

УДК 711.4

д.т.н., професор Габрель М.М.,
Національний університет "Львівська політехніка"**АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА МІСТОБУДІВНИХ РІШЕНЬ З ПІДГОТОВКИ
М. ЛЬВОВА ДО ЄВРО-2012**

В статті здійснено аналіз концептуальних підходів та конкретних архітектурно-містобудівних проектів підготовки м. Львова до Євро-2012, а також дана авторська оцінка ефективності запропонованих рішень та їх реалізації. В цілому оцінка критична. Запропоновані автором зміни можуть бути корисними проектантам і владі міста.

Чемпіонат Європи з футболу 2012 року, в якому візьмуть участь 16 кращих команд Європи, триватиме 28 днів, відбудеться 31 матч: у Львові, зокрема, планується проведення трьох матчів з 16-ти, які будуть проведені в Україні*. Загалом буде здійснено продаж майже 1,5 мільйона квитків та очікується понад 1 млн туристів. Очікується, що це буде найбільший Євро-чемпіонат за кількістю глядачів на стадіонах — на 20% більше, ніж під час Євро-2008. Прямі трансляції матчів дивитимуться 7,9 млрд глядачів. Якщо передбачити (за методологією УЄФА), що число уболівальників, котрі приїдуть до Львова, втричі перевищить кількість місць на стадіоні, сумарно до міста Лева прибуде не менше 100 000 уболівальників, 30 000 з яких перебуватимуть безпосередньо на стадіоні.

Найперше, що згадується про Євро-2012, - оголошення нашого міста як організатора в складі українських міст з підготовки до чемпіонату. Старт видався помпезним і багатообіцяючим, проте з розгортанням підготовки і наближенням термінів початку Євро підхід змінюється з принципу «ми зробимо краще» на «аби встигнути». Сьогодні втрачено інтерес територіальної громади до означеного заходу, що трактується як приватний бізнес структур, наближених до влади.

Підкреслимо, змагань такого рівня в Східній Європі не було з часів СРСР. Це дасть змогу розвивати та популяризувати спорт загалом і футбол зокрема на величезній, не повною мірою цивілізаційно освоєній території; приїжджі на власні очі побачать, наскільки український народ цікавий та самобутній, наша держава багата і перспективна, історія у нас велика, культура та архітектура неповторні; успішне проведення чемпіонату підвищить державний престиж та покращить імідж України у світі. Крім того, проведення чемпіонату буде

* Статистична інформація та характеристика стану взяті з матеріалів сайту ЛОДА. Окремі обстеження автор виконував у травні 2010 року.

вигідним для нашої держави і в економічному аспекті — залучатимуться кошти від туристів, інвестиції від закордонних інвесторів, буде розвинуто інфраструктуру (дороги, аеропорти, готелі тощо).

Україна здобуде величезний досвід у проведенні турнірів такого рівня, і це дасть новий поштовх розвитку міжрегіональних і міжнародних заходів та імпрез. У цілому проект розширить шанси України в спільноті європейських країн: імідж, зняття кордонів дозволить краще пізнати Україну в Європі, розкриє нові можливості для регіонів і міст-організаторів.

Львів має зручне географічне розташування — знаходиться на відстані 80 км. до кордону з ЄС, через місто проходять два пан'європейські транспортні коридори. Львів знаходиться в межах двогодинного авіапольоту до більшості європейських міст. Воно розташоване приблизно рівновіддалено до Варшави, Будапешта та Бухареста — менше шести годин їзди автомобілем. Така ж відстань від Львова до Києва. У межах Львівської області діє чотири пункти перетину кордону, у 2008 р. реконструйовано п'ятий транспортний коридор, заплановано будівництво швидкісної траси від кордону до Києва, що пролягатиме через Львів.

Актуальність здійсненого аналізу викликає певні контрверсії: з одного боку, вже почалася реалізація закладених рішень і виявляється їх ефективність, а відповідно, і можливості об'єктивної оцінки; з другого — є усвідомлення, що радикальних змін, як і змін загалом, у містобудівні рішення внести не вдасться, процес набрав певної динаміки і переорієнтувати його на інші підходи неможливо. Водночас аналіз містобудівних вирішень з підготовки Львова до Євро-2012 та їх широке обговорення допоможе встановити тісніші контакти між владою, громадою, інвесторами та професіоналами, уточнити пріоритети на нинішньому етапі підготовки. Окрім того, щодо соціальних та містобудівних проблем, які зазвичай вирішуються роками, з'явилася унікальна можливість розв'язати деякі з них у зв'язку з великими інвестиціями у місто. Таким чином, мета аналізу — оцінка ефективності містобудівних рішень щодо підготовки Львова до Євро-2012. Для цього буде здійснено:

- характеристику концепції підготовки Львова до чемпіонату;
- виявлення, класифікацію та встановлення ознак містобудівних задач, які постали перед фахівцями;
- характеристику стану реалізації завдань;
- обґрунтування методики і критеріїв оцінки містобудівних рішень;
- аналіз основних принципів і підходів, окремих проектних пропозицій і рішень (позитивних і негативних);
- обґрунтування пропозицій для активізації процесу та підвищення ефективності з урахуванням реальних умов наявної ситуації.

Містобудівна концепція (плани, обіцянки та очікування) підготовки міста до Євро-2012 запропонована у 2007 р. та включає:

1) *інфраструктурні зміни обласного масштабу*, зокрема проект реконструкції третього та п'ятого міжнародного транспортного коридору; будівництво автомагістралі Краківець – Львів – Броди; реконструкцію і розвиток митних переходів (доведення до семи), відповідність їх пропускнуої спроможності вимогам ЄС;

2) *зміну та заходи місцевого масштабу (Львів)* — реконструкцію автовокзалу, залізничного вокзалу, аеропорту; організацію фан-зон у львівських парках; реконструкцію 160-ти кілометрів основних доріг; будівництво нових доріг між ключовими об'єктами (новий стадіон – аеропорт – залізничний вокзал – Сихів); коригування генерального плану міста; масштабну реконструкцію Львівської міської лікарні № 8 (альтернативно здійснюється будівництво нової лікарні в районі Сихова); будівництво нової лікарні в мікрорайоні Сихів; збільшення кількості готельних місць до 25 тис.; реконструкцію львівських гуртожитків для використання їх як одно-, 2-зіркові готелі; реконструкцію університетських спортивних комплексів; будівництво головної споруди Євро-2012 — стадіону, а також розширення злітної смуги та будівництво нового терміналу.

Очікування львів'ян — закономірні. Місто матиме відремонтовані дороги, нові транспортні розв'язки, новий стадіон, новий термінал в аеропорту, нові готелі і заклади сфери послуг. Після Євро-2012 Львів розпочне заробляти значні кошти на туризмі, претендувати на статус однієї з регіональних туристичних та культурних столиць Європи, що стане значним, послідовним кроком у розвитку міста, з'явиться спортивна зона надрегіонального значення; будуть підготовлені ділянки цієї зони під житлову та забудову громадського призначення — виставковий центр, готелі. Окрім того, відбудеться реконструкція автовокзалу, що перетворить його на поліфункціональний модернізований комплекс; будуть вирішені проблеми громадського транспортного сполучення, зв'язок аеропорту та залізничного вокзалу з територією проведення Євро-2012. Передбачено продовження трамвайної колії на Сихів, добудова моста на вул. кн. Ольги і закільцювання трамваю до стадіону; покращення сполучення з південною частиною міста і спорудження трирівневої транспортної розв'язки, відображеної у генплані, і яку треба зробити до Євро-2012, — Стрийська – Хуторівка; реконструюють шість магістральних вулиць Львова (підлягатимуть реконструкції вул. Люблінська; вул. Городоцька — від межі міста Львова до вул. Кульпарківської; вул. Т. Шевченка; вул. Б. Хмельницького до пр. Чорновола; пр. Чорновола — від центру до вул. Липинського. Ці вулиці включено до Державної програми підготовки до Євро-2012). Покращиться транспортне сполучення і за

межами Львова, зокрема будівництво дороги між Львовом і Трускавцем, особливо відрізок від Трускавця до Стрия у 29 км; будівництво дороги Краківець – Львів та добудова об'їзного кільця навколо Львова.

До Євро-2012 місто Львів закупить 220 автобусів та 85 тролейбусів, зросте кількість якісних готельних номерів. За порівняно короткий відтинок часу місто стане доступнішим, комфортнішим, привабливішим туристично, підвищиться якість надання готельних послуг, зросте поінформованість про місто Лева світові. Отже, завдяки підготовці до чемпіонату підвищується конкурентоспроможність міста.

Місто долучалося до проекту, у т.ч. і фінансово. Вважалося, що це буде хороша інвестиція з боку громади, яка дозволить залучити значні кошти (орієнтовно 3 млрд грн) тільки для покращення інфраструктури. Отож, якщо місто витратить 300–500 млн на будівництво стадіону (а саме такою є частина фінансування з боку міста), навзамін отримаємо хороші дороги, сучасні розв'язки тощо.

З великою умовністю розроблений документ можна назвати містобудівною Концепцією підготовки Львова до чемпіонату. Насправді це перелік окремих заходів та дій, тоді як Концепція є системою принципів, підходів та макрохарактеристик, що б мала узгодити всі просторові, соціальні, економічні, екологічні складові, визначити пріоритети та механізми й етапи реалізації. Цінним у Концепції можна вважати перелік питань, які слід вирішити під час підготовки міста і регіону до такої імпрези. Спостерігається надмірна ейфорія, бажання перетворити Львів у «ню-Васюки» та неузгодженість реальних можливостей і наявного потенціалу міста та держави з бажаннями влади.

Фахові завдання архітектурно-містобудівного характеру та їх вирішення можна згрупувати наступним чином:

- реконструкція існуючих та створення трьох нових митних переходів;
- розвиток транспортних комунікацій — через територію області проходять два міжнародних транспортні коридори, та розробка концепції підвищення мобільності регіону є не менш важливим етапом підготовки міста до чемпіонату, ніж будівництво стадіону. Важливе спорудження концесійної дороги від кордону з Польщею до Львова.

Як було зазначено у звіті експертів УЄФА з питань транспорту, подорож до та з приймаючих міст України є критичною через надзвичайно великі відстані, тривалість мандрівок та низькі стандарти доріг не тільки в самій Україні, а й у більшості сусідніх країн. Лише місто Львів знаходиться в межах 12-годинної доступності від основних Європейських хабів (Відня) — у випадку завершення будівництва автомагістралі Львів–Краків;

- обґрунтування доцільності будівництва Євроколії на території Львівщини — у цьому комплексі постає завдання реконструкції Привокзального майдану в обласному центрі;
- будівництво та реконструкція автомобільних доріг і транспортних розв'язок, що знаходяться на території міста;
- покращення ситуації з громадським транспортом;
- локалізація нових готелів.

У місті на сьогодні понад 5 тис. готельних місць, ще понад 7 тис. місць можуть запропонувати готелі у межах Львівської області. Постало завдання протягом п'яти років збільшити кількість готельних місць у Львові до 25-ти тис. Реконструкція львівських гуртожитків (зокрема вищих навчальних закладів) дозволить додатково запропонувати на час чемпіонату 11 тис. місць одно-, двозіркового рівня. У Львові профіцит номерного фонду є в усіх категоріях — на 41 номер щодо п'ятизіркових готелів, 590 номерів серед чотиризіркових та 210 серед тризіркових. Відповідно, до 2012 року Львів повинен забезпечити 5-зіркових готелів на 1020 номерів, 4-зіркових – 1315 номерів, 3-зіркових – 2740 номерів. Затверджено перелік з 26-ти ділянок для будівництва нових готелів;

- реконструкція аеропорту, спорудження нового терміналу та продовження злітної смуги, що дасть можливість збільшити пропускну спроможність аеропорту до 1 млн пасажирів на рік;
- розміщення та будівництво стадіону, організація прилеглих територій. За стадіоном закріплено 25 га землі, вільної для забудови. Окрім головної споруди, тут буде розташовано обслуговуючі комплекси і паркінг на 1000 авто. Кошторисна вартість будівництва стадіону — на рівні 875 млн грн, але підлягає коригуванню в сторону збільшення;
- розвиток та реформування існуючої спортивної інфраструктури міста — стадіонів, спорткомплексів, басейнів та інших спортивних об'єктів;
- поєднання центральної та південно-західної частин міста, не обтяжуючи міський трафік;
- проведення реставраційно-ремонтних робіт у будівлях театрів, музеїв, у спорудах на території національних заповідників, парків культури і відпочинку;
- будівництво та ремонт міських доріг, трамвайних і тролейбусних ліній;
- великий відсоток уболівальників приїде до Львова на власному транспорті, тож виникає завдання розміщення такої кількості автомобілів (автостоянки) і транспортно-пересадочних вузлів;
- організація фан-зон у Львові. Часовий простір можна розмежувати таким чином: 12 годин футболу безпосередньо у м. Львові; 64 години трансляції матчів, що відбуватимуться в місті. Загалом 124 години трансляції матчів чемпіонату; 36

годин розміщення безпосередньо під час матчів; 174 години організації вільного часу уболівальників. Загальна кількість уболівальників може становити від 260 до 480 тис. осіб на кожну гру. Прогнозується також приїзд до Львова фанів з України. Фан-зони повинні працювати не лише під час проведення матчів у Львові, а й між матчами, під час матчів у інших містах. Правильна організація роботи фан-зон та яскрава програма заходів у них створюватиме атмосферу свята.

Таким чином, усі містобудівні задачі можна звести до:

- підвищення мобільності регіону, зв'язності міста, його відкритості на регіон та Європу (розвиток митних переходів, розбудова транспортних залізничних та автомобільних комунікацій, розбудова аеропорту, розвиток вокзального комплексу);
- використання потенціалу області для проведення Євро та Євро для інтересів регіону;
- розміщення нових об'єктів у місті (стадіон, фан-зони, готелі, інші об'єкти обслуговуючої інфраструктури);
- покращення транспортної ситуації, підвищення динамічності та зв'язності простору Львова (будівництво та реконструкція доріг і транспортних розв'язок у місті, розміщення та організація транспортно-пересадочних вузлів і паркінгів, покращення ситуації з громадським транспортом).

Стан реалізації завдань оцінимо за зробленим на сьогодні в області та у місті (*травень 2010*). Інфраструктура області: управління державної митної служби забезпечить для уболівальників спрощений режим перетину кордону. Транспортний коридор, який сполучає південну Європу і Азію, проходить через Львівську область і підлягає реконструкції до Євро-2012. Туди також входить магістраль Краківець – Львів – Броди. Проект затверджено.

У Львові:

- реконструкція автовокзалу та залізничного вокзалу ще не розпочалася, успіхів досяг лише аеропорт, який реставрують австрійські спеціалісти;
- організація фан-зон у львівських парках та громадських місцях пройшла стадію проекту, їх розташування відбудеться: пл. Ринок – 10 тис. осіб; парк ім. Івана Франка — 10 тис. осіб; парк ім. Б. Хмельницького – 20 тис. осіб; Стрийський парк – 20 тис. осіб; перед театром ім. Довженка – 25 тис. осіб;
- реконструкція доріг — виконано проекти та частково ведуться роботи з реконструкції вул. Любінської, Городоцька, Шевченка, Хмельницького, Липинського і Чорновола;
- будівництво нових доріг між ключовими об'єктами не розпочиналося і виявилось не дешевим, зокрема транспортна розв'язка Сихів – Хуторівка може коштувати вартості стадіону;

- завершено коригування генерального плану Львова;
- триває реконструкція 8-ої лікарні. Роботи розпочали ще 2008 року — нове обладнання, ремонт приміщень, підготовка персоналу. Спорудження нової лікарні не розпочато;
- готельне питання вирішують завдяки закордонним інвесторам. Загалом у місті є 60 готельних проектів на різних стадіях готовності та виділено 26 ділянок;
- реконструкція гуртожитків розпочинається влітку 2010 року. Відразу слід висловити застереження стосовно надій на системну реконструкцію гуртожитків навчальних закладів за кошти приватних інвесторів. Невід'ємні покращення, які будуть виконані з дозволу існуючих користувачів, можуть обумовити втрату тих гуртожитків на користь приватних інвесторів. Йдеться насамперед про гуртожитки навчальних закладів нижчих рівнів акредитації, коли нові претенденти можуть добитися ліквідації самих закладів, захищаючи власні майнові інтереси;
- роботу на стадіоні на сьогодні виконано на 22% — каркас футбольної арени, повністю готові фундаменти та колони першого ярусу і з червні розпочинається спорудження другого ярусу.

Отож постає умова, щоб не виграти битву та програти війну. Євро-2012 буде у Львові — це добре, проте постає питання, скільки після його закінчення отримає економіка й соціальна сфера міста з урахуванням масштабності такого проекту. Стадіон нам залишиться, але пізніше його використання доведеться вирішувати місту, що може виявитись обтяжливим завданням для бюджету. В закритому режимі ведеться створення державної компанії для управління стадіоном.

Методика та критерії оцінки архітектурно-містобудівних рішень.

Виокремимо критерії:

- узгодженості проектних рішень просторовим характеристикам міста;
- соціальної корисності для міста;
- безпечності для природного довкілля;
- економічно ефективного використання державних та місцевих коштів.

Ефективність концептуальних архітектурно-містобудівних рішень (вирішення завдань, які постали перед фахівцями) слід оцінювати, виходячи з просторових характеристик міста (узгодженості рішень з просторовими характеристиками). Є потреба системного аналізу просторової ситуації і на цій основі обґрунтування рішень. Характеристики простору можна згрупувати відносно людського, функціонального та геометричного вимірів, а також виміру наявних умов (природних та рівня життєдіяльності), історичних ознак міста.

Для характеристик *людського виміру Львова* властиво: старіння населення, зниження зайнятості, висока міграція. Ці ознаки породжують проблему структури

функцій. *Функціональний вимір* характеризується масштабом, структурою та технологічним рівнем. Для Львова властиве чітке виділення таких функціональних зон: центральна, яка покривається з історичною частиною; серединна як зона вирішування різноманітних форм забудови в період динамічного розвитку міста; зовнішня — на стику міста з приміськими формами, та зона субурбанізації, що розташована поза містом та інтенсивно урбанізовується. Функціональна структура території склалася історично й характеризується неупорядкованістю та переплетенням зон — житлової, промислової, рекреаційної, зовнішнього транспорту, комунальної.

Головними характеристиками *геометричного виміру* міста є його територія, відстані та розміщення елементів території. Відстані відображають розвинутість вулично-дорожньої мережі та інженерної інфраструктури, а розміщення — характер розташування окремих зон, а також знаходження міста в системі розселення регіону. Стосовно Львова тут сформована радіально-кільцева мережа при слабкому розвитку кільцевих зв'язків. Домінує доцентричний зв'язок з 10-ти напрямків та перерозподіл транспорту вузькими вулицями центру.

Виділимо також інші *характеристики простору Львова*, які диктують відповідні вирішення концептуальних завдань: неупорядкованість громадських просторів, які не творять системної цілісності, та посилення антропогенного тиску на біологічно активні території; атракційність історичного центру міста та загострення конфліктів у цій частині, зокрема транспортна перенасиченість, вуличний шум, відсутність інтимності, надокучлива реклама, незбіжність потреб тих, хто доїжджає сюди до праці, туризму та проживаючих, заміна забудови і знищення культурних цінностей, пріоритет ринкових інтересів над історичними цінностями; специфічні природно-ландшафтні умови розташування Львова — історична частина розташована в улоговині, перетинається р. Полтвою, яка у вузькому перешийку між Високим Замком і Кортумовою горою витікає в північному напрямку.

Отже, нами охарактеризовано простір Львова стосовно основних вимірів. Можна сказати, що просторові ресурси (потенціал) міста є обмеженими, процеси, що відбуваються в ньому, неоднозначні, малодинамічні, а структура простору слабо впорядкована і не вдосконалюється. За останніх п'ять років не побудовано жодної нової вулиці. Чим кращий стан вулиці, тим більші транспортні потоки на неї орієнтуються. Слід підкреслити, що зміни просторової структури міста в останні десятиліття обумовлені соціально-економічними перетвореннями, що відбуваються в глобальному масштабі (урбанізація, реформа форм власності і господарювання, землекористування), автомобілізацією, формуванням нових культурних цінностей та їх конфлікту зі старими явищами. Окрім того, слід враховувати специфіку і вимоги до простору

окремих об'єктів – систем, наприклад, стадіон — імпульсивний об'єкт, який періодично концентрує великі маси людей.

Аналіз принципів, підходів та вимог до рішень, закладених у містобудівній Концепції: концептуальні положення містобудівної підготовки до чемпіонату закладені в Генплані Львова та в окремому розділі Схеми планування території Львівської області. Закладено принципи компактного вирішення основного спортивного комплексу поза межами міста. На нашу думку, доцільно було б зосередитись у Концепції на наявних містобудівних проблемах міста і вибрати підхід на їх максимальне розблокування, враховуючи унікальний шанс підготовки міста до Євро-2012.

1. Вирівнювання привабливості усієї території міста: зробити усі райони бажаними для освоєння мешканцями. Наприклад, велика частина міста на північ від залізничної колії (район Підзамче) деградована і вимирає. Цей район схожий на місто періоду післявоєнних часів: недоглянутий, розвалений, похмурий. Нераціональне використання площі одно-, двоповерхових споруд рядової забудови. Маса розвалених промоб'єктів. Організація Євро мала б торкнутися цілого міста, усіх його частин.

2. Необхідний підхід на використання шансу на користь мешканцям (пріоритет соціальних ініціатив міста, а не економічних інтересів окремих структур). Функції варто ретельно підбирати так, щоб утворити нові робочі місця, зацікавити інвесторів та задовольнити потреби населення. Нині ведеться будівництво низки привабливих готелів на різний смак. Проте одними готелями, кав'ярнями та нічними клубами не обмежитись, потрібні парки, сквери, мистецькі галереї, виставкові зали, кінотеатри, тобто більше розважальних центрів та рекреаційних об'єктів, які після завершення Євро продовжуватимуть служити територіальній громаді.

3. Висока мобільність та поліфункціональність об'єктів. Однією з головних цілей архітектора — зробити об'єкти максимально поліфункціональними, щоб, скажімо, готелі могли потім стати гуртожитками чи житлом, а на стадіонах чи у спортивних спорудах стало можливим провадити концерти чи виставки. Потрібно, щоб функція таких споруд змінювалася залежно від часу та потреб суспільства і залишалася можливість повернути їх первинну функцію при проведенні наступних масових заходів.

4. Системність робіт: ремонт та реконструкцію вулиць і доріг у місті провадити, щоб уникнути проблем з перебудуванням та функціонуванням транспортних систем. Системність не допускає суперечливості окремих підходів — йдеться про розвантаження історичного центру міста за рахунок розвитку південно-західної частини Львова, і водночас відбувається розміщення більшості

нових готелів у центрі міста або збільшення торгових площ, ефективність використання яких після чемпіонату викликає сумніви.

5. Вимога розташування та організації публічних просторів у місті, яка передбачає: утримання цілісності та зміцнення біологічної ефективності, підвищення атракційності, збереження історичної субстанції, покращення просторової доступності, підвищення ефективності використання та посилення просторового ладу. Завдання щодо Євро стосується розвитку громадського (публічного) простору — як нові простори включаються в громадський простір міста та взаємодіють з іншими просторами?

6. Вимоги реформування та розвитку транспортної мережі мають включати: розширення пішохідних просторів та ліній екологічного руху; середмістя має бути доступне в різних цілях; застосування конкурентних засобів комунікацій; найменш ефективним та найбільш коштовним є доїждання до середмістя індивідуальним транспортом; утруднення і обмеження руху та винесення з центру транспортноємних функцій. Для цього — система зовнішніх обвідних комунікацій (не обов'язково кільце) зі стратегічними паркінгами; виділення для громадського транспорту спеціальних трас; розширення вулиць і пасажів пішохідного руху та концентрація при них послуг; вилучення руху індивідуальних автомобілів у центрі та їх паркування.

7. Проблема і вимога проектування вузлових пунктів вимагає визначення рангу вузлових елементів у просторі міста. Не зроблено аналізу вузлових елементів. Міста творять дезінтегровану систему, в якій має бути розбудована продумано вулично-дорожня мережа.

Стосовно містобудівних пропозицій по Євро-2012 у Львові слід відзначити неузгодженість рішень основним принципам і вимогам, зокрема з локалізації нових об'єктів основним властивостям міста, насамперед з територіальними характеристиками та геометричним виміром простору. Львів є надкомпактним містом, майже круглим у площі. Розширення аеропорту блокує його розвиток у південно-західному напрямку, вилучає з активного використання значні території. Існує історично складена невпорядкованість функціональної структури. Рішення мали б сприяти просторовому впорядкуванню міста, проте, на мою думку, реалізація визначеного підходу посилить просторовий хаос.

Неузгодженість рішень природним умовам та наявним природним ресурсам. Існує застереження стосовно геологічних умов у зоні розміщення стадіону — відомо, що це зона карстів. Дослідження геологічних умов запізнюються. Спорудження тут, окрім стадіону, ділового центру і житлових комплексів ставить проблему каналізування цієї території. Якщо долучатись до мережі Сихова, в моменти завантаження основних об'єктів вона не витримуватиме, і постає вимога розбудови потужної станції. Будівництво

автономного каналізаційного колектора з цієї зони є недоцільним (район обмежений до розвитку аеропортом, що розбудовується). Під прикриттям підготовки Львова до Євро посилюється антропогенний тиск на природні комплекси. Субурбанізація Львова характерна для південної частини як у межах міста, так і поза кільцевою дорогою. Зростатиме антропогенний тиск на природні комплекси і північної частини (Брюховецький лісовий масив) як зі сторони міста, так і з боку проєктованого сполучення кільцевої дороги.

На жаль, немає спадковості у підходах до вирішення проблем і розвитку міста. Розробляються проєкти уже розроблені, про які нова влада не знає, все починаючи з нуля. Для прикладу, виконувався конкурс на реконструкцію території за оперним театром (схвалено результати міськвиконкомом) і мало б відбуватися подальше проєктування цього району. Проте нічого не робиться — хапаємося за різні куски території, розробляємо пропозиції, витрачаються міські кошти, а втілення рішення і не передбачалось. Інший приклад — міжнародний конкурс на центр житлового району Сихів. Проєкт підготовки Львова до чемпіонату не враховує цікавих і корисних для міста рішень. Обрано підхід на автономне розташування основного комплексу практично поза межами міста, що вигідно інвестору, але не зорієнтоване на внутрішні проблеми.

Оцінка окремих рішень, позитиви та успішні вирішення. Очікування львів'ян на сьогодні вже минули романтичну фазу. Підготовка до Євро, яка донедавна нагадувала несплановані дії місцевої та центральної влади, а тепер — рятувальну операцію, не додає особливого оптимізму жителям Львова та області. Адже за три роки, що минули, не знайдено ефективних інвесторів на будівництво об'єктів, а підготовку Львова інвестує держава та регіон. Водночас:

- будівництво 29 км дороги від м. Стрий до Трускавця зі складними переходами та трасою швидкісного руху, що вирішує проблему готелів (радіус 100 км), є добрим рішенням, оскільки відтягує з міста антропогенний тиск, який місто не зможе витримати, а також сприятиме покращенню зв'язності Львова і Дрогобицько-Трускавецької агломерації;
- зв'язок трамваєм з залізничним вокзалу до стадіону з можливістю продовження до Сихова та «закільцювання» з центром міста є вдалим рішенням, оскільки скероване на соціальні задачі міста та покращення ситуації з громадським транспортом. Території, що потрапляють у зону впливу трамваю, отримують динамічний розвиток, наявна можливість продовжувати цей проєкт після завершення чемпіонату, чим суттєво реформувати та розвинути систему громадського транспорту в місті, яка на сьогодні малоефективна з економічної, соціальної, екологічної точки зору (домінують мікроавтобуси, скеровані на центр міста);

- спорудження (проект) транспортної розв'язки на Стрийській.

Оцінка проблеми та слабкі рішення. Проведення фінальної частини чемпіонату Європи-2012 року можна розглядати як проект, що з самого початку був запрограмований з системними небезпеками. Це зумовлено: недоскональними розрахунками стосовно очікуваних доходів – витрат; браку часу; відсутністю досвіду реалізації таких масштабних проектів. Вигода окремих структур та бажання заробити гроші перемогли при пошуках архітектурно-містобудівних рішень. Не було єдиної думки, концепції і проект включає окремі ідеї, думки і пропозиції, але не творить цілісності. Тенденційно переможцями тендерів ставали люди, вигідні владі. З приходом нової влади у Львів впливаються донецькі фірми та бізнесмени, коли поєднався інтерес влади та інвестора (з державного бюджету фінансуються свої будівельні фірми). Реалізація нагадує ремісничі підходи, відсутня цілісність у впровадженні проекту.

1. Слабо проявляються зв'язки міста з новоствореним фрагмент кільце в північній частині Львова. Значна частина фанів прибуватиме через Рава-Руську, окрім того, слід активніше включити в роботу кільцеву магістраль, щоб вилучити транзит через міста та уникнути антропогенного тиску на пригородні комплекси цієї зони. Магістраль вплине на транспортну мережу міста.

2. Знайдено вирішення не закривати аеропорт на період його розбудови та продовження злітної смуги. Проте сама ідея помилкова. Усі чотири попередні з післявоєнного періоду генплани передбачали винесення аеропорту. Нинішнє вирішення є порушенням усіх попередніх планів, яке на угоду міської влади (задум мати комунальний об'єкт) та УЄФА обмежує розвиток Львова у південно-західному напрямку. Недооцінка існуючих спорткомплексів (СКА та «Україна»). Підвищення їх статусу разом з розбудовою дозволило б рівномірніше розподілити навантаження на трьох вузлах та розділити уболівальників, адже ці комплекси знаходяться в межах пішохідної доступності до центру міста.

3. Невдале вирішення площі при головному залізничному вокзалі як тупикової, що ускладнює транспортну ситуацію в цьому вузлі. Проблема привокзальної площі розглядається десятиліття — ще 1996 року управління залізниці виносило свої пропозиції щодо цієї території з урахуванням напрацювань інших інститутів. Залишаюсь переконаним у тому, що тупиковий міжнародний залізничний вокзал у Львові — нонсенс. Є можливість, використовуючи вантажні платформи 25 і 26, розвинути в їх напрямку вокзальний комплекс і новий вокзал (аналог Києва). По-іншому вирішуватиметься простір існуючої привокзальної площі, яка перестане бути тупиковою.

4. Відсутність активних пішохідних зв'язків ФАН-зон з центром, як і загалом питання розширення пішохідного простору в місті, не розглянуті (організаційними заходами не обмежитись).

5. Відмова від добудови 5-зіркового готелю «Золотий Лев» є великою помилкою. Виконана значна попередня робота (відселено мешканців, знесено будинки, проведено археологічні роботи та великий обсяг робіт нульового циклу), що не використовується. Це мав би бути за важливістю об'єкт на рівні стадіону і аеропорту. Взято курс на будівництво дрібних готелів у центральній частині, що має кон'юнктурні вигоди для влади (за кожним малим об'єктом є інвестор з інтересами), тому вигідніше будувати дрібних багато, ніж один великий. Такий підхід призведе тільки до погіршення транспортної ситуації в центральній частині (якщо мешканці до центру можуть добиратися громадським транспортом, то туристи до готелів майже виключно на таксі).

6. Помилкою слід вважати:

- розміщення паркінгів у центрі міста та в межах його безпосереднього сполучення, що збільшує навантаження на вуличну мережу центру й підвищує загазованість. Використовуючи шанс, який створює підготовка міста до Євро, слід орієнтувати центральну частину міста на повне вилучення приватного транспорту (розвиток тут систем громадського транспорту — трамваю, та пішохідних просторів);

- забудову долини р. Полтва і трактування цієї території як резервної для розміщення об'єктів торгово-комерційного призначення;

- громадські простори, в яких перебуватимуть туристи, не творять системної цілісності, їм у проекті приділено мало уваги;

- не до кінця зрозуміла ситуація з діловим центром у районі нового стадіону. Чи вдасться винести функції з центру міста на окраїну і які саме, чи доцільний там такий центр? На думку не лише автора, новий діловий центр Львова варто було б розвивати як продовження загальноміського центру в північному напрямку у районі Підзамче. Тут існують великі територіальні резерви, близькість і можливість доброго зв'язку з історичним центром, відсутність історичних обмежень на нове будівництво;

- несистемність проектних робіт. Наприклад, по стадіону затверджені концепція та проектні пропозиції, але не було затверджено проекту. Неузгодженість призводить до перевитрат коштів на проектні роботи, а відсутність затвердженого проекту (затвердження об'єму, технологій тощо) дало б можливість об'єктивно визначити кошторис робіт. Чи є генплани прилеглих до аеропорту територій? Хто які проекти виконує і яка координація між ними? Існують й інші проблеми приватних інтересів, коли фахівці слухняно виконують

завдання, сформульовані помилково, і не хочуть іти на конфлікти з владою, щоб не втратити замовлень. Це шкодить інтересам міста.

Висновки і пропозиції. У підходах та вирішенні завдань щодо локалізації нових об'єктів необхідно виділити певні зауваження. На сьогодні будівельна діяльність з підготовки Євро-2012 у Львові, як, мабуть, і в інших містах України, виступає як бізнес — проект окремих структур, наближених до влади, які через такі проекти використовують державні кошти. Більша частина цієї діяльності відбувається поза територіальними громадами. Особливо це можна підкреслити у Львові. Місто втрачає свій шанс на вирішення існуючих проблем — у найближчих десяти роках після чемпіонату місту нових грошей з держбюджету не виділятимуть. Потрібно переглянути діяльність, концентрувати кошти на об'єктах соціально важливих місту, а не лише Євро. Підходити слід не фрагментарно, а цілісно, зокрема використання коштів на розвиток інфраструктури міста. Емоції минули, ще можна змінити динаміку процесів на користь міста. На сьогодні соціальна ефективність запропонованого проекту для міста мінімальна — майже не залучаються місцеві фахівці та фірми для будівництва.

1. Проблеми розміщення об'єктів у місті вирішені непереконливо:

- було б доцільніше не будувати новий стадіон на окраїні міста, а спрямовувати всі сили на реконструкцію існуючого стадіону «Україна», опираючись на такі факти: іноземні уболівальники, приїжджаючи до Львова, мають на меті не лише побувати на грі, а й ознайомитися з визначними пам'ятками міста, відвідати цікаві місця Львова, які зосереджені переважно в центральній його частині. Це підтверджує і реальність будівництва стадіону, який заздалегідь уже нікому не потрібний. Після закінчення матчу на стадіоні глядачі повертатимуться до центру для проведення вільного часу, а стадіон «Україна» є в пішохідній доступності до центру. Різниця в кількості місць для глядачів на стадіоні невелика: на стадіоні «Україна» — 28 тис. чол.; новий стадіон — 33 тис. осіб. Збільшити місткість стадіону «Україна» за необхідності не було в складною проблемою для інженерів. Стадіон «Україна» розташований на складному рельєфі, що дає можливість розвивати автостоянки та необхідну інфраструктуру під землею;
- потрібно розблокувати ситуацію з готелем «Золотий Лев» і визнати його пріоритетним у цій сфері;
- використати потенціал навчальних закладів як резервні місця для розміщення туристів, що дасть нові надходження у шкільний бюджет та бюджет вищих навчальних закладів і дозволить розмістити певну кількість туристів, влаштувати кемпінги. У спортзалах та на шкільних стадіонах можна розмістити туристів. Існує й застереження про можливість навчальними закладами втрати гуртожитків, зокрема коледжами та невеликими вузами;

- облаштувати фан-зони також за межами міста, біля замків. Урізноманітнити пропозиції таких зон. Туристам буде цікаво оглянути пам'ятки, також наявна можливість влаштувати наметові містечка.

2. Проблема транспорту має бути пріоритетною. Немає переконливих вирішень цієї проблеми і в генплані Львова: доцільно сконцентруватися на транспортній розв'язці на Стрийській, щоб залишити приклад використання Львовом шансу Євро; змінити вирішення площі перед залізничним вокзалом і розташування міжнародного вокзалу.

3. У вирішенні масштабних проектів слід ширше застосовувати експертні методи та спеціально підготовлених фахівців. Не можна довірятись владі, не підготовленій громаді чи приватним інвесторам. Фахівці, яким доручені відповідні проробки, не мають досвіду вирішення завдань такого рівня, чим і пояснюється низька обґрунтованість багатьох прийнятих проектних вирішень. На жаль, Національна спілка архітекторів не долучалась до обговорення концепції (програм і проектів). Серйозного обговорення професіоналів не було. Ті, хто виступає від влади, хваляться, а системного аналізу і рекомендацій немає. Слід чітко визначити компетенції та функції влади (депутатів), громади та інвесторів, а також фахівців, зміцнити механізми їх взаємодії.

Аннотація.

В статтю проведено аналіз концептуальних підходів і конкретних архітектурно-градостроительних проектів підготовки г. Львова до Євро -2012. Дана авторська оцінка ефективності пропозицій і їх реалізації. В цілому оцінка критична. Предложенные автором изменения могут быть полезными проектантам и властям города.

Annotation

In the article the town-planning aspects of preparation of Lviv are analysed to Euro-2012. Description of conceptual approaches and positions is carried out, town-planning tasks and state of their realization are described, suggestions are reasonable on the increase of efficiency of town-planning decisions.