

*Криворучко Ю.І.,
кандидат архітектури, професор кафедри дизайну
та основ архітектури НУ «Львівська політехніка»
Бобрун Н.В.,
асистент кафедри містобудування
НУ «Львівська політехніка»*

МІСТОБУДІВЕЛЬНІ ПРИНЦИПИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ ДО ЗАГАЛЬНОЄВРОПЕЙСЬКОГО ПРОСТОРУ (на прикладі транспортних коридорів)

Комунікації території сучасної України з іншими державами сприяє її вигідне географічне положення у центрі європейського континенту на перехресті основних торгових шляхів, що з давніх-давен з'єднували Чорне та Балтійське моря, а також Азію та Європу. Сьогодні Україна розташована на межі з Європейським Союзом. Інтеграційні процеси у Європі передбачають створення мережі міжнародних транспортних коридорів. У просторовій політиці Євросоюзу транспортні коридори поряд з макрорел'єфами та транскордонними територіями є провідними чинниками європейської інтеграції. На основі постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512 [5] і Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затвердженої постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 [4], Україна включена до мережі міжнародних транспортних коридорів. Міжнародний транспортний коридор (МТК) – 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-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства [3]. МТК завжди здійснюють значний поштовх для економічного розвитку територій, через які проходять. Вплив транспортного коридору створює особливий містобудівний територіальний об'єкт – зону впливу МТК. Території зони впливу характеризуються різноманітними ресурсами. Завдяки ресурсному потенціалу територій досягається їх інтегрованість на місцевому, національному та міжнародному рівнях, а транспортний

коридор стає об'єднувчим елементом континентального масштабу. На таких територіях зростає інтенсивність їх освоєння та збільшується містобудівна цінність.

Метою дослідження було визначення архітектурно-планувальних принципів та представлення методичних рекомендацій стосовно розвитку територій у зонах впливу МТК. Досягнення зазначеної мети зумовило визначення та вирішення таких завдань дослідження: 1) вивчити проблематику формування МТК в інтеграційних процесах України; 2) визначити послідовність проведення дослідження і розробити методику дослідження територій у зонах впливу МТК; 3) виявити чинники розвитку територій у формуванні планувальної структури зон впливу МТК; 4) сформулювати теоретичні закономірності і рекомендації щодо розвитку функціонально-планувальної організації зон впливу МТК.

Аналіз науково-теоретичних досліджень організації зон впливу МТК показав, що вони вивчаються багатоаспектно у різних галузях. Для теорії містобудування важливе значення мають три аспекти:

1. Історичний аспект, що стосується виникнення МТК. Історичне існування транспортних шляхів на території сучасної України знаходимо в працях істориків І. Крип'якевича, О. Субтельного, М. Вавричин, Я. Дашкевича, В. Вечерського, Я. Грицака, В. Тимофієнка. Ще з давніх-давен територією України проходили важливі торгові комунікаційні шляхи, що з'єднували Чорне та Балтійське моря, а також Азію та Європу. Через Київ (VI–VIII ст.) проходив дніпровський шлях, що з'єднував північні країни з Чорним морем, а також ще один великий торговий шлях від Азії до Середньої Європи. За часів Київської Русі були створені нові торгові лінії, такі як шлях «із варяг у греки» – з Балтійського до Чорного моря – та шлях рікою Двіною до верхів'їв Дніпра. За гетьманства Б. Хмельницького почав утворюватися великий торговий шлях, що вів з Московщини і від Балтійського моря до балканських країн. У XIX ст. почали будуватися залізничні шляхи. Першою залізницею України став відрізок Львів – Перемишль (збудований 1861 р.), а першою транскарпатською повністю двоколіійною залізницею – Угорсько-Галицька залізниця, що проходила через Лупківський перевал і з'єднувала Будапешт з Перемишлем і Львовом [2].

2. Економічний аспект стосується проблематики транскордонного співробітництва (П. Беленький, М. Гладій, М. Долішній, Н. Мікула, Є. Кіш, І. Сторонянська, Р. Федан). Проблематика більшості досліджень стосується конкретних прикордонних територій та діяльності єврорегіонів, ефективність яких є досить різною. Але разом з тим мало висвітлене питання формування зон впливу міжнародних транспортних коридорів.

3. Основне методологічне значення для роботи має планувальний аспект, що стосується вирішення містобудівних проблем у працях М. Бевза, О. Гутнова, М. Габреля, М. Дьоміна, К. Лінча, Т. Панченко, Г. Петришин, П. Ричкова, А. Рудницького, В. Тімохіна, В. Товбича, І. Фоміна, Г. Фільварова, Б. Черкеса. Просторове вираження зовнішньої політики України, зокрема принципи планувальної організації транскордонних територій, однією з пропозицій розвитку яких є облаштування транспортних коридорів, досліджено Ю. Білоконем [1]. П. Вайт розглядає коридор не тільки як інфраструктурну вісь, а як територію комплексного розвитку, на якій взаємодіють інфраструктура, соціально-економічні та демографічні процеси; також підкреслюється багаторівневий характер коридорів – місцевий, регіональний, національний та транскордонний [7]. Про багаторівневий характер коридорів ідеться й у роботах Дж.-П. Родріге [6], К. Комтоїса та Б. Слека. Близькі за змістом проблеми розглядаються в роботах провідних проектних і науково-дослідних інститутів України: ДП УДНДППМ «Діпромисто» імені Ю.М. Білокона в Києві, ДПДППМ «Містопроєкт» у Львові.

Основні етапи розвитку регулювання сфери мережі транспортних коридорів розглянуто на основі документів про транспортну політику ЄС: Декларація комітетів міністрів транспорту Європи (1983 р.), Перша (Прага, 1991 р.), Друга (Крит, 1994 р.) та Третя (Гельсінкі, 1997 р.) Пан'європейські конференції з транспорту, на яких було затверджено 10 транспортних коридорів – лінійних напрямків – та концепцію створення чотирьох Пан'європейських транспортних зон (PETRA – PanEuropean Transport Area): Баренцовий Європейсько-Арктичний регіон; регіон Чорноморського басейну; регіон Середземноморського басейну; регіон басейну Адріатичного та Іонічного морів. Розширення Європейського Союзу на початку XXI ст. приводить до необхідності подальшої інтеграції транспортної мережі з новими країнами-сусідами. З цією метою у червні 2004 р. в Іспанії у Сантьяго-де-Компостела відбувся семінар міністрів транспорту під головуванням Європейської Комісії. Визначено п'ять головних транснаціональних осей: 1) морські шляхи; 2) північна вісь, що з'єднує північні держави Європи, з одного боку, Білорусь з Росією – з іншого; 3) центральна вісь, яка зв'язує центр Європейського Союзу з Україною і Чорним морем у напрямку до Центральної Азії і Кавказу; 4) південно-східна вісь, що зв'язує Європейський Союз із державами Близького Сходу і проходить через Балкани і Туреччину на Кавказ і Каспійське море, до Єгипту і Червоного моря; 5) південно-західна вісь, яка з'єднує південно-західну частину Європейського Союзу зі Швейцарією

та Марокко, включаючи також західне та східне з'єднання між Марокко, Алжиром і Тунісом аж до Єгипту.

На цей час європейська транспортна політика у сфері мережі транспортних коридорів охоплює п'ять компонентів: TEN – Транс'європейська транспортна мережа на території Європейського Союзу; TINA – оцінка потреб транспортної інфраструктури для країн – кандидатів на вступ до Європейського Союзу; ETC – 10 пан'європейських транспортних коридорів; PETRA – 4 пан'європейські транспортні зони; EAL – євразійські транспортні коридори. Зараз TEN і TINA реструктуризовані в INEA – виконавче агентство інновацій та мереж. «Формула» європейської транспортної мережі має вигляд: $(TEN + TINA) + ETC + PETRA + EAL = PEN$ (Загальноєвропейська транспортна мережа).

Нами також розглянуто розвиток транспортних коридорів України на основі постанови Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512 [5], якою визначено перелік транспортних коридорів України. Основні принципи створення та функціонування національної мережі МТК в Україні на період до 2015 р. і входження їх у міжнародну транспортну систему визначає Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, затверджена постановою Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 р. № 821 [4]. Територією України проходять 4 транс'європейських транспортних коридорів (№ 3, № 5, № 7, № 9) і пропонується для включення ще 5 трансконтинентальних (Балтика – Чорне море, ЄАТК «ТРАСЕКА», Європа – Азія, Північ – Південь та ЧЕС (причорноморські країни)). Отже, визначено такі напрями інтеграції України у пан'європейську транспортну систему: 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: ETC (4 коридори) + PETRA (Чорне море) + EAL (4 коридори). Також нами розглянуто можливості транспортної інфраструктури України на прикладі наземного, водного, трубопровідного та повітряного транспортів.

У процесі дослідження виявлено, що зони впливу МТК класифікуються за досяжністю, адміністративним устроєм та функцією. Зона впливу транспортного коридору за досяжністю визначається 0,5-, 1,0-, 1,5-годинною досяжністю; за адміністративним критерієм – межами адміністративних одиниць, через які проходить коридор або які лежать в безпосередній близькості від нього; за функцією – складається з таких зон: 1) технологічна – сюди входить основа коридору – автомобільна дорога I технічної категорії та п'ятистаметрова зона з обох боків дороги, а

це елементи самої дороги, охоронні території; 2) інфраструктурна зона – території, в межах яких розміщуються об'єкти інфраструктури між паралельними другорядними дорогами й основною дорогою; 3) функціональна або дорога активного впливу на соціально-економічний розвиток території. Її складають перпендикулярні дороги, по яких відбуваються обслуговування коридору та зв'язок із суміжними територіями (населені пункти, промислові підприємства та інші об'єкти, що активно впливають на завантаження дороги за рахунок виробничих і технологічних зв'язків між регіонами, в межах яких проходить коридор).

Зоною найактивнішого впливу коридору визначені території, що лежать в безпосередній близькості від коридору та через які він проходить. Пропонується визначити цю зону за адміністративним критерієм – обмежитися територією адміністративних районів, через які проходить коридор або які прилягають до нього. У межах Львівської області – це територія дев'яти адміністративних районів (Яворівський, Мостиський, Городоцький, Жовківський, Пустомитівський, Кам'янка-Бузький, Буський, Бродівський і Золочівський) шириною 75–88 км і довжиною близько 190 км. Реалізація та будівництво коридору, визначення його межі і структури дозволять стимулювати господарську діяльність регіону, об'єми і напрями якої будуть визначатися в проектах територіального планування коридору.

Територія зони впливу МТК № 3 в межах Львівської області складається з вузлових, лінійних та зональних елементів.

До вузлових елементів належать населені пункти, соціально-економічні, природно-рекреаційні та історико-культурні центри, які класифікуються за кількістю наявних ресурсів як центри з ресурсним потенціалом I, II, III та IV порядків.

До лінійних елементів належать основні планувальні осі – транспортний коридор, магістральні дороги загальнодержавного, регіонального та територіального значення, історичні та природні осі: транспортні планувальні осі I, II, III та IV порядків (рис.). Крім того, лінійні планувальні осі (за своїм характером) поділяються функціонально на природно-рекреаційні, історико-культурні та соціально-економічні.

Вузлові та лінійні елементи для кожного з типів ресурсів формують свою зону впливу. Наклавши три зони впливу одна на одну, отримуємо зону найактивнішого впливу МТК № 3 в межах Львівської області, яка майже збігається з межами прилеглих до коридору адміністративних районів і складає 83 км у найширшому місці по обидва боки від коридору.

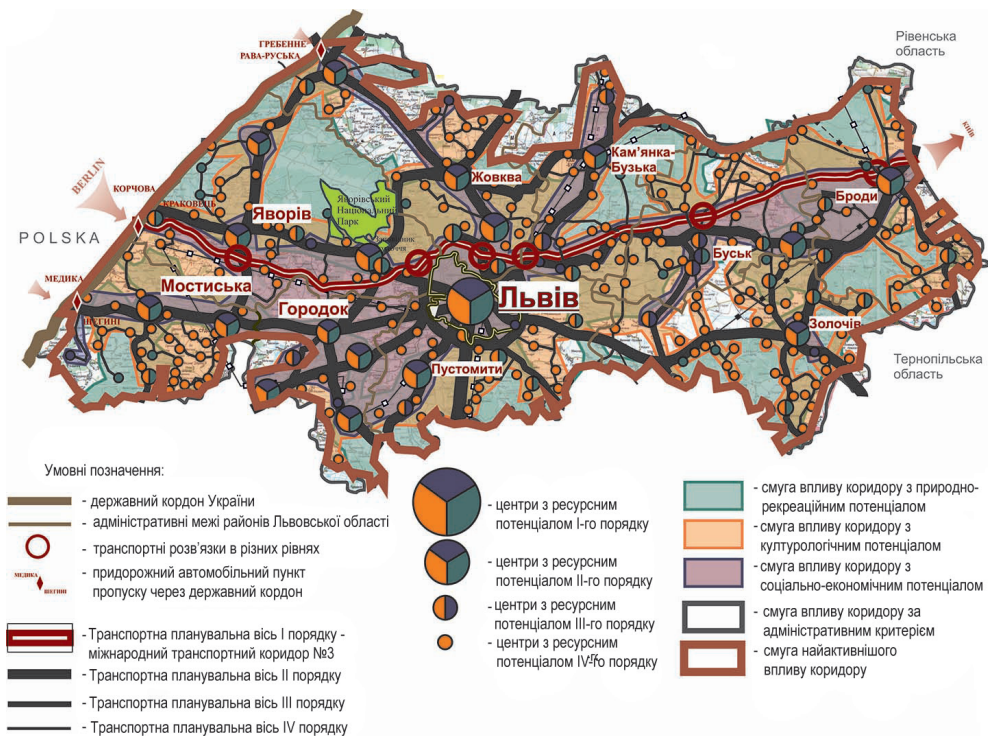


Рис. Планувальна структура міжнародного транспортного коридору № 3 в межах Львівської області

Території зон впливу МТК як засобів планувальної інтеграції континентального масштабу в умовах України є малодослідженими. Ці території містять різноманітні ресурси, які сьогодні мало використовуються або не використовуються взагалі. Тому проходження коридору потребуватиме цих ресурсів для його функціонування. А це, у свою чергу, спричинить поживлення та економічний розвиток територій зони впливу.

Ресурсний потенціал є важливим чинником розвитку території. На державному рівні він включає: природні компоненти, елементи екомережі зі значною рекреаційною цінністю, що мають велике значення для міжнародного туризму, зовнішньоекономічні та торговельні зв'язки з європейськими країнами, соціальні зв'язки, яким сприяють МТК, покращуючи комунікаційну досяжність. Виявлення характеристик території за ознаками її ресурсів складає дослідження ресурсного потенціалу зони впливу МТК. Ресурсний потенціал зони впливу МТК № 3 у межах Львівської області досліджувався за такою методикою.

Виявлялися такі характеристики – чинники розвитку територій, як: 1) соціально-економічні; 2) природно-рекреаційні; 3) історико-культурні. Кожний ресурс оцінювався за якісними і кількісними ознаками.

На основі виявленого ресурсного потенціалу було визначено планувальні невідповідності, пов'язані з проходженням коридору:

– *коридор може деформувати освоєння соціально-економічних ресурсів.* Загалом проходження коридору впливає на розвиток економіки позитивно, але в місцях перетину або близького проходження автотраси біля територій із сільськогосподарськими ресурсами виникатиме порушення функціонування агропромислового комплексу;

– *коридор створює загрозу некерованого формування приавтострадних територій.* У населених пунктах, що розташовані в зоні півгодинної пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради, існує загроза хаотичного господарського освоєння;

– *проходження коридору загрожує порушенням територій з історико-культурними ресурсами.* Такий конфлікт виникає в населених пунктах зі значними історико-культурними ресурсами, але зі слабо розвинутою туристичною інфраструктурою. Це може спричинити хаотичне просторове господарське освоєння;

– *інженерно-транспортна інфраструктура загрожує порушенню природно-рекреаційного балансу території.* Цей конфлікт виникає в місцях близького проходження автостради до територій з природно-рекреаційними ресурсами, що створює небезпеку екологічного забруднення, а також загрозу хаотичного просторового планування у зв'язку з появою великої кількості відпочиваючих;

– *коридор створює загрозу порушення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць.* Це відбувається у випадку, коли автострада перетинає території сільрад і не має розв'язки, яка поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею.

Виявлено, що найбільша кількість просторово-функціональних конфліктів зосереджена в Яворівському, Бродівському і Жовківському районах. У Мостиському районі видимі функціонально-планувальні конфлікти відсутні.

На основі аналізу теоретичних підходів до формування МТК, виявленого ресурсного потенціалу території зони впливу МТК № 3 сформульовано такі принципи територіального розвитку МТК:

принцип врівноваженого соціально-економічного розвитку. З будівництвом транспортного коридору покращиться досяжність до виробничих об'єктів, центрів економіки та освіти. Основні магістралі є осями притягання населення, території вздовж них стають більш щільно заселеними, інтенсивніше освоєними, оскільки з будівництвом магістралі та покращенням стану доріг створюватимуться нові об'єкти транспортної інфраструктури з новими місцями прикладення праці;

принцип екологічної стійкості. До зони впливу МТК № 3 потрапляють елементи європейської екомережі. Проходження коридору сприятиме розвитку рекреаційної інфраструктури, але не повинно порушувати екологічну мережу. Трасування його повинно бути здійснене в обхід елементів екологічної мережі для збереження її цілісності. Повинен бути забезпечений сталий розвиток територій без негативного впливу на природне середовище. Потрібно забезпечити розробку програм зі збереження природного середовища (компенсаційні заходи), особливо в місцях близького проходження автотраси до елементів екомережі;

принцип збереження історико-культурної ідентичності. До зони впливу МТК № 3 потрапляє багато населених пунктів – краєзнавчих центрів та територій з туристичним потенціалом. Транспортний коридор покращить досяжність до цих територій для вітчизняних та іноземних туристів, зробить їх більш привабливими для відвідування. Важливо комплексно розвивати туристичну інфраструктуру, розробляти й оновлювати генплани міст і поселень із туристично-культурними ресурсами;

принцип паритетної рівноваги розвитку. Зона впливу насичена населеними пунктами з різними видами ресурсів. Наявність певного ресурсу стимулюватиме розвиток населеного пункту чи території навколо нього. Однак ресурси можуть бути розміщені в зоні впливу нерівномірно. Тому важливим є комплексний розвиток територій – формування як основних осей розвитку, так і другорядних, розвиток інфраструктури на всіх територіях смуги впливу. Території з обмеженими ресурсами слід наповнювати іншими функціями, які б дозволили їм розвиватися більш збалансовано.

Для вирішення планувальних невідповідностей та принципів розвитку територій зони впливу сформовано методичні рекомендації, які розроблені конкретно для кожного з адміністративних районів зони впливу. Застосовуючи сформульовані принципи до вирішення наявних проблем, можна скласти такі методичні рекомендації:

1. Для відновлення інтегральності адміністративно-територіальних одиниць запропоновано такі засоби: містобудівне регулювання (розробка генпланів розвитку сільських поселень, зонування території зони впливу, детальні плани територій, історико-містобудівні обґрунтування) в зоні 0,5 год. пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради з метою усунення загрози хаотичного господарського освоєння та забудови територій і деградації природного довкілля; зміна адміністративно-територіальних меж сілрад, через які проходить коридор і які не мають транспортного сполучення з ним внаслідок порушення їх інтегральності автострадою.

2. Для відновлення інтегральності функціонування агропромислового комплексу та покращення досяжності до економічних та освітніх центрів, виробничих об'єктів було запропоновано такі рекомендації щодо вирішення функціонально-планувальних невідповідностей: розробка програми поліпшення екологічного стану природного середовища (зокрема сільськогосподарських угідь) внаслідок додаткового впливу автостради; розвиток агротуризму на сільськогосподарських територіях; модернізація доріг місцевого значення та мережі локальних доріг, що поєднують економічні та освітні центри з вузлами обслуговування автостради; розвиток позааграрних економічних функцій на сільськогосподарській території шляхом розбудови інфраструктури транспортних перевезень і транспортної торгівлі (логістичних центрів, гуртівень тощо).

3. Для захисту природно-рекреційного довкілля від деградації було запропоновано такі рекомендації для вирішення конфлікту: комплексний розвиток рекреаційно-туристичних зон: розробка програм охорони природи і деградованих ландшафтів; модернізація існуючих та розбудова нових об'єктів туристично-рекреційної інфраструктури різних стандартів з метою пристосування до зростаючої кількості потенціальних туристів (транспортного транзиту і відпочиваючих з центру агломерації м. Львова); формування мережі агротуристичних господарств; розробка програми поліпшення екологічного стану природного середовища (лісових угідь) внаслідок додаткового впливу автостради; розвиток туристичних, рекреаційних зон.

4. Для захисту території від хаотичного господарського освоєння та покращення дорожньої транспортної мережі було запропоновано таке вирішення конфлікту: комплексний розвиток туристичних зон: вдосконалення архітектурно-просторового середовища міст і сільських населених пунктів – туристичних центрів (рівня охорони пам'яток історико-культурної спадщини, облаштування і розвитку поселень), модернізація існуючих та розбудова нових об'єктів туристично-рекреційної інфраструктури; зміна категорій і модернізація мережі місцевих доріг, що пов'язують районні центри та туристично-рекреційні центри районів з транспортними розв'язками автостради.

5. Для комплексного розвитку територій слід формувати не тільки основні осі розвитку, але й другорядні, розвивати інфраструктуру на всіх територіях зони впливу. Принцип паритетного розвитку визначає комплексний розвиток територій.

Отже, в просторовій політиці Євросоюзу транспортні коридори є провідними чинниками європейської інтеграції, що надають значний поштовх для розвитку територій, через які проходять. Виявлено, що основним чин-

ником розвитку територій у зонах впливу МТК є їх ресурсний потенціал. Проходження коридору позитивно впливатиме на розвиток територій з ресурсним потенціалом, оскільки покращиться досяжність до соціально-економічних, природно-рекреаційних та історико-культурних центрів, однак може й негативно вплинути на прилеглі території. На основі цього сформульовано теоретичні закономірності розвитку територій у зонах впливу МТК – це принципи врівноваженого соціально-економічного та просторового розвитку, екологічної стійкості, збереження історико-культурної ідентичності та паритетної рівноваги у розвитку.

Застосовуючи сформульовані принципи до вирішення наявних проблем, було складено містобудівні й архітектурно-планувальні засади розвитку територій зон впливу МТК, які можуть бути використані при розробці концепцій і схем планування територій в умовах інтеграції України до загальноєвропейського простору, а також при оновленні Генеральної схеми планування території України.

Список літератури

1. Білоконь Ю.М. Регіональне планування (теорія і практика): Монографія. – К.: Логос, 2003. – 246 с.
2. Крип'якевич І.П. Історія України / Пам'ятки історичної думки України. – Львів: Світ, 1990. – 520 с.
3. Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні // За заг. ред. к.е.н. В.Г. Дідика. – К., 2007. – 246 с.
4. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 4 серпня 1997 р. № 821. – Електронний ресурс: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>.
5. Постанова Кабінету Міністрів України «Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів» від 16 грудня 1996 р. № 1512. – Електронний ресурс: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF>.
6. Rodrigue J.-P. The geography of transport systems / Rodrigue Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack // Routledge, 2013.
7. Witte P. Conceptualising Corridors. The Corridor Chronicles // Utrecht University. The Netherlands, 2014. – P. 39.