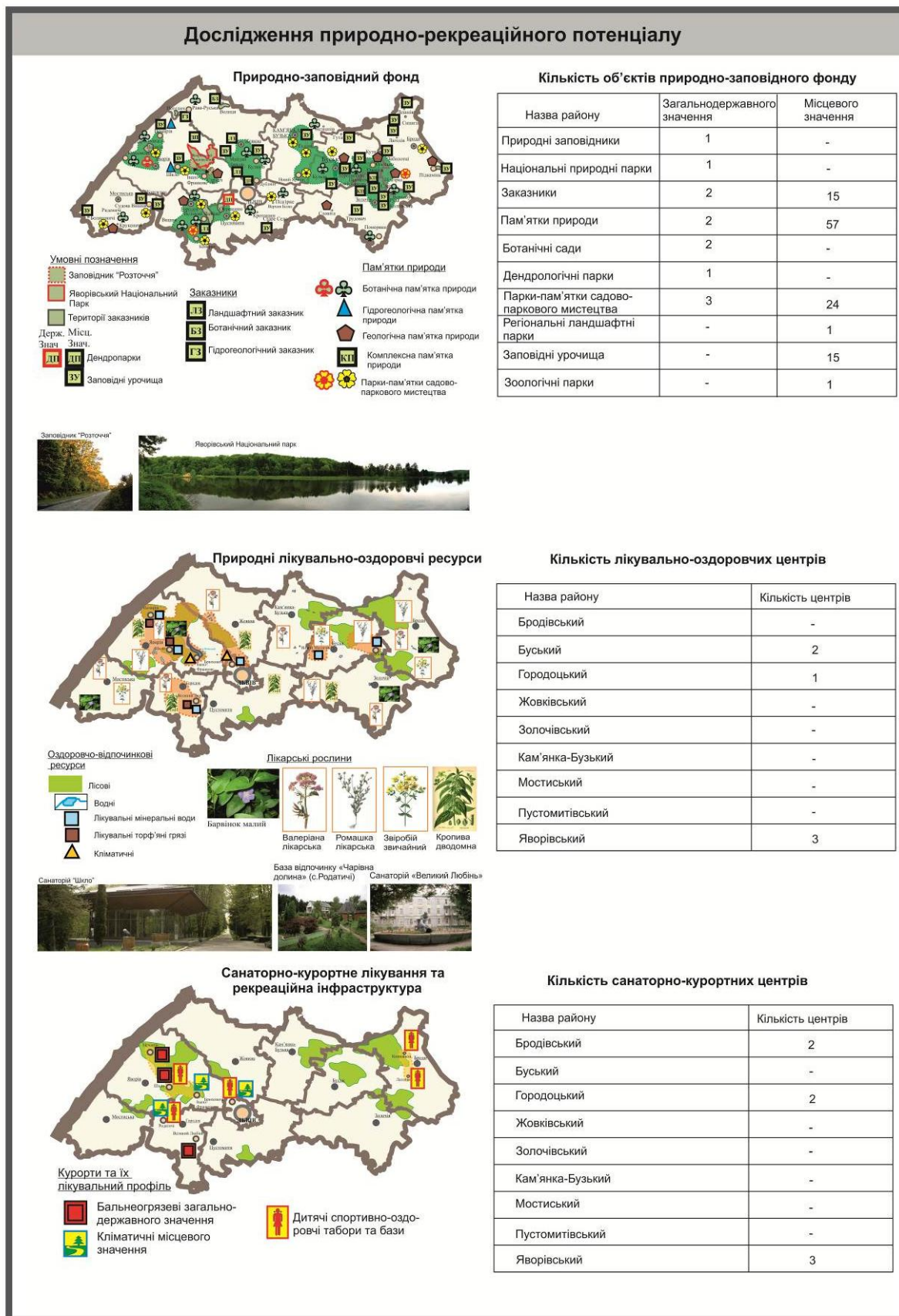


Рис. 33. Природно-рекреаційні ресурси: природно-заповідний фонд, лікувально-оздоровчі ресурси, санаторно-курортне лікування (опрацювання автора).

мережі України на 2000 – 2015 роки» із 9 запроектованих екологічних коридорів територією Львівщини проходитимуть два: Галицько-Слобожанський (широтний) і Дністровський (меридіальний), що будуть перетинатись у межах Розточчя і основними структурними елементами яких повинні стати об'єкти природно-заповідного фонду. АМТК перетинає природне пасмо Розточчя. Сучасні ПЗ «Розточчя» та НПП «Яворівський» (а в перспективі біосферний заповідник) стануть ядрами цієї проекрованої екологічної мережі. Розточчя надзвичайно привабливе в рекреаційному плані. Однак наявні в його межах заповідні об'єкти, за винятком НПП «Яворівський» та РПП «Знесіння», виконують переважно функції охорони природного довкілля. Для розвитку різних видів туризму (аграрного, велосипедного, кінного, рибальського, мисливського тощо) необхідні відповідні умови та матеріальна база, які б могли забезпечити поліфункціональні об'єкти ПЗФ, що включали б не лише природні комплекси і ландшафти, а й території та об'єкти культурно-історичного характеру, а також осередки народних промислів. З цією метою в межах Жовківського району планується створити регіональний ландшафтний парк «Жовківський» площею приблизно 16500 га. До його складу пропонують включити сучасні природозаповідні об'єкти – заказники місцевого значення «Завадівський» і «Гряди», заповідні урочища «Журі» і «Майдан», а також історико-культурні об'єкти – Жовківський державний історико-культурний заповідник у м. Жовква, Василіанський монастир Св. Миколая в с. Крехів, археологічні пам'ятки [103].

Ареали високої концентрації об'єктів природно-заповідного фонду розташовані в зонах Яворівського національного парку та заповідника «Розточчя», міст Городок, Великий Любінь, Олесько та Золочів.

*Території з лікувально-оздоровчими ресурсами* (рис. 33). Зона впливу автостради III транспортного коридору має значний оздоровчо-лікувальний потенціал, який представлений лісовими, водними, кліматичними, грязевими рекреаційними ресурсами, місцями скупчення лікувальних рослин, наявністю

курортів лікувального профілю. Проведені дослідження виявили території зі скупченням лікувально-оздоровчих ресурсів, які оцінювали за комплексом характеристик. Найвищу оцінку отримали рекреаційно-оздоровчі центри Немирів та Шкло (Яворівський район) і територія з центром у м. Великий Любінь (Городоцький район).

Важливе місце в структурі рекреаційного потенціалу області займають лікувальні мінеральні води. З восьми типів мінеральних вод, які застосовують у бальнеології, на Львівщині відомо сім. Вони поширені у чотирьох зонах. У смузі впливу АМТК на базі мінеральних сульфатних вод функціонують курорти Великий Любінь (запаси вод – 57,6 м<sup>3</sup>/добу) – Городоцький район, Немирів (320 м<sup>3</sup>/добу), Шкло (5,0 м<sup>3</sup>/добу) – Яворівський район. Загальні та прогнозовані запаси вод даного типу сягають декількох тисяч м<sup>3</sup>/добу. Зараз використовують приблизно 250 м<sup>3</sup>/добу. Найбільш відомі родовища мінеральних вод без специфічних компонентів і властивостей розташовані в смт. Олеську (220 м<sup>3</sup>/добу), с. Балучині (158 м<sup>3</sup>/добу), смт. Новому Милятині (138 м<sup>3</sup>/добу) Буського району. Їхні загальні прогнозовані запаси складають близько 27 000 м<sup>3</sup>/добу. До лікувальних ресурсів відносять також лікувальні грязі та озокерит. Лікувальні торф'яні грязі Львівщини представлені Немирівським, Великолюбінським та родовищем Шкло із загальними запасами 462 тис. м<sup>3</sup>, які повністю забезпечують теперішні і перспективні потреби функціонування на їх базі санаторно-курортних установ.

Наступним кроком була оцінка природно-рекреаційних ресурсів за такими критеріями: різноманітність рельєфу, концентрація гідроресурсів, насиченість флори і фауни, наявність природних лікувально-оздоровчих ресурсів та курортів, стан забруднення природного середовища (рис. 34).

Таким чином були визначені ареали з найбільшим природно-рекреаційним потенціалом (рис. 33): 1) курортно-рекреаційна зона Розточчя з центрами в м. Немирів та м. Шкло; 2) туристично-рекреаційна зона з центрами в м. Городок та м. Великий Любінь; 3) туристично-рекреаційна зона з центрами в м. Олесько





Рис.34. Оцінка природно-рекреаційних ресурсів (опрацювання автора).

та м.Золочів; 4) рекреаційна зона з центром в с.Лагодів.

### ***Історико-культурний потенціал.***

При дослідженні історико-культурного чинника були виділені наступні компоненти: розташування та щільність пам'яток історико-культурної спадщини [169], [83], локалізація пам'яток спільної україно-польської історико-культурної спадщини, народні художні промисли [137], історичне формування міст [24], щільність об'єктів туристичної інфраструктури, функції туристичних центрів, туристичні маршрути.

*Розташування та щільність пам'яток історико-культурної спадщини (рис. 35).* Згідно з Державним реєстром нерухомих пам'яток України національного значення (пам'ятки містобудування та архітектури на території смуги впливу автостради) виділяють такі пам'ятки історико-культурної спадщини [169]:

1) пам'ятки історії (пам'ятники та пам'ятні знаки, меморіальні комплекси та музеї, місця, пов'язані з історичними подіями, місця, пов'язані з діячами історії); 2) пам'ятки архітектури (замки, фортифікації, палаци, руїни, монастирі, комплекси, церкви, дерев'яні церкви, синагоги, інші пам'ятки архітектури); 3) пам'ятки археології; 4) пам'ятки природи і садово-паркового мистецтва; 5) пам'ятки історії культури. Було встановлено, що вони присутні на всій території смуги впливу автостради. Найбільша їх щільність була виявлена в Яворівському районі навколо міст Яворів, Шкло та Івано-Франкове, Мостиському районі навколо міст Мостиська та Судова Вишня, Городоцькому районі навколо м. Городок та Комарно, Жовківському районі навколо міст Жовква, Куликів та Рава-Руська, Пустомитівському районі навколо міст Пустомити, Щирець та ряду сіл на захід від Львова, Кам'янка-Бузькому районі навколо міста Кам'янка-Бузька, Буському районі навколо міст Буськ та Олесько, Бродівському районі навколо міст Броди, Підкамінь та села Підгірці, Золочівському районі навколо міст Золочів та Поморяни.

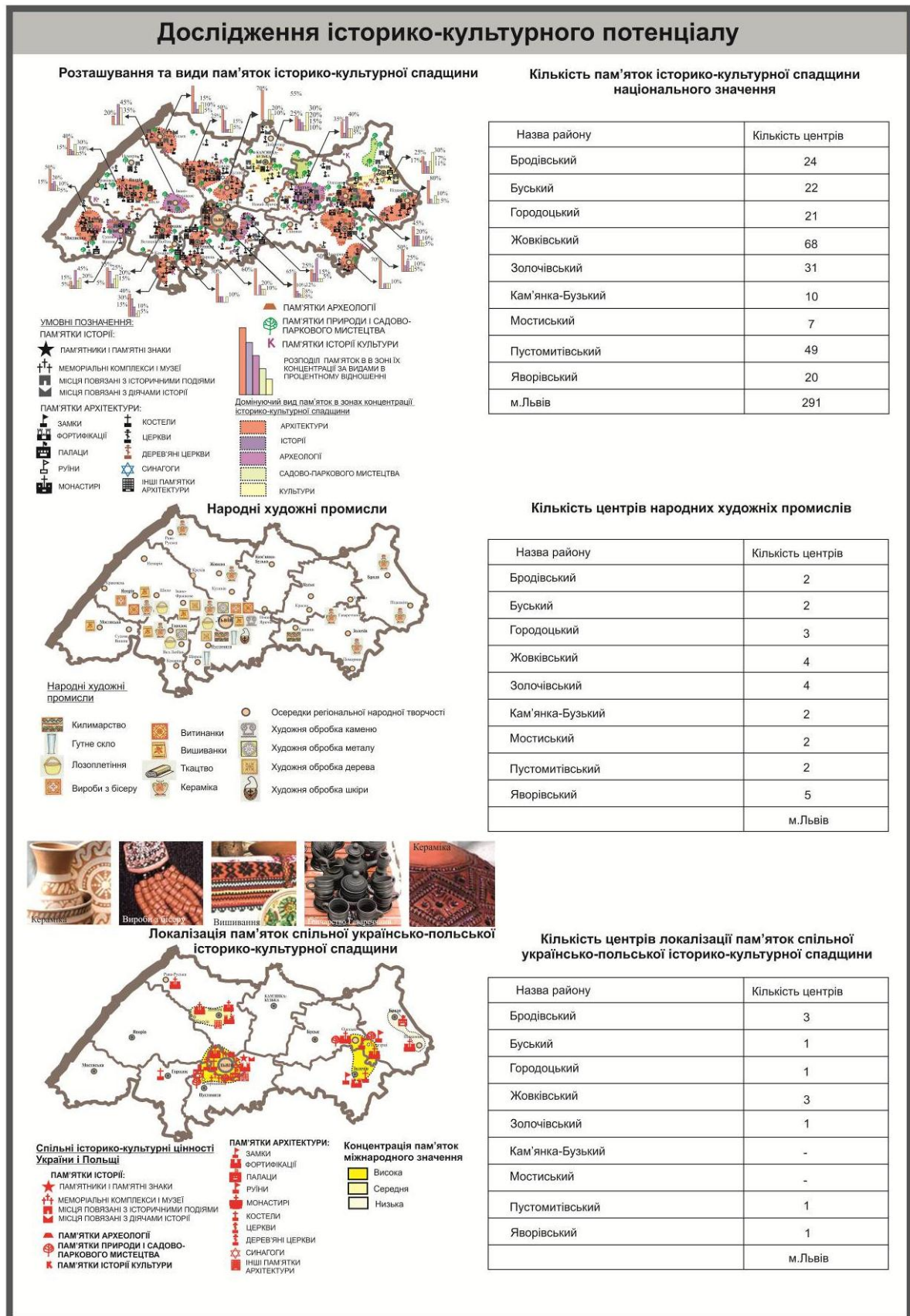


Рис.35. Історико-культурні ресурси: розташування та види пам'яток історико-культурної спадщини, народні художні промисли, локалізація пам'яток спільної україно-польської спадщини (опрацювання автора).

Локалізація пам'яток спільної україно-польської історико-культурної спадщини (рис. 35). Високу концентрацію пам'яток спільної україно-польської історико-культурної спадщини було виявлено в Жовківському районі навколо міста Жовква, у м. Львові, в Буському, Бродівському та Золочівському районах навколо міст Золочів, Олесько та с. Підгірці.

Народні художні промисли (рис. 35). Серед народних художніх промислів на території смуги автостради поширені килимарство (м. Львів, Глиняни), гутне скло (м. Львів, Щирець), лозоплетіння (м. Львів, Шкло, Городок), вироби з бісеру (м. Львів, Яворів), витинанки (м. Львів, Яворів), вишивання (м. Львів, Яворів, Городок, Івано-Франкове), кераміка (м. Львів, Яворів, Городок, Рава-Руська, Жовква, Броди, Підкамінь, Золочів, с. Гавареччина), художня обробка каменю (м. Львів), художня обробка металу (м. Львів, Городок), художня обробка дерева (м. Львів, Івано-Франкове), художня обробка шкіри (м. Львів).

Історичне формування міст (рис. 36). На території смуги впливу виявлені історичні міста. Найдавніші з них (засновані до XIII ст.) – Буськ, Броди, Звенигород, Гологори, Підгірці, Потелич, Рогізне; літописні міста – Львів, Буськ, Звенигород, Жовква, Городок, Судова Вишня.



Рис.36. Історичне формування міст на території смуги МТК №3 (опрацювання автора).

*Туристичні маршрути.* На території смуги впливу існують такі туристичні маршрути: 1) Золота підкова (Львів – Олесько – Підгірці – Золочів – Свірж – Старе Село – Львів); 2) По малому Поліссю (Львів – Кам’янка-Бузька – Жовква – Куликів – Львів); 3) У Древній Городок (Львів – Городок – Великий Любінь – Львів); 4) До сірководневих джерел у Великому Любені (Львів – Великий Любінь – Львів); 5) По головному Європейському вододілу (Жовква – Рава-Руська – Немирів – Яворів – Шкло – Івано-Франкове – Крехів – Жовква); 6) До печери Страдч та Івано-Франкового озера (Львів – Івано-Франкове – Страдч – Львів); 7) Шляхи проходження військ Б. Хмельницького під час визвольної війни 1648-1654 рр. (Львів – Жовква – Потелич, Львів – Глиняни – Золочів – Зборів/Броди); 8) По місцях Маркіяна Шашкевича (Львів – Новий Яричів – Буськ – Олесько – Золочів – Красне – Львів); 9) На Батьківщину О. Маковоя та в другий центр хімічної промисловості (Львів – Івано-Франкове – Шкло – Яворів – Судова Вишня – Городок – Львів).

Роль історичного потенціалу оцінюють необ’єктивно: переоцінюють, вважаючи, що зможемо розвивати регіон і його міста, тільки експлуатуючи їх історію; недооцінюють, ігноруючи наявні можливості. Бракує конкретних пропозицій з оцінки та ефективного використання історико-культурного потенціалу. Існує ряд інвестиційних проектів: ревіталізації замку Свірж, два комплекси (гірськолижний і сервісний) в с. Тустань – відомому своїми скельними об’єктами у поселенні; етнографічна рекреація в с. Стільсько Миколаївського району (батьківщина білих хорватів), в центрі села – тваринницька ферма; духовний центр в с. Лаврів Старосамбірського району (похований Лев Данилович); готельний комплекс в смт. Олесько Буського району; готельний комплекс та археологічний музей у с. Підгірці (на основі палацово-замкового комплексу); духовний центр біля монастиря для фестивалів в с. Підкамінь; ревіталізація (повернення до життя) замку в Поморянах [58].

Після цього була зроблена оцінка історико-культурних ресурсів (рис. 37) за такими критеріями: щільність пам’яток історико-культурного значення,

концентрація пам'яток міжнародного значення, наявність народних художніх промислів, виявлення історичних міст (13-15 ст.), розвинутість туристичної

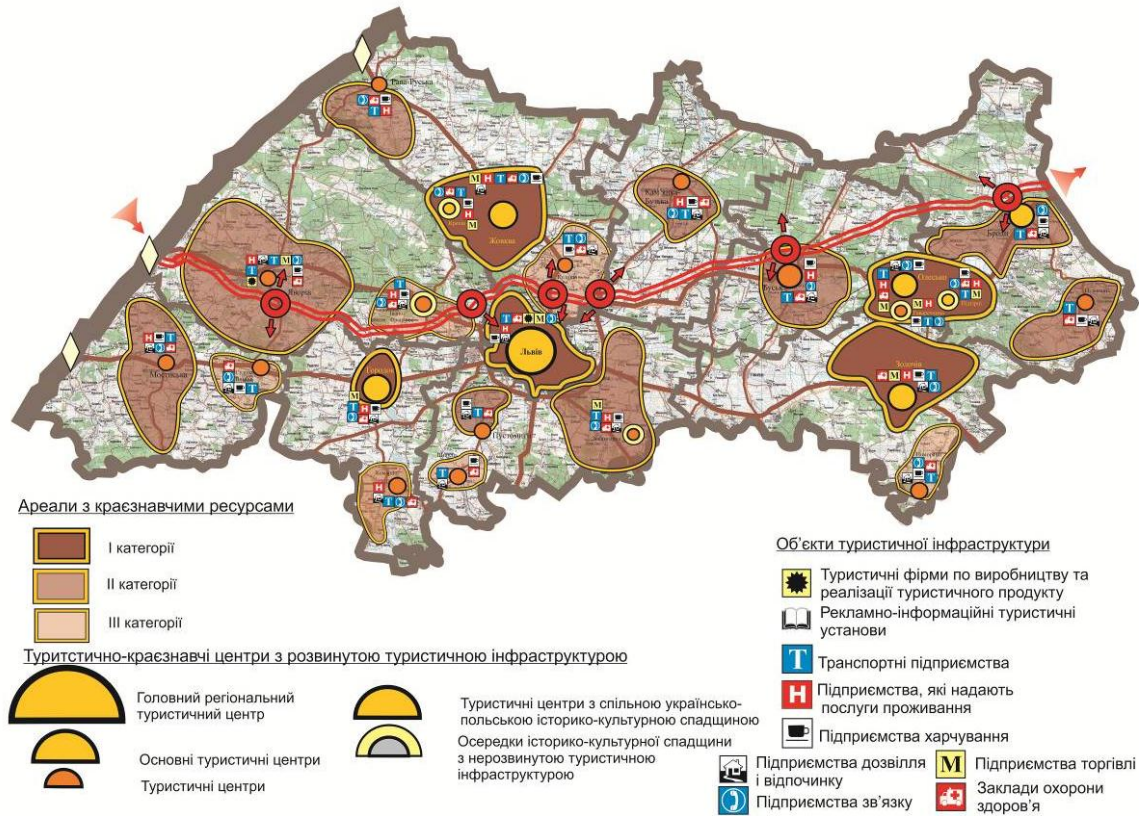


Рис.37. Оцінка історико-культурного потенціалу (опрацювання автора).

інфраструктури в краєзнавчих центрах. Таким чином були визначені ареали з найбільшим історико-культурним потенціалом: 1) Ареал із центром у м. Львів; 2) Ареал із центром у м. Жовква; 3) Ареал із центром у м.Рава-Руська; 4) Ареал із центром у м.Яворів; 5) Ареал із центром у м.Івано-Франкове; 6) Ареал із центром у м. Мостиська; 7) Ареал із центром у м. Судова Вишня; 8) Ареал із центром у м. Городок; 9) Ареал із центром у м. Комарно; 10) Ареал із центром у м. Пустомити; 11) Ареал із центром у м. Звенигород; 12) Ареал із центром у м. Щирець; 13) Ареал із центром у м.Куликів; 14) Ареал із центром у м.Кам'янка-Бузька; 15) Ареал із центром у м.Буськ; 16) Ареал із центром у м.Олесько; 17) Ареал із центром у м. Броди; 18) Ареал із центром у с.Підкамінь; 19) Ареал із центром у м.Золочів; 20) Ареал із центром у м.Поморяни.

Проаналізувавши ресурсний потенціал, авторка зробила комплексну оцінку території зони впливу АМТК № 3 у межах Львівської області. Виявлено, що соціально-економічні ресурси переважають у Мостиському, Пустомитівському, Жовківському, Городоцькому, Золочівському районах. Природно-рекреаційний потенціал найбільше розвинутий у Яворівському, Городоцькому, Бродівському, Золочівському і Буському районах. Найбільше історико-культурних ресурсів зосереджено в Жовківському, Золочівському, Буському, Бродівському районах (рис. 38).

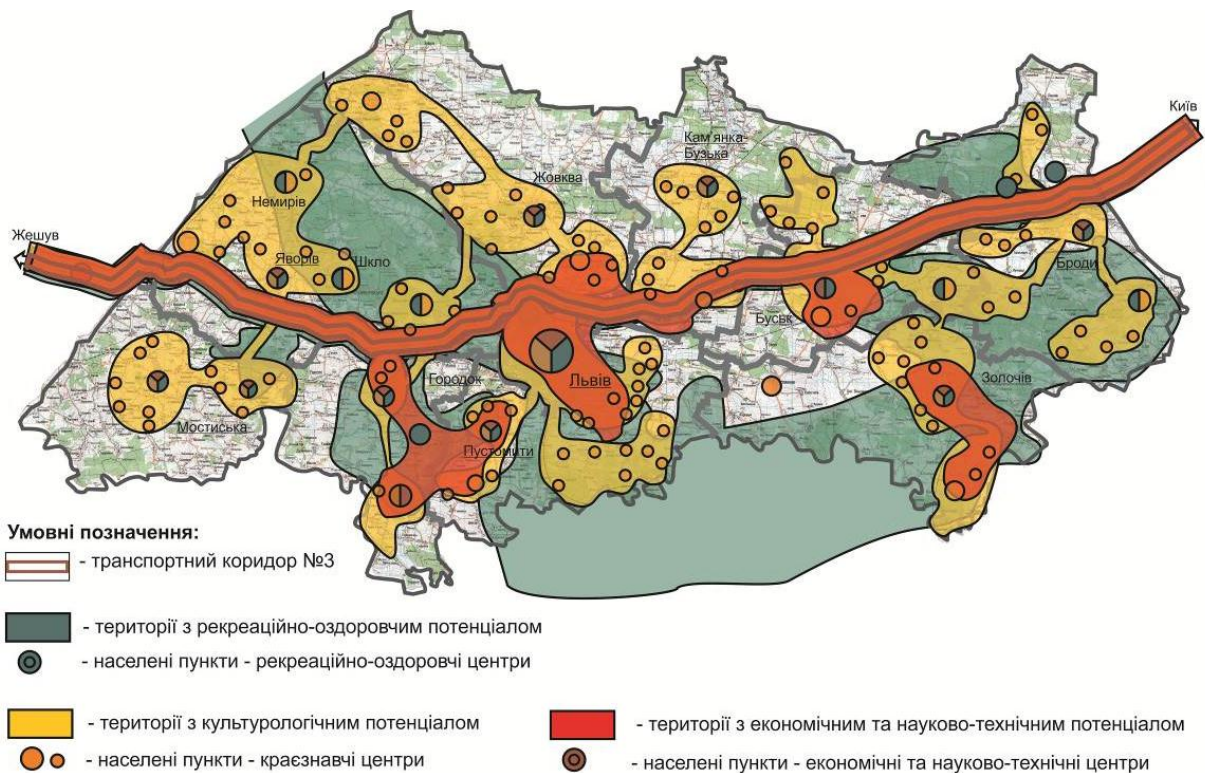


Рис. 38. Комплексна оцінка ресурсного потенціалу територій у зоні впливу АМТК № 3 у межах Львівської області (опрацювання автора).

Отже, характерною особливістю територій смуги впливу МТК № 3 у Львівській області є їхній високий природно-рекреаційний та історико-культурний потенціал. Тут розташовані цінні природно-територіальні комплекси (горбогірні системи – Розточчя, Гологори, Вороняки), багаті лісові угіддя, об'єкти природно-заповідного фонду вищих категорій заповідності, проходять екологічні коридори національної екологічної мережі,

сконцентровані основні ареали і центри пізнавального туризму у Львівській області, в тому числі і міжнародного. При цьому найбільш привабливі рекреаційні території, природоохоронні об'єкти, туристичні зони знаходяться в безпосередній близькості від проєктованої траси АМТК, що з одного боку є вагомою передумовою їх розвитку, а з іншого – обумовлює ряд серйозних проблем і ризиків.

Внаслідок покращення комунікаційної досяжності різко зросте туристично-рекреаційне навантаження на рекреаційні і туристичні ареали в смузі впливу автостради як завдяки транспортному транзиту, так і завдяки жителям м. Львова, оскільки туристично-рекреаційні зони опиняються в радіусі 20-30 хвилинної транспортної досяжності від майже мільйонного міста.

Отже, території зон впливу міжнародних транспортних коридорів містять різноманітні ресурси, які сьогодні мало використовуються або не використовуються взагалі, тому формування транспортних коридорів сприятиме використанню цих ресурсів. А це, у свою чергу, спричинить економічний, соціальний та містобудівний розвиток території зони впливу.



### 3.3. Загрози та конфлікти, що несе прокладення АМТК №3.

Дослідивши вплив автостради на прилеглі території, за допомогою SWOT-аналізу авторка виявила містобудівні загрози та конфлікти на відрізку АМТК № 3 у межах Львівської області:

#### 1. Коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів.

Загалом проходження коридору впливає на розвиток економіки і господарства позитивно, оскільки покращує досяжність до об'єктів виробництва. Але такий тип конфлікту може виникнути в місцях перетину або близького проходження автотраси біля територій із сільськогосподарськими ресурсами, внаслідок чого виникає порушення функціонування агропромислового комплексу [46]. АМТК розрізає території, зумовлюючи їх роздріблення і фізичне зменшення. Проблема функціонування агропромислового комплексу може виникнути на відрізках автотраси біля с. Ріпнів, с. Ниви (Буський район); с. Запитів та с. Дідилів (Кам'янка-Бузький район); біля с. Великі Грибовичі (Жовківський район); с. Великополе, с. Кам'янобрід (Яворівський район) (рис. 39).

#### 2. Коридор створює загрозу некерованого формування приавтострадних територій.

У населених пунктах, що розташовані в зоні півгодинної пішохідної досяжності<sup>25</sup> до вузлів обслуговування автостради, існує загроза некерованої забудови та загосподарювання територій уздовж коридору. Як показали попередні дослідження, території біля вузлів АМТК починають активно

<sup>25</sup> Це такі населені пункти: в Яворівському районі м. Краковець, с. Руда-Краковецька, с. Передвір'я, с. Брожки, с. Мор'янці, с. Бердихів, с. Мужилівці, с. Підлуби, с. Прилбичі, с. Терновиця, с. Чоглині, с. Великополе, с. Добростани, с. Заверещиця, с. Мальчиці, с. Карачинів, с. Поріччя, с. Страдч, с. Ямельня; в Жовківському районі – с. Малі Підліски, с. Гамаліївка, с. Ситхів, с. Стронятин, с. Зашків, с. Завадів, с. Воля Гомулецька, с. Малі Грибовичі; в Буському районі – с. Вербляни, с. Ниви; в Бродівському районі – м. Броди, с. Язлівчик, с. Велен, с. Вовковатиця, с. Мамчурі, с. Ражнів, с. Руда-Брідська; в Кам'янка-Бузькому районі – с. Вислобоки, с. Запитів, с. Малі Підліски, с. Гамаліївка.

забудовуватись об'єктами придорожного сервісу, виробництва, складу, торгівлі тощо – відбувається інтенсивний містобудівний розвиток даних територій. Це дає можливість створювати нові місця праці, що дозволить місцевому населенню покращити свій рівень життя (особливо мешканцям сіл у межах півгодинної пішохідної доступності). Однак без комплексних архітектурно-планувальних рішень привузлові території можуть отримати некероване розпланування, нагромадження забудови, що й спричинить даний конфлікт (рис. 40).

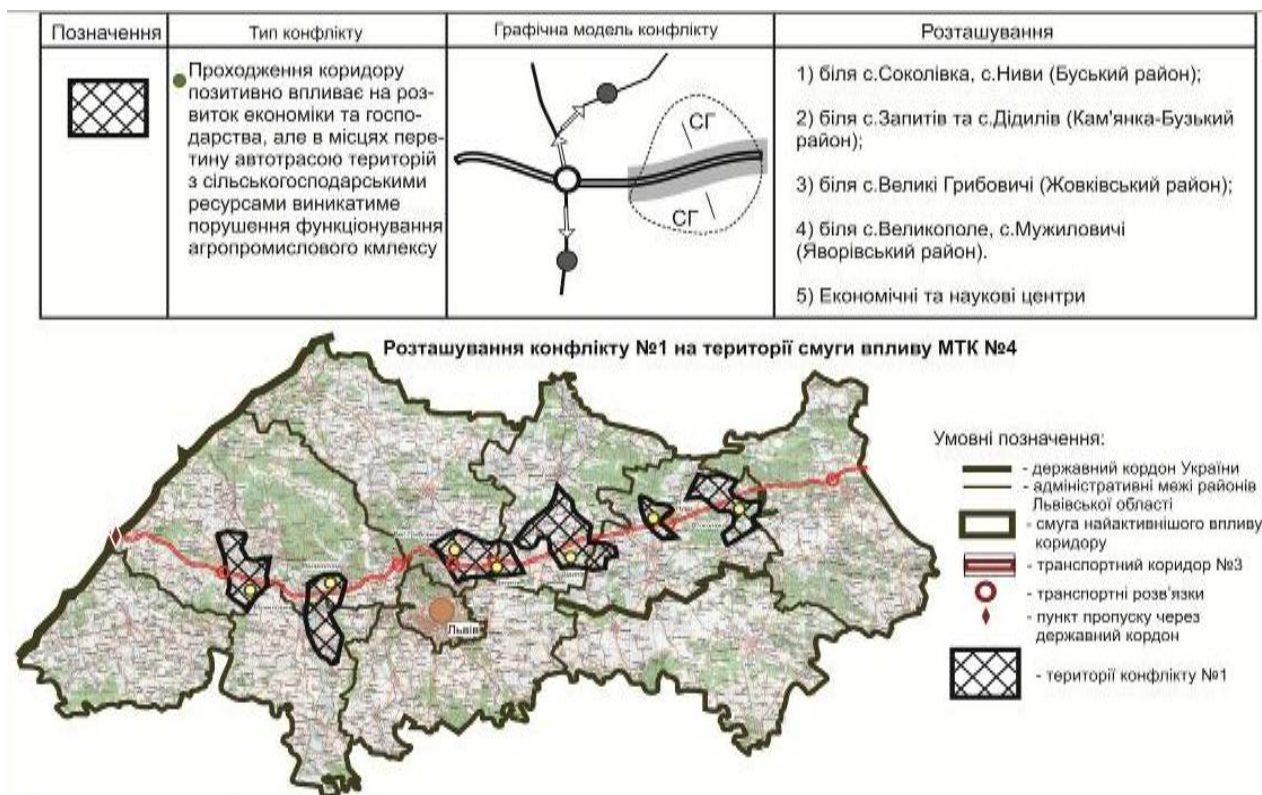


Рис. 39. Конфлікт 1. Коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів (розроблено автором).

*3. Проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами.*

Такий конфлікт виникає в населених пунктах зі значними історико-культурними ресурсами, але із слаборозвинутою туристичною інфраструктурою. Наявність історико-культурних ресурсів впливатиме на

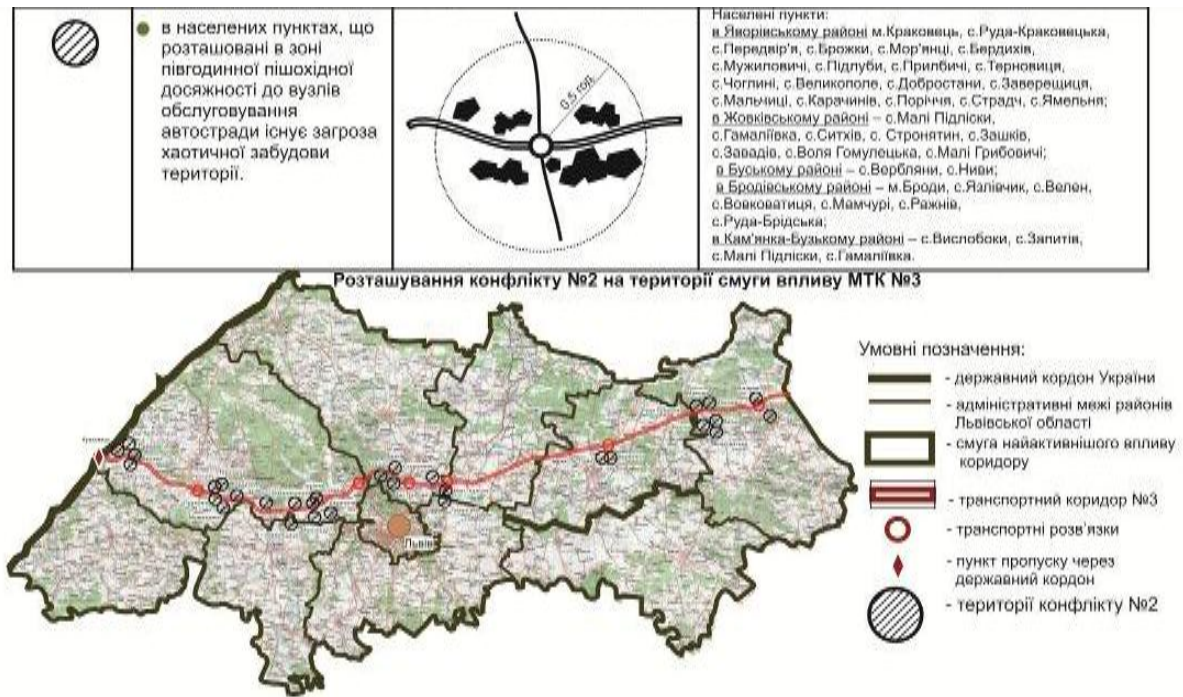


Рис.40. Конфлікт 2. Коридор створює загрозу екерованого формування приавтострадних територій (розроблено автором).

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 порушення охоронних зон пам'яток [46].

Загрози матимуть: 1) м.Івано-Франкове (ареал з центром у м.Івано-Франкове, Жовківський район); 2) с. Звенигород (ареал з центром у с.Звенигород, Пустомитівський район); 3) с.Підгірці та с.Гавареччини (ареал з центром у смт.Олесько, Буський та Бродівський район). Також може виникнути конфлікт через погану досяжність до об'єктів історико-культурної спадщини, у зв'язку з незадовільним станом доріг локальної транспортної мережі (рис.41).


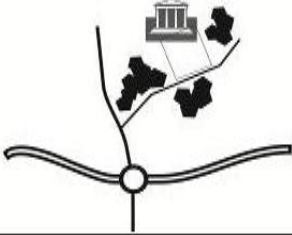
Позначення	Тип конфлікту	Графічна модель конфлікту	Розташування
	конфлікт виникає в населених пунктах із значними історико-культурними ресурсами, але із слабо розвинутою туристичною інфраструктурою. Це може спричинити хаотичне просторове планування території з історико-культурними ресурсами		1) Ареал з центром в м.Івано-Франкове, Жовківський район); 2) Ареал з центром в м.Жовква 3) Ареал з центром в м.Звенигород, Пустомитівський район); 4) с.Підгірці та с.Гавареччини (ареал з центром в м.Олесько, Буський та Бродівський район). 5) Туристична зона з центром в м.Підкамінь; 6) Туристична зона з центром в м.Поморяни



Рис. 41. Конфлікт 3. Проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами (розроблено автором).

#### *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 природно-заповідними комплексами. Інженерно-транспортна інфраструктура тут створює небезпеку екологічного забруднення, загрозу збільшення навантаження на сучасні ландшафтно-рекреаційні території у зв'язку з появою великої кількості відпочивальників, некерованого просторового планування рекреаційних зон зі значними природними ресурсами, а також навпаки – відсутність досяжності до коридору у зв'язку з погано розвинутою мережею місцевих доріг [46].

Загрози розвитку матиме курортно-рекреаційна зона «Розточчя» (біля с. Завадів – на північ від Львова (де коридор перетинатиме можливу рекреаційну зону Завадів – Зашків) та с. Ямельня, Поріччя, Страдч на захід від Львова), з центрами в смт. Немирів та смт. Шкло (Яворівський район),

оскільки там виникне конфліктна ситуація між транспортною та екологічною мережею, так само як і рекреаційна зона в Бродівському районі з центром у с. Лагодів (де наявні значні природні ресурси, але немає доступу від коридору). Курорти Шкло та Немирів, з одного боку, матимуть шанс містобудівного розвитку, оскільки із будівництвом автотраси може виникнути вплив відпочивальників, що зумовить потребу в розбудові нових об'єктів рекреаційно-туристичної інфраструктури, а з іншого – загрозу, оскільки на сьогодні їхня туристична інфраструктура розвинута на невисокому рівні, зі збільшенням відпочивальників може виникнути загроза некерованого просторового планування цих населених пунктів (рис. 42).

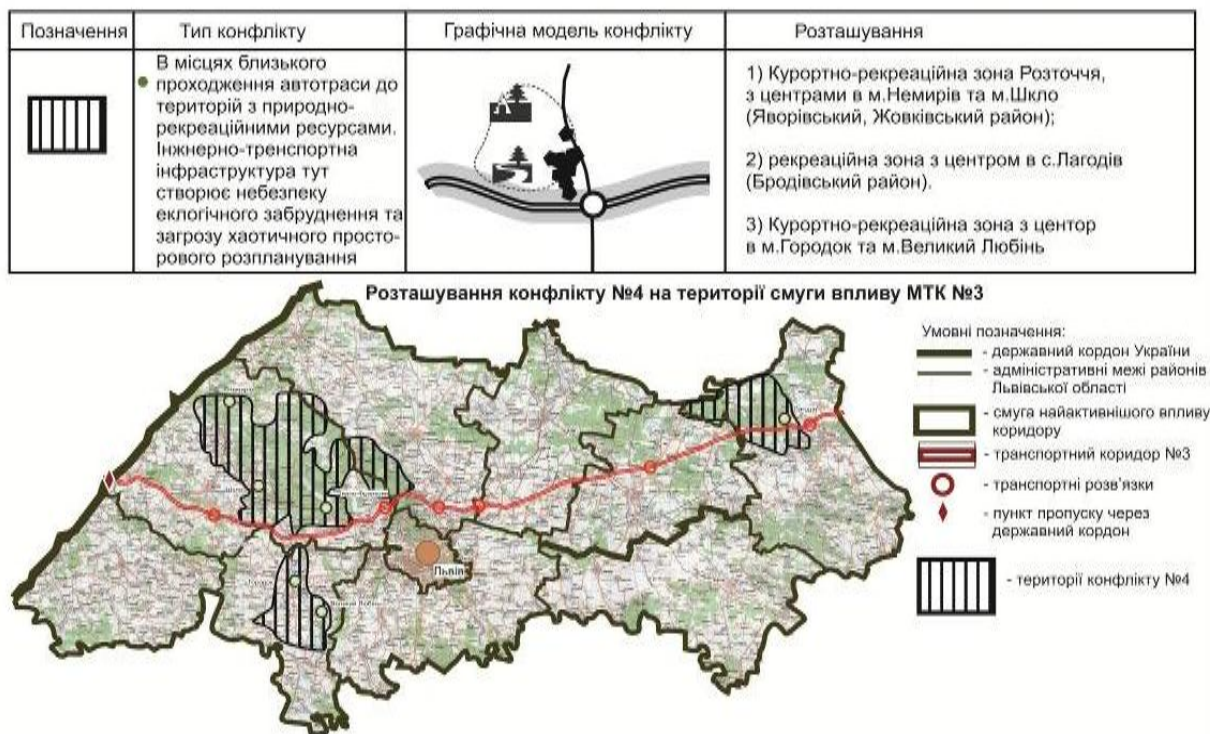


Рис. 42. Конфлікт 4. Інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території (розроблено автором).

*5. Коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць.*

Цей конфлікт виникає, коли автострада перетинає території сілрад (а при новому адміністративному устрої – території громад) і не має розв'язки, яка

поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею<sup>26</sup> [46]. Це порушує інтегральність адміністративно-територіальної одиниці. Проходження АМТК спричинить перерізання територій сілрад (громад) (з розрізанням місцевої системи розселення, а отже, її порушенням) або відтинання частин їхніх територій (без порушення місцевої системи розселення) (рис.43).

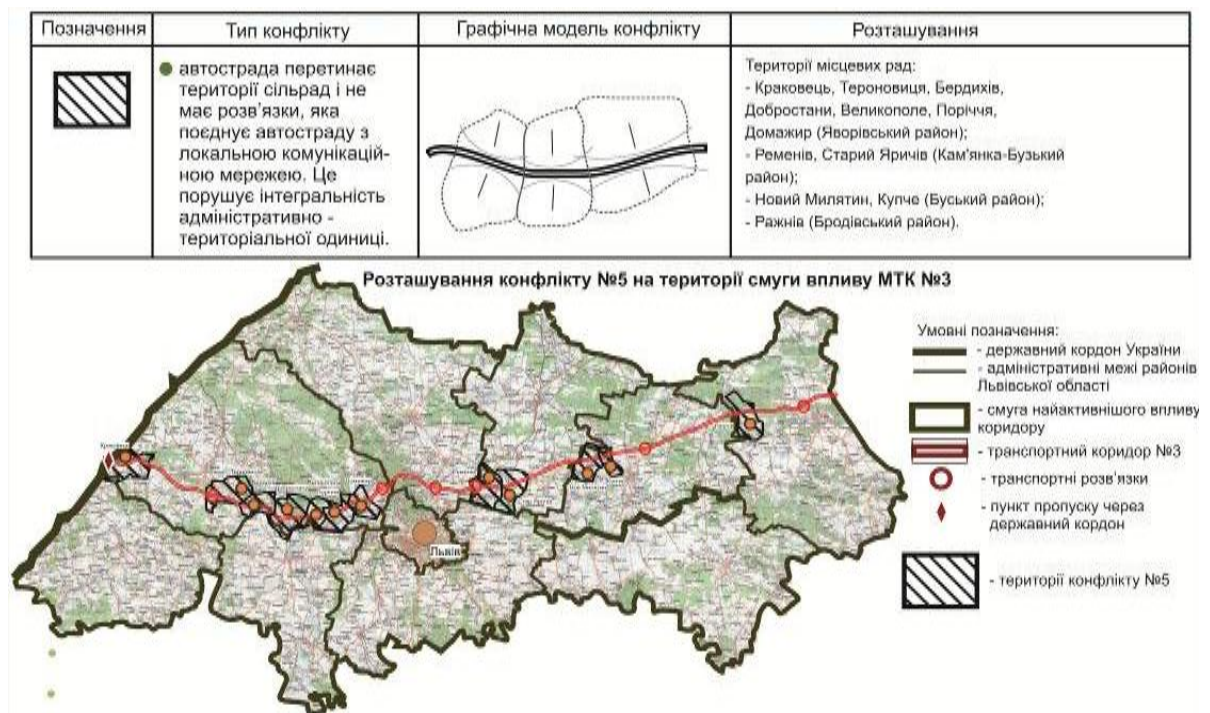


Рис. 43. Конфлікт 5. Коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць (розроблено автором).

Типологія функціонально-планувальних невідповідностей автотраси та середовища і їх місцезнаходження наведені у таблиці 3.

<sup>26</sup> Такий тип конфлікту є в таких місцевих радах (а при новому територіальному устрої – в громадах) : Яворівського району: Краковець (с.Руда-Краковецька, с.Глинці, с.Брожки, с.Мор'янці, с.Передбір'я), Тороновиця (с.Рулево, с.Чоглині), Бердихів (с.Молошковичі, с.Підлубли), Добростани (с.Качмарі, с.Кертинів, с.Кам'янобрід, с.Воля Добростанська), Великополе (с.Затока), Поріччя (с.Мальчиці, с.Страдч, с.Ямельня), Домажир (с.Зелів, с.Кожиці); Кам'янка-Бузького району: Ременів (с.Вислобоки, с.Підліски), Старий Яричів, Запитів (с.Руданці, с.Кузеків, с.Цеперів); Бузького району: Новий Милятин (с.Старий Милятин, с.Ріпнів, с.Новий Ріпнів), Купче (с.Ракобовти); Бродівського району: Ражнів (с.Велен, с.Руда Брідська, с.Вовковатиця, с.Мамчурі).

Отже, найбільша кількість конфліктів зосереджена в Яворівському (там локалізовані всі п'ять типів конфліктів) та Бродівському і Жовківському районах (4 з п'яти типи конфліктів). Менше конфліктів – у Буському, Городоцькому, Кам'янка-Бузькому районах (три з п'яти типів конфліктів) та в Золочівському і Пустомитівському районах (1 з п'яти типів конфліктів). У Мостиському районі конфлікти відсутні (рис. 44).

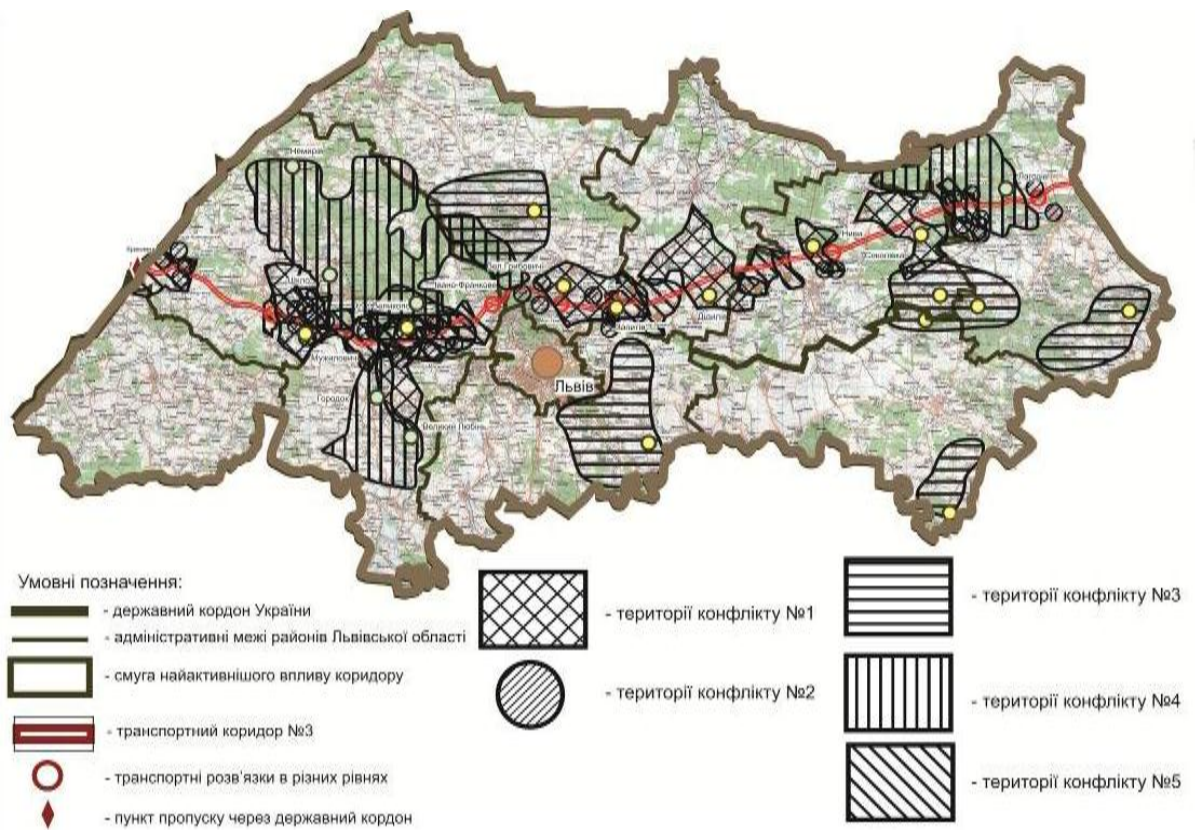


Рис. 44. Зведена схема розташування конфліктів (розроблено автором).

Отже, загалом проходження міжнародного автомобільного транспортного коридору позитивно впливає на містобудівний розвиток територій з ресурсним потенціалом, але в той же час створює функціонально-планувальні невідповідності. Було виявлено їх конкретне місцезнаходження на відрізку автотраси для подальшої розробки рекомендацій містобудівного розвитку

Таблиця 3. Типологія функціонально-планувальних невідповідностей коридору та середовище їх місцезнаходження[46]

п.п	Тип конфлікту	Місцезнаходження
1	Коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів	1) біля с.Ріпнів, с.Ниви (Буський район); 2) біля с.Запитів та с.Дідилів (Кам'янка-Бузький район); 3) біля с.Великі Грибовичі (Жовківський район); 4) біля с.Великополе, с.Кам'янобрід (Яворівський район).
2	Коридор створює загрозу некерованого формування приватострадних територій.	Населені пункти: в Яворівському районі м.Краковець, с.Руда-Краковецька, с.Передвір'я, с.Брожки, с.Мор'янці, с.Бердихів, с.Мужилівичі, с.Підлуби, с.Прилбичі, с.Терновиця, с.Чоглині, с.Великополе, с.Добростани, с.Заверещиця, с.Мальчиці, с.Карачинів, с.Поріччя, с.Страдч, с.Ямельня; в Жовківському районі – с.Малі Підліски, с.Гамаліївка, с.Ситхів, с. Стронятин, с.Зашків, с.Завадів, с.Воля Гомулецька, с.Малі Грибовичі; в Буському районі – с.Вербляни, с.Ниви; в Бродівському районі – м.Броди, с.Язлівчик, с.Велен, с.Вовковатиця, с.Мамчурі, с.Ражнів, с.Руда-Брідська; в Кам'янка-Бузькому районі – с.Вислобоки, с.Запитів, с.Малі Підліски, с.Гамаліївка.
3	Проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами.	1) м.Івано-Франкове (ареал з центром в м.Івано-Франкове, Жовківський район); 2) с. Звенигород (ареал з центром в м.Звенигород, Пустомитівський район); 3) с.Підгірці та с.Гавареччини (ареал з центром в м.Олесько, Буський та Бродівський район) .
4	Інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території.	1) с.Завадів - курортно-рекреаційна зона Розточчя, з центрами в м.Немирів та м.Шкло (Яворівський район); 2) с.Поріччя, с.Ямельня, с.Страдч - курортно-рекреаційна зона Розточчя, з центрами в м.Немирів та м.Шкло (Яворівський район); 3) рекреаційна зона з центром в с.Лагодів (Бродівський район). 4) Курорти Шкло та Немирів (Яворівський район)
5	Коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць.	Території місцевих рад: - Краковець, Тероновиця, Бердихів, Добростани, Великополе, Поріччя, Домажир (Яворівський район); - Ременів, Старий Яричів, Запитів (Кам'янка-Бузький район); - Новий Милятин, Купче (Буський район); - Ражнів (Бродівський район).



територій зони впливу МТК № 3 у межах Львівської області та класифіковано у таблиці. Це такі типи конфліктів, як: 1) коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів; 2) проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами; 3) інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території; 4) коридор створює загрозу некерованого формування приватострадних територій; 5) коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць.

### **3.4. Вплив міжнародних транспортних коридорів на трансформацію планувальної структури значнішого міста - Львова**

У зону впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору № 3 «Берлін – Київ» у межах Львівської області потрапляє одне значне місто – Львів. Крім того, біля міста проходить ще один автомобільний МТК № 5 «Венеція – Львів». Таким чином Львів має зручне геополітичне положення, що сприяє соціально-економічному розвитку міста. Однак близьке проходження коридорів може з часом спричинити обмеження – і Львів опиниться затисненим між двома коридорами (рис. 45).

Міжнародний автомобільний транспортний коридор № 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). Тому коридор відіграватиме роль обмежувального фактора в територіальному розвитку міста. Однак територія між автотрасою та межею міста стане ареалом інтенсивного містобудівного розвитку Львова. Так, дана територія входить у містобудівну систему «Великий Львів», північна межа якої проходить по проєктованому АМТК № 3. Планувальним розвитком системи «Великий Львів» передбачено розташування на вищезгаданому ареалі сельбищних зон населених пунктів, зелених коридорів, логістичних центрів. Решта територій ( $\approx 40\%$ ) залишаються незадіяними. Містобудівний розвиток Львова потребуватиме використання цих територій для доповнення функціональних зон міста [160] (рис. 45).

Проходження коридору поблизу міста і пов'язана з цим урбанізація може спричинити ряд містобудівних загроз (рис. 46):

Загроза 1. Коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів. Проєктований АМТК № 3 розтинатиме території сільськогосподарських угідь, що належать Дублянській міській раді, і

унеможливить перехід людей через автотрасу. Прогнозується, що це матиме негативний вплив на функціонування агропромислового комплексу. Його можна виправити шляхом будівництва підземних або наземних переходів для людей (чи автомобілів); частковим використанням прилеглих до коридору територій не під сільськогосподарську функцію (як це видно із польського досвіду), а для розташування об'єктів обслуговування, виробництва і торгівлі, що є інвестиційно привабливими. Таке використання територій покращує економіку міськрад чи сільрад, через які проходить АМТК.

Схема проходження МТК через приміську зону м.Львів

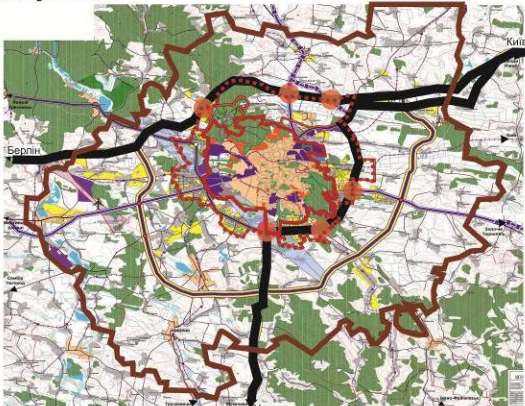


Схема проходження МТК «Берлін-Київ» через систему «Великий Львів»

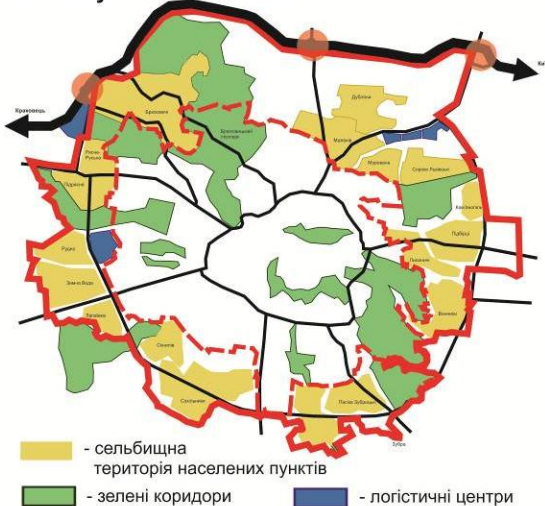


Схема проходження АМТК через групові системи розселення Львівської області (за проектом Via Regia)

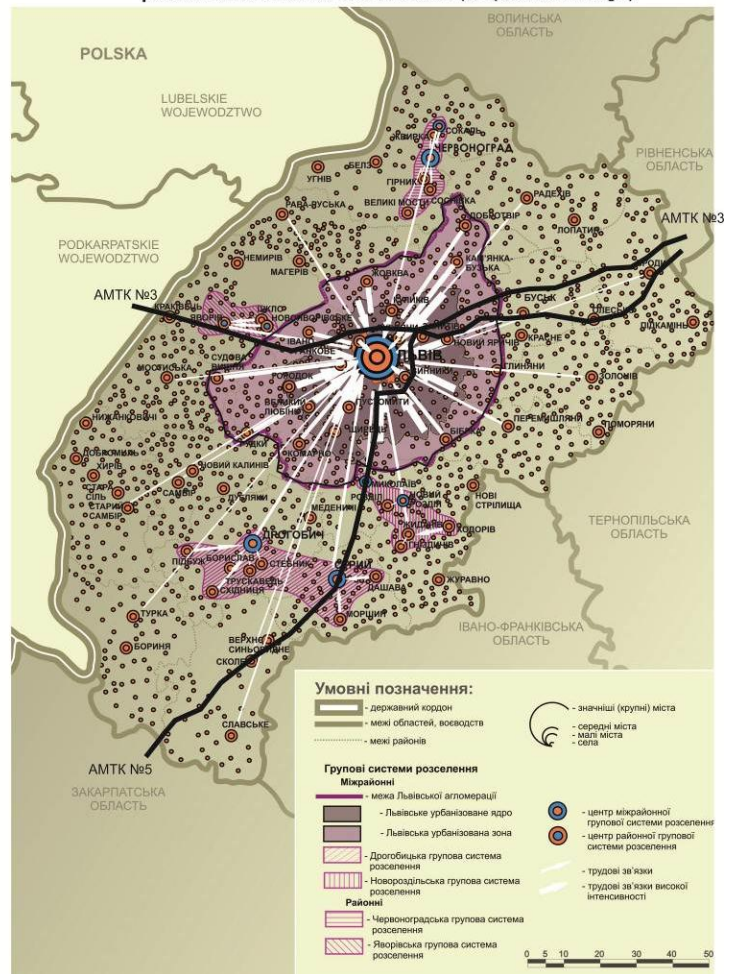


Рис.45. Проходження АМТК через м.Львів (опрацювання автора на основі [157], [159], [160]).

Загроза 2. Коридор створюватиме загрозу некерованого формування приватострадних територій. Зокрема це стосується привузлових територій у

межах 5-кілометрової зони (із польського досвіду – ареалу найбільшого скупчення нових об'єктів обслуговування). Ці території є найбільш привабливими для інвестицій об'єктів обслуговування, торгівлі, виробництва. Тому можливе некероване їх розпланування. Щоб запобігти загрозі некерованого містобудівного освоєння цих територій, потрібно розробити комплексне просторове планування з генпланами, детальними планами територій тощо.

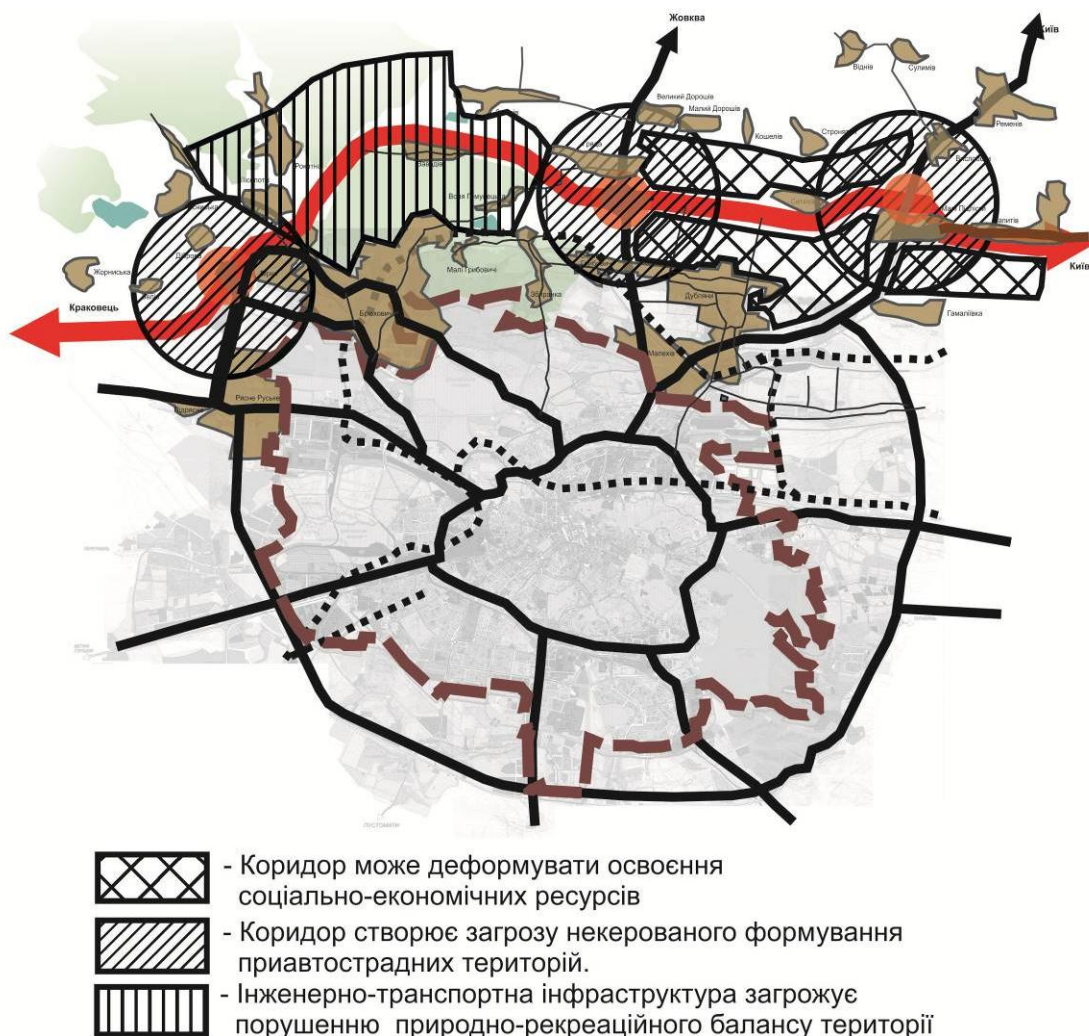


Рис. 46. Загрози містобудівного розвитку м. Львів у контексті проходження АМТК (розроблено автором).

Загроза 3. Проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами. Даний тип конфлікту не виявлено, оскільки АМТК не проходить через адміністративні межі міста, а навпаки, сприятиме доступності до м. Львова як європейського туристичного центру.

Загроза 4. Інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території. Проктований АМТК № 3 розтинатиме природна пасмо «Розточчя» і проходитиме між двома наявними природними утвореннями – заказником «Гряди» (розташований на південь від коридору між селами Брюховичі і Гряди) та лісовими масивами Розточчя (розташовані на північ від коридору), які майже прилягають до нього. Це спричинить негативний вплив на флору і фауну. Дану загрозу можна усунути встановленням ландшафтного мосту для переходу тварин, комплексним плануванням рекреаційних зон із власною інфраструктурою.

Загроза 5. Коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць. Цей тип конфлікту не був виявлений. АМТК не перетинає території місцевих рад у межах приміської зони Львова і проходить північніше адміністративної межі м. Львів.

Містобудівний розвиток Львова відбувається приблизно рівномірно навколо міста вздовж основних транспортних магістралей. Однак із будівництвом автомобільного міжнародного транспортного коридору «Берлін – Київ» прогнозується посилення ролі північних транспортних магістралей, які сполучатимуть Львів із коридором. З часом це може призвести до зміни адміністративної межі міста, яка розшириться вздовж транспортних магістралей на північ до коридору (рис. 47).

Містобудівний розвиток Львова в контексті проходження АМТК № 3 може відбуватися вздовж трьох планувальних осей: Львів – Бірки, Львів – Великі Грибовичі, Львів – Малі Підліски, які сполучають місто із коридором (рис. 48). Перша вісь простягається від Львова на північний захід уздовж природного пасма «Розточчя», проходить через м. Брюховичі та с. Бірки. Більша частина території вздовж цієї осі вкрита лісами та луками, тому її функціональне

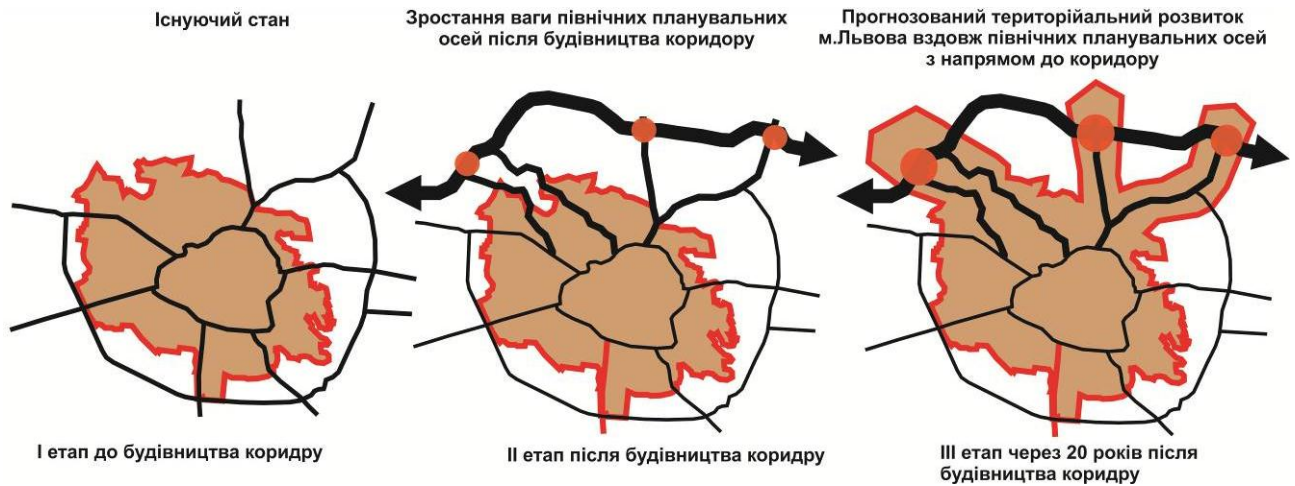


Рис.47. Прогнозований містобудівний розвиток м.Львова (розроблено автором)

призначення ландшафтно-рекреаційне. На території пропонують розмістити заміські зони короткочасного та довготривалого відпочинку для розвитку курортної зони м. Брюховичі. Друга вісь, що простягається на північ від Львова, формується вздовж сельбищних територій сільськогосподарського призначення населених пунктів с. Малехів, с. Великі Грибовичі та межує з природним пасмом «Розточчя» з заходу і м. Дубляни на сході, а з півночі обмежується АМТК № 3. Дана територія може використовуватись під потреби розміщення територій індивідуальної забудови для мешканців Львова, дачних і садівничих поселень, об'єктів придорожного сервісу. Третя вісь формується вздовж комунально-складських, виробничих та сельбищних територій, проходить через с. Малехів та м. Дубляни. Вісь має чітко виражену комунально-складську та виробничу спеціалізацію, за генпланом Львова до 2025 р. [159] біля с. Сороки Львівські мають розмістити логістичний центр. Тому вздовж цієї осі пропонують розташувати об'єкти придорожного сервісу, логістичних центрів, нешкідливого виробництва, комунально-складського призначення.

Території між основними планувальними осями наповнюватимуть об'єктами, які необхідно винести за межі міста, або новими, потрібними для функціонування міста. До прикладу, зона, обмежена АМТК № 3, віссю Львів –

Великі Грибовичі, межею м. Львів та віссю Львів – Бірки, матиме здебільшого ландшафтно-рекреаційне призначення. На цій території пропонують розмістити заміські зони короткочасного та довготривалого відпочинку, зокрема в с. Воля Гомулецька та с. Завадів, Великі Грибовичі, розвивати курортну зону м. Брюховичі. На територіях, що тяжіють до осі Львів – Великі Грибовичі, можна розмістити дачні та садівничі поселення для мешканців Львова, об'єкти агропромислового виробництва. Зона, обмежена АМТК № 3, віссю Львів – Малі Підліски, межею м. Львів та віссю Львів – Великі Грибовичі, матиме комбіноване функціональне призначення. Так, території, що тяжіють до осі Львів – Малі Підліски, запропоновано використати для доповнення виробничої зони м. Львова, розміщення на ній нешкідливих промислових підприємств, науково-виробничих організацій і установ, енергетичних, промислово-транспортних, комунально-складських підприємств, технологічних парків тощо (рис. 48).

Крім того, значний містобудівний розвиток отримають території навколо транспортних розв'язок, що пов'яжуть АМТК № 3 та м. Львів, оскільки там доцільним буде розташування вузлів обслуговування коридору з об'єктами інфраструктури обслуговування пасажирського та вантажного руху, об'єктами торгівлі та виробництва.

АМТК № 3 та № 5 проходять через сформовану систему розселення навколо Львова, його агломерацію, розрізаючи її. Львівська агломерація формувалась більш-менш рівномірно вздовж основних транспортних магістралей навколо міста (радіальних напрямів). Проходження коридорів може змінити її розвиток. Агломерація Львова може змінити свою планувальну структуру і розвиватися вздовж міжнародних транспортних коридорів із заходу на схід та на південь від Львова, а також у південно-західному напрямку, де коридори не затискають місто.

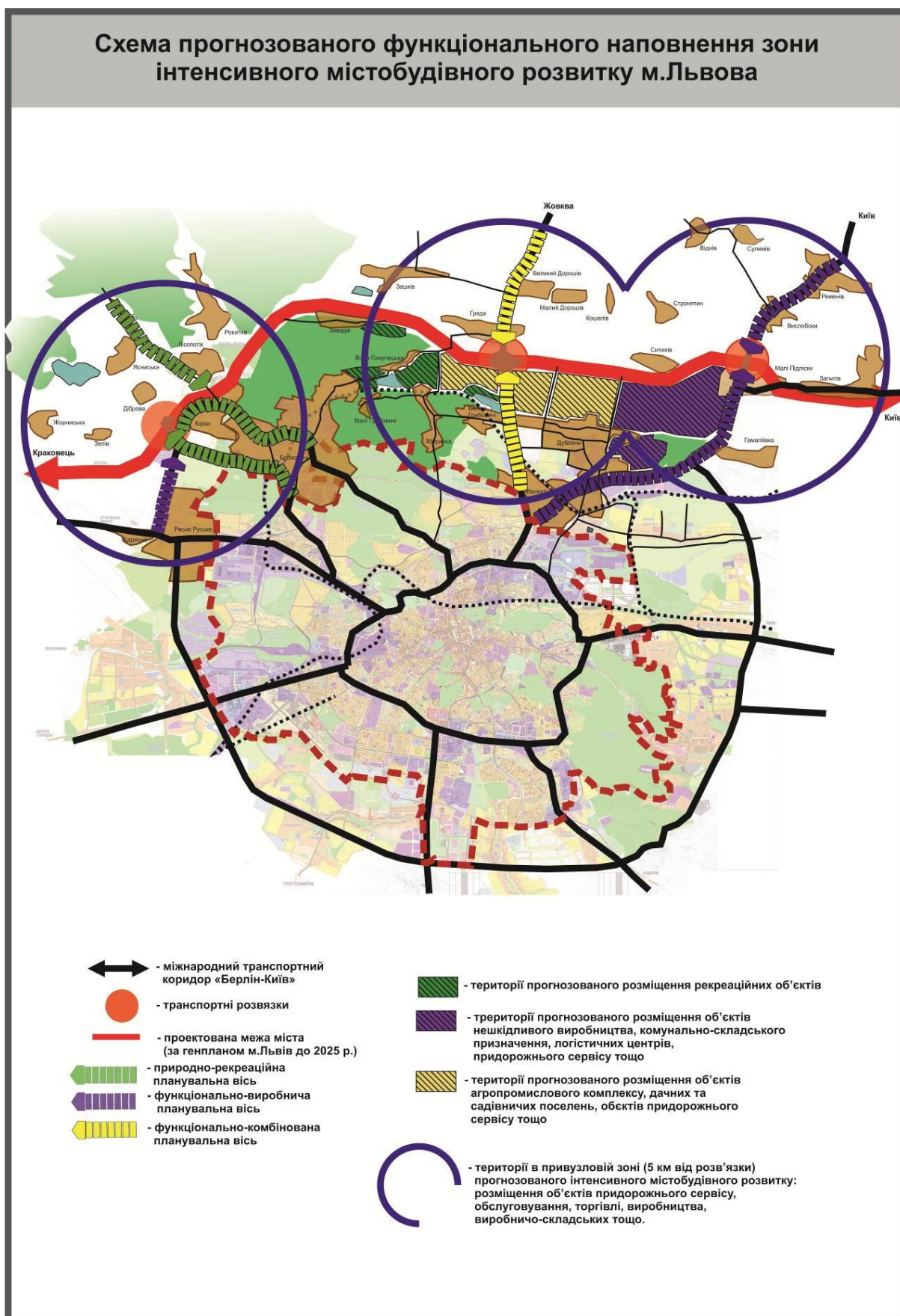


Рис. 48. Схема прогнозованого функціонального наповнення зони інтенсивного містобудівного розвитку м.Львів (розроблено автором).



Проведено порівняльний аналіз структури групової системи населених місць станом (ГСНМ) на 70-і роки та на сучасний стан 2015 року. У 70-х роках (за І. В. Русановою [117]) урбанізоване ядро мало радіальну структуру з деяким розвитком (видовженням) у напрямках до Жовкви та Городка. За дослідженнями Русанової І. В., території з високим ступенем містобудівного освоєння мають радіальну спрямованість тільки в межах урбанізованого ядра. Далі вони просторово розосереджені у поперечних і хордових напрямках. Отримують розвиток окремі радіальні напрямки до перетину з дотичними в периферійній частині ГСНМ, завдяки чому підвищується роль розташованих у вузлах цих перетинів малих міст, які входять складовими частинами в єдину лінійно-пасмову протяжну структуру. Смуги, або лінії, інтенсивного містобудівного освоєння навколо окремих міст з усією очевидністю виявляють вигоди подальшого розміщення матеріально-просторових елементів – виходом за межі міст, зумовлюючи безперервність у розвитку містобудівних структур (рис. 49).

На момент проведення дослідження (2015) урбанізоване ядро зросло в розмірах практично в два рази, також має радіальну структуру, але вже нечітко виражену. Території між радіальними напрямками інтенсивно урбанізувались і майже злились. А радіальні напрямки урбанізованого розвитку дещо змінились, зокрема важливими стали комунікації на Кам'янка-Бузьку, Мостиська, Пустомити. Сьогодні урбанізоване ядро має більш компактну форму з вираженим розвитком у південно-західному та північно-східному напрямках. Також містобудівного розвитку зазнали території вздовж автотраси Львів – Київ на заході Львівської області, зокрема навколо м. Броди (рис. 49).

З появою АМТК прогнозують подальший радіально-променевиий містобудівний розвиток структури групової системи населених місць. Зокрема збільшення містобудівного ядра далі вздовж радіальних напрямків. Однак передбачається, що важливими стануть напрями саме вздовж АМТК (на основі досліджень Podhalanski В. [144], яких у Львівській ГСНМ є два – № 3 та № 5.

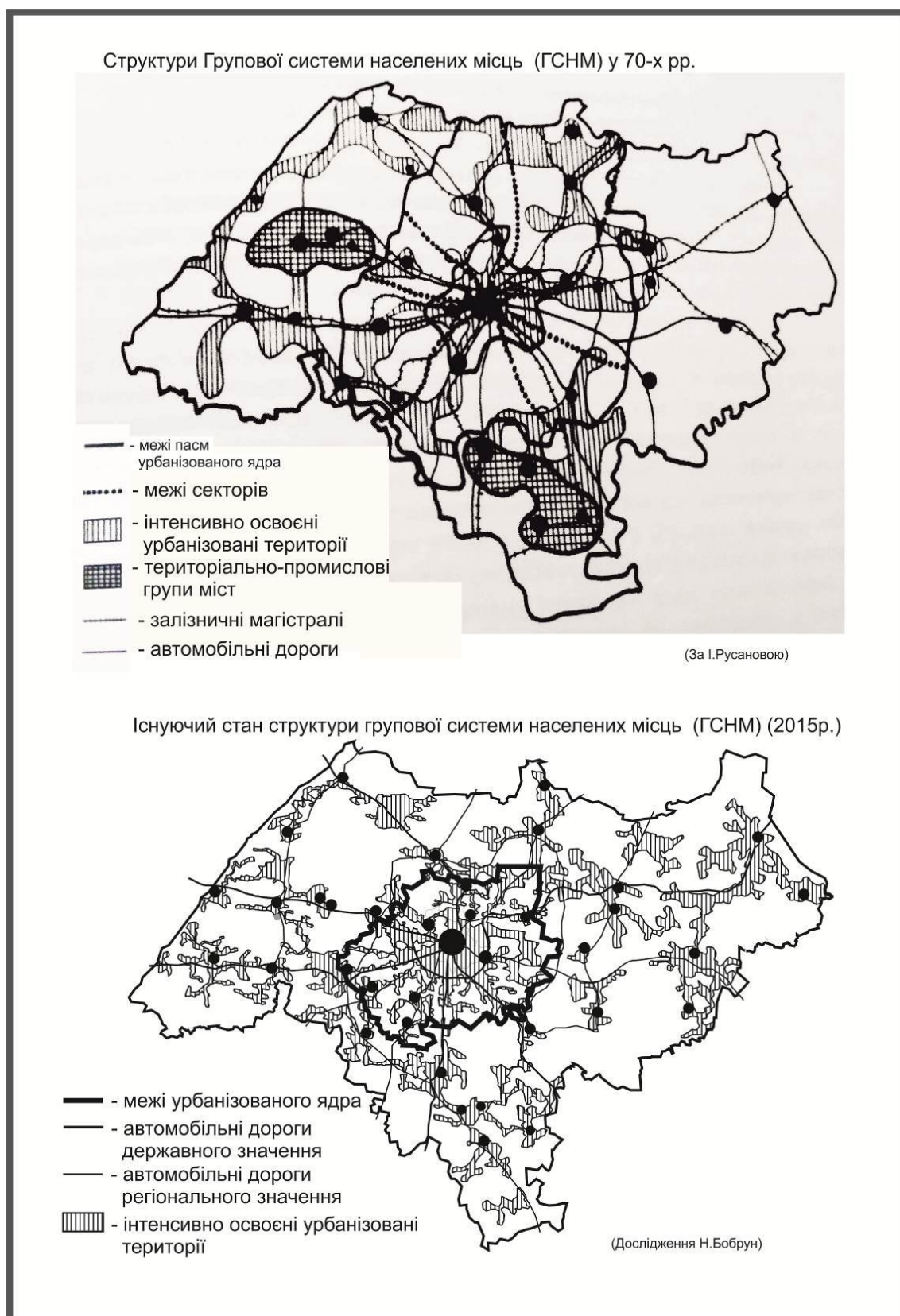


Рис.49. Львівська структура Групової системи населених місьць (стан 70-рр. та сучасний стан 2015 р.)

Компактна форма урбанізованого ядра спостерігатиметься в межах 30 км від Львова, що відповідає сучасному стану, але в цих межах прогнозують більш щільну урбанізацію. А далі урбанізоване ядро отримає більш лінійний характер розвитку вздовж АМТК в західному, східному та південному напрямках у радіусі до 50 км від Львова (що відповідає зовнішньому розвитку зони впливу за І. Русановою) (рис. 50).

Прогнозований стан структури групової системи населених місць (ГСНМ) після будівництва АМТК

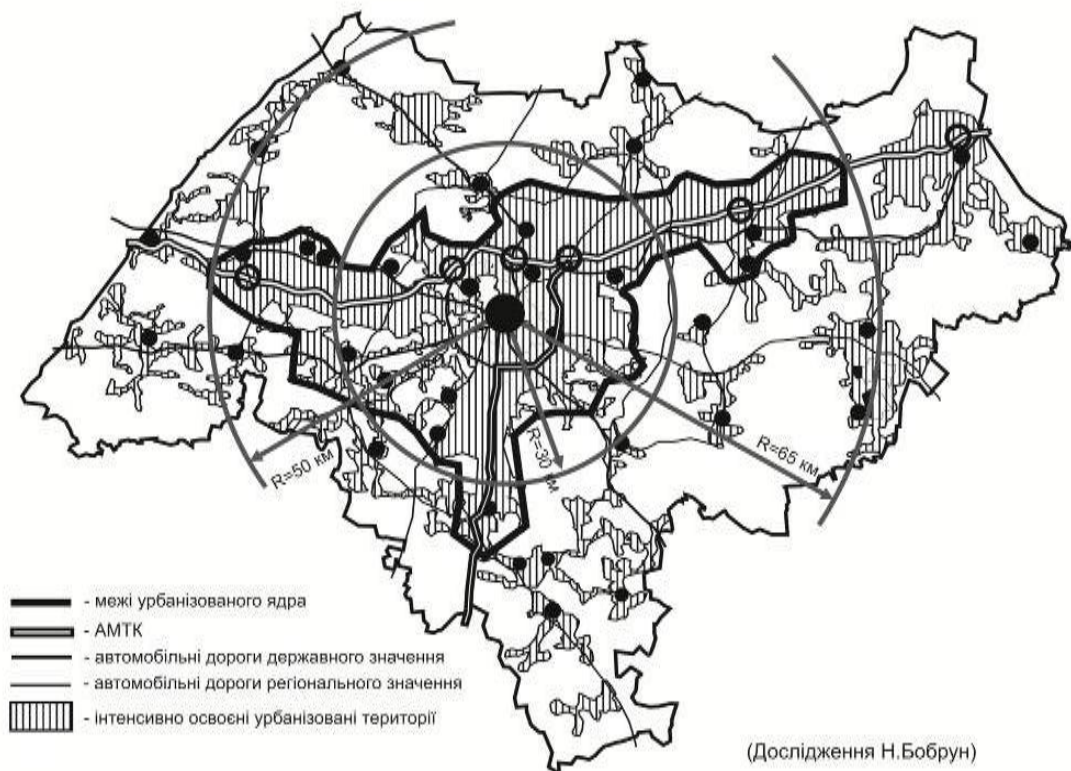


Рис.50. Прогнозований розвиток Львівської структури групової системи населених місць після будівництва АМТК.

### Висновки до 3 розділу

1. Виявлено новий містобудівний об'єкт – зону впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору як територію взаємодії транспортної інфраструктури з її соціально-економічним, історико-культурним та природно-рекреаційним потенціалом. Виявлено, що зона впливу АМТК, на відміну від регламентованого будівельними нормами трасування об'єкту АМТК, не є директивною. Вона формується під впливом дії транспортного коридору (його санітарно-технологічні вимоги), опирається на сучасний адміністративно-територіальний устрій та розвивається залежно від потенціалу території та умов і вимог просторового планування.

2. 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 і можуть коливатися в межах від 15 до 3 год., протягом яких можна подолати віддаль від 5 до 200 км. На основі аналізу геометричних моделей доступності території до вузлів АМТК визначено, що територія в межах 0,5-годинної транспортної досяжності буде зоною найінтенсивнішого містобудівного розвитку.

3. Одним із найважливіших чинників містобудівного розвитку територій зон впливу АМТК є ресурсний потенціал, який було розглянуто в межах Львівської області. Серед чинників розвитку територій виявлено такі: **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 у Мостиському, Пустомитівському, Жовківському, Городоцькому, Золочівському районах. Природно-рекреаційний потенціал найбільше розвинутий у Яворівському, Городоцькому, Бродівському, Золочівському і Буському районах. Найбільше історико-культурних ресурсів зосереджено в Жовківському, Золочівському, Буському, Бродівському районах.

4. Накладання картографованих ресурсів виявляє пасмово-вузлову структуру розташування ареалів з високим ресурсним потенціалом у зоні впливу АМТК. Ці ареали разом із вузлами АМТК в подальшому будуть формувати нову містобудівну структуру розвитку території.

5. На основі SWOT-аналізу виявлено містобудівні загрози та конфлікти на відрізку АМТК № 3 у межах Львівської області: 1) порушення цілісності адміністративно-територіальних одиниць – районів, територіальних громад і територій населених пунктів; 2) некероване функціональне наповнення приавтострадних територій; 3) порушення цілісності та якості природно-рекреаційних територій; 4) проходження коридору загрожує порушенням режиму територій з історико-культурними ресурсами; 5) коридор може ускладнювати освоєння соціально-економічних ресурсів. Найбільша кількість загроз зосереджена в Яворівському, Бродівському і Жовківському районах, відсутні конфлікти у Мостиському районі.

6. 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. Зазначено, що містобудівний розвиток Львова може відбуватися вздовж трьох нових планувальних осей: Львів – Бірки, Львів – Великі Грибовичі, Львів – Малі Підліски, які сполучають місто з 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.

7. Прогнозується, що проходження АМТК № 3 біля м. Львів вплине на трансформацію його планувальної структури. Територія між автотрасою та межею міста може стати ареалом інтенсивного містобудівного розвитку Львова. Також прогнозується посилення ролі північних транспортних магістралей, які сполучатимуть Львів з коридором, та зміна адміністративної межі міста. З появою АМТК прогнозується подальший радіально-променевий містобудівний розвиток Львівської структури групової системи населених місць, зокрема збільшення містобудівного ядра вздовж АМТК № 3 та № 5, а урбанізоване ядро отримає лінійно-радіальний характер розвитку вздовж АМТК в західному, східному та південному напрямках у радіусі до 50 км від Львова.

## **РОЗДІЛ 4. ПРОСТОРОВО-ФУНКЦІОНАЛЬНІ ПРИНЦИПИ І МЕТОДИЧНІ РЕКОМЕНДАЦІЇ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ ЗОН ВПЛИВУ АВТОМОБІЛЬНИХ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ**

Зміна архітектурно-просторових принципів облаштування регіону відбувається особливо кардинально у зв'язку із прокладанням Пан'європейських коридорів.

Важливим для України є АМТК № 3 Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ, оскільки в минулому це був історичний шлях, який поєднував Україну та Азію, а зараз – це основна планувальна вісь україно-польського транскордонного регіону. Будівництво та експлуатація міжнародного транспортного коридору № 3 може стати потужним стимулом господарського і просторового розвитку всієї Львівської області як прикордонної, а особливо територій, прилеглих до коридору.

Загальна протяжність АМТК № 3 1640 км. Він проходить через Німеччину, Польщу, Україну.

### **4.1. Просторово-функціональні принципи містобудівного розвитку зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

Сучасна система територіального планування в Україні сформувалась на основі багаторічного досвіду УРСР та СРСР, який останнім часом розвивається під впливом міжнародних факторів. Такими факторами є вимоги Керівних принципів сталого просторового розвитку Європейського континенту (м. Ганновер, 2000) [15] та Європейської Хартії регіонального / просторового планування (Торремолінос, 1983) [4].

Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту діють відповідно до концепції сталого розвитку. Вони враховують потреби населення усіх регіонів Європи, без обмеження фундаментальних прав

і можливостей для розвитку майбутніх поколінь. Керівні принципи спрямовані, зокрема, на узгодження соціальних та економічних вимог до території з її екологічними і культурними функціями. У свою чергу це сприяє довготривалому, широкомасштабному і збалансованому просторовому розвитку.

Один із важливих принципів – це сприяння більш збалансованій доступності. Він полягає в необхідності завершити створення пан'європейської транспортної мережі, конфігурація якої повинна задовольняти вимоги просторового розвитку. Також для досягнення більш збалансованого регіонального розвитку цим принципом передбачено модернізувати відрізки, що з'єднують малі і середні міста, сільські і так звані «острівні» території з транс'європейськими мережами і транспортними центрами (зокрема автостради та багатофункціональні центри). Шляхом створення міжрегіональних ланок також необхідно поліпшувати доступ до регіонів, які відсутні на даний час. Кількість транспортних потоків постійно збільшується, а це потребує комплексних стратегій, які охоплюють різні види транспорту і враховують аспекти просторового планування. При цьому необхідно зважати на зменшення негативного впливу транспорту на навколишнє середовище [89].

Як додаток до принципів, що стосуються політики сталого просторового розвитку, запропоновано конкретні заходи для збереження європейських культурних ландшафтів, а також особливі заходи для досягнення більш збалансованого і сталого розвитку окремих регіонів Європи. Зокрема так звані єврокоридори, що є регіональними стимулами, «притягують» до себе інвестиції. Завдяки цьому регіональне і місцеве господарство отримує імпульс, який має велике значення для його подальшого розвитку. З погляду просторового розвитку єврокоридори не варто розглядати виключно як елементи загального забезпечення транспортної інфраструктури. Варто враховувати також їх взаємодію з мережею поселень, регіональною економікою, транспортними мережами, заходами щодо охорони довкілля та



збереження ландшафтів. Тому не можна розпочинати великі транспортні проекти без оцінки їх прямого та опосередкованого впливу на розвиток територій. Необхідно розробити структурно-планувальні заходи, спрямовані на зниження негативного і посилення позитивного впливу на місцевому та регіональному рівнях. Такі заходи повинні включати оцінку просторового і екологічного впливу підготовлених планів, програм і проектів, координацію регіональної та міжрегіональної інфраструктури, широкомасштабне ландшафтне проектування, організацію територій, які знаходяться під охороною, і концентрацію в одному коридорі автомобільних трас, залізниць і судоходних шляхів. Для просторового планування особливе значення мають великі транспортні вузли, а саме: перетини швидкісних автотрас, великі станції, аеропорти, центри перевезення вантажів, річкові порти. Їх вплив поширюється на сусідні території, охоплюючи увесь регіон. Єврокоридори необхідно розглядати як дещо ширше явище, ніж просто транспортні коридори. Для того щоб інтегрувати просторові й транспортні програми в майбутньому, необхідно враховувати також взаємодію транспортних мереж з міською інфраструктурою. Планування матиме додатковий позитивний ефект у соціальній, екологічній та економічній галузях, якщо воно базуватиметься на врахуванні впливу Єврокоридорів на просторовий розвиток, тобто на урбанізацію, демографічні та економічні тенденції [89].

Знавець у галузі транспортного планування Ж.-П. Родріге (Jean-Paul Rodrigue) розглядає три основні парадигми географічної теорії співвідношення урбанізації і транспортних коридорів (рис. 51). Перша парадигма розташування і досяжності ілюструє місцевий рівень та розглядає міста як структурно незалежні організації, які конкурують за домінування на ринку. Відповідно до розташування і доступності у цій моделі міський район розглядається як скупчення послуг та функцій, а автомобільний транспортний коридор у структурі організації взаємодіє всередині цього скупчення. Транспортні витрати часу, що вважаються домінантним фактором в організації просторової

структури внутрішніх районів кожного центру, дають можливості доступу до спектру його товарів та послуг [140].

Другу парадигму спеціалізації і взаємозалежності ілюструє регіональний рівень. Конструкція мегаполісу показує, що створення великих урбанізованих коридорів, структурованих транспортною інфраструктурою, підтримується взаємодією між собою. Доступність для виробництва і споживання є фактором, що підтримує розвиток систем, в яких міські райони є більш спеціалізованими і взаємозалежними. Основне припущення є таким, що доступність, яка забезпечується коридором, підсилює спеціалізацію території та взаємозалежність між її головними центрами і базується на регіональній транспортній системі [140].

Третя парадигма розподілу є такою, де основні лінії урбанізованих регіонів виконують роль зв'язків між глобальними, національними та регіональними системами [140].

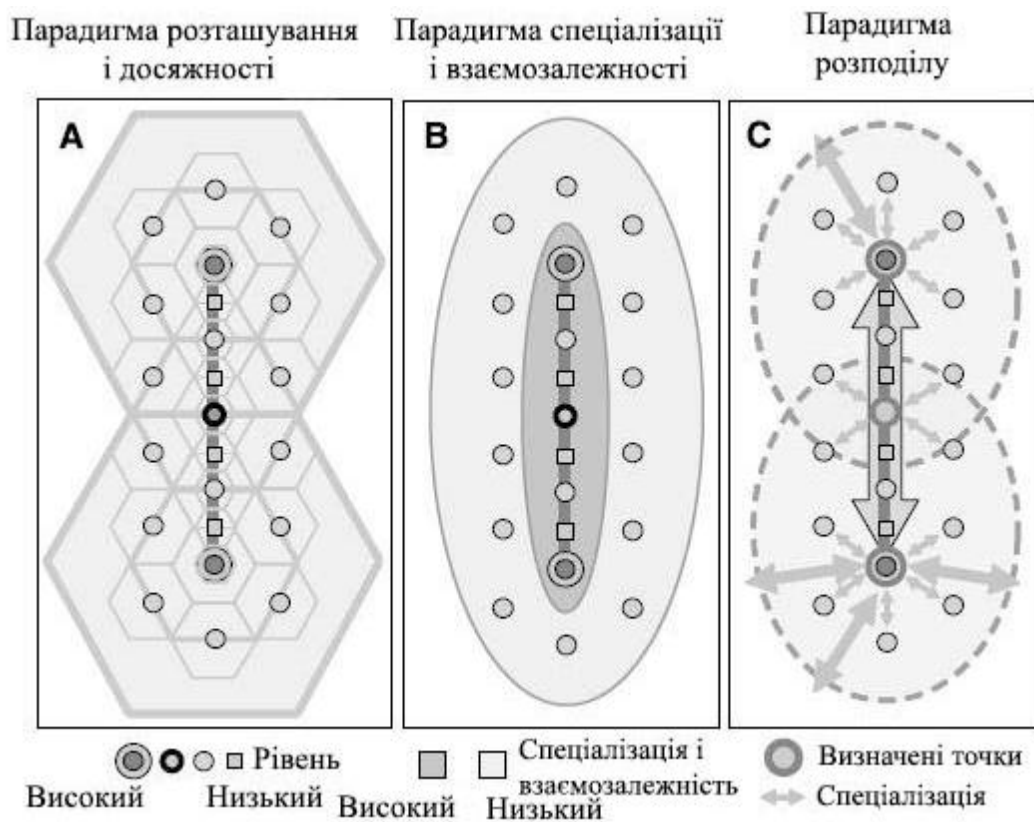


Рис.51. Парадигми уявлення транспортних коридорів. (Автор Ж.-П. Родріге (Jean-Paul Rodrigue) [140]).

#### **4.1.1. Формування основ планувальної структури урівноваженого просторово-функціонального розвитку територій у зоні впливу АМТК**

Зона впливу АМТК насичена територіями та населеними пунктами з різними видами ресурсів (ресурсний потенціал територій див. розділ 3.2). Наявність певного ресурсу стимулюватиме розвиток населеного пункту чи території навколо нього. Однак ресурси розміщені в зоні впливу нерівномірно і нерівноцінно. У деяких населених пунктах наявні всі три види ресурсів (соціально-економічні, природно-рекреаційні, історико-культурні), в інших – лише один, певні території стають ареалами скупчення ресурсів, а на інших відсутні будь-які ресурси. Може виникнути ситуація нерівномірного розвитку – території зі значним ресурсним потенціалом із проходженням коридору отримують значний поштовх для розвитку, а інші, де ресурси не настільки значні, приречені на депресивний стан. Тому важливим є комплексний розвиток територій – формування як основних осей розвитку, так і другорядних, розвиток транспортної інфраструктури на всіх територіях зони впливу.

Просторова система транспортної інфраструктури залежить від просторової структури мережі поселень. Населені пункти, розташовані на віддалі від планувальних осей II та III порядку, мають проблеми із досяжністю до коридору і містобудівного розвитку. Вирішити ці проблеми можна двома способами. Варіант А – системний: передбачає формування зв'язків паралельно до коридору, що сполучають населений пункт із планувальними осями II порядку, які через розв'язки підключаються до коридору. Варіант Б – не системний, але конкретний: передбачає формування зв'язків, що сполучають населений пункт безпосередньо з коридором через розв'язки (рис. 52).

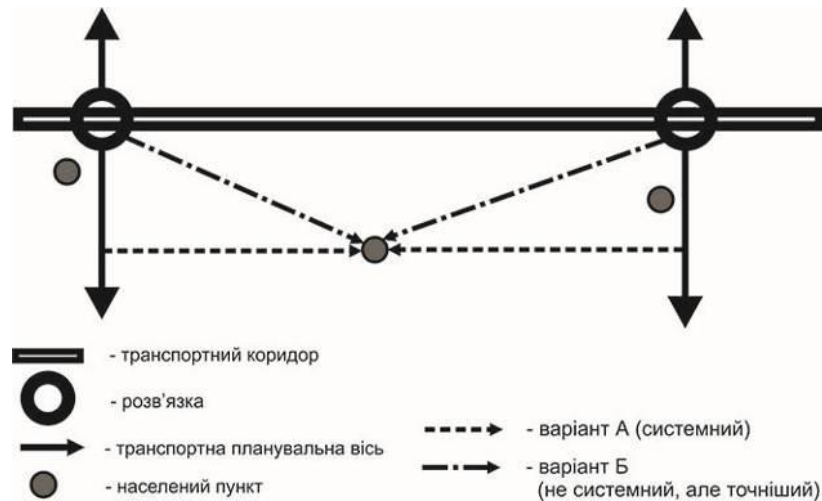


Рис. 52. Варіанти вирішення проблеми містобудівного розвитку населених пунктів, віддалених від планувальних осей (розроблено автором).

Території з обмеженими ресурсами у так званих «острівних» місцях розташування<sup>27</sup> слід доповнювати іншими функціями, які б дозволили їх розвивати і розвивати транспортну інфраструктуру місцевих доріг. Наприклад, створювати нові об'єкти виробництва, центри зеленого туризму, будувати логістичні центри, інші споруди обслуговування автотраси та розбудовувати відповідну мережу місцевих доріг.

На основі дослідження територій на предмет морфології та системності виявлено, що планувальна структура території зони впливу АМТК № 3 формується з вузлових та лінійних елементів і є структурним чинником містобудівного розвитку. Лінійні елементи – це, в першу чергу, протяжні – автомобільний транспортний коридор, та автомобільні шляхи загальнодержавного значення. Вони є планувальними осями розвитку. Однак важливими стають і перпендикулярні зв'язки, що сполучають вузлові елементи з коридором, інші типи зв'язків вузлів між собою. Вузлові елементи в технологічній зоні коридору – це вузли обслуговування автотраси, які за кількістю об'єктів поділяються на великі, середні та малі; в інфраструктурній та

<sup>27</sup> У Жовківському районі – території між природним пасмом Розточчя та автотрасою Львів – Рава-Руська, північніше магістралі Жовква – Крехів; у Золочівському і Буському районах – території північніше магістралі Львів – Золочів, між дорогою Буськ – Глиняни та Ожидів – Скварява – Золочів.

функціональній зонах – це районні центри, населені пункти, рекреаційно-оздоровчі центри, краєзнавчі центри та соціально-економічні центри (рис. 53, 54).

Ресурсні вузли тяжітимуть до найближчих транспортних вузлів, зв'язки між ресурсним і транспортним вузлами набуватимуть більшого значення і вздовж них відбуватиметься інтенсивний містобудівний розвиток. А планувальна структура коридору набуватиме вузлового або іншими словами кластерного характеру, що означатиме нерівномірність і концентрацію економічної активності в районі вузлів АМТК.

Класифікація вузлових та лінійних елементів на території зони впливу АМТК № 3 у межах Львівської області:

**I. Вузлові елементи** утворюються населеними пунктами, які виконують роль соціально-економічних, природно-рекреаційних та історико-культурних центрів. Вони класифікуються за кількістю наявних ресурсів:

значніше місто (обласний, регіональний центр) – центр із ресурсним потенціалом I порядку, напр., м. Львів – центр західного регіону України (регіональний центр із соціальною інфраструктурою міжобласного значення), центр Львівської агломерації, центр обслуговування, торгівлі,

- адміністративного управління, також транспортний і промисловий вузол, туристичний, культурний і науково-освітній центр, релігійно-освітній центр.
- центри з ресурсним потенціалом II порядку. До них належать центри – населені пункти, де зосереджені три типи ресурсів (соціально-економічні, природно-рекреаційні та історико-культурні). До них належать райцентри, міста та селища міського типу районів.<sup>28</sup>

<sup>28</sup> Це такі центри: в Яворівському районі – м. Яворів, смт. Немирів, смт. Івано-Франкове, природний заповідник «Розточчя», «Яворівський національний природний парк»; в Мостиському районі – м. Мостиська, м. Судова Вишня; в Городоцькому районі – м. Городок, м. Комарно, смт. Великий Любінь, с. Вишня; в Жовківському районі – м. Жовква, м. Куликів, м. Рава-Руська; в Пустомивському районі – м. Пустомити; в Кам'янка-Бузькому районі – м. Кам'янка-Бузька; в Буському районі – смт. Олесько; в Золочівському районі – м. Золочів; в Бродівському районі – м. Броди.

- центри з ресурсним потенціалом III порядку. Це такі населені пункти, в яких зосереджено будь-які 2 типи ресурсів, у цій групі є велика кількість малих міст і сіл.<sup>29</sup>



Рис. 53. Змістове наповнення (ресурсний потенціал) території зони впливу АМТК.

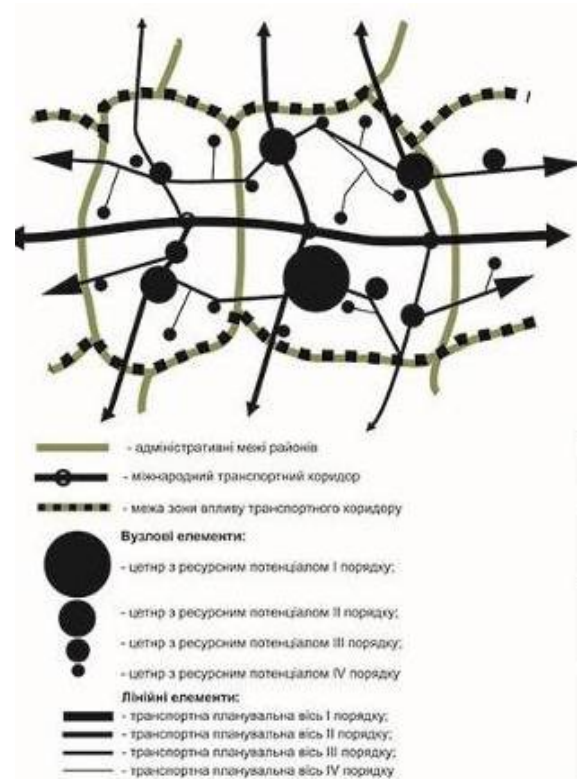


Рис. 54. Планувальна структура території зони впливу АМТК.

- центри з ресурсним потенціалом IV порядку. До таких центрів належать населені пункти, де існує лише один вид ресурсного потенціалу, переважно це села.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> До них належать такі населені пункти: в Яворівському районі – м. Краковець, м. Новояворівськ, смт. Шкло, с. Страдч; в Мостиському районі – с. Крукеничі; в Городоцькому районі – немає; в Жовківському районі – с. Потелич, с. Зашків, м. Дубляни; в Пустомитівському районі – м. Щирець, с. Давидів, с. Старе Село, с. Верхня Білка; в Кам'янка-Бузькому районі – м. Новий Яричів, с. Ременів, м. Добротвір; в Буському районі – м. Буськ, смт. Красне, с. Сторонибаби, смт. Ожидів, с. Кути; в Золочівському районі – с. Білий Камінь, с. Сасів, с. Верховуж, м. Глиняни, смт. Поморяни; в Бродівському районі – с. Забалотці, с. Підгірці, смт. Підкамінь.

<sup>30</sup> В Яворівському районі – природно-рекреаційні: с. Дрогомишль, с. Верещиця, с. Нагачів; історико-культурні: с. Грушів, с. Семирівка, с. Бунів, с. Великополе, с. Старий Яр, с. Новий Яр, с. Лелехівка, с. Мужилівичі, с. Прилбичі, с. Цетуля, с. Вербляни, с. Віжомля, с. Воля (Глинецька), с. Вороблячин, с. Вороців, с. Добростани, с. Глиниці, с. Домажир, с. Залужжя, с. Кам'янобрід, с. Коханівка, с. Липина, с. Липовець, с. Ліс, с. Лозина, с. Любині,

**II. Лінійні елементи, які формують основні планувальні осі – автомобільний транспортний коридор, магістральні дороги загальнодержавного, регіонального і територіального значення, історичні та природні осі тощо.**

II.1. Комунікаційний каркас:

- транспортна вісь I порядку: автомобільний міжнародний транспортний коридор № 3 (в межах Львівської області відрізок Краковець – Броди), який є основною планувальною віссю регіону та країни;
- поперечні та паралельні транспортні планувальні осі II порядку – магістральні дороги загальнодержавного та регіонального значення, що сполучають центри з ресурсним потенціалом II порядку зі значнішим містом Львовом та міжнародним транспортним коридором № 3 (Львів – Краковець, Львів – Рава-Руська, Львів – Кам’янка-Бузька, Львів – Броди, Львів – Золочів, Львів – Шегині, Львів – Великий Любінь – Рудки, Судова Вишня – Яворів – Рава-Руська, Великий Любінь – Городок – Івано-Франкове – Жовква – Кам’янка-Бузька, Золочів – Броди) ;
- поперечні транспортні планувальні осі III порядку – магістральні дороги

---

с.Молошковичі, с.Моранці, с.Наконечне Перше, с.Підлуби, с.Рокитно, с.Рясне-Руське, с.Сарни, с.Свидниця, с.Середкевичі, с.Смолин, с.Ставки, с.Чолгині. В Мостиському районі – соціально-економічні – с.Хідновичі; природно-рекреаційні – с.Боляновичі, с.Раденичі; історико-культурні – с.Буховичі, с.Годині, с.Гостинцеве, с.Дмитровичі, с. Боляновичі, с. Буців, с. Вишенька, с. Вовчищовичі, с. Волиця, с.Волостків, с. Дитятичі, с. Зав’язанці, с. Костильники, с. Крисовичі, с. Липники, с. Мокряни Великі, с. Ніговичі, с. Підліски, с. Плешевичі, с. Пнікут, с. Санники, с. Стоянці, с. Судковичі, с. Тишковичі, с. Чижки, с. Ятвяги. В Городоцькому районі – соціально-економічні – с.Бучали; природно-рекреаційні – с.Суховоля; історико-культурні - с.Грімне, с.Заверещиця, с.Завидовичі, с.Кліцько, с.Бартатів, с. Галичани, с.Годвишня, с.Лісневичі, с.Мшана, с.Путятичі, с.Рубанівка.

У Жовківському районі – соціально-економічні – с. Любеля; природно-рекреаційні – с.Майдан, с. Волиця; історико-культурні – с.Артасів, с.Бесіди, с.Віднів, с.Великі Передримихи, с.Воля Висоцька, с.Воля Гомулецька, с.Деревня, с. Боянець, с.Замочок, с.Зарудці, с.Звертів, с.Кошелів, с.Крехів, с.Старе Село, с.Блищиводи, с.Глинсько, с.Гребенці, с.Грибовичі Великі, с.Гряда, с.Кам’янка Нова, с.Кулява, с.Липник, с.Любеля, с.Мокротин, с.Монастирок, с.Оплітна;

У Пустомитівському районі – історико-культурні – с.Будьків, с.Водники, с.Зимна Вода, с.Годовиця, с.Горбачі, с.Гринів, с.Дмитровичі, с.Жирівка, с.Коцурів, с.Кугаїв, с.Наварія, с.Оброшине, с.Пикуловичі, с.Раковець, с.Семенівка, с.Ставчани, с.Черепин, с.Чишки, с.Вовків, с.Глуховичі, с.Городиславичі, с.Гуменець, с.Зубра, с.Новосілки, с.Підтемне, с. Попеляни, с.Соколівка, с.Сороки;

- регіонального та локального значення, що сполучають центри з ресурсним потенціалом III порядку з центрами та осями вищого значення;
- поперечні транспортні планувальні осі IV порядку – магістральні дороги регіонального та локального значення, що сполучають центри з ресурсним потенціалом IV порядку з центрами та осями вищого значення;

## II.2. Природно-рекреаційні осі, які формуються вздовж природних елементів:

- вздовж природного пасма Розточчя (вісь Немирів – Львів),
- вздовж природно-територіального комплексу Гологори (вісь с. Словіта – м. Золочів – м. Підкамінь);
- осі, які з'єднують вузлові елементи між собою (центри з природно-рекреаційним ресурсним потенціалом)<sup>31</sup>

## II.3. Історико-культурні осі, які формуються на основі пов'язання центрів, що посідають історико-культурні ресурси, транспортними зв'язками.<sup>32</sup>

в Кам'янка-Бузькому районі – соціально-економічні – с.Старий Яричів, с.Запитів; природно-рекреаційні – с.Тадані, с.Незнанів; історико-культурні – с.Батятичі, с.Вислобоки, с.Дернів, с.Старий Добротвір, с.Новий Став, с.Тадан, с.Тишиця, с.Банюнин, с.Батятичі, с.Воля Жовтанецька, с.Вирів, с.Дідилів, с.Жилдець, с. Колоденце, с.Неслухів, с.Підліски Великі, с.Полоничне, с.Руданці, с.Соколів, с.Спас, с.Стриганка, с.Убині, с.Цеперів, с.Якимів;

в Буському районі: природно-рекреаційні – с.Куткір, с.Гута; історико-культурні – с.Волиця Деревлянська, с.Грабова, с.Новий Милятин, с.Переволична, с.Ріпнів, с.Безброди, с.Боложинів, с.Задвір'я, с.Закомар'я, с.Кізлів, с.Новосілки, с.Острів, с.Побужани, с.Полоничі, с.Стовпин, с.Соколя, с.Топорів, с.Тур'я, с.Чаниж, с. Яблунівка;

в Золочівському районі: соціально-економічні – с.Струтин; природно-рекреаційні – с.Підлисса, с.Трудовач, с. Словіта; історико-культурні – с.Бібщани, с.Вижняни, с.Красносільці, с.Мала Вільшанка, с.Махнівці, с.Митулин, с.Плугів, с.Чижів, с.Боготин, с.Ботків, с.Верхобуж, с.Вільшаниця, Велика, с.Гологори, с.Городилів, с.Жуличі, с.Залісся, с.Зарваниця, с.Зашків, с.Княжне, с.Кривичі, с.Новосілка, с.Підгайчики, с.Підгір'я, с.Підлипці,

<sup>31</sup> с.Лешнів – м. Броди – м.Підкамінь – м.Золочів – м.Поморяни, с.Заболотці - м.Олесько – с.Білий Камінь, м. Львів – м.Пустомити – м.Комарно – м.Великий Любін – м. Городок – м.Вишня – с.Судова Вишня – м.Мостиська – с.Крукеничі – с.Боляновичі, м. Львів – м.Івано-Франкове – м.Шкло – м.Яворів – м.Краковець – с.Нагачів – с.Дрогомишль

<sup>32</sup> м.Краковець/м.Шегині – м. Львів – м. Броди, с.Корсів – м. Броди – м.Підкамінь – с.Стиборівка, с.Станіславчик – м. Броди – с.Пониква – с.Мокропіль – с.Лукавець, м. Броди – с.Заболотці – м.Олесько – м.Золочів – с.Підлипці, с.Топорів - с.Тур'я – с.Ожидів - м.Золочів – м.Поморяни – с.Бібщани, с.Топорів / с.Полонична / с.Забрід - м.Буськ – с.Зашків / м.Глиняни, с.Тишиця – м.Кам'янка-Бузька – м. Львів – м.Пустомити – м.Щирець, м. Львів – с.Старе Село / с.Звенигород, м. Львів – с.Вовків – с.Раковець, м.Рава-Руська – м.Жовква – м. Львів, м. Львів – м.Великий Любін – с. Вишня, м. Львів – м. Городок – м.Судова Вишня, м.Мостиська – м.Шегині, м.Краковець – с.Малнів – м.Мостиська – с.Крукеничі, м.Судова



П.4. Соціально-економічні осі, які формуються на основі центрів з соціально-економічними ресурсами, об'єднаних комунікаційними зв'язками.<sup>33</sup>

Вузлові та лінійні елементи для кожного з типів ресурсів формують свою зону впливу або прогнозованого містобудівного розвитку:

- Елементами наповнення планувальної структури територій зони впливу АМТК № 3 в межах Львівської області з соціально-економічними ресурсами є поперечні планувальні осі, що базуються на регіональних дорогах, які сполучають обласні, районні центри та міські і сільські населені пункти – соціально-економічні центри. Зона впливу за соціально-економічним критерієм складає здебільшого лінійний характер вздовж планувальних осей (рис. 55).

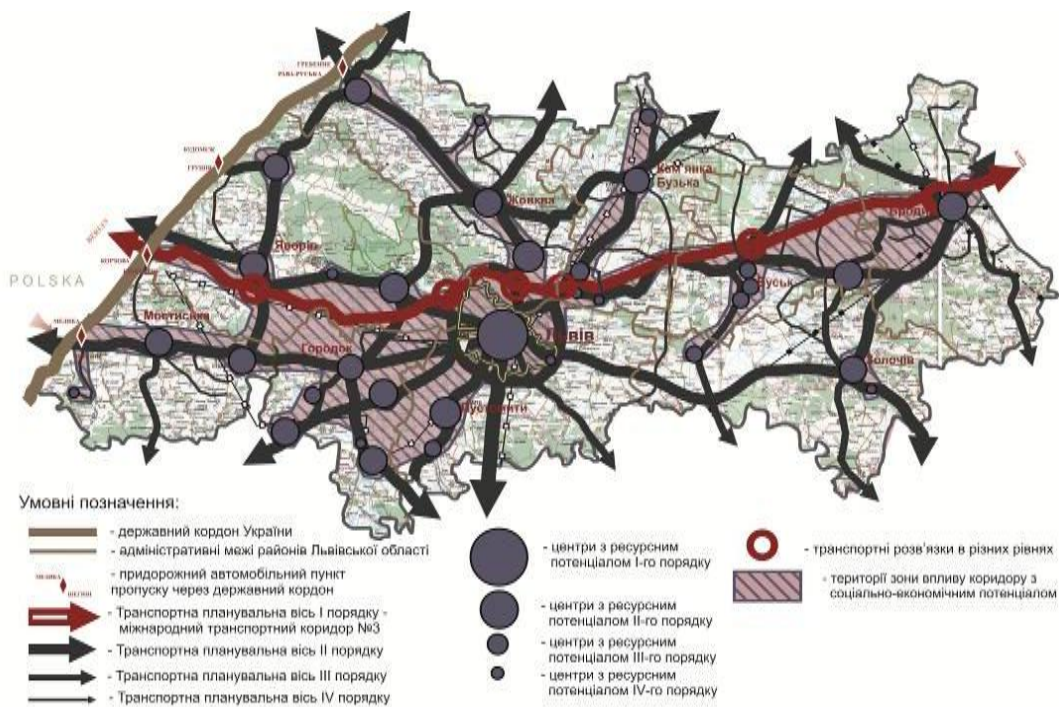


Рис.55. Схема прогнозованого містобудівного розвитку територій із соціально-економічними ресурсами зони впливу АМТК №3 у межах Львівської області (розроблено автором).

Вишня – с.Крукеничі – с.Чишки – с.Мочеради, м. Львів – м.Івано-Франкове – м.Шкло – м.Яворів – м.Краковець, с.Дубрівка – м.Рава-Руська – м. Немирів – м.Яворів.

<sup>33</sup> м.Краковець/м.Шегині – м. Львів – м. Броди, м. Броди – м.Глиняни, м.Добротвір – м.Кам'янка-Бузька – м. Львів, м.Рава-Руська – м.Жовква – м. Львів – м.Винники, м. Львів – м.Пустомити – м.Щирець, м. Львів – м.Великий Любінь – с. Вишня, м.Івано-Франкове - м. Городок – м.Комарно, м. Немирів – м.Яворів – м.Судова Вишня.

- Формування планувальної структури територій з природно-рекреаційними ресурсами базується на основі природно-рекреаційних об'єктів: Національних природних та регіональних ландшафтних парків, заповідників, заказників, пам'яток природи, штучно створених парків та ботанічних садів, водних елементів, рекреаційних лісів, лікувально-оздоровчих центрів. Таким чином формуються поперечні природно-рекреаційні осі вздовж природних елементів (уздовж природно-територіальних комплексів «Розточчя» та Гологори) та планувальних осей (рис. 56).

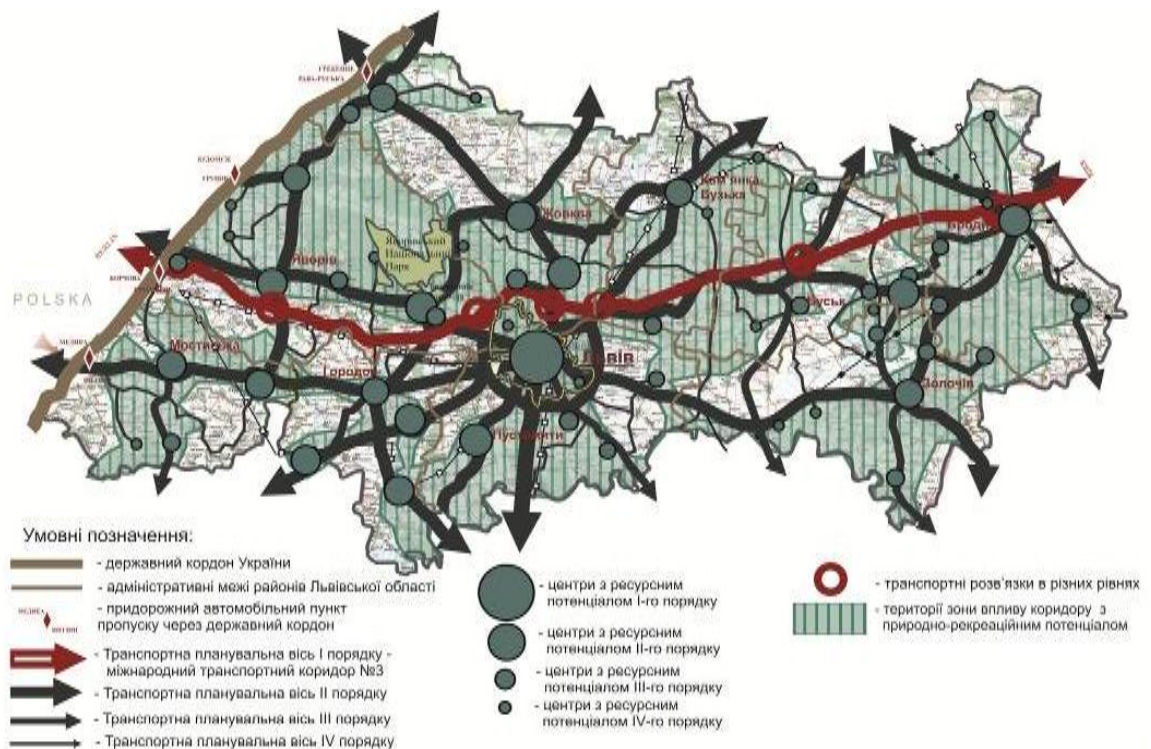


Рис.56. Схема прогнозованого містобудівного розвитку територій з природно-рекреаційними ресурсами зони впливу АМТК №3 у межах Львівської області (розроблено автором).

Елементи планувальної структури зони впливу з історико-культурними ресурсами формуються на основі історичних міст, об'єктів культурної спадщини, центрів народних художніх промислів, туристичних центрів. На території зони впливу поперечних історичних осей та історико-культурних центрів є найбільше, і вони розташовані майже рівномірно по всій території зони впливу (рис.57).

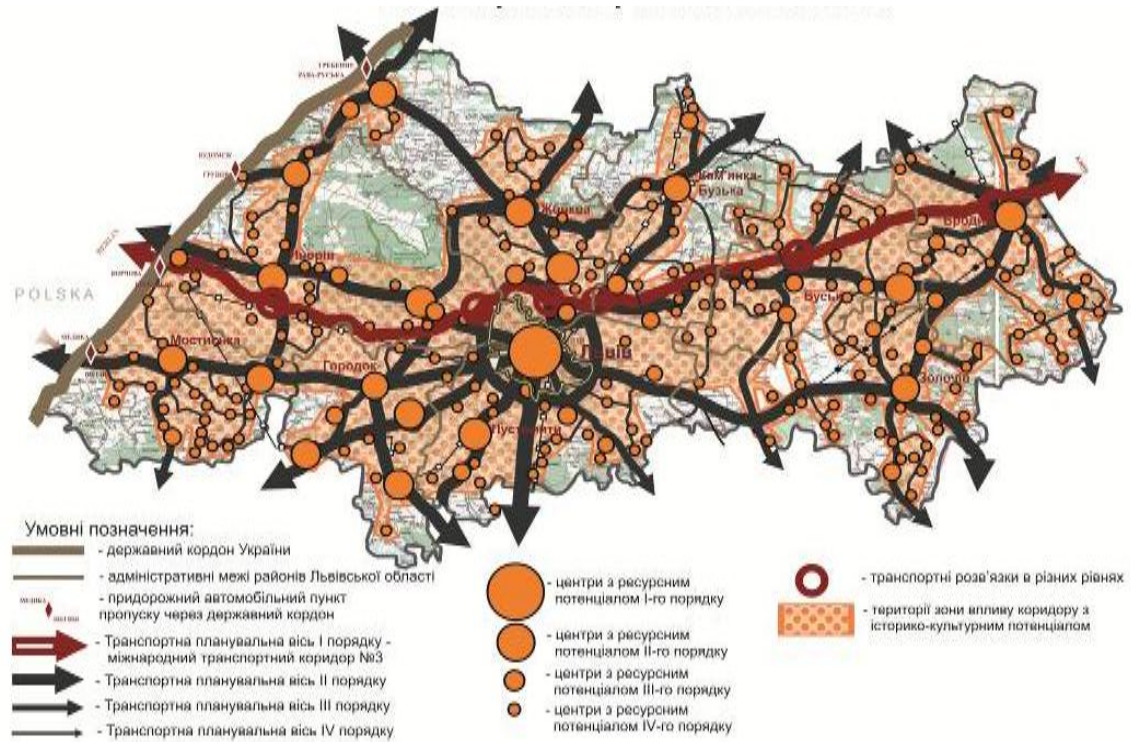


Рис.57. Схема прогнозованого містобудівного розвитку територій з історико-культурними ресурсами зони впливу АМТК №3 у межах Львівської області (розроблено автором).

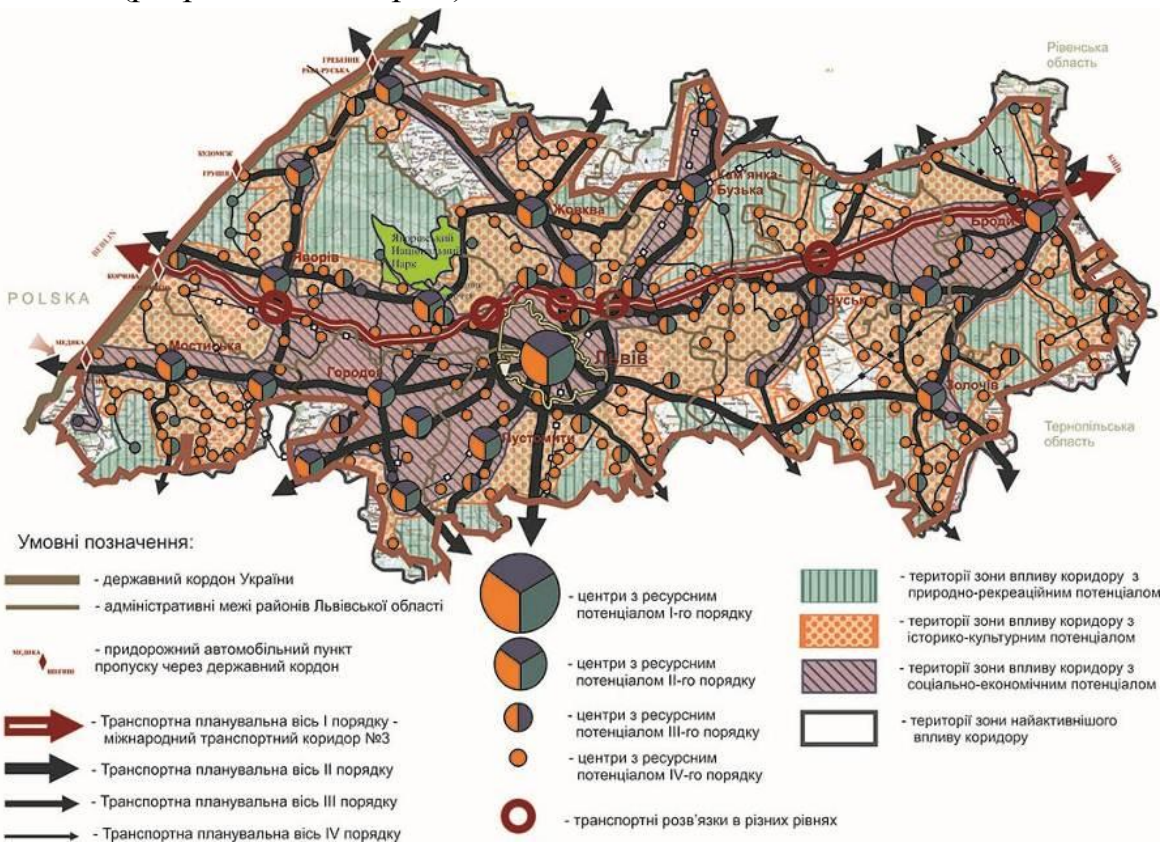


Рис.58. Схема прогнозованого містобудівного розвитку територій зони впливу АМТК №3 у межах Львівської області (розроблено автором).

Наклавши три зони впливу одна на одну, отримуємо зону найактивнішого впливу міжнародного транспортного коридору № 3 в межах Львівської області, яка майже збігається з межами прилеглих до МТК № 3 адміністративних районів. У цій зоні прогнозовано інтенсивний містобудівний розвиток територій. (рис. 58).

Отже, планувальна структура території зони впливу АМТК № 3 у межах Львівської області формується з вузлових (соціально-економічних, природно-рекреаційних та історико-культурних центрів) та лінійних (основних планувальних транспортних осей різного порядку, природно-рекреаційних та історико-культурних осей) елементів. Ці елементи формують зони впливу за кожним типом ресурсів – соціально-економічну, природно-рекреаційну та історико-культурну, які, накладаючись одна на одну, утворюють зону найактивнішого впливу коридору на території з ресурсним потенціалом. Ця зона складає територію шириною від 50 до 83 км по обидва боки від коридору.

#### **4.1.2. Принцип домінуючого розвитку вузлів у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

Динамічний розвиток територій у зоні впливу АМТК вказує на багат шарову їх структуру, яка не має рівномірного просторового розподілу. Залежно від топографічних умов і наявності транспортної досяжності починається утворення вузлів цієї структури. Транспортна доступність відіграє важливу роль у формуванні просторової структури цих вузлів і території в зоні впливу АМТК загалом.

За аналогією до досліджень ролі транспортних комунікацій у формуванні метрополій Подхалянського можна розглядати роль АМТК у формуванні просторової структури територій, котрими проходить коридор. Так, у просторових структурах територій метрополій місця, в яких перетинаються різні види транспорту і де є потреба у зміні характеру транспорту, стають більш привабливими, ніж інші місця, через що збільшується інтенсивність їх використання і діапазон потенційних інвестицій. Утворені в такий спосіб

місцеві центри відрізняються від довколишньої функціонально-просторової структури. Чинником, що відрізняє їх від решти, є висока інтенсивність забудови через ступінь різномірності функцій [144].

Аналогічно відбуваються процеси кристалізації вузлів функціональної активності як результат укрупнення та розширення наявної планувальної структури в районах перетину АМТК та локальної транспортної мережі.

Істотним чинником для розвитку територій уздовж АМТК та міст у зоні впливу АМТК є вузли транспортної інфраструктури, за посередництвом яких відбувається зв'язок автомобільного транспортного коридору з містами, що є осередками господарського та обслуговуючого потенціалу.

Залежно від розташування вузла АМТК існують наступні їх види:

вид 1 – вузли, сформовані у структурі міста (АМТК проходить через місто);

вид 2 – вузли, сформовані на об'їзній міста (АМТК проходить впритул до міста);

вид 3 – вузли автономні (міста знаходяться на віддалі від АМТК і є необхідність формування нового транспортного сполучення).

Світова практика розвитку транспортних вузлів вказує на багато позитивних прикладів. Прикладом першого виду є транспортні вузли в Токіо, Лос-Анджелесі, Сан-Паулу. Такий тип взаєморозміщення міста і АМТК стосується значних міських агломерацій, для яких економічно доцільним є залучення зовнішніх транспортних зв'язків у структуру міських зв'язків. У цьому випадку трансформується не лише планувальна структура міста, а й функціональна, оскільки транспортні розв'язки з'їздів та виїздів сполучення міста і АМТК оббудовуються об'єктами обслуговування транспорту та пасажирів, а житлова забудова відтісняється.

Прикладом другого виду є вузли навколо Кракова. У цьому випадку функціональна структура міста доповнюється об'єктами обслуговування, виробництва, виробничо-складськими, торговими, які розташовуються в

привузловій зоні до 5 км і тяжіють у напрямку до міста вздовж доріг нижчого порядку.

Третій тип, коли вузли розташовані на віддалі від міст, відіграє важливу роль для найближчих малих міст і сіл. У привузловій зоні до 1,5 км розташовуються об'єкти придорожнього сервісу, а далі вздовж місцевих транспортних шляхів виробничі, торгові та об'єкти обслуговування тяжіють ближче до сіл. Таке їх розташування впливає на підняття соціально-економічного розвитку сіл і рівня життя населення.

Використання земель у межах вузлів АМТК можна проаналізувати на прикладі взаємозв'язку АМТК та Кракова. Відповідно до чинного зонування відсоток виділення землі в зоні впливу АМТК у районах «Opatkowice–Zachód» та «Opatkowice–Wschód» (Західне та східне передмістя Кракова) є наступним: житлова забудова – 56%; забудова об'єктів обслуговування – 18%; дороги – 11%; резервні території – 15%. У районі «Sidzina Pólnoc» (північне передмістя Кракова): житлова забудова – 26%; забудова об'єктів обслуговування та промисловості – 25%; дороги – 23%; резервні території – 26% [192].

Розвиток функціональної структури територій у зоні впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів дає шанс для економічної активізації слаборозвинутих громад. Особливо із впровадженням адміністративно-територіальної реформи в Україні. Згідно з Методикою формування спроможних територіальних громад, яка затверджена Кабміном [19], одним з основних положень документа є визначення потенційних адміністративних центрів майбутніх спроможних територіальних громад та їхніх зон впливу. Адміністративним центром може бути місто, село або селище міського типу, яке розташоване в зоні доступності до найвіддаленіших сіл не більше ніж за **20-25 км** та володіє розвиненою інфраструктурою. Потенційними адміністративними центрами в першу чергу визначені міста обласного значення та населені пункти, що мають статус районних центрів. Проте адміністративними центрами потенційно можуть бути також села, селища,

міста, що історично мали статус районних центрів і розташовані на відстані **понад 20 км** від міст обласного значення, районних центрів, а також інших населених пунктів. Адміністративний центр спроможної територіальної громади, окрім адміністративних будівель, повинен мати установи соціальної інфраструктури. Важливою умовою створення нової громади є економічна спроможність, тобто можливість для людей заробляти на життя в межах географічної доступності, а це в першу чергу – наявність підприємства чи потужного господарства. У разі розташування на вказаній території більше одного населеного пункту, який може бути визначений потенційним адміністративним центром, перевагу віддають тому, який має краще розвинену інфраструктуру [181]. АМТК є чинником розвитку інфраструктури.

Але разом з тим прогнозується, що коридор створить бар'єр для повноцінного функціонування територіальних громад, які він перетинає. Відповідно до перспективного плану об'єднання територіальних громад (за матеріалами офісу реформ Львівщини [182]) проаналізовано розташування громад відносно АМТК. Так, деякі громади коридор «розрізає» навпіл, а від інших «відтинає» меншу частину. Тому були запропоновані зміни до адміністративного устрою нових територіальних громад. У першому випадку – розділити громади на дві окремі частини. У другому – менші частини пропонують приєднати до сусідніх громад. (рис. 59).

Враховуючи досвід діючих у Європі АМТК, можемо передбачити будівництво нових для території функціональних об'єктів – початково придорожного сервісу, а з часом – з об'єктами логістики та виробництва, пріоритетом якого є міждержавне автомобільне транспортне сполучення. Перелічені об'єкти будуть «обростати» об'єктами сервісної інфраструктури. Така кристалізація планувально-функціональної структури у планувальні вузли території може стати основою формування адміністративних центрів територіальних громад.

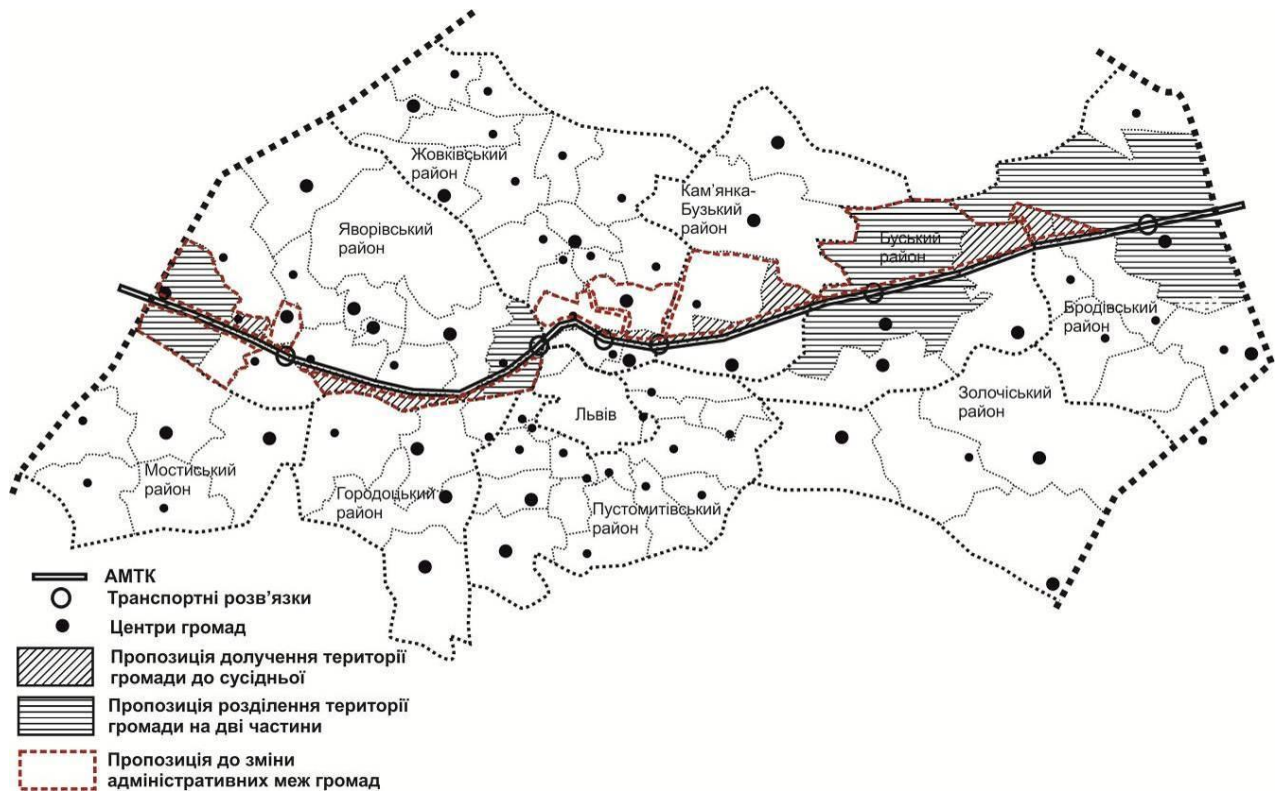


Рис. 59. Пропозиції до зміни адміністративного устрою територіальних громад (розроблено автором на основі перспективного плану об'єднання територіальних громад [182]).

Урбанізаційні зміни з впровадженням АМТК спостерігає польський урбаніст Я. М. Хмелевскі. На прикладі зв'язків – наявних та проєктованих – поміж двома метрополітальними центрами Польщі – Варшавою і Лодзю – автор розробив стратегію розвитку земель уздовж транспортних коридорів (рис. 61).

Прогнозується формування вузлових пунктів, що накладатимуться на транспортну систему, та урбанізаційний розвиток населених пунктів у зоні впливу транспортних комунікацій, які без транспортного чинника не мали потенціалу до розвитку (рис. 60) [142].

Процес урбанізації внаслідок прокладання АМТК колись слабо урбанізованих територій має наступні, подекуди протилежні за значенням, наслідки. Наприклад, згідно з дослідженнями в Польщі [142], у зоні



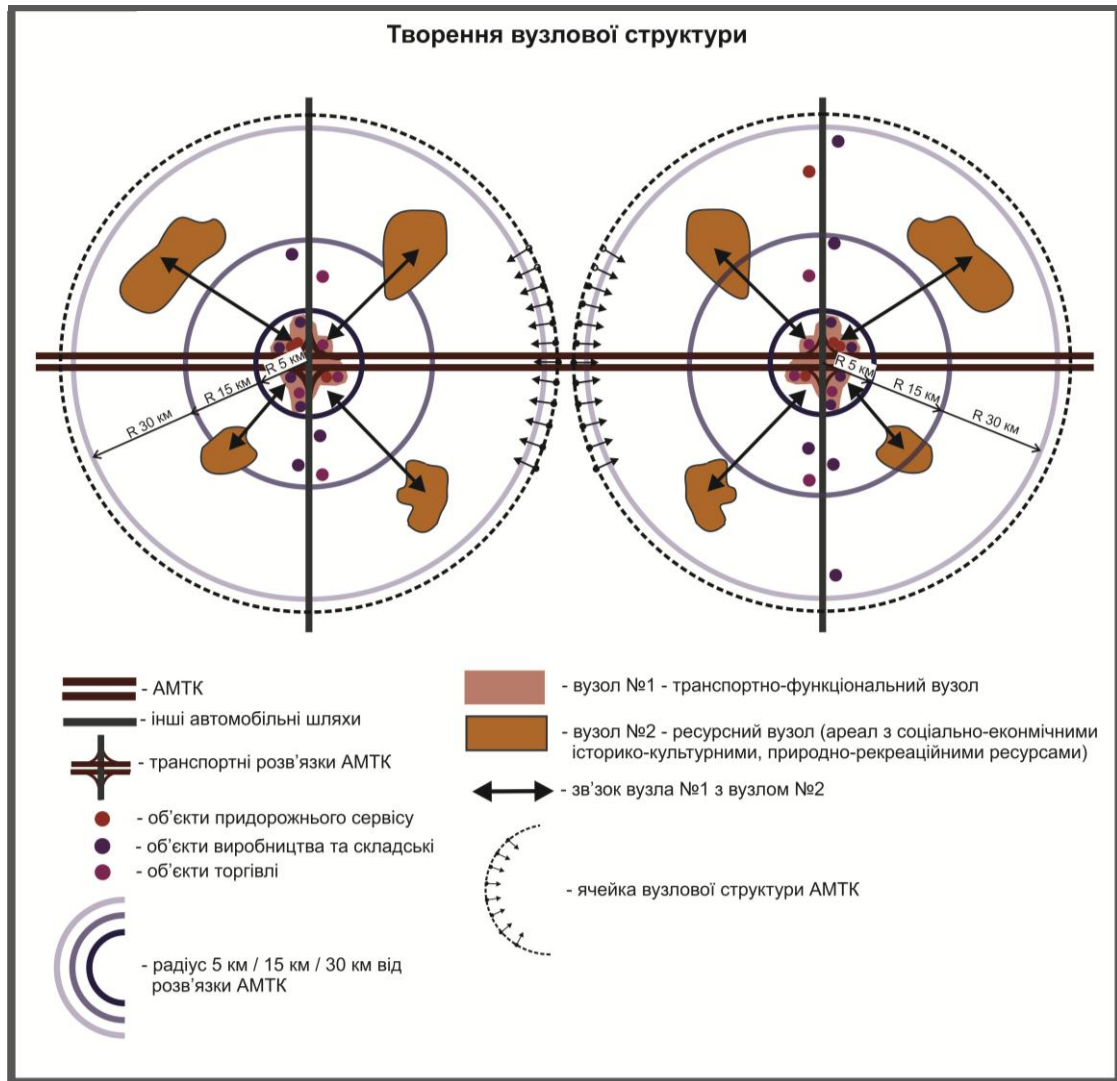


Рис. 60. Принцип домінуючого розвитку вузлів у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів (розроблено автором).

впливу АМТК спостерігається як приріст населення у містах та селах, так і, з іншого боку, через покращення (за часом доступності) зв'язків у регіоні збільшення рівня трудової маятникової та епізодичної міграції. Відповідно настають зміни в структурі зайнятості – зайнятість сільським господарством поступається зайнятості у сфері обслуговування в силу перейняття стереотипних видів діяльності та в силу зменшення площ сільськогосподарських угідь. Наступною зміною є прискорення росту значних міст, формування міських агломерацій. Ще одним наслідком впливу АМТК, зокрема формування вузлів (осередків) обслуговування, є перейняття міського стилю життя в межах поселень, що попадають у ці вузли [142].



Рис. 61. Комунікаційні зв'язки нового покоління (автостради, залізниці) двох метрополітарних осередків центральної Польщі: Варшава і Лодзь в стані біполярної конурбації з взаєморозташуванням функцій [142].

Економіка останніх десятиліть в Україні набула стагнаційного характеру. Промисловість, сформована в роки СРСР, вже не має містотворчих або тим більше регіоноформуючих здатностей, натомість сфера обслуговування, що прийшла на зміну промисловості, розвивається виключно в містах, причому в значних. Нові підприємства закладаються спорадично, і їх ще надто мало для створення належного економічного рівня держави.

АМТК стають чинником змін господарювання та просторової організації не адміністративних чи географічно окреслених районів, а смуги земель уздовж транспортного коридору. У зоні впливу АМТК відбувається зміна характеру господарювання. Формуються (або з часом почнуть формуватися) нові осередки концентрації об'єктів сфери послуг та обслуговування. Інтерпретуючи дослідження польського урбаніста Я. М. Хмелєвського в галузі системи розселення [142], можемо назвати процес формування урбаністичних вузлів

економічного характеру вздовж АМТК процесом розвитку метропольного ареалу Львова (рис. 62).



Рис.62. Постадійність формування урбаністичних вузлів економічного характеру вздовж АМТК [142].

Цей процес можна охарактеризувати поетапністю: 1 – зародження лінійних зв'язків у дисперсному розселенні; 2 – прокладення АМТК та формування осередків обслуговування транспорту вздовж АМТК; 3 – укрупнення вибраних осередків до рівня вузлів, що містять об'єкти обслуговування транспорту, доповнені об'єктами логістики придорожного сервісу; 4 – окремі вузли переростають у поліфункційні центри, які надалі можуть розвиватися у нові міські організми або зливатися з поближніми містами. На цій підставі можна зробити висновок, що АМТК збільшують кількість місць прикладання праці та є чинником підвищення рівня урбанізації на регіональному рівні.

#### **4.1.3. Принцип забезпечення екологічного континуїтету територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

Багато автомагістралей, будучи транзитними маршрутами, пролягають через цінні природні території – ліси, болота, перетинаючи шляхи міграції тварин і екологічні коридори. Це негативно впливає на навколишнє середовище, викликаючи його деградацію.

Погано прокладені і запроектовані дороги можуть істотно вплинути на довкілля, створюючи ефект так званих екологічних бар'єрів. Зокрема АМТК, в яких пропускна здатність 15 тис. автомобілів на добу, стають неперехідними екологічними бар'єрами. Негативні наслідки дорожнього будівництва та зростання дорожнього руху наступні: перешкода руху тварин і рослин; нещасні випадки при зіткненні з дикими тваринами; знищення середовища проживання в межах проходження дороги; зміна території, прилеглої до дороги (виникнення поселень у районах, раніше недоступних); розширення чужорідних функцій для даного району, пов'язаних з людиною. Крім того, АМТК стають додатковим джерелом негативного впливу на акустичний клімат, ґрунти, поверхневі та підземні води, атмосферне повітря, живу природу, ландшафт, культурну спадщину.

Судячи з польського досвіду, який базується на європейській практиці [195], кожен із цих негативних наслідків може бути ефективно вирішений шляхом відповідного проекту, що враховує вплив автошляху на природу, з самого початку у співпраці з фахівцями в області природи, акустики і охорони навколишнього середовища. При проходженні дороги через цінне природне середовище слід дотримуватись наступних правил (рис. 63):

- використовувати проходження лінійних об'єктів на території. Якщо це можливо, дорога повинна бути прокладена вздовж наявних об'єктів, таких як: залізничні колії, лінії електропередач, дороги нижчих класів. Як правило, біля цих об'єктів навколишнє середовище настільки деградувало, що введення

нового елемента не викликатиме таких великих втрат у природі, як при використанні недоторканого середовища;

- будівництво переходів і проходів для тварин. Щільність і тип переходів для тварин повинні відповідати природному рангу території. Будівництво переходів для тварин повинно бути обов'язковим для всіх типів доріг, які перетинають екологічні коридори. Більшість смертельних випадків диких тварин, як правило, частіше трапляються на дорогах меншого рангу, повністю позбавлених будь-яких переходів для тварин, ніж на головних національних або провінційних;

- використання шумозахисних споруд. Дорожній шум – завжди сторонній елемент у навколишньому середовищі. Деякі види птахів покидають гнізда на території, де рівень звуку перевищує 40 дБ. Якщо комунікаційний шлях перетинає територію, що охороняється, в обов'язковому порядку повинні бути забезпечені шумозахисні споруди;

- захист водно-болотних угідь. Наскільки це можливо, слід уникати прокладання маршрутів через райони торфовищ, замулів та інших інтенсивно зрошуваних нестабільних ґрунтів. Такі райони, як правило, насичені специфічною рослинністю, де відбуваються процеси накопичення органічних відкладень. Ці заволожені території покриті громадям болотних і болотно-лугових рослин, надзвичайно цінних з погляду природи. Крім аспектів охорони природи, будівництво шляхів через області водно-болотних угідь завжди несе за собою збільшення витрат унаслідок використання дуже дорогих технічних рішень. Дорога, прокладена по заволожених територіях, у процесі використання може бути дуже небезпечною через часті тумани і можливі утворення ожеледиці. Витрати на її утримання, як правило, набагато вищі, ніж на дороги, що пролягають звичайними територіями. Якщо все ж необхідно прокласти шлях через водно-болотні угіддя, головний принцип проєктанта полягає у використанні таких рішень, які не будуть порушувати водні умови. Є багато методів будівництва маршрутів на сильно заволожених нестабільних

грунтах: заміна землі, хімічна або механічна стабілізація, осушення і дренаж, фундамент на палях, проходження дороги на естакаді;

- захист ландшафту. Кожна комунікаційна траса є стороннім елементом у ландшафті. Проходження дороги через екологічно цінні території повинно, якщо це можливо, проектуватися в неглибоких виїмках або невеликих насипах (за умови збереження водних ресурсів). Метою повинна бути інтеграція дороги в ландшафт за допомогою відповідного формування маршруту. Дорогу слід прокласти з найменшим розтином екосистеми і впливом на форму рельєфу мінімальними земельними роботами. Шлях повинен бути пристосований до топографії місцевості – наприклад, проходити вздовж горизонталей. Всі інженерні споруди, як-от мости і естакади, повинні бути запроектовані з малим архітектурним втручанням. Найкращими є прості конструкції з деревини. Транспортні дороги повинні належно маскуватися зеленими насадженнями відповідних до місцевих видів дерев і чагарників.

З німецького досвіду [201] заходами зменшення негативного впливу автомагістралі А3 є: встановлення шумозахисних екранів, компенсаційні заходи з висадки нових дерев на місце пошкоджених або вирубаних, дренаж, збереження заплави вздовж Дунаю, збереження ландшафту і рекреаційної функції. Окреме місце займають заходи боротьби з шумом [193].

У зону впливу АМТК № 3 на території України потрапляють елементи загальноєвропейської екомережі. На заході це екостабілізуюча зона Українських Карпат, які також простягаються через Польщу, Чехію, Словаччину, Угорщину, Румунію, Сербію. У напрямі зі Львова до Томашова (Польща) на північному-заході простягається горбисте пасмо Розточчя. Спільною з Білоруссю, Польщею та Росією є зона мішаних широколистих лісів на північному заході країни. Екостабілізуючі зони поєднують екологічні коридори, що проходять уздовж річок Сян, Дністер, Західний Буг (об'єднують території України, Польщі та Білорусі). Крім того, Україна та Європейський

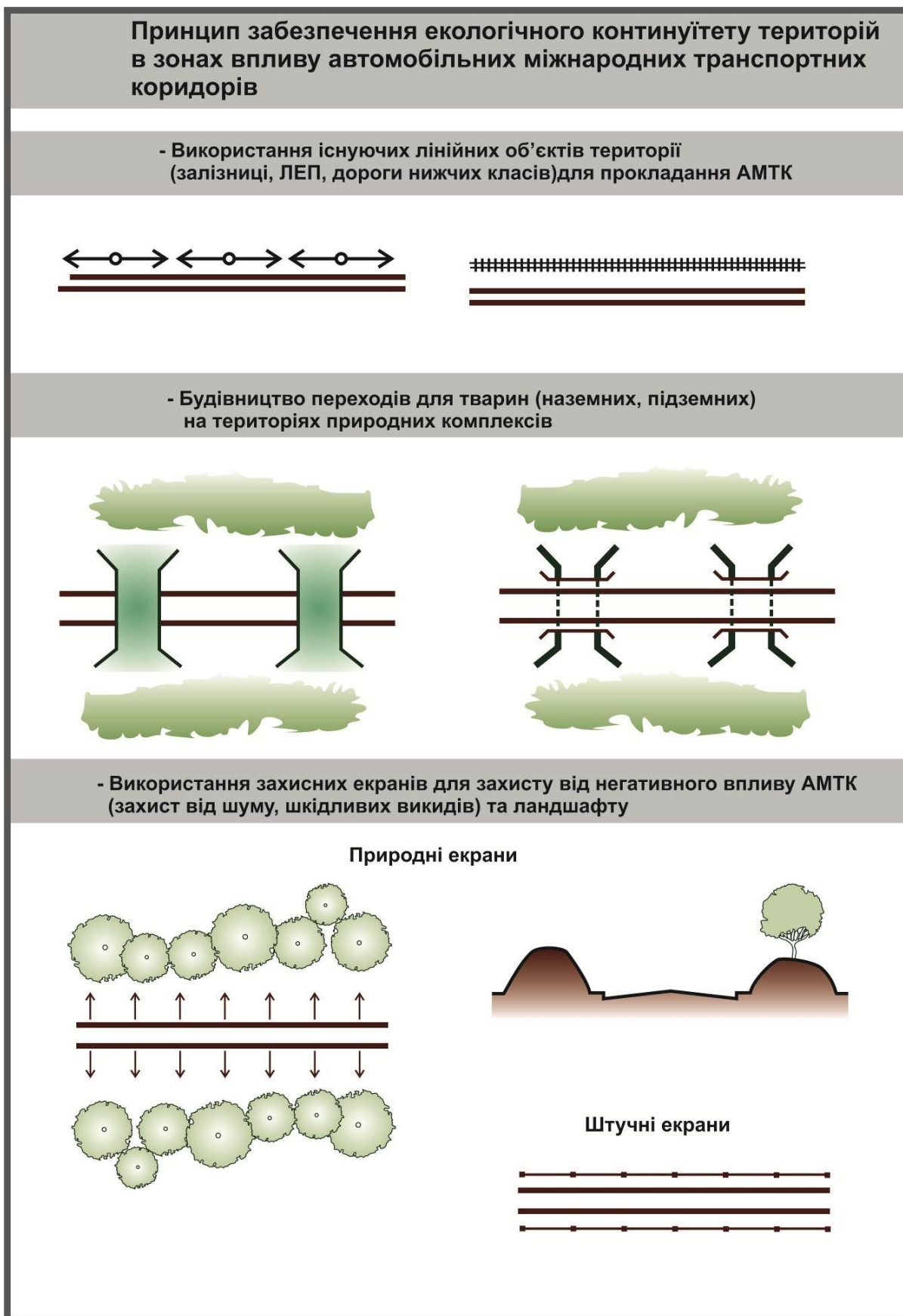


Рис. 63. Принцип забезпечення екологічного континуїтету територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів

Союз мають спільні об'єкти природно-заповідного фонду, зокрема у Львівській області. У Розточчі це Регіональний ландшафтний парк «Равське Розточчя», який у 2009 р. став складовою частиною міжнародного українсько-польського біосферного резервату «Розточчя». У Карпатському регіоні це Регіональний ландшафтний парк «Надсянський», який у 1998 р. включено до першого в Європі міжнародного трьохстороннього польсько-українсько-словацького біосферного заповідника «Східні Карпати». У перспективі планується створення спільного українсько-польського заповідного об'єкту в складі РЛП «Верхньодністровські Бескиди», який безпосередньо прилягає до українсько-польського кордону та парку «Гур Слоних» (Польща) [96].

Дослідження ресурсного потенціалу (див. підрозділ 2.2) показали наявність територій зі значним природно-рекреаційним потенціалом. Це курортно-рекреаційні зони в Яворівському районі з центрами в містах Немирів, Шкло, Івано-Франкове, в Городоцькому районі – у містах Великий Любінь, Городок; туристично-рекреаційні зони з центрами в містах Олесько, Золочів; рекреаційні зони на півдні Яворівського району, на півдні Пустомитівського району, на півночі Бродівського району з центром у с. Лагодів. Ці території мають значні перспективи для розвитку. З проходженням коридору покращиться досяжність до об'єктів рекреації, що сприятиме розвитку рекреаційної інфраструктури. У той же час із проходженням транспортного коридору дуже близько до об'єктів екологічної мережі можуть виникнути конфлікти транспортної та екологічної мережі [46].

Проходження коридору не повинно порушувати екологічну мережу, його трасування має бути здійснене в обхід елементів екологічної мережі для збереження її цілісності. У випадку, коли обійти природно-територіальний комплекс є неможливим, проектуються екопереходи.



#### **4.1.4. Принцип збереження історико-культурної ідентичності територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів**

Збереження історичної ідентичності та пошук нової в архітектурі міст глобалізованого світу визнано пріоритетним завданням сучасної практики і теорії архітектури та містобудування.

Ідентичність в архітектурі – це діалектичний процес творення та збереження об'єктів архітектури через їх взаємозв'язок із унікальним довкіллям, що є відображенням в архітектурно-розпланувальних, композиційних, містобудівних, образних вирішеннях різних історичних та національних архетипів [134].

Майбутні втручання у сформоване довкілля необхідно реалізовувати, враховуючи особливості історичної містобудівної та архітектурної ідентичностей, насамперед враховуючи пам'ять місця. Тобто у процесі архітектурно-містобудівної діяльності необхідно здійснювати взаємопов'язання нових проєктованих та історичних колективних ідентичностей [139], а також врахувавши тісний зв'язок між зміною ідентичнісних орієнтирів населення міста і його розпланувально-просторовою структурою. Якщо місто хоче з певних причин зберегти цей простір, то його треба якомога швидше оголошувати пам'ятним і ставити під охорону.

Наявність АМТК та історико-культурної спадщини сприятиме зростанню туризму в регіоні зони впливу, а підвищення атрактивності малих міст і сіл – їхньому подальшому розвитку. Об'єктом, котрий може підвищити атрактивність міста, може бути: 1) збережена історична містобудівельна схема зі збереженою архітектурою (або така, що піддається реставрації); 2) окремі збережені архітектурні пам'ятки; 3) збережена планувальна структура міста із втраченою автентичною забудовою; 4) історичні події, котрі не залишили по собі жодних матеріальних слідів; 5) пам'ятки природи, у тому числі і ті, котрі несуть пам'ять про певні історичні події або особи [70].

Територія зони впливу АМТК № 3 має свою атрактивність та національну ідентичність в архітектурі: сформовану мережу історичних населених пунктів та велику кількість об'єктів історико-культурної спадщини, яка є найбільшою цінністю. Поява нового містобудівного об'єкту АМТК внесе зміни у сформоване середовище як психологічно візуально, так і планувально. Так, проходження коридору може корегувати архітектурно-планувальну структуру історичних міст, впливати на візуальне сприйняття цінних історичних ландшафтів тощо. Тому важливим при такому втручанні є перш за все збереження історико-культурної ідентичності так, щоб містобудівні втручання не вплинули негативно на історичне середовище [70].

М. В. Бевз розробив основні принципи регенерації заповідних архітектурних комплексів історичних міст: наслідування традиційної функціонально-просторової системи міста; відтворення історичної розпланувальної системи міста; відображення композиційно-образної системи історичного міста; збереження та відтворення архітектурно-розпланувального укладу забудови, який може включати нову забудову, вирішену відповідно до вимог охорони традиційного характеру середовища; дотримання засад розпланування згідно з історичною планіметричною системою колишнього міста або його частини; збереження „п'ятого фасаду” історичної заповідної частини міста; „живої музеєфікації” функціонально-просторової структури та предметного наповнення середовища у найбільш цінних зонах [28].

Також Бевз М. В. сформував архітектурно-розпланувальні засоби щодо збереження та перетворення історичного середовища у містах, що відповідають завданням охорони пам'яток містобудування та регенерації заповідних ділянок і розділив їх на три класи: містобудівні, архітектурні та вирішення „малої” архітектури і предметного наповнення історичного міського середовища. Зокрема до містобудівних засобів належать: а) дотримання особливостей історично-складеної панорами міста; збереження системи забудованих та відкритих просторів зі складеною системою п'ятого фасаду; б)

відтворення силуету, висотних домінант, складених історичних картин; в) застосування традиційних спадистих дахів, способу забудови, будівельних матеріалів та ін.; г) відтворення розпланувально-просторової історичної системи міста, кварталів, вулиць, відкритих територій та ін.; д) композиційно-містобудівне вирішення „реперних” пунктів урбаністичної тканини у традиційному дусі, навіть якщо цей об’єкт реалізується у зовсім нових архітектурних формах; е) ведення забудови та будь-яких інших перетворень, враховуючи історичну планіметричну систему міста в цілому чи окремої ділянки; ж) збереження та реставрація містобудівного об’єкта як різночасового комплексу незалежно від хронологічної глибини збереженої міської забудови.

Архітектурні засоби включають: а) врахування фактору швидкого „старіння” модерних вирішень, що зумовлює необхідність пошуку контекстуальних вирішень новостворюваної забудови включно з „ретроверсіями”; б) застосування копій або ретроверсій для будівництва на місці втраченої забудови; в) врахування складеної цінності кожного конкретного місця на якому проводиться забудова – архелогічних решток, „легенди” місця та його історичної символіки, ролі у панорамі вулиці чи площі та ін.; г) збереження історичної парцеляції у композиційно-просторовому вирішенні нової забудови незалежно від форми та способу інвестування; д) використання у новій забудові історичних елементів та способів декорування та опорядження фасадів; е) наслідування традиційного поділу фасаду та даху в нових будівлях; є) „копіювання” історичної символіки місця; ж) реставрація та збереження міських інтер’єрів – площ, вулиць, скверів та ін.; з) пристосування горіщних приміщень забудови зі збереженням форми та матеріалу даху.

Засоби вирішення „малої” архітектури та предметного наповнення історичного міського середовища є такими: а) відтворення історичних елементів благоустрою згідно з сучасними вимогами безбар’єрної архітектури; б) відтворення та реставрація історичних вулиць різного рангу з підкресленням їхньої символіки та історичних деталей благоустрою і опорядження; в) реставрація і відтворення архітектурного

декору, вивісок, ліхтарів, шильд, брам, дверей, вікон та ін. як елементів міського інтер'єру; г) пристосування історичних будівель до нових потреб без руйнування традиційної забудови; д) використання підземних просторів для інтенсифікації функціональних процесів та параметрів історичних районів; е) відтворення і реставрація історичних пофарбувань фасадів [28].

У зону впливу АМТК № 3 потрапляє багато населених пунктів – краєзнавчих центрів і територій з туристичним потенціалом. До них належать об'єкти історико-культурної спадщини – пам'ятки історії, архітектури, археології, природи і садово-паркового мистецтва, історії культури. Транспортний коридор № 3 покращить досяжність до таких територій для вітчизняних та іноземних туристів, зробить їх більш привабливими для відвідування [46].

Посилення процесів європейської інтеграції сприяє зростанню зацікавленості у відвіданні прикордонних територій, які в минулому становили етнічну та культурну цілісність. Існують транскордонні маршрути, популярні зокрема серед польських туристів, однак природний та історико-культурний потенціал цих маршрутів на українській території належно не використовується через незадовільний стан туристичної інфраструктури. Така ситуація не дає змоги суттєво розширити «зону впливу» міжнародного туризму і перетворити його у важливий чинник соціально-економічного розвитку прикордонних територій Львівської області. З другого боку, формування туристичної інфраструктури в прикордонні повинно бути підпорядковане загальній стратегії урбаністичного розвитку ТКР області в короткотерміновій і довготерміновій перспективі. Одними з базових чинників формування цього розвитку, основними лінійними елементами урбаністичного просторового каркасу є міжнародні транспортні шляхи загальноєвропейського значення, що проходять територією України через пропускні пункти «Рава-Руська», «Краковець», «Шегині» («Мостиська») у Львівській області [110].

АМТК проходить цінними територіями із сформованими виднокраями, такими як вигляди на історичні міста чи пам'ятки архітектури (наприклад, Олеський замок, що здалеку проглядається з автомагістралі Львів – Київ) Важливе значення має збереження виднокраїв уздовж траси АМТК шляхом встановлення охоронних зон. Межі зони охоронюваного ландшафту визначаються поширенням візуально-пейзажних зв'язків пам'ятки чи красивого пейзажу з природними складовими довкілля і встановлюються з урахуванням природних і розпланувальних рубежів [14].

Разом з тим проходження транспортного коридору чинить і негативний вплив. У населених пунктах зі значними ресурсами та погано сформованою туристичною інфраструктурою існує ризик некерованої забудови, порушення охоронних зон пам'яток. Тому важливим є комплексно розвивати туристичну інфраструктуру, розробляти і оновлювати генплани міст і поселень із туристично-культурними ресурсами.

Отже, принцип збереження історико-культурної ідентичності територій у зоні впливу АМТК передбачає доступність до історичних міст, об'єктів культурної спадщини, центрів народних художніх промислів, непорушення історико-культурних ландшафтів, комплексний розвиток туристичної інфраструктури (створення комплексних стратегій розвитку туристичної інфраструктури на територіях із значним історико-культурним потенціалом вздовж АМТК, розроблення генпланів туристичних зон) (рис. 64).

Перелічені принципи містобудівного містобудівного розвитку зони впливу АМТК є взаємопов'язані такою мірою, що деколи один з них не може бути застосований окремо. Наприклад, на території з історико-культурними ресурсами потрібно розвивати інфраструктуру – тобто застосовувати економічний принцип, те саме стосується і територій з природно-рекреаційними ресурсами. На територіях, де наявні лише соціально-економічні ресурси, слід захищати навколишнє середовище та екологію.

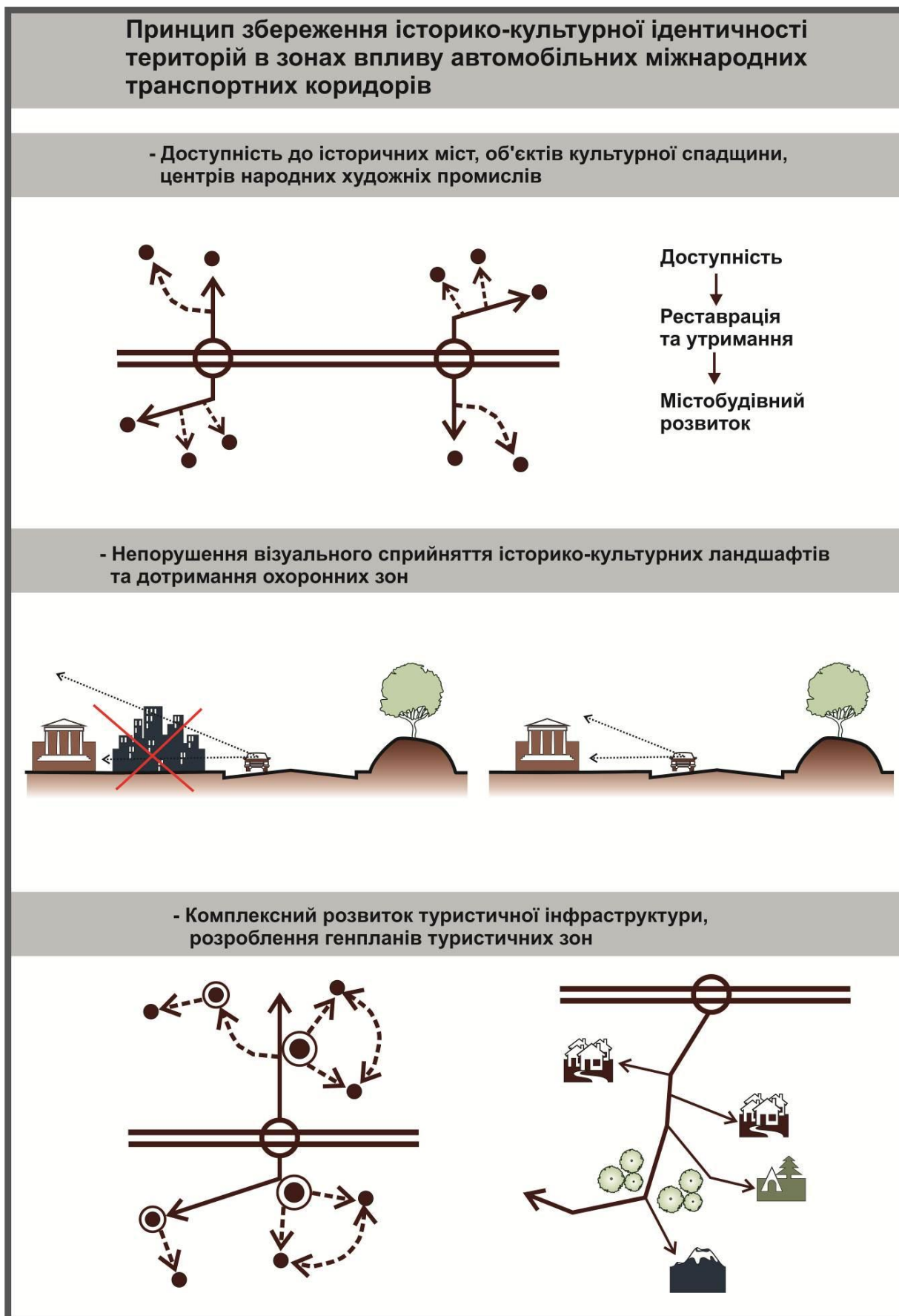


Рис.64. Принцип збереження історико-культурної ідентичності територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів

#### **4.1.5. Поетапність просторово-функціонального урівноваженого розвитку територій у зоні впливу АМТК (під впливом часового фактора).**

Із будівництвом АМТК планувальна структура та функціональне наповнення територій з часом буде змінюватись у напрямку зростання.

Прогнозується, що планувальна структура функціонально-просторового розвитку територій у зоні впливу АМТК відбуватиметься поетапно і змінюватиметься в часі. Такий розвиток можна поділити на декілька етапів, на кожному з яких виникатимуть свої потреби функціонування коридору (рис. 65):

I етап. Будівництво коридору і проходження його через наявну сформовану мережу населених пунктів.

II етап. Будівництво транспортних розв'язок для зв'язку коридору і місцевої мережі автошляхів. На даному етапі зросте роль привузлових територій у межах 0,5-км зони вздовж коридору (технологічна зона за Діпромостом). Біля транспортних розв'язок і вздовж коридору будуватимуться об'єкти придорожного сервісу, що задовольнятимуть первинні потреби при здійсненні транзитних поїздок із короткими зупинками, такі як автозаправні станції, заклади харчування, стоянки для усунення несправностей та відпочинку, туалети та душові, кімнати матері та дитини, а також об'єкти дорожньої інформаційної служби, які включають у себе основну інформацію про коридор, дорожні карти, наявність центрів технічного обслуговування, відстані і приблизний час у дорозі до місця призначення, місцеву інформацію про культурну спадщину і природні ресурси, прогноз погоди тощо. Такі об'єкти будуватимуть уздовж коридору кожні 15-20 км.

III етап. Прогнозується задіяння територій у привузловій зоні до 2,5-5 км уздовж доріг, поєднаних із транспортною розв'язкою. У цій зоні (із закордонного досвіду) будуватимуть об'єкти обслуговування, короткочасного відпочинку (з можливістю ночівлі), заклади громадського харчування, центри зв'язку, виробничі, виробничо-складські, торгові та інші об'єкти, які спрямовані на обслуговування дорожнього руху з довготривалою

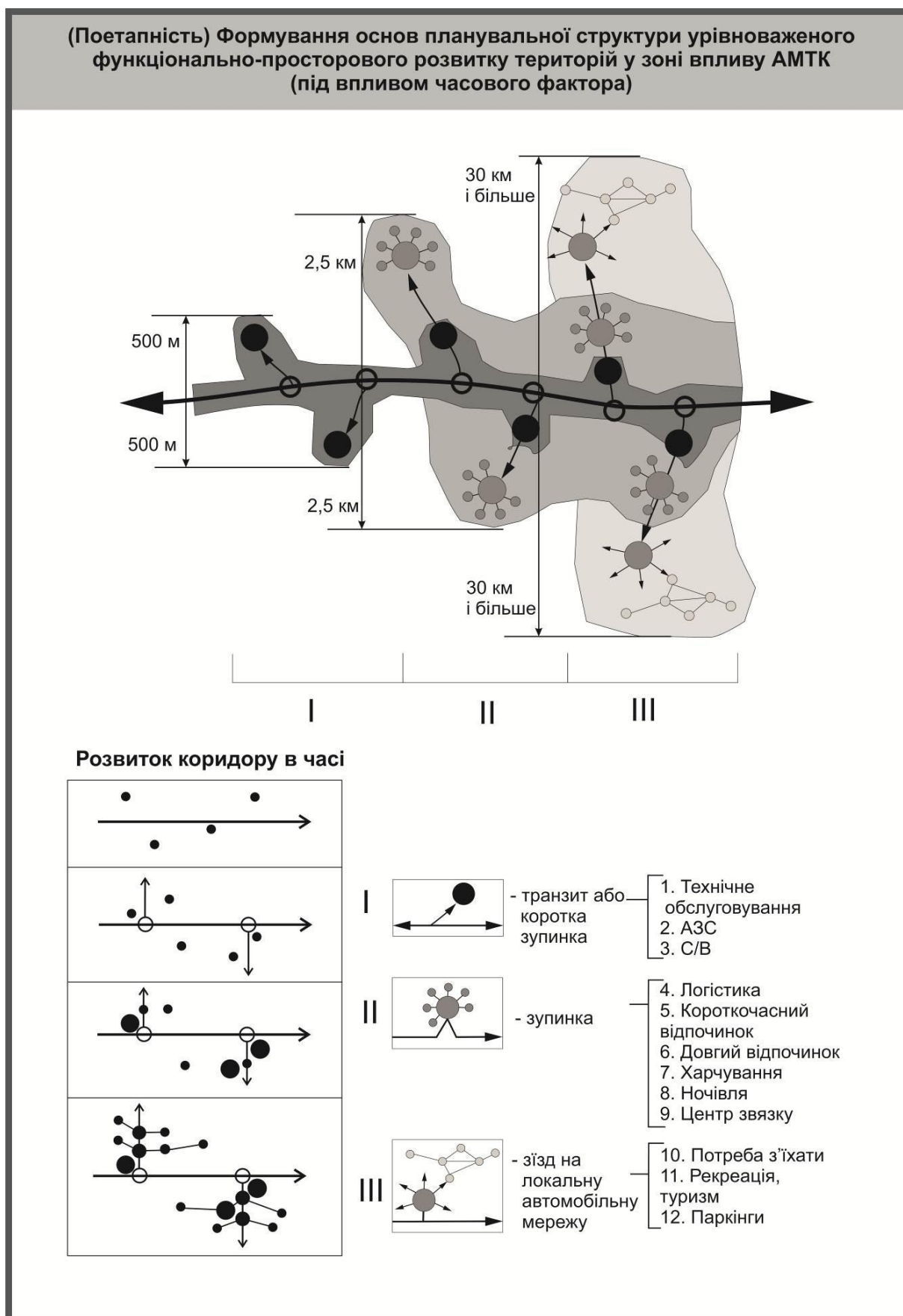


Рис. 65. Поетапність поширення впливу від АМТК на прилеглі території (розроблено автором).



зупинкою і потребуватимуть з'їзду з коридору. Будівництво таких об'єктів може спричинити інтенсивну урбанізацію вздовж коридору, яка матиме лінійний характер. З часом об'єкти придорожного сервісу короткочасного та довготривалого відпочинку можуть формувати цілі комплекси або вузли обслуговування. Комплекси обслуговування повинні розташовуватись на з'їздах з коридору до найближчих населених пунктів, але на відстані не далі, ніж 30 км один від одного. Для місцевого населення, особливо населених пунктів у пішохідній доступності, такі комплекси та інші об'єкти стануть новими місцями прикладення праці, що покращить рівень життя.

IV етап. Зростає роль зв'язків, що поєднують коридор з місцевою мережею доріг, а також дотичних до них локальних шляхів. Містобудівний розвиток отримають території вздовж таких доріг біля міст і сіл у радіусі 30 км і більше від вузлів. Тут будуватимуть 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 (соціально-економічного, природно-рекреаційного, історико-культурного) та можливості обслуговування (кількість населення, щільність автомобільних доріг). Наприклад, на сільськогосподарських землях, які зараз деградують, можна створювати невеликі ферми або господарства з переробки та виробництва сільськогосподарської продукції (виробництво сиру, молока, вирощування худоби та птиці, садівництво), що може потягнути за собою розвиток агротуризму або об'єктів несільськогосподарського призначення (логістичні центри); на територіях із чітко визначеними виробничими чи добувними галузями – заводів із переробки чи виготовлення продукції (заводи будівельних матеріалів) тощо. Такі об'єкти потребуватимуть розвитку власної інфраструктури обслуговування та зручного транспортного сполучення. Тому слід покращувати технічний стан чи навіть змінювати категорії доріг місцевого значення до цих об'єктів.

## **4.2. Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів.**

### **4.2.1. Підходи до подолання конфліктів у зоні впливу АМТК**

На основі аналізу стратегій розвитку гмін та власного дослідження територій (google earth) проходження АМТК завжди є шансом для розвитку прилеглих територій. Зокрема з польського досвіду на сільськогосподарських територіях уздовж коридору розробляються плани просторового розвитку на відрізку автотраси А4 для розташування промисловості, обслуговування і виробництва, складського зберігання, обслуговування автомобільного транспорту, торгівлі і громадського харчування. З'їзди до нововиділених ділянок закладаються разом із АМТК, щоб потім не порушувати його структури. Після розроблення планів очікують майбутніх інвесторів. В іншому випадку планується розвиток туризму, рекреації та велоспорту, а ще в іншому – сільського господарства як рушійної сили економіки. Однак у всіх випадках прослідковується така тенденція, що напрямок розвитку відбувається на основі оцінки наявних на території ресурсів і потреб цієї території.

Містобудівний розвиток територій уздовж коридору повинен базуватись на **підході врівноваженого функціонально-просторового розвитку територій** (рис. 66).

З будівництвом транспортного коридору покращиться досяжність до об'єктів виробництва, населених пунктів – центрів економіки та освіти. У зону впливу АМТК № 3 потрапляють елементи економічної інфраструктури – промислові, сільськогосподарські території та з науково-технічним потенціалом<sup>34</sup>. Економічним та науково-технічним центром є кожен районний центр [46]. Покращення транспортної інфраструктури сприятиме розвитку

---

<sup>34</sup> Території, де найбільше зосереджений економічний та науково-технічний ареали з центрами в містах: Городок-Великий Любінь-Бучали-Комарно (Городоцького району) – Пустомити-Щирець (Пустомитівського району), м. Львів, Куликів-Ременів (Жовківського району)-Запитів-Старий Яричів (Кам'янка-Бузького району)-Винники-Львів-Давидів (Пустомитівського району), Буськ-Сторонибаби-Красне (Буського району), Золочів-Струтинь-Поморяни (Золочівського району).

зв'язків та під'їздів до основних науково-економічних центрів, дозволить збільшити обсяги перевезень, дозволить розбудовувати інфраструктуру транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо), що позитивно впливатиме на економічний розвиток районів. Розвиток систем міжселищної інфраструктури впливає на розвиток малих міст та сіл. Ці системи можуть мати вигляд безперервних мереж (транспортних, інженерних) або ж представляти собою дискретну систему функціонально пов'язаних об'єктів, представлених лише вузловими об'єктами [95]. У зону впливу транспортного коридору № 3 потрапляє 1 значне місто (Львів), 31 мале місто і 946 сіл. Розвиток міжселищної інженерно-транспортної інфраструктури створює принципово нові можливості для включення малих міських поселень до складу систем розселення як структурних елементів. Розвинута комунікаційна інфраструктура забезпечує реальну основу інтеграції малих міст зі значними містами, сільською місцевістю [95]. Транспортна мережа суттєво впливає на розселення населення. У її вузлах формуються найбільш крупні міські поселення і агломерації. Крім того, основні магістралі є осями притягання населення, території уздовж них стають більш щільно заселеними, оскільки з будівництвом магістралі та покращенням стану доріг створюватимуться нові об'єкти транспортної інфраструктури з новими місцями прикладення праці [46]. Так, найбільші перспективи для розвитку матимуть території місцевих рад, через які проходить МТК і які мають розв'язку, що сполучає МТК та місцеві дороги, а також сільські населені пункти, які потрапляють в зону півгодинної пішоїдної досяжності до вузлів обслуговування автостради.

Передбачається, що будівництво автомобільного транспортного коридору призведе до вдосконалення місцевої транспортної інфраструктури, яка зараз сформована на недостатньому рівні. Розпочнеться будівництво транспортних розв'язок, що поєднуюватимуть коридор із мережею місцевих доріг, покращиться стан наявних автодоріг та будівництво нових. Це покращить

досяжність до населених пунктів, вузлових міст, зменшить час подолання відстаней для трудових і туристичних поїздок. Також це може вплинути на збільшення межі Львівської агломерації. Будуватимуться нові об'єкти транспортної інфраструктури, виробництва, туризму, що допоможе розвивати міста та сільські населені пункти. Проходження автотраси позитивно вплине на розвиток сільського господарства, але лише в тому випадку, якщо забезпечить цілісність агропромислового комплексу. Проходження транспортного коридору не повинно впливати на навколишнє середовище, зокрема на території із сільськогосподарськими угіддями.

Отже, принцип врівноваженого функціонально-просторового розвитку територій передбачає доступність до центрів виробництва, економіки та освіти, розвиток транспортної інфраструктури, цілісність агропромислового комплексу. Цей визначальний принцип передбачає ряд підходів:

- Підхід врівноваженого соціально-економічного розвитку територій дозволяє подолати виявлені конфлікти та загрози (виявлення їх – див. р. 2.3). Задля цього запропоновано такі завдання (рис. 66):

- Зміна категорій, реконструкція наявних та розбудова нових територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують об'єкти виробництва з коридором;

- Розвиток позааграрних економічних функцій на сільськогосподарській території шляхом розбудови інфраструктури транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо).

- Розвиток агротуризму на сільськогосподарських територіях шляхом формування мережі малих фермерських господарств;

- Створення нових об'єктів виробництва з відповідною інфраструктурою.

- Містобудівне регулювання (розробка генпланів розвитку сільських поселень) у зоні півгодинної пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій.

- Використання наявних ресурсів для створення нових об'єктів виробництва, рекреації та туризму на територіях із низьким містобудівним розвитком.

- Зміна адміністративно-територіальних меж сілрад (громад), через які проходить коридор і які не мають транспортного сполучення з ним внаслідок порушення їх інтегральності автострадою.

- Розробка програм поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь внаслідок додаткового впливу автостради.

Даний підхід дозволить вирішити ряд містобудівних конфліктів і загроз, пов'язаних із проходженням АМТК: конфлікт 1 – коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів; конфлікт 2 – коридор створює загрозу некерованого формування приавтострадних територій; конфлікт 5 – коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць.

Для вирішення загрози порушення природно-рекреаційного балансу території зони впливу АМТК у роботі були запропоновані наступні підходи (рис. 66):

підхід 1 – реконструкція наявних та розбудова нових територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують природно-рекреаційні об'єкти з коридором для покращення досяжності до таких об'єктів;

підхід 2 – комплексний розвиток рекреаційних зон, який відповідатиме нормативним навантаженням на природне середовище: будівництво екопереходів для тварин на заліснених територіях; модернізація наявних і розбудова нових об'єктів рекреаційної інфраструктури на територіях з природно-рекреаційними ресурсами;

підхід 3 – розробка програм поліпшення екологічного стану природного середовища внаслідок додаткового впливу АМТК (боротьба з акустичним навантаженням, забрудненням повітря та водних просторів, компенсаційні заходи по відновленню насаджень).

Слід застосовувати такі підходи до збереження історико-культурної ідентичності (рис. 66). Для захисту територій від хаотичного загосподарювання та покращення досяжності до територій із значними історико-культурними ресурсами були запропоновані варіанти вирішення конфлікту:

- перший підхід – комплексний розвиток туристичних зон: вдосконалення архітектурно-просторового середовища міст і сільських населених пунктів-туристичних центрів, дотримання норм щодо охорони пам'яток історико-культурної спадщини, модернізація наявних та розбудова нових об'єктів туристично-рекреаційної інфраструктури, створення комплексних стратегій розвитку туристичної інфраструктури на територіях із значним історико-культурним потенціалом вздовж АМТК, розроблення генпланів туристичних центрів та зон;

- другий підхід – зміна категорії і модернізація територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що пов'язують туристичні центри районів та території зі значними історико-культурними ресурсами з транспортними розв'язками АМТК;

- третій підхід – збереження виднокраїв уздовж траси АМТК. Це можна забезпечити дотриманням наявних та встановленням нових охоронних зон ландшафтів вздовж АМТК, які в кожному випадку слід визначати на місці.

Підхід паритетного розвитку територій (рис. 66). Для комплексного розвитку територій слід формувати не тільки основні осі розвитку, а й другорядні, розвивати інфраструктуру на всіх територіях смуги впливу. Цей підхід дозволить вирішити всі містобудівні загрози та конфлікти, пов'язані з проходженням АМТК. Для паритетного містобудівного розвитку територій передбачено такі підходи:

- підхід 1 – для комплексного розвитку територій слід формувати не тільки основні осі розвитку, а й другорядні, розвивати транспортну інфраструктуру на всіх територіях зони впливу;

<p><b>Конфлікт 1.</b> Коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів</p> <p><b>Конфлікт 2.</b> Коридор створює загрозу некерованого формування приавтострадних територій.</p> <p><b>Конфлікт 5.</b> Коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць</p>	<p><b>Підходи до врівноваженого функціонально-просторового розвитку територій</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Зміна категорій, реконструкція існуючих та розбудова нових територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують об'єкти виробництва з коридором;</li> <li>- Розвиток позааграрних економічних функцій на сільськогосподарській території шляхом розбудови інфраструктури транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо).</li> <li>- Розвиток агротуризму на сільськогосподарських територіях</li> <li>- Створення нових об'єктів виробництва з відповідною інфраструктурою.</li> <li>- Містобудівне регулювання (розробка генпланів розвитку сільських поселень) в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій.</li> <li>- Використання існуючих ресурсів для створення нових об'єктів виробництва, рекреації та туризму на територіях, із низьким містобудівним розвитком</li> <li>- Зміна адміністративно-територіальних меж сільрад (громад), через які проходить коридор і які не мають транспортного сполучення з ним, внаслідок порушення їх інтегральності автострадою.</li> </ul>
<p><b>Конфлікт 3.</b> Проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами</p>	<p><b>Підходи до збереження історико-культурної ідентичності територій</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Комплексний розвиток туристичних зон: вдосконалення архітектурно-просторового середовища міст і сільських населених пунктів-туристичних центрів, дотримання норм щодо охорони пам'яток історико-культурної спадщини, модернізація існуючих та розбудова нових об'єктів туристично-рекреаційної інфраструктури, створення комплексних стратегій розвитку туристичної інфраструктури на територіях із значним історико-культурним потенціалом вздовж АМТК, розроблення генпланів туристичних центрів та зон.</li> <li>- Зміна категорії і модернізація територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що пов'язують туристичні центри районів та території із значними історико-культурними ресурсами з транспортними розв'язками АМТК.</li> <li>- Дотримання існуючих та встановлення нових охоронних зон пам'яток історико-культурної спадщини (наприклад охоронної зони ландшафтів вздовж коридору).</li> </ul>
<p><b>Конфлікт 4.</b> Інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території</p>	<p><b>Підходи до забезпечення екологічного контитуїтету територій</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Реконструкція існуючих та розбудова нових територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують природно-рекреаційні об'єкти з коридором для покращення досяжності до таких об'єктів;</li> <li>- Комплексний розвиток рекреаційних зон, який відповідатиме нормативним навантаженням на природне середовище: будівництво екопереходів для тварини на заліснених територіях; модернізація існуючих та розбудова нових об'єктів рекреаційної інфраструктури на територіях з природно-рекреаційними ресурсами.</li> <li>- Розробка програми поліпшення екологічного стану природного середовища внаслідок додаткового впливу автостради (боротьба з акустичним навантаженням, забрудненням повітря та водних просторів, компенсаційні заходи по відновленню насаджень).</li> </ul>
<p><b>Конфлікт 1</b> <b>Конфлікт 2</b> <b>Конфлікт 3</b> <b>Конфлікт 4</b> <b>Конфлікт 5</b></p>	<p><b>Підходи до паритетного розвитку територій</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Для комплексного розвитку територій слід формувати не тільки основні осі розвитку, але й другорядні, розвивати транспортну інфраструктуру на всіх територіях зони впливу.</li> <li>- Рівномірний розвиток всіх територій зони впливу шляхом використання існуючих ресурсів на малорозвинутих територіях для створення нових об'єктів виробництва, рекреації та туризму.</li> <li>- Забезпечення охорони та захист навколишнього середовища шляхом дотримання містобудівних вимог та комплексного розпланування територій.</li> </ul> <p>Принцип паритетного розвитку визначає комплексний розвиток територій.</p>

Рис. 66. Підходи до подолання конфліктів в зоні впливу АМТК.

підхід 2 – рівномірний розвиток усіх територій зони впливу шляхом використання наявних ресурсів на малорозвинутих територіях для створення нових об'єктів виробництва, рекреації та туризму;

підхід 3 – забезпечення охорони і захисту навколишнього середовища шляхом дотримання містобудівних вимог та комплексного розпланування територій.

Отже, підхід збалансованого (зрівноваженого) розвитку передбачає комплексний розвиток територій: захист екології, природного середовища, об'єктів культурної спадщини, доступність до населених пунктів з ресурсним потенціалом, сталий розвиток центрів з ресурсним потенціалом, розвиток транспортної інфраструктури та обслуговування.

Оскільки в мережі розселення зони впливу коридору переважають сільські населені пункти, більшість з яких перебуває в стані занепаду, важливим також є розвиток сіл. Стратегічною метою соціальної і економічної політики та її містобудівного розвитку на селі має стати забезпечення комплексного, багатофункціонального розвитку сільських територій, за якого зростала б їх роль як просторової бази не лише сільськогосподарського виробництва, а й несільськогосподарських видів діяльності, а також сприятливого середовища проживання. У зв'язку з цим надзвичайно важливо створювати програми відродження селянства. Вихід із кризового стану може здійснюватися шляхом створення організаційно-економічних умов для комплексного розвитку сільських територій та поліпшення соціального рівня проживання сільського населення, підвищення його зайнятості й доходів; визначення пріоритетних напрямків розвитку аграрного сектора, збереження його конкурентного розвитку. Для забезпечення стійкого розвитку сільських територій необхідно розробити регіональні програми, узгоджуючи їх із розвитком окремого населеного пункту. Регіони повинні мати детально опрацьований документ – що, де і яким чином буде розвиватися, за рахунок чого і що матиме з цього конкретна сільська територія. Повинні бути враховані природні особливості



(наявність місцевих ресурсів, можливість організувати оздоровлення людей, відпочинок, використання території для інших, корисних для суспільства цілей) [176].

#### **4.2.2. Рекомендації просторово-функціонального розвитку територій у зоні впливу АМТК**

Відповідно до проведених досліджень територій у зоні впливу АМТК та виведених принципів були розроблені методичні рекомендації містобудівного розвитку та рекомендації з вирішення конфліктів новостворюваного АМТК з територіями зони впливу АМТК № 3 в межах Львівської області для кожного району, що входить у смугу впливу.

##### **1. Рекомендації містобудівного розвитку Бродівського району.**

Територія Бродівського району насичена значними природно-рекреаційними ресурсами (це рекреаційна зона з центром у с.Лагодів, об'єкти природно-заповідного фонду, основними з яких є Лешнівський Ботанічний заказник, Підгорецький парк, комплексна пам'ятка природи біля с. Підкамінь та ін., висока різноманітність рельєфу – територіальний комплекс Гологори), історико-культурними ресурсами (а це висока концентрація пам'яток історико-культурного фонду навколо м. Броди, Підкамінь та с. Підгірці, наявність народних художніх промислів у м. Броди, с. Підкамінь та ін.) та соціально-економічними ресурсами (наявність обробної промисловості в м. Броди, наявність нафтопроводу з Альмемьєвська до Братислави через м. Броди та проєктованих з Одеси до Гданська через м. Броди, наявність агропромислового комплексу в м. Броди; висока щільність міського населення). І в той же час тут присутні чотири з п'яти типів конфліктів.

Для кожного з конфліктів були запропоновані рекомендації щодо їх вирішення. Для усунення загрози порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць було запропоновано змінити адміністративно-територіальні межі сільради Ражнів (Бродівський район), через яку проходить коридор і яка не має транспортного сполучення з ним. Також рекомендується

влаштування переходів для людей і транспортних сполучень (мостів чи тунелів) через АМТК для сполучення місцевої транспортної мережі, будівництво доріг місцевого значення для поєднання з наявними розв'язками.

Щоб вирішити загрозу некерованого формування приавтострадних територій, слід комплексно застосовувати містобудівне регулювання в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій (розробка генпланів розвитку сільських поселень м. Броди, с. Язлівчик, с. Велен, с. Вовковатиця, с. Мамчурі, с. Ражнів, с. Руда-Блідська).

Для усунення загрози порушення територій з історико-культурними ресурсами запропоновано розвивати туристичну зону с. Підгірці: модернізувати наявні та розбудувати нові об'єкти туристичної інфраструктури різних стандартів з метою пристосування до зростаючої кількості потенціальних туристів (транспортного транзиту і відпочивальників з центру агломерації м. Львова); розробити генплан с. Підгірці в комплексі з розвитком туристичної інфраструктури; розвивати туристичну зону з центром в м. Підкамінь та формувати її рекреаційну інфраструктуру.

Щоб розв'язати загрозу порушення природно-рекреаційного балансу територій, потрібно розвивати рекреаційну зону з центром у с. Лагодів шляхом формування рекреаційної інфраструктури, розроблення програми охорони природи, дотримуватись норм, пов'язаних із впливом автотраси на екологію, влаштовувати біопереходи.

**2. Рекомендації містобудівного розвитку Буського району.** На території Буського району розташовані значні історико-культурні (висока щільність пам'яток історико-культурної спадщини навколо м. Буськ та Олесько, наявність історичних міст) та соціально-економічні ресурси (наявність обробної харчової промисловості в містах Буськ, Красне, Сторонибаби, Олесько; переробної промисловості в с. Сторонибаби, с. Струтин, Буську, Олесько; спеціалізованих середніх навчальних закладів у смт. Олесько). Це

сприятиме розвитку району, однак проходження автотраси може мати також негативний вплив. Було виділено чотири з п'яти типів конфліктів.

Конфлікт порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць можна вирішити шляхом зміни адміністративно-територіальної межі сільрад Новий Милятин, Купче, через які проходить коридор і які не мають транспортного сполучення з ним. Або застосувати альтернативний варіант влаштування біопереходів, розв'язки для поєднання розділених частин або будівництво доріг місцевого значення для поєднання з наявними розв'язками.

Щоб вирішити загрозу некерованого формування приавтострадних територій, слід застосовувати містобудівне регулювання в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій і деградації природного довкілля (розробка генпланів розвитку с. Вербляни, с. Ниви).

Для усунення загрози порушення територій з історико-культурними ресурсами запропоновано розвиток туристичної зони м. Олесько шляхом модернізації наявних та розбудови нових об'єктів туристичної інфраструктури різних стандартів, розробки генплану розвитку м. Олесько, розвитку мережі місцевих доріг для покращення досяжності.

Загрозу деформації освоєння соціально-економічних ресурсів можна вирішити шляхом розроблення програми поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь внаслідок додаткового впливу автостради біля с. Ріпнів, с. Ниви; розвитку агротуризму на сільськогосподарських територіях, що передбачатиме розбудову мережі місцевих доріг; розвитку позааграрних економічних функцій на сільськогосподарській території, наприклад, інфраструктури транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо); реконструкції та розбудови територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують економічні та освітні центри м. Буськ, м. Красне, с. Сторонибаби, смт. Олесько, с. Струтин з

вузлами обслуговування автостради; створення нових об'єктів виробництва, наприклад, харчової промисловості.

### **3. Рекомендації містобудівного розвитку Городоцького району.**

Територія Городоцького району наповнена значними природно-рекреаційними (скупчення об'єктів природно-заповідного фонду м. Городок та м. Великий Любінь, території з лікувально-оздоровчими ресурсами м. Великий Любінь) та соціально-економічними ресурсами (наявність добувної, обробної харчової та легкої промисловості, переробної промисловості; спеціалізованих середніх навчальних закладів у с. Вишня). Це сприятиме розвитку району, однак проходження автотраси може впливати на розвиток територій також негативно. Було виділено три з п'яти типів конфліктів.

Щоб вирішити загрозу некерованого формування приавтострадних територій, слід комплексно застосовувати містобудівне регулювання в с. Заварещиця, розташованому в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови.

Щоб розв'язати загрозу порушення природно-рекреаційного балансу територій, запропоновано розвиток курортно-рекреаційної зони з центром у м. Городок та м. Великий Любінь і розбудову її рекреаційної інфраструктури з урахуванням можливого навантаження на природні ресурси для його збереження; модернізацію місцевої транспортної мережі, що поєднує транспортні розв'язки автостради з курортно- рекреаційною зоною з центром у м. Великий Любінь.

Загрозу деформації освоєння соціально-економічних ресурсів можна вирішити шляхом розробки програми поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь внаслідок додаткового впливу автостради біля с. Заварещиця; розвитку агротуризму на сільськогосподарських територіях; розвитку позааграрних економічних функцій на сільськогосподарській території шляхом розбудови інфраструктури транспортних перевезень і

транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо); модернізації територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують економічні та освітні центри м. Городок, м. Великий Любінь, с. Вишня.

**4. Рекомендації містобудівного розвитку Жовківського району.** На території Жовківського району наявні значні природно-рекреаційні ресурси (наявність рекреаційних лісів та високої різноманітності рельєфу біля с. Майдан), історико-культурні (висока концентрація пам'яток історико-культурної спадщини в м. Жовква, Куликів та Рава-Руська та їх околицях, наявність народних художніх промислів та історичних міст) та соціально-економічні ресурси (наявність центрів добувної та обробної промисловості у с. Любеля, м. Жовква, наявність сільськогосподарських угідь та переробної промисловості в м. Куликів, м. Жовква, наявність спеціалізованих середніх освітніх закладів у м. Дубляни). Це сприятиме розвитку району, однак проходження автотраси може впливати на розвиток територій негативно. Було виділено чотири з п'яти типи конфліктів.

Щоб вирішити загрозу некерованого формування приавтострадних територій, слід розробити генплани розвитку поселень с. Малі Підліски, с. Гамаліївка, с. Ситхів, с. Стронятин, с. Зашків, с. Завадів, с. Воля Гомулецька, с. Малі Грибовичі, що розташовані в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради, з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій.

Для усунення загрози порушення територій з історико-культурними ресурсами рекомендовано застосовувати комплексний розвиток туристичної зони з центром у м. Жовква та с. Крехів шляхом вдосконалення архітектурно-просторового середовища населених пунктів із дотриманням норм щодо охорони пам'яток історико-культурної спадщини; модернізації наявних та розбудови нових об'єктів туристичної інфраструктури різних стандартів у с. Крехів з метою пристосування до зростаючої кількості потенціальних туристів;

розбудова мережі місцевих доріг для покращення досяжності до с. Крехів із застосуванням інформаційного забезпечення коридору.

Щоб розв'язати загрозу порушення природно-рекреаційного балансу територій, запропоновано комплексний розвиток рекреаційно-туристичної зони “Розточчя” біля с. Завадів, с. Майдан, с. Фійна: розробка програм охорони природи і деградованих ландшафтів; дотримання норм, пов'язаних із впливом автотраси на екологію, влаштування біопереходів; модернізація територіальних доріг місцевого значення, пов'язаних із транспортними розв'язками автостради, розвиток рекреаційної інфраструктури.

Для вирішення загрози деформації освоєння соціально-економічних ресурсів можна розробити програми поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь унаслідок додаткового впливу автостради; розвивати агротуризм на сільськогосподарських територіях; розвивати нові об'єкти виробництва, наприклад, добувної промисловості в с. Любеля, харчової, деревообробної промисловості; модернізувати територіальні дороги місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують економічні та освітні центри з вузлами обслуговування автостради.

#### **5. Рекомендації містобудівного розвитку Золочівського району.**

Територія Золочівського району містить значні історико-культурні ресурси (висока концентрація пам'яток історико-культурної спадщини в м. Золочів, м. Поморяни та їх околицях, наявність народних художніх промислів та історичних міст), природно-рекреаційні та соціально-економічні ресурси. Наявність ресурсного потенціалу сприятиме розвитку району, однак проходження автотраси може впливати на розвиток територій також негативно. Було виявлено один із п'яти типи конфліктів.

Для усунення загрози порушення територій з історико-культурними ресурсами запропоновано розвиток туристичної зони м. Золочів та с. Гавареччина шляхом модернізації наявних та розбудови нових об'єктів туристичної інфраструктури різних стандартів з метою пристосування до

зростаючої кількості потенційних туристів; розробки генпланів розвитку с. Гавареччина, м. Золочів; розвитку туристичної зони з центром у м. Поморяни та формування її рекреаційної інфраструктури; розбудови мережі доріг місцевого значення.

**6. Рекомендації містобудівного розвитку Кам'янка-Бузького району.** На території Кам'янка-Бузького району виявлено значні соціально-економічні (наявність добувної, обробної промисловості в м. Кам'янка-Бузька, м. Старий Яричів, наявність Добротвірської ТЕС, наявність переробної промисловості, спеціалізованих середніх навчальних закладів у смт. Добротвір, м. Кам'янка-Бузька), природно-рекреаційні та історико-культурні ресурси. Наявність ресурсів позитивно вплине на розвиток району, але проходження автотраси може спричинити деякі конфлікти з прилеглими територіями. Було виявлено три з п'яти типів конфліктів.

Для усунення загрози порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць було запропоновано змінити адміністративно-територіальні межі сільрад Ременів, Старий Яричів, Запитів, через які проходить коридор і які не мають транспортного сполучення з ним або використати альтернативний варіант із влаштування біопереходів, розв'язки або будівництва місцевих доріг для поєднання розділених частин. Розв'язку пропонують влаштувати біля с. Великосілки для з'їзду на дорогу територіального значення Неслухів – Кам'янка-Бузька.

Щоб вирішити загрозу некерованого формування приавтострадних територій, слід комплексно застосовувати містобудівне регулювання при розробці генпланів сільських поселень с. Вислобоки, с. Запитів, с. Малі Підліски, с. Гамаліївка, що розташовані в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради, з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій і деградації природного довкілля.

Загрозу деформації освоєння соціально-економічних ресурсів можна вирішити шляхом розробки програми поліпшення екологічного стану

сільськогосподарських угідь біля с. Запитів та с. Дідилів внаслідок додаткового впливу автостради; розвитку агротуризму на сільськогосподарських територіях; розвитку позааграрних економічних функцій на сільськогосподарській території шляхом розбудови інфраструктури транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо); модернізації територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують економічні та освітні центри з вузлами обслуговування автостради.

#### **7. Рекомендації містобудівного розвитку Мостиського району.**

Територія Мостиського району насичена значними природно-рекреаційними, історико-культурними та соціально-економічними ресурсами. Наявність ресурсів позитивно вплине на розвиток району з проходженням коридору, і автотраса не створюватиме ніяких конфліктів з прилеглими територіями. Однак для містобудівного розвитку району слід покращувати досяжність до центрів з ресурсним потенціалом шляхом розвитку транспортної інфраструктури, розбудови об'єктів туристичної інфраструктури, виробництва, наприклад, будівельної галузі, добувної промисловості, яка розвивається в м. Мостиська.

#### **8. Рекомендації містобудівного розвитку Пустомитівського району.**

На території Пустомитівського району виявлено значні історико-культурні ресурси (наявність високої концентрації пам'яток історико-культурної спадщини в м. Пустомити, Щирець та ряду сіл на захід від Львова, наявність народних художніх промислів та історичних міст), природно-рекреаційні та соціально-економічні ресурси. З проходженням МТК № 3 території з історико-культурними ресурсами матимуть шанси для розвитку, однак виникатимуть конфлікти транспортної мережі з довкіллям. Тут виявлено один із п'яти типів конфліктів.

Для усунення загрози порушення територій з історико-культурними ресурсами рекомендовано виконати комплексний розвиток туристичної зони з центром у с. Старе Село, м. Звенигород шляхом вдосконалення та комплексного вирішення архітектурно-просторового середовища міст і



сільських населених пунктів, пам'яток історико-культурної спадщини, розбудови мережі місцевих доріг для покращення досяжності; реставрації пам'яток історико-культурної спадщини (с. Старе Село).

#### **9. Рекомендації містобудівного розвитку Яворівського району.**

Територія Яворівського району насичена значними історико-культурними ресурсами (висока концентрація пам'яток історико-культурної спадщини навколо міст Яворів, Шкло та Івано-Франкове, наявність народних художніх промислів та історичних міст), природно-рекреаційними ресурсами (наявність територіального комплексу Розточчя, рекреаційних лісів та гідроресурсів, висока концентрація об'єктів природно-заповідного фонду, зокрема розташування Яворівського національного парку та заповідника «Розточчя», наявність лікувально-оздоровчих ресурсів у м. Немирів та м. Шкло) та соціально-економічними ресурсами (наявність добувної – Яворів, Немирів, обробної – Яворів, Новояворівське, переробної промисловості – Яворів, наявність спеціалізованих середніх навчальних закладів – м. Новояворівське). Це сприятиме розвитку району, однак проходження автотраси може впливати на розвиток територій також негативно. Було виявлено всі п'ять типів конфліктів.

Конфлікт порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць можна вирішити шляхом зміни адміністративно-територіальних меж сілрад Краковець, Терновиця, Бердихів, Добростани, Великополе, Поріччя, Домажир, через які проходить коридор і які не мають транспортного сполучення з ним, або влаштуванням біопереходів, розв'язки для поєднання розділених частин, розвитку транспортної інфраструктури. Пропонується влаштування розв'язки біля сіл Поріччя та Мальчиці для з'їзду на дорогу територіального значення Мальчиці – Івано-Франкове.

Щоб вирішити загрозу некерованого формування приавтострадних територій, слід застосовувати комплексне містобудівне регулювання: забезпечити розробку генпланів розвитку сільських поселень м. Краковець, с.

Руда-Краковецька, с. Передвір'я, с. Брожки, с. Мор'янці, с. Бердихів, с. Мужилівичі, с. Підлуби, с. Прилбичі, с. Терновиця, с. Чоглині, с. Великополе, с. Добростани, с. Заверещиця, с. Мальчиці, с. Карачинів, с. Поріччя, с. Страдч, с. Ямельня, що розташовані в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради, з метою усунення загрози хаотичного розпланування та забудови територій.

Для усунення загрози порушення територій з історико-культурними ресурсами рекомендовано розвиток туристичної зони з центром у с. Страдч та формування її туристичної інфраструктури: модернізація наявних та розбудова нових об'єктів туристичної інфраструктури різних стандартів (с. Страдч) з метою пристосування до зростаючої кількості потенціальних туристів (транспортного транзиту і відпочивальників з центру агломерації м. Львова), розбудова мережі доріг місцевого значення.

Щоб розв'язати загрозу порушення природно-рекреаційного балансу територій, запропоновано комплексний містобудівний розвиток рекреаційно-туристичної зони "Розточчя": модернізація наявних та розбудова нових об'єктів туристично-рекреаційної інфраструктури різних стандартів (курорти в м. Шкло та м. Немирів, м. Івано-Франкове та території навколо водних рекреаційних ресурсів) з метою пристосовування до зростаючої кількості потенційних туристів; дотримання норм, пов'язаних із впливом автотраси на екологію, влаштування біопереходів, розробка програм охорони природи і деградованих ландшафтів (біля с. Завадів, с. Поріччя, с. Ямельня, с. Страдч, м. Новояворівське); модернізація територіальних доріг місцевого значення, пов'язаних із транспортними розв'язками автостради.

Загрозу деформації освоєння соціально-економічних ресурсів можна вирішити шляхом розробки програми поліпшення екологічного стану природного середовища (сільськогосподарських угідь) біля с. Великополе, с. Кам'янобрід внаслідок додаткового впливу автостради; розвиток агротуризму на сільськогосподарських територіях; розвиток позааграрних економічних

функцій на сільськогосподарській території шляхом розбудови інфраструктури транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо); модернізація територіальних доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують економічні та освітні центри з вузлами обслуговування автостради.

Території, що знаходяться в смузі впливу коридору, мають значний ресурсний потенціал (природно-рекреаційний, історико-культурологічний, науково-економічний, демографічний, інфраструктурний), який мало використовується. Деякі ресурси, наявні на певній території, можуть стати поштовхом, шансом для розвитку цих територій. Залежно від виду наявних на території ресурсів формуватиметься свій окремий сценарій – напрямок розвитку території. Відповідно до цих ресурсів за допомогою виявлених принципів формування зон впливу МТК розроблено містобудівні пропозиції вирішення проблем паритетного розвитку зон впливу МТК. Пропозиції вирішення кожного з конфліктів опрацьовано для окремих районів смуги впливу МТК № 3 і подано в таблицях. Ці рекомендації можуть бути використані при розробці концепцій і схем планування територій в умовах інтеграції України до загальноєвропейського простору, а також для оновлення генеральної схеми планування території України.

Отже, підсумовуючи сказане вище, загалом мережа доріг зони впливу є добре розвинута, однак дороги регіонального і місцевого значення мають нижчу, аніж передбачено проектом АМТК, категорію. Тому дороги, які поєднуюватимуть коридор із місцевою мережею доріг, потребуватимуть зміни категорії.

З проведеного на основі зарубіжного та вітчизняного досвіду аналізу розташування вузлів АМТК № 3 видно, що на українському відрізку АМТК транспортні розв'язки розташовуються рідше, ніж на європейському (у Львівській області їх розташування прослідковується кожні 35 км (на віддалених від міст територіях), в той час як у Польщі – кожні 10-20 км. Тому

пропонується влаштування додаткових вузлів АМТК, зокрема на територіях сілрад (громад), де виникає конфлікт порушення адміністративно-територіальних одиниць. Запропоновано влаштувати розв'язки: 1) біля сіл Поріччя та Мальчиці для з'їзду на дорогу територіального значення Мальчиці – Івано-Франкове (Яворівський район); 2) біля с. Великосілки для з'їзду на дорогу територіального значення Неслухів – Кам'янка-Бузька (Кам'янка-Бузький район). Проте такі пропозиції носять рекомендаційний характер і потребують глибшого вивчення потреби проектування нових розв'язок.

У зоні впливу АМТК пропонується першочергово розвивати галузі, які можуть формувати експортний потенціал (на основі регіональних особливостей історичних ремесел та розвинутого потенціалу сільського господарства).

У районах із високою щільністю населення та мережею доріг, а також із виробничими та сільськогосподарськими ресурсами прогнозують виникнення нових виробничих підприємств, що потребуватиме створення місць прикладення праці, а отже, і трудових ресурсів, зокрема робітників із навколишніх сіл. Це може стати шансом для розвитку деградуючих сіл.

З проведених досліджень видно, що не всі райони розвиватимуться однаково. Наприклад, Бродівський район має найменшу щільність населення та виробничих ресурсів. Для рівномірного розвитку слід шукати можливості для таких районів.

Мережа доріг місцевого значення, як свідчить зарубіжний досвід, сприяє розвитку хутірних поселень та малих фермерських господарств. А це, у свою чергу, сприятиме поширенню агротуризму та інтенсифікації відповідної структури обслуговування. Запропоновано розвивати туризм та рекреацію, зокрема в районах зі значними історико-культурними та природно-рекреаційними ресурсами відповідно.

### Висновки до 4 розділу

1. Містобудівний розвиток зони впливу АМТК не є рівномірним процесом, він характеризується поетапністю формування планувальної структури.

Архітектурно-просторові принципи містобудівного розвитку зони впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів опираються на засади урівноваженого функціонально-просторового розвитку територій та поділяються на:

- принцип домінантного розвитку *транспортно-функціональних вузлів*;
- принцип забезпечення *екологічного континуїтету* в зоні впливу АМТК;
- принцип збереження *історико-культурної ідентичності*.

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

Розташування транспортно-функціональних вузлів задається проектом АМТК та прив'язкою до наявних систем розселення і 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 спостерігаємо 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.

3. *Принцип забезпечення екологічного континуїтету* в зоні впливу АМТК полягає в зменшенні негативного впливу АМТК як просторового бар'єру та ареалу забруднення (акустика, хімія, перегрівання тощо) шляхом запровадження ряду технічних засобів (екопереходи, екрани (насипи, озеленення) та залучення до використання сучасних рекреаційних територій із розвитком на них рекреаційної інфраструктури (місця відпочинку, прогулянкові та велосипедні доріжки тощо).

4. *Принцип збереження історико-культурної ідентичності територій* у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів – у зв'язку із зростанням антропогенного навантаження та зміною масштабу і візуального вигляду середовища, що полягає у збільшенні туристичної доступності до ареалів історичного розселення і пам'яток, що стане економічним чинником для збереження та відтворення пам'яток історико-культурної спадщини, охорони традиційного характеру середовища; дотриманні наявних та встановленні нових охоронних зон ландшафтів, регулюванні забудови (в разі потреби) тощо.

5. Поетапний функціонально-просторовий розвиток територій у зоні впливу АМТК відбуватиметься поетапно і змінюватиметься в часі. Його можна поділити на декілька етапів:

I етап – будівництво коридору в існуючій мережі населених пунктів.

II етап – будівництво транспортних розв'язок для зв'язку коридору і місцевої мережі автошляхів. На цьому етапі зросте роль привузлових територій у межах 0,5-км зони вздовж коридору (технологічна зона).

III етап – розвиток територій у привузловій зоні до 2,5-5 км вздовж доріг, поєднаних із транспортною розв'язкою. У цій зоні (із закордонного досвіду) будуватимуть об'єкти обслуговування, спрямовані на обслуговування дорожнього руху з довготривалою зупинкою. Будівництво таких об'єктів може

спричинити інтенсивну урбанізацію вздовж коридору, яка матиме лінійний характер. З часом об'єкти придорожного сервісу короткочасного та довготривалого відпочинку можуть формувати цілі комплекси або вузли обслуговування.

IV етап. Зростає роль доріг, що поєднують коридор із місцевою мережею доріг, а також дотичних до них локальних доріг. Містобудівний розвиток отримають території вздовж таких доріг біля міст і сіл у радіусі 30 км і більше від вузлів. Тут будуватимуть 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.

6. Формулювання методичних рекомендацій містобудівного розвитку територій у зонах впливу автомобільних міжнародних транспортних коридорів виконано стосовно адміністративних районів та стосується вирішення виявлених у дослідженні конфліктів. Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій у зоні впливу АМТК передбачають часову поетапність їх виконання:

- 1) нівелювання впливу АМТК, що полягає в корегуванні меж територіальних громад, у розробленні програм соціальної адаптації мешканців та поліпшенні екологічного стану територій;
- 2) розвиток територій відповідно до їхньої 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 інших, більш відповідних функцій. АМТК виступає новим чинником впливу на вибір локалізації інвестицій у регіоні. Сприятливими умовами є наступні: - збільшення доступності доїзду до місця праці та послуг, - покращення якості життя в селах, що охоплені вузлами обслуговування АМТК, - розширення можливостей ринку праці в сфері обслуговування, - ріст ролі якості середовища, зокрема природних

та культурно-регіональних особливостей, як одного з чинників туристичного обслуговування.

Методичні рекомендації полягають у вдосконаленні транспортної інфраструктури прилеглих до коридору територій (зміна категорій, реконструкція наявних і 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 наявних 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 привузлових (розроблення стратегій розвитку територій, генпланів тощо), розробці програм поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь унаслідок додаткового впливу автостради.

7. Методичні рекомендації подаються для кожного з районів зони впливу АМТК № 3 у межах Львівської області. Так, у Бродівському районі рекомендується змінити адміністративно-територіальні межі сільради Ражнів; влаштувати переходи для людей і транспортних сполучень (мостів чи тунелів) через АМТК; розвивати туристичну зону з центром у с. Підгірці та в м. Підкамінь і формувати їх рекреаційну інфраструктуру; розвивати рекреаційну зону з центром у с. Лагодів. Для Буського району пропонується змінити адміністративно-територіальної межі сільрад Новий Милятин, Купче; розвивати туристичну зону м. Олесько; розроблення програм поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь біля с. Ріпнів, с. Ниви. У Городоцькому районі рекомендується розвивати курортно-рекреаційну зону з центром у м. Городок та м. Великий Любінь і розбудовувати її рекреаційну інфраструктуру з урахуванням можливого навантаження на природні ресурси для його збереження; модернізація місцевої транспортної мережі, що поєднує



транспортні розв'язки автостради з курортно- рекреаційною зоною з центром у м. Великий Любінь; модернізація мережі локальних доріг, що поєднують економічні центри м. Городок, м. Великий Любінь, с. Вишня. Для Жовківського району запропоновано комплексний розвиток туристичної зони з центром у м. Жовква та с. Крехів, рекреаційно-туристичної зони "Розточчя" с. Завадів, с. Майдан, с. Фійна; розвиток нових об'єктів виробництва, наприклад, добувної промисловості в с. Любеля, харчової, деревообробної промисловості. У Золочівському районі пропонується розвиток туристичної зони м. Золочів, с. Гавареччина та м. Поморяни і формування їх туристичної інфраструктури. Для Кам'янка-Бузького району запропоновано змінити адміністративно-територіальні межі сільрад Ременів, Старий Яричів, Запитів; розробку програм поліпшення екологічного стану сільськогосподарських угідь біля с. Запитів та с. Дідилів. У Пустомитівському районі рекомендується розвиток туристичної зони з центром у с. Старе Село, м. Звенигород; реставрація пам'яток історико-культурної спадщини (с. Старе Село). Для Яворівського району запропоновано змінити адміністративно-територіальні межі сільрад Краковець, Терновиця, Бердихів, Добростани, Великополе, Поріччя, Домажир; розвиток туристичної зони з центром у с. Страдч; комплексний містобудівний розвиток рекреаційно-туристичної зони "Розточчя" (курорти в м. Шкло та м. Немирів, м. Івано-Франкове та території навколо водних рекреаційних ресурсів); розробка програм охорони природи (біля с. Завадів, с. Поріччя, с. Ямельня, с. Страдч, м. Новояворівське); влаштування екопереходу для тварин на півночі від Львова між заказником «Грядя» (між селами Брюховичі і Грядя) та лісовими масивами Розточчя (розташовані на північ від коридору).

## ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Найважливіші для світової економіки транспортні зв'язки формують мережу міжнародних транспортних коридорів (МТК), майже половина з яких – автомобільні (АМТК). Україна інтегрована у міжнародну систему Пан'європейських та Євразіатських АМТК та позиціонується як транстериторіальна зона з високим транзитним потенціалом. Через її територію заплановано проходження 3 з 10 загальноєвропейських АМТК, які проектується відповідно до міжнародної нормативної бази та використовують уніфіковану типологію об'єктів транспортного обслуговування та типи інженерних споруд.

Виявлено новий містобудівний об'єкт – зону впливу автомобільного міжнародного транспортного коридору, яка формується відповідно до технологічних вимог транспортного коридору, опирається на сучасний адміністративно-територіальний устрій та розвивається залежно від потенціалу території та умов і вимог просторового планування.

Дослідження тематики впливу АМТК з погляду теорії містобудування дали можливість узагальнити теоретичні підходи і 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) через будівництво 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 із його здійсненням.

Дослідження АМТК № 3 в межах Львівської області виконано послідовними «кроками»: 1 – обґрунтування та розрахунок меж зони впливу АМТК; 2 – аналіз сучасного 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 і 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 в 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 зони 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 Львівською областю: 1) порушення цілісності адміністративно-територіальних одиниць – районів, територіальних громад і 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 погляду ймовірних загроз та конфліктів є територія зони впливу АМТК у Яворівському, Бродівському і Жовківському районах, що вимагає рекомендацій щодо засобів та заходів для їх ліквідації.

5. Виявлено, що АМТК № 3 стане стимулом містобудівного розвитку Львова як метрополітального ареалу, зокрема територій північного сектора до АМТК. Прогнозується, що 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 у 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 зрівноваженого 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 – наявних ресурсних вузлів, виявлених на основі ресурсного потенціалу методом SWOT-аналізу. Беручи до уваги дві умови – доступність і ресурсний потенціал – прогнозується кластерна модель розвитку територій у зоні впливу АМТК. Ресурсні вузли тяжітимуть до найближчих транспортних вузлів, зв'язки між ресурсним і транспортним вузлами набуватимуть більшого значення, і вздовж них відбудуватиметься інтенсивний містобудівний розвиток. А планувальна структура коридору набуватиме кластерного характеру, що 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 наявних рекреаційних територій;

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

7. Методичні рекомендації містобудівного розвитку територій у 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 відповідно до їхньої нової ролі у системі розселення через функціональну та планувальну інтенсифікацію використання територій та розбудову локальної транспортної інфраструктури. Частина с/г угідь унаслідок

близькості до АМТК переорієнтується на локалізацію на них інших, більш відповідних функцій. АМТК виступає новим чинником впливу на вибір локалізації інвестицій у 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 природних та культурно-регіональних особливостей як одного з чинників туристичного обслуговування.

### Список літератури та джерел:

Законодавчі та нормативні документи, довідкова література:

1. ГБН В.2.3-218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. Споруди транспорту / Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор). - Київ, - 2012.
2. ДБН 360-92\*. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень / Будівельні норми України, Державні.). - К.: «Будівельник», 1992.-46 с. (2002).
3. Дій Україна, План / Союз, Європейський. Європейська політика сусідства. К.: Компанія Лік, 2005.
4. Європейська хартія регіонального просторового планування / Торремоліноська Хартія, 1983, Іспанія. Рада Європи.
5. Закон України "Про архітектурну діяльність" // Відомості Верховної Ради України 31, 1999.
6. Закон України "Про Генеральну схему планування території України." // Відомості Верховної Ради України 30, 2002. – с. 204.
7. Закон України "Про добровільне об'єднання територіальних громад", 2015.
8. Закон України "Про основи містобудування" від 16.11. 1992." // Відомості Верховної Ради України 52, 1992.
9. Закон України «Про планування і забудову територій» // Верховна Рада України; Закон від 20.04.2000. № 1699-III
10. Закон України «Про Загальнодержавну програму формування національної екологічної мережі України на 2000-2015 роки»
11. Закон України "Про охорону культурної спадщини." Відом. Верх. Ради України.—2000.
12. Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках, затверджена Законом України від 7 лютого 2002 р. № 3022-III.
13. Концепція сталого розвитку населених пунктів // Постанова Верховної Ради України. – Київ, 1999.
14. Наказ «Про затвердження Порядку визначення меж зон охорони пам'яток» // Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики України. - №41, 2001.
15. Основоположні принципи сталого (стійкого) просторового розвитку європейського континенту. - Ганновер, 7-8 вересня 2000 року/ Рада Європи.

- 16.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 04 серпня 1997 р. № 821.
- 17.Постанова Кабінету Міністрів України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16 грудня 1996 р. № 1512.
- 18.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 20 березня 1998 р. № 346.
- 19.Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Методики формування спроможних територіальних громад» від 8 квітня 2015 р. № 214.» // Урядовий кур'єр , 2015.
- 20.Про концесію на будівництво та експлуатацію нової автомобільної дороги Львів-Краковець / Президент України. Указ від 04.07.1998 № 739/98. – К. – 1 с.
- 21.Розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, Концепція. На середньостроковий період та до 2020 року. Міністерство транспорту та зв'язку України [Електронний ресурс].–Режим доступу: <http://old.mtu.gov.ua/control/uk/publish>, 2001.
- 22.Туризм в Україні. Статистичний збірник. Державний комітет статистики України. Київ, 2013.
- 23.Цветов Ю. М. Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України // К.: КУЕТТ, 2003.

#### Наукова література

- 24.Атлас Українських історичних міст. Том 1 // Національна академія наук України, ДНВП «Картографія». – Львів, 2014. – С.7
25. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори-особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему / О.О. Бакаєв, С. І. Пирожков, В. Л. Ревенко // Стратегічна панорама, 1999, 4: 37-55.
26. Бакаєв О.О. Міжнародні транспортні коридори - пріоритет української економічної перспективи / О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко // Соц.-екон. дослідж. в перехід. період. Україна в ХХІ ст.: концеп. та моделі екон. розв.: Щорічник наук. пр. — 2001. — Вип. 23. — С. 474-491.



27. Балян А.В. Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення Європейського Союзу (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини). – Ужгород: Ліра, 2005. – 320 с.
28. Бевз М. В. Методологічні основи збереження та регенерації заповідних архітектурних комплексів історичних міст (на прикладі Західної України). Автореф. дис.... д-ра архітектури: 18.00.01. – Харків, 2004.–32 с.
29. Білоконь Принципи планування організації транскордонних територій України : Автореф. дис... канд. архітектури : 18.00.04 / Ю. М. Білоконь; Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт. - К., 2000. - 18 с. - укр.
30. Білоконь Ю.М. Еволюційні тенденції в теорії та методології регіонального планування [Текст] : Автореф. дис... д-ра архітектури: 18.00.04 / Білоконь Юрій Миколайович ; Київський національний ун-т будівництва і архітектури. - К., 2003. - 36 с.: іл.
31. Белоконов Ю. Пространственное выражение внешней политики Украины / Ю. Белоконов, И. Фомин // Зеркало недели – 1999. – 13 февраля – № 6, – с.20
32. Белоконов Ю.Н. Пространственное планирование Украины в контексте межгосударственной интеграции. Ежегодное издание Московского отделения Международной академии архитектуры. Год 2002. – М.: Жираф, 2002. – С.58-59.
33. Білоконь Ю.М. Еволюція містобудівних знань та їх персоніфікація (замість передмови) / Ю.М. Білоконь // Досвід та перспективи розвитку міст України. Збірник наукових праць. Вип. 3. Культурологія містобудування. – К.: Ін-т «Діпромісто», 2002. – 165 с.
34. Білоконь Ю.М. Місце України в планувальних концепціях організації європейського простору // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональна політика: досвід Європейського Союзу та його адаптація до умов України (зб. наук. праць). Вип.5 (XLIII). В 3-х ч. / За ред. Долішного М.І. – Ч.ІІІ. – Львів: НАН України. Ін-т регіональних досліджень.- 2003. – 372 с.
35. Білоконь Ю.М. Методичні засади планування транскордонних територій України / Транскордонні території України (Проблеми розвитку) / Ред.-упорядн. Ю.Білоконь, О.Фомін. - К.: Укрархбудінформ, 1999. - С.76-111.
36. Білоконь Ю.М. Проблеми містобудівного розвитку територій. Київ, 2001. – 80 с., іл. – 20.
37. Білоконь Ю.М. Регіональне планування (сутність та значення). Київ, 2001. – іл. – 22.

38. Білоконь Ю. М. Регіональне планування. Теорія і практика [Текст] / Ю. М. Білоконь ; ред. І. О. Фомін. - К. : Логос, 2003. - 246 с.: іл.
39. Білоконь Ю.М. Типологія містобудівних об'єктів. Київ, 2001. – 68 с, іл.-2
40. Білоконь Ю.М. Еволюція організаційних форм просторової інтеграції в Європі / Ю.М. Білоконь // Містобудування та терит. планув. — 2003. — Вип. 16. — С. 7-12. — укр.
41. Бобрович І. Автомобільний транспорт України у контексті європейської інтеграції / І. Бобрович // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Проблеми і перспективи транскордонного співробітництва в аспекті процесів європейської інтеграції. Випю XV / НАН України. Ін-т регіональних досліджень. Редкол.: відповідальний редактор М.І. Долішній. – Львів – Луцьк: Ред.-вид. від. «Вежа» Волин. Держ. ун-ту ім.Лесі Українки, 2000, - 442 с. - С. 322-324
42. Бобрун Н.В. Трансформація території України в історичному формуванні європейського простору / Н.В. Бобрун, Ю.І. Криворучко // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка». – 2010.- № 674: Архітектура. – С. 242 – 247.
43. Бобрун Н.В. Аналіз просторового інтеграційного потенціалу України // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2010. – Вип. 38. С. 64-69.
44. Бобрун Н.В. Транспортна інфраструктура – важливий чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору // Сучасне промислове та цивільне виробництво. Том 6, номер 4, 2010. С. 217 – 222
45. Бобрун Н.В. Аналіз процесу інтеграції України до загальноєвропейського простору на прикладі транспортних коридорів / Н.В. Бобрун, Ю.І. Криворучко // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К.: КНУБА, 2011. – Вип. 41. С. 220 - 229.
46. 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
47. 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>)

48. Бобрун Н.В. Передумови інтеграції України до загальноєвропейського простору // Геодезія, архітектура та будівництво. Матеріали II Міжнародної конференції молодих вчених ГАС – 2009. 14 – 16 травня, 2009. Україна, Львів. – С. 8 -11.
49. Бобрун Н. Міжнародні транспортні коридори – чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору // Геодезія, архітектура та будівництво. Матеріали III Міжнародної конференції молодих вчених ГАС – 2010. 25 – 27 листопада, 2010. Україна, Львів. – С. 52 -53.
50. 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.
51. 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. ха вип. Г.П. Петришин. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2013. – 188 с. – С. 21-22.
52. Бордун О. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку / О. Бордун, А. Забарило // Вісник Львів. Ун-ту. Серія географічна. 2004. Вип. 30. С. 28-31
53. Бунин А.В. История градостроительного искусства / А.В. Бунин, Т.Ф. Саваренская // В 2-х т. – 2-е изд. – М: Стройиздат, 1979. Т.1. Бунин А.В. Градостроительство рабовладельческого строя и феодализма. 495 с., ил.
54. Вавричин М. Україна на стародавніх картах. Кінець ХУ – перша половина ХУІІ ст. / М. Вавричин, Я. Дашкевич, У. Кришталович // К.: ДНВП «Картографія», 2004. – 208 с., іл.
55. Вечерський В.В. Архітектурна й містобудівна спадщина доби Гетьманщини: Формування, дослідження, охорона. К.: НДІТІАМ, 2001.
56. Вечерський В. Історія української архітектури (К., 2003)
57. Войтович Л.В. Історичний коридор Віа Регія (Via Regia) в Україні / Віа Регія – великий культурний шлях Ради Європи // Науково-популярний журнал «Туризм сільський і зелений». II (липень-грудень) 2011. – Київ
58. Габрель М. М. Територіально-містобудівні механізми підвищення інвестиційної привабливості Львівщини / М. М. Габрель, Й. Я. Хром'як, Н. М. Лисяк // Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку : спеціальний випуск Інституту

підприємництва та перспективних технологій / Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України, Національний університет "Львівська політехніка" ; відповідальний редактор О. Є. Кузьмін. – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2012. – С. 137–143. – (Вісник / Національний університет "Львівська політехніка" ; № 739). – Бібліографія: 10 назв.

59. Габрель М.М. Підвищення ефективності використання просторового потенціалу - інтегральна задача містобудівної діяльності / М. М. Габрель // Містобудування та терит. планування. - 2002. - № 12. - С. 9-18. - Бібліогр.: 4 назв. - укр.
60. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем : Моногр. / М. М. Габрель; НАН України. Ін-т регіон. дослідж. - К. : Вид. дім А.С.С., 2004. - 400 с. - Бібліогр.: с. 377-393. - укр.
61. Габрель М.М. Потенціал простору регіональних систем. Теоретичні та методичні засади оцінки / М.М. Габрель // Містобудування та терит. планування. — 2002. — Вип. 13. — С. 28-37. — укр.
62. Гальчинський А. С. Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004-2015 роки) «Шляхом європейської інтеграції» / А.С. Гальчинський, В.М. Геєць, С.Г. Бабенко та ін. // К.: ІВЦ Держкомстату України, 2004, 416.
63. Геренчук К.І. Природа Львівської області. За ред. д-ра географічних наук, проф. К.І.Геренчука. Львів, 1972
64. Гладій М.В. Використання виробничо-ресурсного потенціалу аграрного сектора економіки України: (питання теорії, методології і практики) [Текст] / М. В. Гладій ; НАН України, Ін-т регіон. дослідж. - Л. : [б.в.], 1998. - 296 с.: рис., табл. - Бібліогр.: с. 285-294
65. Григорович М. Україна в системі інтеграційних процесів Європи: перспективи розвитку транспорту / М.Григорович // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Проблеми і перспективи транскордонного співробітництва в аспекті процесів європейської інтеграції. Випуск XV / НАН України. Ін-т регіональних досліджень. Редкол.: відповідальний редактор М.І. Долішній. – Львів – Луцьк: Ред.-вид. від. «Вежа» Волин. Держ. ун-ту ім.Лесі Українки, 2000, - 442 с. - С. 322-324
66. Грицак Я. Нариси Історії України: Формування модерної української нації XIX–XX ст. (Київ: Генеза 1996), друге видання: 2000
67. Гутнов А.Є. Еволюція градостроительства. – М.: Стройиздат, 1984. – 256с., ил.

68. Дашкевич Я. Р. Територія України на картах XIII — XVIII ст. // Історичні дослідження: Вітчизняна історія. — К., 1981. — Вип. 7. — С. 90 — 91.
69. Дейтон Э. История европейской интеграции: историография // История европейской интеграции 1945 - 1994 / Под ред. А. С. Намазовой и Б. Эмерсон. М.: Наука – 1995. – 315 с.
70. Дида О. Архітектурні засоби підвищення атрактивності малих міст Західної України / Олександра Дида // Геодезія, архітектура та будівництво : матеріали IV Міжнародної конференції молодих вчених ГАС-2011, 24–26 листопада 2011 р., Україна, Львів / Національний університет "Львівська політехніка". – Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2011. – С. 28–31. – (3-й Міжнародний молодіжний фестиваль науки "Litteris et Artibus"). – Бібліографія: 3 назви.
71. Долішній М. Концептуальні підходи до створення польсько-українського євро регіону «Сян» на основі узагальнення досвіду євро регіонів на західному кордоні Польщі / Долішній М., Демченко В., Мікула Н. // Регіональна економіка. – 2003. - №1. – С. 69-82.
72. Дикань В.Л. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики. / В.Л. Дикань // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2013. - №42. - С. 144-149.
73. Дьомін М. М. Загальна методика формування метрополісних територій в Україні / М. М. Дьомін, М. М. Габрель // Містобудування та територіальне планування: Зб. наук. Пр. – Київ, 2005. С.102-113.
74. Експорт, імпорт і транзит вантажів за 2009 рік. Статистичний бюлетень. Державний комітет статистики України. Київ – 2010
75. Енциклопедія українознавства (у 10 томах) / Головний редактор Володимир Кубійович. — Париж, Нью-Йорк: Молоде Життя, 1954—1989
76. Історія міст і сіл Української РСР. Львівська область. — К.: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1968. — 980 с.
77. Исингарин Н. 10 лет СНГ. Проблемы, поиски, решения. – г. Санкт-Петербург. „Паллада-медиа”, „СЭРЦ „Русич” – 2001. – 400 с.
78. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні. Чернівці: Книги – XXI, 2003. – 300 с.
79. Кіш Є.Б. Країни Центральної Європи в системі міжнародних євроінтеграційних процесів (1991 - 2007 роки) : автореф. дис. д-ра іст. наук: 07.00.02 / Є. Б. Кіш; Держ. вищ. навч. закл. "Ужгород. нац. ун-т". - Ужгород, 2008. - 36 с. - укр.

80. Ковальська, Л. Л. Теоретичні дослідження транзитного потенціалу регіону // Економічні науки. Серія: Економічна теорія та економічна історія 11 (2014): 55-68.
81. Ковальчук А.А. Заповідна справа: науково-дослідне видання.- Ужгород: підприємство «Ліра», 2002.- 328 с. – Іл.
82. Копієвська Т. М. Сучасний екологічний стан ландшафтів басейнової системи річки Синюха // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія, 2, 2011. - С. 191-195.
83. Кравчук О.А. Історико-культурний потенціал регіонів України // Містобудування та терит. планування. — 2005. — Вип. 20. — С. 124-133. — Бібліогр.: 9 назв. — укр.
84. Криворучко Ю.І. Вплив III Транс'європейського транспортного коридору Via Regia на просторовий розвиток території Львівщини / Ю.І. Криворучко, І.В. Русанова, Є.І. Король // Вісн. Нац. ун-ту «Львівська політехніка»— 2008 р. - №632: Архітектура - С.169-173. – Бібліогр.: 6 назв
85. Крип'якевич І.П. Історія України / І.П. Крип'якевич – Львів: Світ, 1990. – 520 с. - («Пам'ятки історичної думки України»).
86. Кузяк Д. О. Державно-приватне партнерство як новий метод залучення фінансування в інфраструктурні проекти / Д. О. Кузяк // Фінансово-кредитний механізм активізації інвестиційного процесу : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., 22 квіт. 2010 р. / М-во освіти і науки України, ДВНЗ «Київ. нац. екон. ун-т ім. Вадима Гетьмана», Кредитно-екон. ф-т ; редкол.: І. М. Диба (голова) [та ін.]. – Київ : КНЕУ, 2010. – С. 240–243.
87. Кубійович Володимир. Том 1. Наукові праці// Упорядкування і вступна стаття проф. Олега Шаблія. – Париж – Львів: Фенікс, Українська академія друкарства, 1996. – 800 с. Рис. – 59. фото – 23.
88. Куйбіда В.С. Територіальне планування в Україні: європейські засади та національний досвід / В.С. Куйбіда, Ю.М. Білоконь. – К.: Логос, 2009. – 108 с.: Іл. – Передм., післямова англ.
89. Куйбіда В. С. Регіональний розвиток та просторове планування територій: досвід України та інших держав-членів Ради Європи / В.С. Куйбіда, В.А. Негода, В.В. Толкованов – К.: Видавництво «Крамар (2009).
90. Кушніренко М. Урбанізація та просторовий розвиток міських агломерацій / М.Кушніренко // Региональные проблемы архитектуры и градостроительства. Выпуск 11-12. Традиции, новаторство. – Одесса «Астропринт». – 2013. – С.65-71

91. Линч К. Образ города / Пер. с англ. В.Л. Глазычева; Сост. А.В. Иконников; Под. ред. А. В. Иконникова. — М.: Стройиздат, 1982. 328 с: ил.
92. Липа Ю. Геополітичні орієнтири нової України. — К., 1999. — 18 с.
93. Лісніченко, Т. Методи підготовки вихідних даних для проектування автомобільних доріг загального призначення: переваги та недоліки / Т. Лісніченко, Ф. Грищенко // Стандартизація. Сертифікація. Якість 1 (2014): 16-18.
94. Львівська область. Географічний атлас. Серія «Моя мала Батьківщина» — 2015 р. — С.20
95. Марков Е.М. Малые города в системе расселения / Е.М.Марков, В.П. Бутузов, В.А. Таратынов — М.: Стройиздат, 1980. — 196 с., ил. — В надзаг.: Центр. н.-и. и проект. ин-т по градостроительству.
96. Матолич Б. М. Природні ресурси Львівщини / Матолич Б. М., Ковальчук І. П., Іванов Є. А., Шемелинець І. Л., Федик І. З., Шпак О. Я., Ковальчук О. З., Кобак Т. І. — Львів: ПП Лукашук В. С., 2009. — 120 с.: іл.
97. Михасюк І.Р. Розвиток транскордонного підприємництва в україно-польських євро регіонах / І.Р.Михасюк, З.М. Залога, О.Є. Сухай // За наук. ред. д-ра екон. наук, проф. АН Вищої школи України І.Р. Михасюка. Монографія. Львівський національний університет ім. Івана Франка. — Львів, НВФ «Українські технології». — 2008. — 384 с.
98. Мікула Н. Єврорегіони: досвід та перспективи. — Львів: ІРД НАН України, 2003. — 222 с.
99. Мікула Н. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво: Монографія. / Н.Мікула. — Львів: ІРД НАН України, 2004 — 395 с.
100. 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.
101. Мікула Н.А. Вплив міграційних процесів на соціально-економічний розвиток / Н.А. Мікула, В.Г. Кудрявцева // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Економічні проблеми розвитку виробництва регіону: Випуск XXXI / НАН України. Інститут регіональних досліджень; Редкол.: відповідальний редактор академік НАН України М.І. Долішній — Львів, 2001. — С. 585-593.
102. Містобудування : довідник проектувальника / за ред. Т.Ф. Панченко. — К.: Укрархбудінформ, 2001. — 192 с.

103. Мокрий В.І. Інформаційне забезпечення моніторингу водно - болотних угідь біосферного резервату «Розточчя» / Мокрий В.І., Біляк М.В., М'якуш І.І., Гончарук В. Є. // Екологія водно-болотних угідь і торфовищ (збірник наукових статей); Головний редактор В. В. Коніщук. – Київ: ТОВ «НВП«Інтерсервіс», 2014. – С. 170-174.
104. Новікова, Алла Михайлівна. Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України: Автореферат на здобуття наукового ступення доктора економічних наук: 08.07.04/Новікова АМ—К (2004).
105. Огляд трудової міграції в Україні, Молдові та Білорусі // МОМ Міжнародна організація з міграції – Київ, 2007. - С.84
106. Олійник, Р. В. Екологічна індексація регіональної транспортно-дорожньої мережі / Р.В. Олійник, О.В. Ковальова // Управління проектами, системний аналіз і логістика. Технічна серія 8 (2011): 150-154.
107. Панченко Т. Ф. Туристичне середовище: архітектура, природа, інфраструктура: монографія. - К.: Логос, 2009. – С. 176.
108. Петришин Г.П. Факторний аналіз як метод дослідження містотвірного процесу / Г. П. Петришин // Вісн. Нац. ун-ту "Львів. політехніка". - 2007. - № 585. - С. 112-115. - Бібліогр.: 8 назв. - укр.
109. Петришин Г.П. До питання формування мережі міст України XIV-XIX ст. (У Європейському контексті) // Архітектурна спадщина України. – Вип.3. – Частина друга / За ред.. В.Тимофієнка. – К.: Українознавство, 1999. – С.56 – 58.
110. Посацький Б. Передумови формування транскордонних туристичних агломерацій на прикладі Львівської області / Б. Посацький, О. Ярема // Збірник наукових праць "Досвід та перспективи розвитку міст України". - 2010. - №18. - С.96-103.
111. Посацький, Б. Простір міста і міська культура на зламі ХХ–ХХІ ст. // Вид-во Львівського національного університету" Львівська політехніка. – Львів, 2007. – 208 с.
112. Посацький Б.С. Нові тенденції розвитку прикордонних територій Західної України / Б.С. Посацький, Т.М. Мазур // Сучасні проблеми архітектури та містобудування . – Вип.1. – К. КДТУБА, 1997. – С. 114 – 117.
113. Посацький Б. С. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування / Богдан Степанович Посацький. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – 368 с. – (2-ге вид., доп.).
114. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні // За заг. ред. к.е.н. В.Г. Дідика. – К., 2007. – С. 246.



115. Рудницький А. Архітектурно-планувальні аспекти розвитку прикордонних територій на заході України / Рудницький А., Дида І. // Транскордонні території України (Проблеми розвитку) / Ред.-упорядн. Ю. Білоконь, О. Фомін. - К.: Укрархбудінформ, 1999. - С. 115-124.
116. Рудницький А. Проблеми охорони спадщини в Галичині і міжнародна співпраця / А. Рудницький // Архітектура Галичини ХІХ - ХХ ст.: : вибрані матеріали міжнародного симпозіуму 24-27 травня 1994 р. присвяченого 150-річчю заснування Державного університету «Львівська політехніка». – Львів: Львівська політехніка, 1996. – С. 62. – С. 174 – 182.
117. Русанова І. В. Формування функціонально-планувальної структури моноцентричних міських агломерацій 60-80-их рр. ХХ століття (на прикладі Львівської агломерації) / Ірина Василівна Русанова. – Львів: "Растр-7", 2015. – 154 с.
118. Рябінін Є. Процеси інтеграції у ХХ столітті: основні концепції їх вивчення / Є. Рябінін // Політичний менеджмент. – 2006. - №5. – С. 122-130
119. Самостян В.Р. Реагування поперечного профілю дороги на геометричні характеристики просторової моделі траси дороги // Наукові нотатки 46. Фаховий технічний міжвузівський збірник Луцького НТУ. – Луцьк, 2014. С: 465-469.
120. Сердюк Т.В. Розвиток автомобільних шляхів як чинник використання транзитного потенціалу України [Текст] / Т. В. Сердюк, Є. О. Клопотовська // Економічний простір. - 2013. - № 75. - С. 109-117.
121. Сторонянська І. Міжрегіональні інтеграційні процеси в Україні: тенденції та перспективи розвитку / Ірина Сторонянська. – Львів: ІРД НАН України, 2009. – 392 ст. (Серія «Проблеми регіонального розвитку»).
122. Субтельний О. Україна: історія / Пер. з англ. Ю.І. Шевчука; Вст.ст. С.В. Кульчицького. – К.: Либідь, 1991. – 512 с.: іл.
123. Тимофієнко В.І. Нариси всесвітньої історії архітектури: В 4-х т. / В.І. Тимофієнко // За ред. В.Єжов. – К: КНУБА, 2000.
124. Тімохін В.О. Самоорганізація і гармонічний розвиток містобудівних систем / В. О. Тімохін // Містобудування та терит. планування. - 2005. - Вип. 20. - С. 353-357. - Бібліогр.: 11 назв. - укр.
125. Товбич В.В. Головні системні принципи формування поліфункціональних транспортних вузлів / В. В. Товбич // Містобудування та терит. планування. - 2004. - Вип. 18. - С. 236-244. – укр.

126. Транскордонні території України (Проблеми розвитку) / Ред.-упорядн. Ю.Білоконь, О.Фомін. - К.: Укрархбудінформ, 1999. - 265 с.
127. Трегобчук В. Концепція сталого розвитку для України / В.Трегобчук // Вісник НАН України. – 2002. - №2. – С.31-40.
128. Україна – 2013. Статистичний збірник. / Відповідальний за випуск О.Е. Остапчук // Держстат України, 2014
- 129.Федан Р. Регіональні фактори активізації транскордонної співпраці Польщі та України. Монографія. – Львів: ІРД НАН України, 2003. – 336 с.
- 130.Фільваров Г. Проблемы планирования городского развития в контексте мировых урбанистических процессов / Г. Фильваров // Досвід та перспективи розвитку міст України. - 2012. - Вип. 23. - С. 26-38.
- 131.Фомін І. С. Регулювання зовнішньої торгівлі в процесі стабілізації економіки України [Текст] : автореф. дис... канд. екон. наук: 08.02.03 / Фомін Ігор Сергійович ; НАН України, Ін-т економіки. - К., 1998. - 18 с.
- 132.Хомич Л. Стратегія регіонального розвитку і планування території // Стратегічні пріоритети 4 (5). - 2007. – С:142-149
- 133.Хом'як, А. Я. Методи оптимізації мережі автомобільних доріг / А.Я. Хом'як, Ю.А. Лісовол // Вісник Національного транспортного університету 21 (1) (2010): 83-86.
- 134.Черкес Б. С. Ідентичність та пам'ять у міському середовищі / Б. С. Черкес, Я. М. Юрик // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". – 2014. – № 793 : Архітектура. – С. 35–39. – Бібліографія: 22 назви.
- 135.Черкес Б.С. Національна ідентичність в архітектурі міста: Монографія // Видавництво національного університету «Львівська політехніка». – Львів. – 2008. – 268 с.
- 136.Шаблій О. І. Географічне і геополітичне положення Українських Карпат / О. І. Шаблій // Карпатський край (Івано-Франківськ). – 2013. – Ч. 1. – С. 113–120.
- 137.Шаблій О.І. Львівська область: Географічний атлас: Моя мала Батьківщина: видання 5-е, виправлене і доповнене. Відповідальний редактор О.І.Шаблій – К.: ТОВ «Видавництво «Мапа», 2000-2005. – 20 с.
- 138.Шевчук, Я. В. Автотранспортна інфраструктура: теорія і методи сучасних регіональних досліджень. Монографія. - Ужгород: Видавництво ТзОВ «Ліга-Прес, 2011. – 376 с.
- 139.Юрик Я. Вплив ідентичності на формування архітектури Львова у ХХ ст.: автореф. дис. канд. арх.: спец. 18.00.01 “Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури” // Я.М. Юрик. – Л., 2012. – С.10

- 140.Юрченко С.О. Особливості міграції та участі України в міжнародному ринкові праці на сучасному етапі / С.О. Юрченко // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Проблеми європейської інтеграції і регіональної співпраці: Зб. наук. пр.: Вип. XXIX: В 2 т. / НАН України. Ін-т регіональних досліджень / Відпов. ред. М.І. Долішній. – Львів-Луцьк: Вежа, 2001. – Т. 1. – 470 с.
- 141.Biczowska M. Przemiany demograficzne w strefie podmiejskiej Wrocławia na przykładzie gminy Siechnice. In: Studia Obszarów Wiejskich, tom XXXIV: regionalny wymiar przemian polskiej wsi – aspekty przestrzennoekonomiczne (Pod redakcją Marcina Wójcika). - Warszawa, 2013. – S. 161-173.
- 142.Chmieliewski J. M. Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast / Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej. –Warszawa: Politechnika Warszawska, 2004. - 410 s.
- 143.Markusik S. Strategia rozwoju transportu w województwie Śląskim na lata 2015 – 2030. / Sylwester Markusik, Bogusław Lazarz, Stanisław Krawiec, Ryszard Janecki // Prace naukowe politechniki warszawskiej z. 97 Transport. - Warszawa: PW, 2013. – S. 363-378.
- 144.Podhalanski B. Integrowanie przestrzeni metropolitalnych / Bogusław M. Podhalanski. – Krakow: Politechnika Krakowska, 2013. – 215 с.
- 145.Rodrigue J.-P. "FREIGHT, GATEWAYS AND MEGA-URBAN REGIONS: THE LOGISTICAL INTEGRATION OF THE BOSTWASH CORRIDOR1." Tijdschrift voor economische en sociale geografie 95.2 (2004): 147-161.
- 146.Rodrigue J.-P. The geography of transport systems / Rodrigue Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack // Routledge, 2013.
- 147.Sadowski A. Pogranicze w perspektywie socjologicznej / A. Sadowski // Architektura kultur lokalnych pogranicza. Pogranicza Polski, Litwi, Białorusi i Ukrainy. – Białostok, 2006. – С. 185-192.
- 148.Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego Na lata 2014-2020 (z perspektywą do 2030 r.) / Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie. - Lublin, 2014
- 149.Witte P., Conceptualising Corridors. The Corridor Chronicles // Utrecht University. The Netherlands, 2014. С. 39.
- 150.Đuro M. "Corridor Vc as a factor of integration of Bosnia and Herzegovina into the European Union." Journal of the Geographical Institute Jovan Cvijic, SASA 62.1 (2012): 89-101.
- 151.Zuber P. Budowanie spójności wewnętrznej kraju poprzez integracje funkcjonalna i tworzenie sieci współprac / Departament Koordynacji Polityki Strukturalnej, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego. – Lublin. - 2011

152. Priemus H. What are corridors and what are the issues? Introduction to special issue: the governance of corridors / Hugo Priemus, Wil Zonneveld // *Journal of Transport Geography* 11 (2003) 167–177 / School of Geography and the Environment, University of Oxford. – Oxford, 2003.
153. Wyrwas P. Ekran akustyczne – zasady projektowania i kryteria doboru / Piotr Wyrwas, Adam Szyguła // *IV Ogólnopolska konferencja – Mostowkow – Konstrukcja i Wyposazenie Mostow, Wisla, 12-14 października. – 2005, c. 271-280.*
154. Ziobrowski Z. Planowanie przestrzenne i formy zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów autostradowych ze szczególnym uwzględnieniem autostrady Kraków–Tarnów / Zygmunt Ziobrowski, Damian Korecki. // *Zeszyty naukowe malopolskiej wyzszej szkoły ekonomicznej w tarnowie № 2(13) t. 3, 2009. - С.83-95.*

#### Неопубліковані матеріали

155. Будівництво нової концесійної автомобільної дороги Львів-Броди, Львівська область (Гол.інж.ін. Стецура, ГП Шарван, пров.інж. Дяків, н.контр. Шарван), інститут “Західдіпрошлях”
156. Схема нової концесійної автомобільної дороги Львів-Краковець (ГП Шарван, авт.розд. Яропуд, гол.спец. Мохнатюк, пров.арх. Кароль, н.контр. Мохнатюк), інститут “Західдіпрошлях”
157. Генеральна схема планування території України / Державний комітет України з будівництва та архітектури. Український Державний науково-дослідний інститут ДІПРОМІСТО. – Київ.
158. Європейський коридор розвитку ED-СІІІ Via Regia. Аналіз умов регіонального розвитку. Україна. Львівська область, European Development Corridor ED-С ІІІ”VIA REGIA”. Analyses of the conditions of regional development. Ukraine. Lviv oblast. – 2008. – 140 с.
159. Кошло М. Коригування генерального плану м.Львова. ІІ стадія. Генеральний план / М.Кошло, В.Дубина, О.Чимара, П.Крупа // Міністерство регіонального розвитку та будівництва України, Державне підприємство державний інститут проектування міст «Містопроект». – 2008. - Том 3. Основні положення. – С. 32.
160. Модель планувального розвитку містобудівної системи «Великий Львів» на поза розрахунковий період / Коригування генерального плану м.Львова. ІІ стадія. Генеральний план // Міністерство регіонального розвитку та будівництва України, Державне підприємство державний інститут проектування міст «Містопроект». – 2008. – Графічні матеріали

## Інтернет-джерела:

161. Авто магістраль Одеса-Рені (261 км). Інвестиційний проект [Електронний ресурс] // Укравтодор / Одеська обласна державна адміністрація. – Режим доступу: [http://invest.odessa.gov.ua/wp-content/uploads/2015/12/Odessa-Reni\\_infra-%D0%A3%D0%9A%D0%A0.pdf](http://invest.odessa.gov.ua/wp-content/uploads/2015/12/Odessa-Reni_infra-%D0%A3%D0%9A%D0%A0.pdf)
162. Автомобільні дороги Румунії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://autotraveler.ru/romania/#.%20U7anrEB8FnN> (дата звернення: 15.05.2015р.)
163. Автомобільні дороги Німеччини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://autotraveler.ru/germany/#.U\\_NePmM4CyW](http://autotraveler.ru/germany/#.U_NePmM4CyW) (дата звернення: 15.06.2015р.)
164. Бабанін О. Основні тенденції у зовнішній торгівлі України та пріоритети зовнішньоекономічної політики за підсумками першого півріччя 2008 року [Електронний ресурс] / Бабанін О. // Відділ економіки та соціальної стратегії. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/Monitor/oktober08/12.htm> (дата звернення: 20.02.2012р.)
165. Бескидський тунель у Карпатах має стратегічне значення для України [Електронний ресурс] // Новини закарпаття, інформаційний ресурс. – Режим доступу: <http://transkarpatia.net/ukraine/31098-beskidskiy-tunel-u-karpatah-maye-strategchne-znachennya-dlya-ukrayini.html> (дата звернення: 06.08.2014р.).
166. Волинська область. Схема планування території. Схема транспорту [Електронний ресурс] // ДП Український державний науково-дослідний інститут проектування міст “Діпромисто” імені Ю.М.Білоконя. - Режим доступу: [http://dipromisto.gov.ua/images/3\\_3\\_3\\_Oblasti/Volynska\\_Transport.jpg](http://dipromisto.gov.ua/images/3_3_3_Oblasti/Volynska_Transport.jpg)
167. Градостроительный подход к формированию сети коридоров [Електронний ресурс] // ДП Український державний науково-дослідний інститут проектування міст “Діпромисто” імені Ю.М.Білоконя. – Режим доступу: <http://www.dipromisto.gov.ua/trans.htm> (дата звернення: 10.09.2012р.)
168. Демченко І.О. Формування міжнародних транспортних коридорів [Електронний ресурс] / І.О. Демченко // Научная мысль информационного века - 2009. - Режим доступу: [http://www.rusnauka.com/7\\_NMIW\\_2009/Economics/42120.doc.htm](http://www.rusnauka.com/7_NMIW_2009/Economics/42120.doc.htm) (дата звернення: 11.10.2010р.)

169. Державний реєстр нерухомих пам'яток України національного Значення (пам'ятки містобудування та архітектури). Проект [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mincult.kmu.gov.ua/mincult/uk/publish/article/294593> (дата звернення: 20.10.2014р.)
170. Дешиця про новий міжнародний транспортний коридор через Закарпаття [Електронний ресурс] // [karpatnews.in.ua](http://karpatnews.in.ua) – Новини Ужгорода, Мукачева, Закарпаття та України. – 2013. - Режим доступу: <http://karpatnews.in.ua/news/71026-deshchytsia-pro-novyi-mizhnarodnyi-transportnyi-korydor-cherez-zakarpattia.htm#sthash.9g8fRzMe.dpuf> (дата звернення: 15.10.2013р.)
171. Економіка України [Електронний ресурс] // Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії. – Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Економіка\\_України](http://uk.wikipedia.org/wiki/Економіка_України) (дата звернення: 12.05.2015р.)
172. Етнографічні групи українців [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://cygan.ucoz.ru/publ/7-1-0-28> (дата звернення: 15.03.2012р.)
173. Зовнішня політика України [Електронний ресурс] // Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії. – Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Зовнішня\\_політика\\_України](http://uk.wikipedia.org/wiki/Зовнішня_політика_України) (дата звернення: 12.02.2015р.)
174. Іванюта С.П. Оцінка актуальних загроз екологічній безпеці наземних міжнародних транспортних коридорів в Україні. Аналітична записка [Електронний ресурс] / С.П. Іванюта // Відділ екологічної та техногенної безпеки. - Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/902/> (дата звернення: 23.11.2014р.)
175. Каталог провідних підприємств України [Електронний ресурс]// Україна сьогодні. – 2015. - Режим доступу: <http://www.rada.com.ua/ukr/catalog/?region=15&title=1&body=1&p=4> (дата звернення 9.10.2014р.)
176. Коледжі Львова та Львівської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/vnz/college/search-41-120-0-0-0.html> (дата звернення: 07.05.2015р.)
177. Малік М. Й. Концептуальні засади розвитку сільських територій [Електронний ресурс] / М.Й. Малік, В.А. Пулім // Інститут аграрної економіки. – 2006. - Режим доступу: <http://baitas.lzuu.lt/~mazylis/julgram/8/156.pdf> (дата звернення: 07.05.2015р.)
178. Мапа торгових шляхів в Середні віки через територію України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

- [http://ukrmap.org.ua/Pages/Istor\\_karty\\_Ukraine/Ukraine\\_torgovye\\_puty\\_Evro\\_ru.html](http://ukrmap.org.ua/Pages/Istor_karty_Ukraine/Ukraine_torgovye_puty_Evro_ru.html) (дата звернення: 20.02.2015р.)
179. Навчально-методичне забезпечення дисципліни «регіональна економіка». Конспект лекцій [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://studbook.com.ua/book\\_konspekt-lekcij-regionalna-ekonomika\\_675/](http://studbook.com.ua/book_konspekt-lekcij-regionalna-ekonomika_675/).
180. На Львівщині затвердили перелік мікропроектів, допущених до участі у цьогорічному конкурсі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zik.ua/news/2016/03/24/na\\_lvivshchyni\\_zatverdyly\\_perelik\\_mikroproekt\\_iv\\_dopushchenyh\\_do\\_uchasti\\_u\\_684096](http://zik.ua/news/2016/03/24/na_lvivshchyni_zatverdyly_perelik_mikroproekt_iv_dopushchenyh_do_uchasti_u_684096).
181. Пальчук В. Перший етап адміністративно-територіальної реформи – ухвалення перспективних планів формування спроможних територіальних громад [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://nbuviar.gov.ua/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1308:administrativna-ref&catid=8&Itemid=350](http://nbuviar.gov.ua/index.php?option=com_content&view=article&id=1308:administrativna-ref&catid=8&Itemid=350)
182. Офіс реформ. Львівщина [Електронний ресурс] / Урядова організація. - Режим доступу: [https://www.facebook.com/pages/Офіс-реформ-Львівщина/360639870801475?sk=photos\\_stream](https://www.facebook.com/pages/Офіс-реформ-Львівщина/360639870801475?sk=photos_stream)
183. Перелік територій та об'єктів природно-заповідного фонду загальнодержавного та місцевого значення, розташованих у львівській області станом на 01.01.2012 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ekology.lviv.ua/file/monitoring/perelik\\_PZF.rar](http://www.ekology.lviv.ua/file/monitoring/perelik_PZF.rar) (дата звернення: 06.02.2015р.)
184. Перша Угорсько-Галицька залізниця [Електронний ресурс] // Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії. – Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Перша\\_угорсько-галицька\\_залізниця](http://uk.wikipedia.org/wiki/Перша_угорсько-галицька_залізниця) (дата звернення: 10.12.2013р.)
185. Проект строительства на условиях ГЧП (концессии) автомобильных дорог по направлению Краковец -Львов -Броды –Ровно [Електронний ресурс] // Государственное агентство автомобильных дорог Украины (Укравтодор). – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/uploads/files/2014-01-29-10-06-43-lviv-krakov-rus.pdf> (дата звернення: 03.05.2014р.)
186. Ремонт і будівництво автомобільних доріг в Польщі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://autotraveler.ru/poland/remont-dorog-v-polshe.html#.U\\_NdLWM4CyV](http://autotraveler.ru/poland/remont-dorog-v-polshe.html#.U_NdLWM4CyV) (дата звернення: 20.10.2014р.)
187. Региональный План Действий по Безопасности Дорожного Движения [Електронний ресурс] // Permanent secretariat of the intergovernmental commission traseca. - Режим доступу: <http://www.traseca->

- org.org/fileadmin/fm-dam/TAREP/70ta/TRACECA\_Documents/TRACECA\_Road\_Safety\_Action\_Plan\_-\_RU.pdf (дата звернення: 05.05.2015р.)
188. Сталий розвиток [Електронний ресурс] // Матеріал з Вікіпедії — вільної енциклопедії. – Режим доступу: [http://uk.wikipedia.org/wiki/Сталий\\_розвиток](http://uk.wikipedia.org/wiki/Сталий_розвиток) (дата звернення: 12. 05. 2015р.)
189. Товарна структура експорту та імпорту України до країн ЄС [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://webknow.ru/otnosheniya\\_00041\\_8.html](http://webknow.ru/otnosheniya_00041_8.html) (дата звернення: 12.03.2010р.)
190. Школи Львівської області - гімназії, ліцеї, загальноосвітні навчальні заклади [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://osvita.ua/school/school-ukraine/search-44-263-0-0-0.html> (дата звернення: 20.05.2015р.)
191. «Шлях королів» – через «Замок Радомисль» [Електронний ресурс] // Історико-культурний комплекс «Замок Радомисль». – Режим доступу: - <http://www.radozamek.com.ua/ua/istoriya/via-regia> (дата звернення: 20.09.2014р.)
192. Analiza struktur funkcjonalno-przestrcznych oraz dostepnosci komunikacyjnej tertnow zlokalizowanych w sasiedztwie wezlow autostrady A4 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.podkarpackie.pl/attachments/article/3669/Analiza\\_struktur\\_funkcjonalno\\_A4.pdf](http://www.podkarpackie.pl/attachments/article/3669/Analiza_struktur_funkcjonalno_A4.pdf)
193. Artmann M. Sustainable noise abatement along motorways in Germany—an empirical study in the municipality Frasdorf (Bavaria) [Електронний ресурс] / Martina Artmann, Breuste Jürgen // Landscape online, №36, 2014. - С. 1-23. - Режим доступу: <http://www.landscapeonline.de/wp-content/uploads/DOI103097-LO201436.pdf>
194. Corridor Vc: High-performing Wagon for High Speed [Електронний ресурс] // International Construction News. - Режим доступу: [http://www.bi-constructionnews.com/en\\_article\\_Corridor\\_Vc\\_\\_High\\_performing\\_Wagon\\_for\\_High\\_Speed.news](http://www.bi-constructionnews.com/en_article_Corridor_Vc__High_performing_Wagon_for_High_Speed.news) (дата звернення: 10.08.2014р.)
195. Drogi a srodowisko [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://siskom.waw.pl/nauka-srodowisko.htm>
196. ED-C III Via Regia - Strategy of spatial development [Електронний ресурс] // European Development Corridor III Via Regia, Saxon State



- Ministry of the Interior Division 45 European spatial planning, Sectoral planning. - Dresden, 2008. – Режим доступа:  
[http://www.edc-viaregia.eu/fileadmin/Inhalte/Publicity/Brochure/ED-C\\_III\\_EN.pdf](http://www.edc-viaregia.eu/fileadmin/Inhalte/Publicity/Brochure/ED-C_III_EN.pdf) (дата звернення: 20.10.2009р.)
197. Formwork Solution for Bridge over Drava River Speed [Електронний ресурс] // International Construction News. – Режим доступа: [http://www.bi-constructionnews.com/en\\_article\\_Formwork\\_Solution\\_for\\_Bridge\\_over\\_Drava\\_River.news](http://www.bi-constructionnews.com/en_article_Formwork_Solution_for_Bridge_over_Drava_River.news) (дата звернення: 12.08.2014р.)
198. Germany. Federal Motorway A 20. Project profile. [Електронний ресурс] // Omega centre. – Bartlett school of planning. – 48.c. - Режим доступа: [http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/studies/cases/pdf/GERMANY\\_BAV\\_20\\_PROFILE\\_120411.pdf](http://www.omegacentre.bartlett.ucl.ac.uk/studies/cases/pdf/GERMANY_BAV_20_PROFILE_120411.pdf) (дата звернення: 25.07.2014р.)
199. List of countries by immigrant population [Електронний ресурс] // From Wikipedia, the free encyclopedia. - Режим доступа:  
[http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_countries\\_by\\_immigrant\\_population](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_immigrant_population)  
 (дата звернення: 15.03.2015р.)
200. European border regions 2000 [Електронний ресурс] // Association of European border regions (AEBR). – Gronau, 2000. - Режим доступа:  
<http://www.diploweb.com/cartes/regionsarfe.pdf> (дата звернення: 11.09.2009р.)
201. Feststellungsentwurf für den 6-streifigen Ausbau der A 3 von Autobahnkreuz Regensburg bis zur Anschlussstelle Rosenhof [Електронний ресурс] . - Режим доступа:  
[http://www.abdsb.bayern.de/projekte/planung/A3\\_Reg-Rh/U19-1-1\\_Erlaeuterungsbericht%20Landschaftspflegerischer%20Begleitplan.pdf](http://www.abdsb.bayern.de/projekte/planung/A3_Reg-Rh/U19-1-1_Erlaeuterungsbericht%20Landschaftspflegerischer%20Begleitplan.pdf)
202. Perry-Castañeda Library Map Collection [Електронний ресурс] - Режим доступа:  
<http://www.lib.utexas.edu/maps/world.html>, (world maps) (дата звернення: 03.11.2010р.)
203. Strategii rozwoju gminy Ujazd na lata 2010-2017 [Електронний ресурс] - Режим доступа:  
[http://static.bip.ujazd.pl/download/attachment/13915/strategia\\_2010-2017.doc](http://static.bip.ujazd.pl/download/attachment/13915/strategia_2010-2017.doc)
204. Transport. Winiki dzialanosci w 2013 r. [Електронний ресурс] // Główny urząd statystyczny. - Warszawa, 2014. - Режим доступа:  
[stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/9/13/1/transport\\_wyniki\\_dzialalnosci\\_2013.pdf](http://stat.gov.pl/download/gfx/portalinformacyjny/pl/defaultaktualnosci/5511/9/13/1/transport_wyniki_dzialalnosci_2013.pdf) (дата звернення: 18.11.2014р.)
205. Strategia rozwoju gminy Dębica na lata 2007 – 2013 [Електронний ресурс]. - Режим доступа:

- [http://www.wrota.podkarpackie.pl/res/bip/gminy/debica/strategia/strategia\\_rozwoju\\_gminy\\_debica\\_2007\\_2013\\_dobra.pdf](http://www.wrota.podkarpackie.pl/res/bip/gminy/debica/strategia/strategia_rozwoju_gminy_debica_2007_2013_dobra.pdf) (дата звернення: 10.11.2014р.)
206. Strategia rozwoju Gminy Olszanka Na lata 2000 – 2015 [Електронний ресурс]. - Режим доступу:  
<http://static.bip.olszanka.pl/download/attachment/4451/strategia-rozwoju-gminy-olszanka-na-lata-2000-2015.doc>
207. Концепція просторового Загосподаровання краю 2030 [Електронний ресурс] . - Режим доступу:  
[http://www.mir.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/polityka\\_przestrzenna/kpzk/aktualnosc/documents/kpzk2030.pdf](http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_przestrzenna/kpzk/aktualnosc/documents/kpzk2030.pdf) (дата звернення: 25.11.2014р.)
208. New Multimodal Container Terminal in Illichivsk [Електронний ресурс]. - Режим доступу:  
[http://www.traceca-org.org/en/investments/investment-projects/detail/?tx\\_tracecainvprojectstable\\_pi3\[uid\]=9&cHash=234b8a76ebacb0d2aa2c862dd567a45d](http://www.traceca-org.org/en/investments/investment-projects/detail/?tx_tracecainvprojectstable_pi3[uid]=9&cHash=234b8a76ebacb0d2aa2c862dd567a45d) (дата звернення: 10.05.2015р.)
209. “10 OUT OF TEN”. TEN-T Project Implementation Successes [Електронний ресурс]. - Режим доступу:  
[http://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/publications/brochure\\_tentea\\_210x297\\_web.pdf](http://ec.europa.eu/inea/sites/inea/files/download/publications/brochure_tentea_210x297_web.pdf) (дата звернення: 08.05.2015р.).
210. Zintegrowana strategia rozwoju obszarów wiejskich gminy Dąbrowa Successes [Електронний ресурс] // Dąbrowa, 2005. - Режим доступу:  
[https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjegcyClvXKAhXkNpoKHV62CwkQFggbMAA&url=http%3A%2F%2Fbip.gminadabrowa.pl%2Fd%2Fgminadabrowa%2FZSROW\\_Dabrowa-12-10-05.doc&usg=AFQjCNEVbr2DJisPH95oqBrmxLkrW7FuCA&sig2=ViDhLrXbemhH5hy48m8WZw&cad=rja](https://www.google.com.ua/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjegcyClvXKAhXkNpoKHV62CwkQFggbMAA&url=http%3A%2F%2Fbip.gminadabrowa.pl%2Fd%2Fgminadabrowa%2FZSROW_Dabrowa-12-10-05.doc&usg=AFQjCNEVbr2DJisPH95oqBrmxLkrW7FuCA&sig2=ViDhLrXbemhH5hy48m8WZw&cad=rja).

## Додатки

**Додаток А. Акти впровадження**

Вих. № 1 від 14.05.2013

**ПП «КБ Конструктив»**

Україна, м. Львів, вул. Лисенка 17/11,

Тел. (032) 2765339

р/р 26002266657 в ПАТ Райффайзен Банк Аваль м. Київ

МФО 380805, ЗКПО 35444929

e-mail :konstruktyv@gmail.com

[www.facebook.com/KBKonstruktyv/](http://www.facebook.com/KBKonstruktyv/)**АКТ****Про впровадження результатів дисертаційної роботи Бобрун Н.В.****«Принципи розвитку територій в зонах впливу  
міжнародних транспортних коридорів»**

Даний акт підтверджує, що Бобрун Надія Володимирівна брала участь у розробці проекту «Східний портал Бескидського тунеля Львівська область, Сколівський район, с.Опірець. Тимчасові споруди », та використовувала окремі результати своїх досліджень.

Акт складено для подання до Спеціалізованої Вченої Ради по захисту дисертаційних робіт на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури.

Директор



Боровий Р.В.

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE

NATIONAL UNIVERSITY POLYTECHNIC OF LVIV  
DEPARTMENT OF ARCHITECTUREBandera str. 12, Lviv, 79646, Ukraine  
tel./fax: +38 032 258 22 39  
e-mail: tschers@polynet.lviv.ua

LITTERIS-ET-ARTIBVS



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА  
ІНСТИТУТ АРХІТЕКТУРИвул. С. Бандери, 12, м. Львів, 79646, Україна  
тел./факс: (032) 258 22 39  
e-mail: tschers@polynet.lviv.ua

2004 док № 168-20-252

На № \_\_\_\_\_

Голові  
Спеціалізованої вченої ради  
Д 35.052.11  
проф. Бевзу М.В.

## АКТ

**Про впровадження результатів дисертаційної роботи Н.В. Бобрун «Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридрів»**

Даний акт підтверджує, що Бобрун Надія Володимирівна брала участь у проекті №2007/140-701 «Європейський коридор розвитку ED-CIII Via Regia» у рамках міжнародного гранта програми TACIS, в якому використані окремі результати дослідження.

Акт складено для подання до Спеціалізованої вченої ради Д 35.052.11.

Директор інституту архітектури  
Національного університету «Львівська політехніка»  
доктор архітектури, професор



Черкес Б.С.

MINISTRY OF EDUCATION AND SCIENCE OF UKRAINE

NATIONAL UNIVERSITY POLYTECHNIC OF LVIV  
DEPARTMENT OF ARCHITECTUREBandera str. 12, Lviv, 79646, Ukraine  
tel./fax: +38 032 258 22 39  
e-mail: [tschers@polynet.lviv.ua](mailto:tschers@polynet.lviv.ua)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА  
ІНСТИТУТ АРХІТЕКТУРИвул. С. Бандери, 12, м. Львів, 79646, Україна  
тел./факс: (032) 258 22 39  
e-mail: [tschers@polynet.lviv.ua](mailto:tschers@polynet.lviv.ua)

2004.2016 № 168-20-251

На № \_\_\_\_\_

Голові  
Спеціалізованої вченої ради  
Д 35.052.11  
проф. Бевзу М.В.**Довідка про впровадження**

результатів дисертаційної роботи Бобрун Надії Володимирівни «Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів» для надання до спеціалізованої вченої ради по місцю захисту, представленої на здобуття наукового ступеня кандидата архітектури за спеціальністю 18.00.01 – теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури, які використовуються в процесі дипломного проектування студентів 5-6 курсів спеціальності «Містобудування» кафедри МБ інституту архітектури Національного університету «Львівська політехніка».

Директор інституту архітектури  
Національного університету «Львівська політехніка»  
доктор архітектури, професор



Черкес Б.С.

Завідувач кафедри містобудування  
кандидат архітектури, професор

Петришин Г.П.

### Додаток Б. Список посилань на ілюстрації.

1. Рис.3. Порт в Іллічівську. Режим доступу:  
[http://image.ua/made\\_in\\_ukraine/svyato-zasluzhene-pokolinyamy/](http://image.ua/made_in_ukraine/svyato-zasluzhene-pokolinyamy/)
2. Рис.12. Проект «Безпечні і швидші подорожі на польській магістралі А1». Режим доступу:  
[http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t\\_implementation\\_successes/2005-pl-92602-s.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_implementation_successes/2005-pl-92602-s.htm)
3. Рис.12. Проект «Безпечніші і швидші подорожі та швидше реагування на інциденти на автостраді А14 у Великобританії». Режим доступу:  
[http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t\\_implementation\\_successes/2009-uk-13027-e.htm](http://inea.ec.europa.eu/en/ten-t/ten-t_implementation_successes/2009-uk-13027-e.htm)
4. Рис.12. Будівництво мостів Studenčica і Trebizat на відрізку МТК №5. Режим доступу:  
[http://www.biconstructionnews.com/en\\_article Corridor Vc High performing Wagon for High Speed.news](http://www.biconstructionnews.com/en_article Corridor Vc High performing Wagon for High Speed.news)
5. Рис.12. Прект «Регіональний план дій по безпеці дорожнього руху». Режим доступу:  
[http://www.traceca.org/fileadmin/fmdam/TAREP/70ta/TRACECA\\_Documents/TRACECA\\_Road\\_Safety\\_Action\\_Plan\\_-\\_RU.pdf](http://www.traceca.org/fileadmin/fmdam/TAREP/70ta/TRACECA_Documents/TRACECA_Road_Safety_Action_Plan_-_RU.pdf)
6. Рис.12. Автомагістраль А4 (Польща). Режим доступу:  
<http://static.panoramio.com/photos/large/111118339.jpg>
7. Рис.12. Автомагістраль А4 (Польща). Режим доступу:  
[http://www.panoramio.com/photo\\_explorer#user=8501299&with\\_photo\\_id=114682244&order=date\\_desc](http://www.panoramio.com/photo_explorer#user=8501299&with_photo_id=114682244&order=date_desc)
8. Рис.12. Автомагістраль А4 (Польща). Режим доступу:  
<http://static.panoramio.com/photos/large/91846491.jpg>
9. Рис.22. Багаторівнева розв'язка біля м.Глівіце (Польща). Режим доступу:  
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Wezelsosnicafromthesky.JPG>
10. Рис.31. Підприємство «Майола», с.Дібрівки (Пустомитівський район). Режим доступу:  
<http://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/small/34640551.jpg>
11. Рис.31. ПП«Оліяр», с.Ставчани (Пустомитівський район). Режим доступу:  
<https://mw2.google.com/mw-panoramio/photos/small/34640547.jpg>
12. Рис. 31. Державний спиртовий завод, с.Струтин (Золочівський район). Режим доступу:  
<http://portal.lviv.ua/news/2016/02/10/chotiri-toni-spirtu-abo-skandal-dovkola-spirtzavodu-na-lvivshhini>

13. Рис. 31. ТзОВ «КРОНО — УКРАЇНА», м. Кам'янка — Бузька. Режим доступу: <http://water.oniko.ua/ua/content/projects/1240/5663/>
14. Рис. 31. Кондитерська фабрика ТОВ Яричів, Кам'янка-Бузький район, смт. Старий Яричів. Режим доступу: <http://wikimapia.org/19272485/uk/Кондитерський-цех#/photo/2432933>
15. Рис. 31. ВАТ «Концерн-Електрон», м. Львів. Режим доступу: [http://ukrmap.biz/ Львов/Компании/257219](http://ukrmap.biz/Львов/Компании/257219)