

УДК 711.1

Н.В. Бобрун,
НУ «Львівська політехніка»

ВПЛИВ МІЖНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРУ №3 НА ПРОСТОРОВИЙ РОЗВИТОК ТЕРИТОРІЙ З РЕСУРСНИМ ПОТЕНЦІАЛОМ В МЕЖАХ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Розглянуто вплив міжнародного транспортного коридору №3 на просторовий розвиток територій з ресурсним потенціалом в межах Львівської області.

Транспортні коридори є важливим чинником економічної, політичної та просторово-планувальної інтеграції Європейського континенту. Проходження міжнародного транспортного коридору №3 сприятиме просторовій організації галузей господарського та аграрно-промислового комплексів, організації міжнародних туристично-рекреаційних зон та туристичних маршрутів, підвищенню економічного потенціалу Польсько-Українського транскордонного регіону, що створить передумови для інформаційної, соціально-економічної та культурологічної інтеграції [1]. Найбільший вплив автостради буде поширюватись на території що потрапляють в смугу впливу МТК (9 районів Львівської області, які прилягають до автотраси). Після виявлення в смузі впливу територій з ресурсним потенціалом, був визначений вплив коридору на ці території за критеріями відповідно до ресурсів та виявлені конфлікти пов'язані із проходженням автотраси територією Львівської області.

1. Вплив автотраси на розселення та адміністративно територіальний устрій. 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, які представлені лише вузловими об'єктами [2].

В смугу впливу транспортного коридору №3 потрапляє 1 значне місто (Львів), 31 малих міста, і 946 сіл [4].

Розвиток міжселищної інженерно-транспортної інфраструктури створює принципово нові можливості для включення малих міських поселень в склад систем розселення в якості їх структурних елементів. Розвинута комунікаційна інфраструктура забезпечує реальну основу інтеграції малих міст із значними містами, сільською місцевістю.

Транспортна мережа суттєво впливає на розселення населення. В її вузлах формуються найбільш крупні міські поселення і агломерації. Крім того основні

магістралі є осями притягання населення – вздовж них формуються об'єкти обслуговування автостради, створюються нові місця прикладення праці, покращується економічний стан населення, території вздовж них стають більш щільно заселеними. Тому передумови для розвитку матимуть сільські населені пункти, що потрапляють в зону півгодинної пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради. Такими населеними пунктами є в Яворівському районі м.Краковець, с.Руда-Краковецька, с.Передвір'я, с.Брожки, с.Мор'янці, с.Бердихів, с.Мужилівичі, с.Підлубли, с.Прилбичі, с.Терновиця, с.Чоглині, с.Великополе, с.Добростани, с.Заверещиця, с.Мальчиці, с.Карачинів, с.Поріччя, с.Страдч, с.Ямкльня; 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. Також найбільші перспективи для розвитку матимуть території місцевих рад через які проходить МТК, і які мають розв'язку що сполучає МТК та місцеві дороги – Рогізно, Дубляни, Беликі Грибовичі, Яблунівка, Язлівчик.

Однак на території місцевих рад, які перетинає МТК і які не мають розв'язки, що поєднує його з місцевою комунікаційною мережею, матимуть проблеми в розвитку. Таке проходження автостради вплине негативно, оскільки порушить інтегральність адміністративно-територіальної одиниці. До них належать місцеві ради Краковець, Терновиця, Бердихів, Добростани, Великополе, Поріччя, Домажир, Ременів, Старий Яричів, Запитів, Новий Милятин, Купче, Ражнів. Також існує загроза хаотичного за господарювання територій населених пунктів, що розміщені в зоні півгодинної пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради. До них належать всі населені пункти перераховані вище

2. Вплив автостради на території з природно-рекреаційними ресурсами. В смугу впливу МТК №3 потрапляють елементи європейської екомережі – екологічні коридори вздовж пасма Розточчя та р.Зах. Буг та території з рекреаційно-оздоровчим потенціалом [3], [5]. Це курортно-рекреаційні зони в Яворівському районі з центрами в містах Немирів, Шкло, Івано-Франкове, в Городоцькому районі – в 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 в м.Лагодів. Ці території мають значні перспективи для розвитку.

Однак з проходженням транспортного коридору дуже близько до об'єктів екологічної мережі можуть виникнути конфлікти транспортної та екологічної мережі. Найвищий ступінь небезпеки є в Яворівському, Кам'янка-Бузькому районі та в м. Львів.

3. *Вплив автостради на території з історико-культурними ресурсами.* В смугу впливу МТК №3 потрапляють багато населених пунктів – краєзнавчих центрів та територій з культурологічним потенціалом. До них належать об'єкти історико-культурної спадщини – пам'ятки історії, архітектури, археології, природи і садово-паркового мистецтва, історії культури [6]. До найбільш привабливих територій належать ареали з краєзнавчими ресурсам: в Яворівському районі з центрами в містах Немирів, Яворів, Краковець, Шкло, Івано-Франкове; в Мостиському районі – Мостиська, Судова Вишня; в Городоцькому районі – Городок, Великий Любінь, Комарно; в Жовківському районі – Рава-Руська, Жовква, Куликів, Дубляни; в Пустомитівському районі – Пустомити, Щирець, Старе Село, Давидів; в Кам'янка-Бузькому районі – Добротвір, Кам'янка-Бузька, Новий Яричів; в Буському районі – Буськ, Олесько; в Золочівському районі – Золочів, Глиняни, Поморяни; в Бродівському районі – Броди, Підкамінь, Лешнів. Транспортний коридор №3 покращує досяжність до цих територій для вітчизняних та іноземних туристів, робить їх більш привабливими для відвідування.

Але разом з тим проходження транспортного коридору чинить і негативний вплив. В населених пунктах із значними ресурсами та погано сформованою туристичною інфраструктурою існує ризик хаотичного за господарювання територій.

4. *Вплив автостради на території з економічними ресурсами.* В смугу впливу МТК №3 потрапляють елементи економічної інфраструктури – промислові, сільськогосподарські території та з науково-технічним потенціалом. Економічним та науково-технічним центром є кожен районний центр. Однак території де найбільше зосереджений економічний та науково-технічний потенціал займають 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). Ці ареали та економічні центри будуть мати перспективи для розвитку господарства.

Однак в місцях перетину або близького проходження автотраси до територій із сільськогосподарськими ресурсами існує ризик порушення функціонування агропромислового комплексу. Також існує проблема

доступності до економічно-наукових центрів у зв'язку з незадовільним станом локальних автодоріг.

Дослідивши вплив автостради на прилеглі території, були виявлені певні проблеми, пов'язані з проходженням коридору:

1. Автотраса порушує інтегральність адміністративно-територіальних одиниць та впливає на розпланування прилеглих до вузлів обслуговування територій. Цей конфлікт виникає, коли автострада перетинає території сілрад і не має розв'язки, яка поєднує автостраду з локальною комунікаційною мережею. Це порушує інтегральність адміністративно-територіальної одиниці. Такий тип конфлікту є в таких місцевих радах :

Яворівського району: Краковець (с.Руда-Краковецька, с.Глинці, с.Брожки, с.Мор'янці, с.Передбір'я), Тероновія (с.Рулево, с.Чоглині), Бердихів (с.Молошковичі, с.Підлуби), 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); Буського 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).

Також в населених пунктах, що розташовані в зоні півгодинної пішохідної досяжності до вузлів обслуговування автостради існує загроза хаотичного загосподаювання. Це такі 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.Ямкльня; 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.

2. Інженерно-транспортна інфраструктура впливає на екологію. Цей конфлікт виникає в місцях близького проходження автостради до територій з природно-рекреаційними ресурсами. Інженерно транспортна інфраструктура тут створює небезпеку екологічного забруднення, а також загроза хаотичного просторового розпланування у зв'язку з появою великої кількості відпочиваючих. Загрози розвитку буде мати курортно-рекреаційна зона «Розточчя» (біля с.Завадів – па Північ від Львова та с.Ямельня, Поріччя, Страдч на Захід від Львова), з центрами в м.Немирів та м.Шкло (Яворівський

район), оскільки там виникне конфліктна ситуація між транспортною та екологічною мережею, так само як і рекреаційна зона в Бродівському районі з центром в с. Лагодів. Також курорти Шкло та Немирів, оскільки із будівництвом автотраси може виникнути наплив відпочиваючих, що потягне за собою потребу в розбудові нових об'єктів рекреаційно-туристичної інфраструктури.

3. Проходження коридору впливає на території з історико-культурними ресурсами. Такий конфлікт виникає в населених пунктах із значними історико-культурними ресурсами, але із слабо розвинутою туристичною інфраструктурою. Це може спричинити хаотичне просторове загосподарювання територій з історико-культурними ресурсами. Загрози матимуть: 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). Також може виникнути конфлікт через погану досяжність до об'єктів історико-культурної спадщини, у зв'язку з незадовільним станом доріг локальної транспортної мережі.

4. Автотраса впливає на господарство. 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. Проблема функціонування агропромислового комплексу може виникнути на відрізках автотраси біля с.Ріпнів, с.Ниви (Буський район); біля с.Запитів та с.Дідилів (Кам'янка-Бузький район); біля с.Великі Грибовичі (Жовківський район); біля с.Великополе, с.Камянобрід (Яворівський район).

Типологія конфліктів пов'язаних з проходженням автотраси територією Львівської області наведена в таблиці 1.

Таблиця 1. Типологія конфліктів автотраси та середовища і їх місцезнаходження

п.п.	Тип конфлікту	Місцезнаходження
1	Автотраса порушує інтегральність адміністративно-територіальних одиниць та впливає на розпланування прилеглих до вузлів обслуговування територій	<p>Території місцевих рад:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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). <p>Населені пункти:</p> <p>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.Ямкльня; 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.</p>
2	Інженерно-транспортна інфраструктура впливає на екологію	<p>1) с.Завадів - курортно-рекреаційна зона Розточчя, з центрами в м.Немирів та м.Шкло (Яворівський район);</p> <p>2) с.Поріччя, с.Ямельня, с.Страдч - курортно-рекреаційна зона Розточчя, з центрами в м.Немирів та м.Шкло (Яворівський район);</p> <p>3) рекреаційна зона з центром в</p>

		с.Лагодів (Бродівський район). 4) Курорти Шкло та Немирів (Яворівський район)
3	Проходження коридору впливає на території 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	Автотраса впливає на господарство.	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.Камянобрід (Яворівський район).

Отже було виявлено вплив автотраси на розселення та адміністративно-територіальний устрій територій, що потрапляють в смугу впливу МТК №3, на території з природно-рекреаційними, історико-культурними та економічними ресурсами. Автотраса позитивно впливатиме на розвиток цих територій, але її проходження створить й певні конфлікти, типологія яких була виведена у таблиці. Це дозволить в подальшому подати рекомендації по вирішенню подібних конфліктів, щоб зменшити негативний вплив проходження МТК на прилеглі території.

Література.

1. Білоконь Ю.М. Регіональне планування. Теорія і практика / За ред. Фоміна І.О. – К.: Логос, 2003. – 246 с.
2. Марков Е.М., Бутузов В.П., Таратынов В.А. Малые города в системе расселения. – М.: Стройиздат, 1980. – 196 с., ил. – В надзаг.: Центр. н.-и. и проект. ин-т по градостроительству.
3. Генеральна схема планування території України./ Державний комітет України з будівництва та архітектури. Український Державний науково-дослідний інститут ДІПРОМІСТО. – Київ.
4. Державний комітет статистики України. Україна у цифрах у 2008 р. Статистичний збірник. За редакцією О.Г. Осауленка. Відповід. за випуск Н.П. Павленко. Київ, 2003.

5. Кагало О.О. Проблеми й перспективи розбудови локальних складових регіональної екомережі на прикладі регіону Розточчя // Збірник методичних матеріалів з питань природно-заповідної справи. Навчальний посібник. Київ-2009
6. Проект. Державний реєстр нерухомих пам'яток України національного Значення (пам'ятки містобудування та архітектури) www.minregionbud.gov.ua

Аннотация

Рассмотрено влияние международного транспортного коридора №3 на пространственное развитие территорий с ресурсным потенциалом в пределах Львовской области.

Annotation

The impact of the international transport corridor № 3 on the spatial development of areas with resource potential within the Lviv region was considered.