

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

УДК 711.4

М.М. ГАБРЕЛЬ,
к.т.н., доцент, Івано–Франківський університет Короля Данила
Н.М. ЛИСЯК,
к.в.н., доцент, Інститут підприємництва та перспективних технологій,
НУ «Львівська політехніка»

Методи аналізу та обґрунтування вимог до просторової організації і розвитку Прикарпатської агломерації

В статті обґрунтовані теоретичні підходи до аналізу й оцінки просторового потенціалу території потенційних агломерацій для делімітації їх меж та встановлення вимог до просторової організації й розвитку. Детальне дослідження та практичні рекомендації здійснено на прикладі Прикарпатської агломерації.

Ключові слова: агломерація, просторова організація території, модель п'ятивимірного простору, деконцентрація рекреаційно–лікувальних закладів у межах агломерації, делімітація меж агломерації.

М.Н. ГАБРЕЛЬ,
к.т.н., доцент, Івано–Франківський університет Короля Данила
Н.Н. ЛИСЯК,
к.э.н., доцент, Інститут підприємництва та перспективних технологій,
НУ «Львовская политехника»

Методы анализа и обоснования требований к пространственной организации и развитию Прикарпатской агломерации

В статье обоснованы теоретические подходы к анализу и оценке пространственного потенциала территории потенциальных агломераций для делимитации их границ и установления требований к пространственной организации и развитию. Исследование и практические рекомендации осуществлено на примере Прикарпатской агломерации.

Ключевые слова: агломерация, пространственная организация территории, модель пятимерного пространства, деконцентрация рекреационно–лечебных учреждений в пределах агломерации, делимитация границ агломерации.

Methods of analysis and ground of requirements of Prykarpattya agglomeration spatial organization and development

In the articles reasonable the theoretical going is near an analysis and estimation of spatial potential of territory of potential агломерацій for delimitation of their limits and ground of requirements to spatial organization and development. The detailed research and practical recommendations are carried out on the example of the Prykarpattya agglomeration.

Keywords: agglomeration, spatial organization, model of five measurable space

Постановка проблеми. Нові форми власності й системи господарювання, а також адміністративно–територіальні зміни в пострадянський період потребують перегляду містобудівної документації щодо розвитку агломерацій та розширення агломераційних ефектів у системі розселення України. У нашій державі сформувалось 19 міських агломерацій, де проживає близько 17 млн осіб, 36% населення країни, це агломерації: Київська, Харківська, Донецько–Макіївська, Дніпропетровська, Одеська, Львівська, Криворізька, Горлівсько–Єнакіївська, Чернівецька, Центрально–Луганська (Алчевсько–Стаханівська), Вінницька, Івано–Франківська, Краматорська, Тернопільська, Хмельницька, Херсонська, Закарпатська (Ужгородська), Кременчуцька, Лисичанська (Лисичансько–Северодонецька), Шахтарська, Білоцерківська, Нікопольська. Значними є також біцентрична Лисичансько–Рубіжнська, моноцентричні – Павлоградська, Маріупольська та інші міські агломерації. З'являються й протоагломерації.

Метою статті є обґрунтувати теоретичні підходи до делімітації меж, сформулювати вимоги і практичні рекомендації просторової організації та розвитку агломерацій; здійснити їх перевірку на прикладі Прикарпатської агломерації.

Вирішувались завдання:

- проаналізувати теоретичні передумови дослідження агломерації за нових соціально–економічних та містобудівних умов;
- обґрунтувати методику аналізу просторової ситуації та оцінки потенціалу для визначення меж і вимог до організації й розвитку агломерації;
- охарактеризувати та оцінити стан простору Прикарпатської агломерації відповідно до обґрунтованої методології аналізу;

– визначити вимоги до формування просторової структури та розвитку цієї агломерації.

Виклад основного матеріалу.

1. Теоретичні передумови дослідження агломерації та делімітації меж. Агломералізація є явищем урбанізації і, як комплексна проблема, вимагає розгляду з погляду соціальних, економічних, географічних, історичних, містобудівних та інших предметних аспектів. Найвні дослідження визначають різні пріоритети урбанізації, як правило, пов'язані з предметними зацікавленнями. Так, Е.Алаєв [1] визначає пріоритет за науково–технічним розвитком; Е.Перцик [6] – за концентрацією виробничих сил і форм соціального спілкування; А.Степаненко [2] – за диференціацією міських видів діяльності, виникненням нових форм і структур розселення; О.Топчієв [10] – за еволюцією соціально–економічних функцій міст.

Явище агломералізації пов'язане з різноманітними урбанізаційними ідеями, явищами і процесами в новій історії містобудування. Слід виділити ідеї і принципи: міста–саду Е.Говарда та субурбанізації; поліцентричну модель центрів міста Харріса–Ульмана; моделі циклічності та динаміки розвитку міських поселень Дж.Форрестера, моделі розміщення Кристалера, Льоша, Вебера; концепції функціонального міста Ле Корбюзьє. Сучасні українські урбаністи Ю. Білоконь, М. Габрель, М. Дьомін, Є. Ключніченко, В. Нудельман, Б.Посацький, Г. Фільваров трактують урбанізацію як багатовимірний процес формування просторових структур життєдіяльності суспільства [3; 5; 11].

У колишньому Радянському союзі ідеї і засади урбанізму пов'язувалися з типізацією просторових структур, будівництвом дешевого житла, формуванням ознак соціалістичних міст та урбанізації: пріоритет політичних чинників, урбанізація як за–

сіб промислового розвитку регіонів; стирання різниці між містом і селом; трактування населення лише як робочої сили з елементарними потребами для життєдіяльності; уніфікація і стандартизація забудови, а також громадських просторів. Принципи соціалістичної урбанізації дали певні ефекти у вирішенні вибраних соціальних проблем, проте обумовили й проблеми в багатьох сферах суспільного життя, просторової організації та розвитку міст. До позитивів радянського містобудування можна віднести: створення житлових районів багатоповерхової забудови на межі міст; «відселення» зі старих середмість виробництва у промислово-індустріальні райони; ієрархічну структуру систем обслуговування; розвиток систем громадського транспорту. Недоліками радянського містобудування доцільно вважати: недостатню увагу приділялась явищам субурбанізації; відставання розвитку соціальної й інженерної інфраструктури (за залишковим принципом); соціально-просторова уніфікація міст з однорідним соціальним складом та функціями тощо.

Постсоціалістичне місто, як стверджують Р. Ткачук та Л.Сікора, – це специфічний, тимчасовий тип міста, для якого характерна адаптація успадкованого соціалістичного міського середовища до нових політичних та економічних умов і поступового переходу до міста капіталістичного [9]. Характерними ознаками постсоціалістичного міста є: концентрація ділової активності в центрах; поява об'єктів ділової активності та рекреаційних центрів на міській периферії та в приміській зоні; посилення просторової сегрегації за соціальними ознаками (оази багатства і анклави бідності); соціальні непорозуміння на тлі земельних питань і соціального поділу; зростання престижності передмість та розвиток тут котеджного будівництва як додатку до квартир у центрі міста для заможної частини суспільства; комерціалізація міських центрів і радикальні зміни в їх архітектурі та просторі. У пострадянський період несистемні зміни всіх систем суспільства призвели до: втрати економічного потенціалу територій та деіндустріалізації міст, некерованості й конфліктів інтересів; руйнування інституцій містобудування і втрати містобудівної культури; погіршення екологічних умов та діяльності зі збереження історичної спадщини. Відбувається поступове витіснення мешканців за межі престижних районів представниками новосформованого «вищого» соціального складу, створення в містах оазисів багатства; недотри-

мання земельного законодавства; урбаністично-просторовий хаос, надмірне ущільнення забудови в центрах або неефективне використання землі в передмістях; конфліктизація міського простору. Постає низка проблем і задач для покращення урбаністичної політики в державі, зокрема: реституція власності, реформування й розвитку систем громадського транспорту, екологізації та гуманізації середовища. Особливо актуально вирішити проблему формування ефективних зв'язків між містами й оточенням, досягти агломераційних ефектів від їх поєднання в спільні соціально-економічні та просторові структури.

Агломерація – це зосередження міст та інших населених пунктів на певній території, які об'єктивно поєднані в єдине ціле (багатокомпонентна динамічна система) інтенсивними функціональними зв'язками та екологічними інтересами¹. Агломерацію, як і урбанізацію, більшість дослідників пов'язує з розвитком нових транспортних засобів і систем. У її межах відбуваються: накладання різних способів життя – великого і малих міст та сільського; територіальний перерозподіл населення; зміна структури господарського комплексу; розвиток спільної інженерної й соціальної інфраструктур; вдосконалення непромислових видів господарювання (зокрема сільськогосподарського) та їх функціональна спеціалізація; реформування системи розселення, формування нових об'єктів рекреації тощо. Проте агломераційні процеси обумовлені передусім збільшенням територіальної мобільності населення. Чинниками виникнення і формування агломерації є: соціальні – як покращення умов життя і діяльності; економічні – вартість життя; екологічні – умови проживання; історичні – умови збереження та використання спадщини; просторові – підвищення ефективності просторових структур.

Є. Перцик вводить такі критерії виділення міських агломерацій [6], як: щільність міського населення і безперервність забудови; наявність великого міського центру (не менше 100 тис. осіб); інтенсивність і віддаленість поїздок (трудових та культурно-побутових); частка людей, зайнятих у сільському господарстві; частка людей, що пра-

¹ Моноцентрична міська агломерація з одним містом-центром, яке підпорядковує своєму впливові всі інші поселення, розташовані в його приміській зоні, що набагато перевищує їх за своїм потенціалом, називають «метрополією» (головне місто, столиця). Сукупність міст без домінуючого центру називається «конурбація». Це поліцентрична міська агломерація, що має кілька взаємопов'язаних міст-центрів.

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

цюють поза місцем проживання; кількість міст у межах оточення та інтенсивність зв'язку з містом–центром; кількість телефонних розмов з центром; виробничі зв'язки; соціально–побутові зв'язки; спільність інженерної інфраструктури (системи водопостачання, каналізації, транспорту, електропостачання тощо).

Для окреслення меж агломерації приймають критерій, що виводиться з поєднання характеристик або при орієнтації на одну з них, – наприклад, 1,5–2–годинна ізохрона трудових переміщень від міста–центру. Окремі автори, зокрема Є. Перцик, стверджують неможливість збігу меж, визначених на основі різних чинників, виділяючи межі агломерації «в широкому сенсі слова» і у «вузькому сенсі слова» [6, с.35].

Критеріями об'єднання в агломерацію виступають: масові трудові, навчальні, побутові, культурні і рекреаційні поїздки; 1,5 год. доступність транспортними коридорами (залізниця, автостороги, річкове сполучення); наявність регулярного громадського транспорту (автобуси, електрички, тролейбуси тощо); знаходження підлеглих поселень у межах спільних адміністративних регіонів; спільність аеропорту, залізничного вузла–терміналу; щільне розселення вздовж транспортних коридорів.

II. Методи аналізу просторової ситуації на території. Дослідження агломерацій і агломераційних ефектів, а також обґрунтування їх делімітації й вимог до просторової організації та розвитку пов'язується з використанням низки загальнонаукових і спеціальних методів, що базуються на філософському та системному підходах. Філософський підхід полягає у використанні категорій, положень, принципів і законів певної філософської системи; руху, розвитку, сходження від абстрактного до конкретного, історизму, взаємозв'язку, принципності [11, с. 401–402].

В основі дослідження просторової організації та розвитку агломерації положення загальної теорії систем і системний підхід, який базується на системних властивостях міста – як гіперсистеми, що складається з підсистем (елементів), зв'язків і відносин між ними та з оточенням.

Використовуються методи:

– моделювання – ґрунтується на використанні моделі як зразка (засобу) дослідження містобудівних явищ і процесів, коли модель стає об'єктом пізнання й джерелом інформації про досліджува-

ні процеси, явища чи об'єкти (нами використано математично–картографічне моделювання);

– статистичний – полягає у зборі та аналізі інформації органів статистики (демографічні показники, зайнятість населення за видами діяльності, природний рух та міграції тощо; структура угідь, забудова, показники стану інженерної та транспортної мережі);

– картографічний – створення картографічних моделей і отримання інформації з їх аналізу (соціально–економічних явищ, систем розселення, мережі розпланування, структури землекористування, просторової структури поселень); створення просторових баз даних;

– анкетування – передбачає отримання відповідей від опитуваних (анкетованих), аналіз яких дає можливість визначити проблеми і потреби населення, виявити систему чинників, що впливають на досліджуване явище, а також окреслити бачення анкетованими шляхів покращення ситуації;

– контент–аналіз – отримання інформації про досліджувані процеси з контексту аналізу інших явищ; зокрема, за даними вартості нерухомості в поселеннях можна оцінити земельну складову в урбаністично–інвестиційній діяльності та встановити мотивацію учасників ринку нерухомості.

Використовуючи модель п'ятивимірного простору для характеристики та аналізу просторових систем і просторових ситуацій [3], нами виділено елементи містобудівного простору та їх взаємодії для пошуку можливої несумісності, неузгодженості чи конфліктності складових, їх усунення при обґрунтуванні рішень. Для реалізації структурного підходу запропонована модель п'ятивимірного містобудівного простору «людина L – функція F – умови U – геометрія G – час T » дуже вдала. Згідно з формулою комбінаторних поєднань із п'яти елементів їх повна кількість дорівнюватиме 31 . Розглянемо зміст деяких поєднань.

У людському вимірі L виділимо складові: місцеві жителі, приїжджі, інвестори та особи, що приймають рішення (ОПР). Кожній групі властиві певні потреби і характеристики, які важливо врахувати у прийнятті містобудівних рішень. Особлива роль відведена ОПР, бо від рівня її компетентності, поінформованості й навіть корумпованості суттєво залежить якість містобудівних та управлінських рішень.

У функціональному вимірі F вирізняють внутрішні й зовнішні функції, а також функції узго-

дження. Внутрішні функції міста стосуються наявності об'єктів для задоволення потреб людей (виробничих, побутових, культурних, відпочинкових та інших). Зовнішні функції пов'язані з роллю міста у регіоні, зокрема, з його профільними функціями (промисловими, курортними, науково-освітніми тощо). Функції узгодження відносяться до управління й координації процесів, аналізу стану і прийняття містобудівних рішень. Розглянемо промисловість, сільське господарство та санаторно-курортну галузь.

Вимір умов U характеризується наявними ресурсами життєдіяльності й розвитку: природними, фінансовими, діючими політико-правовими та нормативними вимогами й обмеженнями.

Геометричний вимір G характеризується розташуванням міста, територіальними характеристиками системи розселення, конфігурацією, структурним розплануванням.

Часовий вимір T враховує історичне минуле, сучасність і перспективи розвитку міста, а також вікові властивості наявних об'єктів. Сучасність у часовому вимірі визначається часовими характеристиками функціонування об'єктів, що проєктуються, а також тривалістю реалізації проєктів.

Розглянемо окремі приклади можливих причин неякісних рішень і проблемних ситуацій, які є наслідком неузгодженості в характеристиках взаємодій окремих вимірів. Зокрема, в аналізі парних поєднань розрізнятимемо потреби різних груп людей, а також можливості й спроможність людей, які приймають рішення, їх задовольняти.

Взаємодія LF описує функціональну реалізацію потреб людей, відображається у функціональній організації міста. До характеристик відноситься функціональна структура зайнятості населення міста, показник функціональної достатності стосовно потреб людей, якість фахового забезпечення містобудування. Так, низький рівень функцій проєктування й управління містами пов'язаний насамперед з особою, що приймає рішення (ОПР), володіння нею сучасним інструментарієм аналізу містобудівної ситуації та прийняття раціональних рішень.

Взаємодія LU характеризує стан і вимоги людей щодо умов проживання та діяльності (комфортність, екологічний і санітарний стан), а також ресурсні й фахові можливості їх задоволення. Можливими причинами проблем при визначенні меж та окресленні вимог до просторової організації й

розвитку агломерацій можуть бути: неадекватна оцінка наявного потенціалу в обґрунтуванні рішень; порушення нормативних вимог щодо умов життєдіяльності; недоліки в забезпеченні інтересів приїжджих (побут, транспорт, інформація); високий рівень політичних, соціальних і містобудівних ризиків для інвестора.

Поєднання LG включає взаємодію людини і геометричного виміру (масштаб міста, щільність населення, відстані переїздів, освоєність території). Причини можливих проблемних ситуацій при формуванні агломерації зосереджені в нерациональному масштабі житлових поселень і виробничих об'єктів, їх взаємному розташуванні, нерациональній мережі громадського транспорту.

Поєднання LT характеризує динамізм людського виміру (вікова структура населення, міграція). У прийнятті рішень та для досягнення агломераційних ефектів важливо враховувати динаміку чисельності населення, історичну цінність простору, традиції, а також перспективи соціального розвитку.

Потрійні поєднання вимірів розширюють можливості структурного аналізу проблем міст і містобудівної діяльності. Оскільки саме людська діяльність найчастіше служить причиною проблемних ситуацій у містах та їх поєднаннях, надалі розглядаються потрійні поєднання, де однією із активних складових є людина.

Взаємодія вимірів $L-F-U$ характеризує умови та ресурси забезпечення функціональних потреб людей, ефективність функціонального використання потенціалу, а також сумісність функцій і умов життєдіяльності. Причинами проблемних ситуацій у створюваних агломераціях може бути неефективне функціональне використання місцевих умов, невідповідність соціальної корисності функцій та шкідливих наслідків, порушення вимог щодо сумісності функцій і умов життєдіяльності.

Поєднання векторів $L-U-G$ окреслює характеристики стану умов, людських і територіальних ресурсів території, визначає можливості забезпечення потреб населення міст. Це поєднання вимірів може характеризувати умови проживання людей у певних зонах, протяжність шляхів переміщення людей, транзитний потенціал території і пасажиропотоків. Причини, які можуть викликати проблеми від неузгодженості характеристик поєднань вимірів при окресленні меж та організації агломерації, стосуються порушення вимог життє-

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

діяльності людей у певних зонах; недосконалості інфраструктури перевезень; неефективного використання транзитного потенціалу тощо.

Взаємодія L-U-T розкриває вплив людини на зміну умов життєдіяльності в часі. Її можна характеризувати показниками інтенсивності використання і відновлення ресурсного потенціалу, динамікою умов життєдіяльності. Причини виникнення агломераційних проблем можливо згрупувати таким чином: незбалансоване використання і відновлення потенціалу, неконтрольовані зміни умов життєдіяльності, нестабільність умов для інвестування.

Чотиривимірні поєднання передбачають фіксацію одного з просторових вимірів п'ятивимірного простору. Фіксація функцій окреслює аналіз наявного історико-культурного потенціалу міста, оцінку естетичних і композиційних завдань організації простору, моніторинг стану природних і екологічних процесів. При фіксації умов оцінюємо динаміку функціональної організації території міста та його зовнішні зв'язки, формулюємо завдання типового проектування. Фіксуючи вимір часу, даємо оцінку унікальності простору, виділяємо проблеми і задачі передпроектного аналізу, оцінки стану простору на конкретний момент часу. При фіксації геометричного виміру дається оцінка стану території і територіальних ресурсів, наявних процесів і тенденцій для формулювання цілей і завдань розвитку агломерації.

Додавання до наведених чотиривимірних поєднань одного з фіксованих вимірів переводить аналіз у п'ятивимірний простір. Саме у повноті характеристик простору реалізуються його інтегральні властивості, включаючи показники корисності, економічності, екологічності та естетичності простору, тобто соціально-еколого-економічної ефективності територіальних систем.

Розміщення міст і поселень у системі розселення, основних транспортних комунікацій, а також природного оточення важливі стосовно проблем і перспектив розвитку міст та їх поєднань. Йдеться насамперед про відносини міста з оточенням, про процеси субурбанізації й можливості регулювання відносин міста з близьким оточенням, розміщенням тут нових загальноміських функцій.

Присутність часового виміру у ретроспективі формує проблеми і завдання, пов'язані зі збереженням і ревіталізацією історичного середовища поселень, а у перспективі – завдання розвитку

міста, прогнозування проблемних ситуацій. Використовуючи модель п'ятивимірного простору та взаємодії окремих вимірів, можна структуризувати причини виникнення ймовірних проблемних ситуацій, прогнозувати їх наслідки і обґрунтувати основи формування агломерацій у нових умовах.

III. Характеристика Прикарпатської агломерації. Прикарпатська агломерація включає населені пункти Дрогобич, Борислав, Трускавець, Східниця й налічує 237,2 тис. осіб (за станом на 2001 р.), займає площу 1365 кв.км, щільність населення складає 173,8 осіб/кв.км. Умовно окреслена територією Дрогобицького району. За щільністю населення вона є восьмою в Україні, з виділених 49 агломерацій, з яких 23 класифіковані як найбільші після Київської (268,4 осіб/кв.км); Донецької (248,3), Горлівської (289,0), Миколаївської (194,5), Шахтарської (207,6), Харківської (182,1), Ялтинської (217,2). За кількістю населення (за станом на 2001-й) Прикарпатська агломерація на 42-му місці.

Комплексну характеристику території агломерації виконаємо відповідно до означених вимірів і їх взаємодій.

Вимір умов. Географічне положення, рельєф, геологія, клімат. Прикарпатська агломерація розташована в південно-західній частині Львівської області на річці Тисмениці, на межі Наддністрянської рівнини і Карпатського передгір'я. Агломерація, крім Дрогобича, включає міста Борислав, Стебник, Східницю, Трускавець та прилеглі села. Клімат території помірно континентальний з м'якою зимою і теплим літом. Агломерація належить до вологої помірно-теплої акрокліматичної зони; суттєвий вплив на клімат має розташування агломерації в передгір'ї Карпат. Для території характерна висока вологість повітря і понижений атмосферний тиск.

Земельні ресурси. Загальний земельний фонд Дрогобицького району складає 120 тис. га. У структурі земельного фонду 54% займають землі сільськогосподарського призначення, 40% – ліси, 3,8% – забудовані землі, 1% – відкриті заболочені землі, 1% – води. В останні роки спостерігається зменшення площ цих угідь за рахунок відведення для державних і громадських потреб.

Відповідно до Схеми планування Львівської області Дрогобицький таксон (включає Дрогобицький район, а також Дрогобицьку, Бориславську та Трускавецьку міськради) віднесено до територій

з високим природно-ресурсним потенціалом – 1,93. Зокрема, високий потенціал територія має щодо лікувально-рекреаційних ресурсів (рис. 1).

Наведемо стисло характеристику основних видів природних ресурсів на території Дрогобицького району як території Прикарпатської агломерації.

Водні ресурси. Водні ресурси займають 1,9 тис. га. Природна водозабезпеченість території становить на 1 км² території 226 тис.м³/рік (місцевий стік), що в перерахунку на одного жителя складає 1,82 тис.м³/рік. Основним джерелом питного водопостачання району є підземні води. Поверхневі води використовуються в обмеженій кількості, головно для рибоводних ставів, технічного водопостачання підприємств та ін.

Лісові ресурси. Ліси займають 40% території Дрогобицького району (середня лісистість по Львівській області 28%); це найбільш лісистий район області. Переважають дубово-буково-ялицеві ліси.

Мінерально-сировинні ресурси Дрогобицького району: нафтові і газові родовища зосереджені в Передкарпатському прогині, хоча нафта є і Скибовій зоні Карпат (Східниця, Урич, Стрільбище). В районі наявна значна кількість родовищ

горючих корисних копалин (газоподібних та рідких) – нафти, газу розчинного, газу вільного, газового конденсату, розчиненого у нафті газу та метану. В Передкарпатському прогині є великі ресурси кам'яної (кухонної), калійної та магнієвої солей, які належать до Бориславської підзони. В області виявлено дев'ять родовищ (розробляється 1) калійної солі (калійні солі мають локальне поширення); найбільші – Стебник, Моршин, Доброгостів, Борислав тощо.

Важливим природним багатством є мінеральні води. За показником балансу прогнозних ресурсів, з розвіданих і затверджених запасів мінеральних вод Львівська область займає перше місце серед усіх областей України: сумарні запаси мінеральних вод області становлять 41,6% державних запасів. У Дрогобицькому району розміщено чотири з шести родовищ мінеральних вод Львівської області – Моршинське, «Нафтуся», Трускавецьке, Східницьке (табл. 1).

Прогнозні ресурси області становлять 109 259 м³/добу. Більше половини сульфідні води – 68 834 м³/добу; 27 334 м³/добу – води без специфічних компонентів, у т.ч. сульфатовмісні роз-

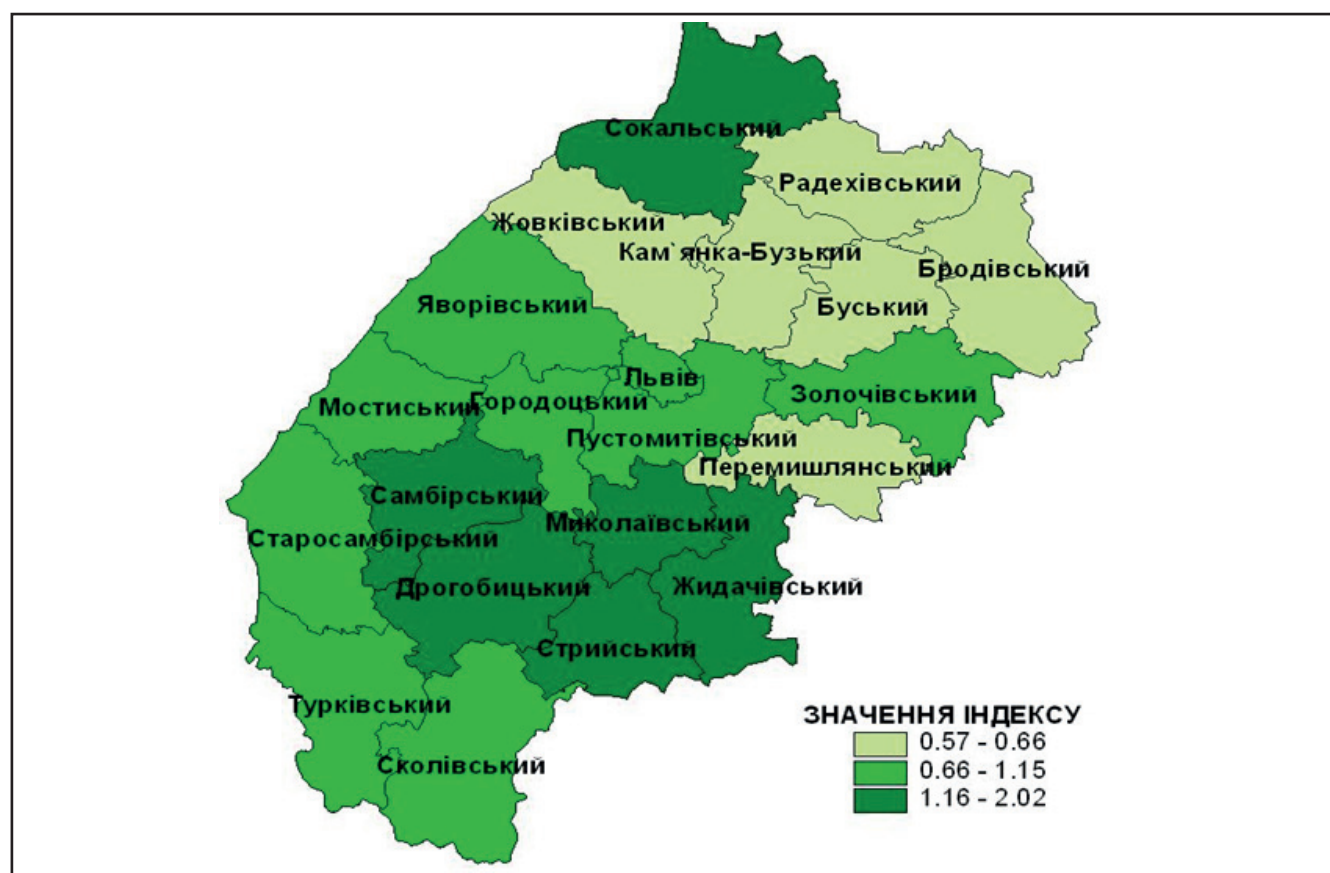


Рисунок 1. Природно-ресурсний потенціал Львівської області

Джерело: Генеральна схема планування Львівської області

Таблиця 1. Запаси мінеральних вод Львівської області

Родовище	Всього, м ³ /добу	За категоріями, м ³ /добу		
		А	В	С
Верхньосиньовидське	60	–	40	20
Великолюбінське	576	442	134	–
Моршинське	69	25	44	–
«Нафтуся»	27,1	15,6	9,9	1,6
Трускавецьке	487,3	7,5	67,3	412,5
Східницьке	64,6	41,1	23,5	–

Джерело: Схема планування території Львівської області

соли 613 м³/добу, типу «Нафтуся» – 5 075 м³/добу. На базі потужного ресурсу мінеральних вод на сьогодні функціонують санаторно–курортні установи, якими освоєно лише 9,5% експлуатаційних запасів мінеральних вод. Це свідчить про значні можливості для залучення інвестиційних коштів з метою ефективнішого освоєння цього потужного ресурсного потенціалу.

У районі Моршинського і Бориславського родовищ поширені лікувальні ресурси – озокерити і лікувальні грязі. Озокерит (гірський віск) застосовується понад 50 років і відноситься до числа корисних копалин, які рідко зустрічаються в природі. За запасами (113 679 т) та рівнем видобутку найбільшим у світі визнано Бориславське родовище озокериту.

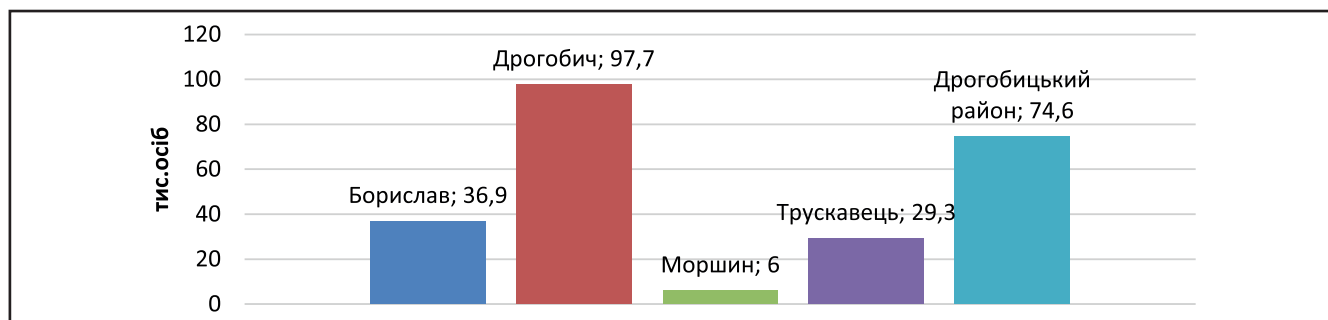
Рекреаційні ресурси. Район є одним з найперспективніших у Львівській області для розвитку рекреаційної індустрії. Курортно–рекреаційний потенціал району становить третину від обласного. Рекреаційні ресурси займають близько 5,4 тис. га території Дрогобицького району, з яких 87% становлять землі природоохоронного призначення, 12% – рекреаційно–оздоровчого призначення, 1% – землі історико–культурного призначення. Потенціал рекреаційних ресурсів Дрогобицького району набуває важливого значення для: санаторно–курортного лікування – клімат, ліси, мінеральні води та розсоли, лікарські

рослини, мінеральні ресурси (озокерит); для відпочинку і туризму – екологічно чисті та сприятливі для активного відпочинку різноманітні лісові ландшафти зі сприятливими кліматичними й гідрологічними умовами, багатую флорою і фауною. На їх базі розвинуто відомі в Україні та за її межами оздоровниці Трускавець, Моршин, Східниця.

Вимір людина. Чисельність населення Прикарпатської агломерації у розрізі адміністративних одиниць подано на рис. 2. У статевій структурі населення агломерації 2016 р. частка чоловіків і жінок становила, відповідно, 47,4% і 52,6% (по Львівській області – 47,3% і 52,7%). У віковій структурі частка осіб, молодших за працездатний вік, у 2016 р. склала приблизно 19%, частка осіб працездатного віку – 58%, частка осіб старше працездатного віку збільшилася до 21%.

Функції. До основних сфер економічної діяльності агломерації віднесено: а) промисловість, б) сільське господарство; в) санаторно–курортну галузь.

а) Промисловість. м.Дрогобич. Виробничий потенціал міста складається з 22 промислових підприємств, з яких два – державні. Основну частку становлять підприємства харчової, легкої галузі та іншої неметалевої продукції. Підприємствам переробної промисловості належало 79,8% усієї реалізованої продукції; з постачання електроенергії, газу, пари й кондиціонованого повітря – 13,5%; з водопостачання, каналізації, пово–

**Рисунок 2. Населення Прикарпатської агломерації в розрізі адміністративних одиниць, тис. осіб**

Джерело: [4]

дження з відходами – 6,4%. Обсяг реалізованої промислової продукції у розрахунку на одну особу за 2015 р. склав 6928,8 грн (в області – 21161,5 грн). Найбільшими є: Дрогобицький нафтопереробний завод, ТОВ «Універсальна бурова техніка» (колишній «Дрогобицький долотний завод»), ПАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів», ВАТ «Дрогобицький машинобудівний завод» (обладнання для транспортування, добування та переробки нафти й газу), «Дрогобицький солевиварювальний завод» (найстаріше постійнодіюче підприємство України) [8].

Місто Борислав. Промисловий потенціал міста в пострадянський період значною мірою зруйнований. У 1995 р. обсяги виробництва становили тільки 30% до рівня 1990-го. Найбільшого падіння промисловість міста зазнала 1999 р. – тоді було вироблено продукції 17% до рівня 1990 року. Змінилася і структура промислової продукції, що виготовляється в місті. У 1990 р. частка НГВУ «Бориславнафтогаз» складала лише 3,3% від загального обсягу виробництва промислової продукції; фабрики клеєних нетканних матеріалів – 22,6%; фарфорового заводу – 4,8%; хімзаводу – 24,7%; заводу штучних алмазів і алмазного інструменту – 4,0%. Зі всієї виробленої у місті промислової продукції на НГВУ «Бориславнафтогаз» та СП «Бориславська нафтова компанія» припадало 72%, це при тому, що видобуток нафти і газу за цей період скоротився на 55,2% [4].

Важливе місце у структурі економіки агломерації займає мале підприємництво. Одним із основних показників розвитку малого підприємництва, широко використовуваного у порівняльному аналізі, виступає кількість малих підприємств у розрахунку на 10 тис. населення. Частка малих підприємств у загальній кількості підприємств становить 90–95%, тут зайнято від 9,6 до 56% працездатного населення. Місто Трускавець за підсумками 2014 р. перебувало на другому місці у Львівській

області за кількістю малих підприємств, де на 10 тис. осіб припадає 122 од. (табл. 2).

б) Сільське господарство. Сільськогосподарські землі займають 54,0% території Дрогобицького району, у т.ч. 58% – рілля, решта 42% – сінокоси, посовища тощо. Структура посівних площ наведена на рис. 3. Слід підкреслити значну частку посівів зернових, картоплі та кормових культур. У тваринництві основна галузь спеціалізації – м'ясо–молочне скотарство.

У 2016 р. валова продукція сільського господарства району становила 4292,7 млн грн, що складає 4,8% виробленої сільськогосподарської продукції у Львівській області.

Внаслідок реформування земельних відносин в агломерації відбувся істотний перерозподіл земель між групами власників землі й землекористувачів. Зокрема, змінилось співвідношення земель, що перебувають у користуванні сільськогосподарських підприємств і громадян: якщо в 1990 р. на землі громадян припадало 11,2% усіх земель, то на початок 2015-го – 63,9%. Відповідно, зменшилась частка земель у сільськогосподарських підприємствах з 88,8 до 26,1%. Сільське господарство агломерації спеціалізується на вирощуванні зернових, картоплі, кормових культур, продукції м'ясо–молочного скотарства.

в) Санаторно–курортна сфера. Район володіє значним природно–ресурсним потенціалом для формування й подальшого розвитку курортно–рекреаційного комплексу загальноєвропейського і світового значення. Територія, зайнята землями оздоровчого й рекреаційного призначення, згідно зі статистичною формою 6–зем складає 1,9 тис.га.

Санаторно–курортна сфера представлена закладами: оздоровчими (санаторне лікування) та рекреаційними (тривалого відпочинку туризму, готелями, мотелями, кемпінгами, відпочинку дітей). Загальна ємність оздоровчо–рекреацій–

Таблиця 2. Показники діяльності підприємств на території Дрогобицької агломерації

Адміністративні центри	Кількість підприємств на 10000 наявного населення	Малі підприємства %	Кількість зайнятих, осіб	У т.ч. зайнятих на малих підприємствах, %
м. Дрогобич	61	95	8729	34,4
м. Моршин	105	88	3245	9,6
м. Борислав	70	95	2312	59,9
м. Трускавець	130	94	8753	20,6
Дрогобицький район	27	98	1588	56,0

Джерело: [4]

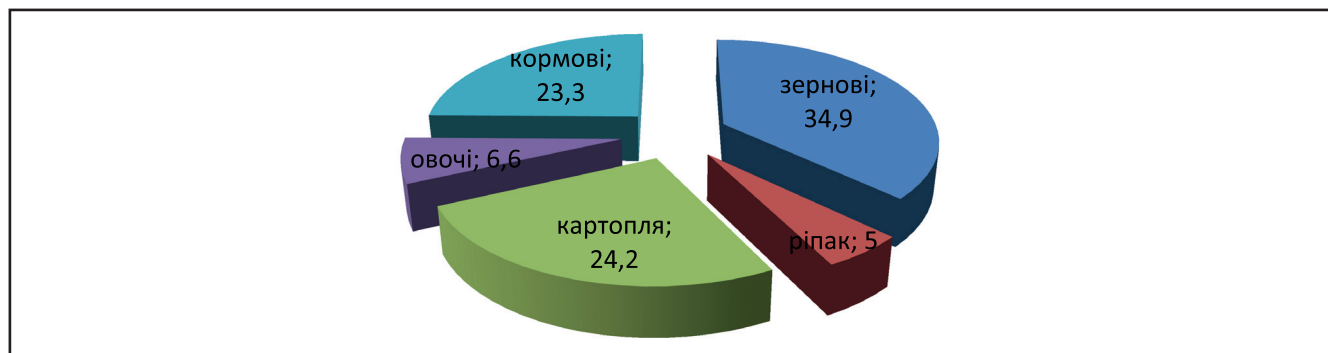


Рисунок 3. Структура посівних площ Дрогобицького району в усіх категоріях господарств (за даними 2014 р.)

Джерело: [4]

ної бази складає 33553 місць, у т.ч. 16929 місць (50,5%) – в оздоровчих закладах та 16624 місць (49,5%) – у рекреаційних закладах. Заклади санаторного лікування розташовані головню в населених пунктах, віднесених відповідно до постанови №1391 КМ України від 15 грудня 1997 р. до курортних. Це насамперед м. Трускавець, ємність закладів санаторного лікування якого становить 9,9 тис. місць (58,5 % від усієї ємності санаторного лікування), м. Моршин – 3,0 тис. місць (17,7%).

Курорт «Трускавець» розташований у зоні поширення мінеральних неспецифічних вод типу «Нафтуса» (дебіт родовища складає 47,2 м³/добу), Східниця (64,6 м³/добу), Верхньосиньвидненське родовище та близько 40 інших проявів джерел «Нафтусі» з загальними розвіданими й прогнозними ресурсами понад 5 000 м³/добу. Курорт Моршин розташований у зоні поширення лікувальних розсолів з підвищеним вмістом сульфатів (79,0 м³/добу); сумарні та прогнозні ресурси лікувальних розсолів складають понад 600 м³/добу, з яких на сьогодні використовується лише приблизно 1 м³/добу.

Заклади тривалого відпочинку дорослих, батьків з дітьми та заклади туризму представлені мережею пансіонатів, будинків і баз відпочинку, молодіжних таборів, турбаз і туристичних притулків. Розташовані вони, як правило, в м. Трускавці – 1,3 тис. місць (21,7% від усієї кількості місць у закладах тривалого відпочинку), Моршині – 0,3 тис. місць (5,0%); в адмінрайонах: у Дрогобичі – 0,7 тис. місць (11,7%),

Заклади відпочинку дітей (дитячі оздоровчі табори, табори старшокласників) розташовані головню в м. Трускавці – 0,3 тис. місць (10,0% від усієї ємності закладів відпочинку дітей), Дрогобичі – 0,3 тис. місць (10,0%).

Геометричний вимір. Транспортна інфраструктура Дрогобицького району складається з систем залізничного, автомобільного (автодороги) транспорту. Довжина залізничних колій становить 62,6 км, щільність 52,2 км\тис. км². Основу автодорожньої мережі Дрогобицького району складають дороги місцевого значення (територіальні, районні й сільські), довжина яких рівна 403,1 км (табл. 3).

Вимір часу. Дрогобич – місто з давньою історією, засноване наприкінці XI ст. на території, багатих соляними джерелами, з яких видобували сіль. З XV ст. місто розвивалося передовсім як ярмарковий і солеварний центр. У середині XIX ст. перетворився на найбільший у Європі нафтовий центр, що сприяло швидкому його розвитку. У 1939 р. увійшов до Радянського Союзу. Історико-архітектурний потенціал Дрогобича включає пам'ятки архітектури національного значення: церква св. Юра – пам'ятка сакральної архітектури XVI–XVII ст.; дзвіниця церкви св. Юра – XVII ст.; церква Воздвиження Чесного Хреста – пам'ятка архітектури XVII ст.; дзвіниця церкви Здвиження Чесного Хреста – пам'ятка архітектури XVII ст.; костел св. Варфоломія – пам'ятка архітектури кінця XIV–початку XVI ст. Готичний костел заснований як форпост феодальної Польщі на землях Галицько-Волинського князівства; збудований на місці терему княжого воєводи. Дзвіниця костелу св. Варфоломія – пам'ятка архітектури кін. XIII – поч. XV ст., це найстаріша споруда міста. Первісно служила оборонною вежею замку руського воєводи, з побудовою поряд костелу св. Варфоломія; пам'ятки архітектури місцевого значення: Хоральна синагога (1842–1865 рр.); монастир св. Петра і Павла – величний василіанський монастир, зведений 1825–1828 рр.; одна з най-

Таблиця 3. Перелік автодоріг територіального значення Дрогобицького району

№	Індекс та № а\д	Найменування автодоріг	Довжина Км	Технічна категорія	Тип покриття	Орієнтовна інтенсивність руху (авт\доб)
9	T-14-10	Львів-Пустомити-Меденичі	47,0	II-III	A\б	3100-2500
10	T-14-11	Нижанковичі-Самбір-Дрогобич-Стрий	95,7	II-III	A\б	2500-2000
12	T-14-13	Турка-Трускавець-Дрогобич-Пісочне	91,4	II-III	A\б	3000-2500
18	T-14-19	Мостиська-Самбір-Борислав-Дрогобич	68,5	II-III	A\б	3000-2500
21	T-14-22	під'їзд до м.Моршин	6,3	III	A\б	2000

* Джерело: Схема планування території Львівської області

розкішніших культових споруд міста і країни загалом; церква св. Трійці XVII-XIX ст.

Зупинимося на характеристиці взаємодій вимірів, зокрема подвійних поєднань.

Взаємодія вимірів LG. Розселення населення. Дрогобицький район найбільш урбанізований серед районів Львівської області, де частка міських мешканців складає 48,5%. Щільність населення у районі – 187 осіб на км². На території агломерації зберігається тенденція до зменшення чисельності сільського населення, що склалося впродовж попередніх років. Тенденція до збільшення чисельності міського населення призупинена. Співвідношення сільського і міського населення у розрізі адміністративних одиниць Дрогобицького району наведено у табл. 4.

Взаємодія вимірів LF. Зайнятість населення. Аналіз динаміки найманих працівників по Дрогобицького району за 2010-2016 рр. вказує на стійку тенденцію до зменшення протягом останніх п'яти років. Розподіл населення в агломерації за статусом зайнятості засвідчує, що в регіоні держава неістотно впливає на процеси працевикористання. Деформованість соціальної, галузевої й територіальної структур зайнятості населення породжує підвищену напругу в сфері регіонального працевикористання. Важливою

формою реалізації економічної активності населення є самозайнятість (як в особистих селянських господарствах, так і поза ними). Хоч рівень зареєстрованого безробіття залишається низьким, розбалансованість попиту й пропозиції на районному ринку праці не зменшується (рис. 4).

Загальний приріст населення на території агломерації протягом останніх років мав від'ємне значення й у 2016 р. становив 397 осіб. Загальне скорочення населення відбулося переважно у міських поселеннях агломерації (м. Борислав, Дрогобич, Трускавець, Моршин). Незначним було зменшення населення у м. Дрогобичі, причина чого у вищій міграційній активності: коефіцієнти прибуття й вибуття значно вищі середньообласних, що пов'язано з наявністю у місті великої кількості промислових підприємств і вищих навчальних закладів порівняно з іншими районами й містами області.

Проведений аналіз людського виміру дозволяє зробити висновки:

- на території агломерації має місце кількісне зменшення чисельності як міського, так і сільського населення;
- у складі постійного населення спостерігається зменшення частки осіб працездатного віку; зростання частки осіб, старших за працездатний вік.

Таблиця 4. Територія та кількість наявного населення у адміністративних одиницях Дрогобицької агломерації

Адміністративні центри Дрогобицької агломерації	Територія, км ²	Кількість населення	У т.ч.		Частка міського населення	Щільність населення, осіб на 1 км ²
			міське	сільське		
м. Дрогобич	45	97,7	97,7	–	100%	2171,8
м. Моршин	2	6,0	6,0	–	100%	2999,5
м. Борислав	38	36,9	36,9	–	100%	970,9
Трускавець	8	29,3	29,3	–	100%	3657,0
Дрогобицький район	1206	74,6	6,7	67,9	–	61,9

Джерело: Статистичний щорічник Львівської області за 2015 р.

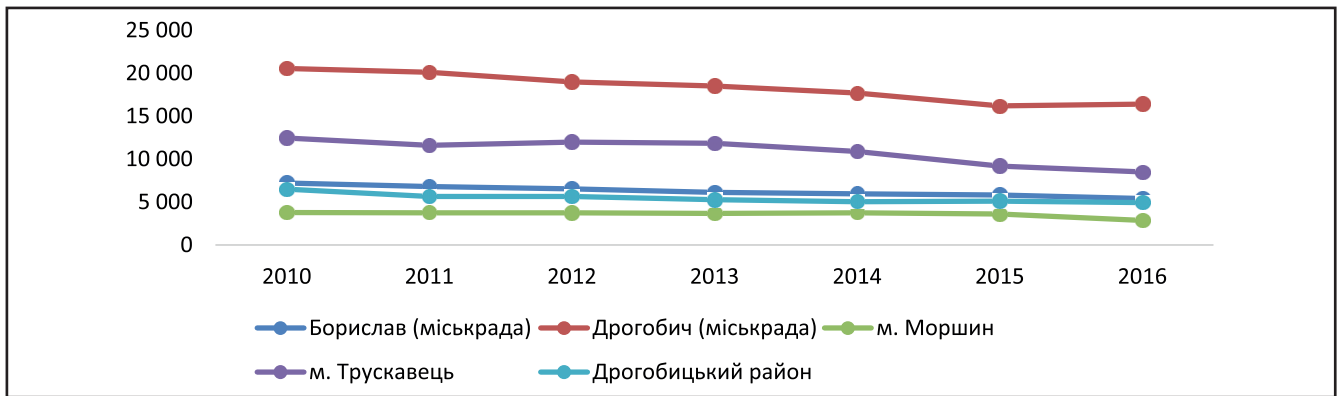


Рисунок 4. Динаміка зміни кількості найманих працівників по Дрогобицькому району за 2010–2016 рр.

Джерело: [4]

Особливо несприятлива вікова структура населення сформувалась у сільській місцевості, де питома вага людей віком старше працездатного в 1,4 рази перевищує частку молоді, що призводить до зростання демографічного й економічного навантаження на працюючу частину населення;

- на території району зберігається від'ємне сальдо міграції, що вплинуло на демографічні процеси й на зайнятість населення;
- тенденція зменшення чисельності населення в районі досить стабільна й у найближчі роки збережеться.

IV. Аналіз агломераційно-утворювальних чинників Прикарпатської агломерації. З усієї множини взаємодій вимірів виокремимо ті, що мають агломераційну дію. Виділено 20 показників: просторовий потенціал, зайнятість населення, розвиток пасажирського транспорту, транспортна інфраструктура, структура маятникових мігрантів, інженерна інфраструктура, тенденції забудови на території, соціальна інфраструктура, структура землекористування та землегосподарування, земельні відносини, темп урбанізації, демографічні процеси, маятникова міграція, зовнішня трудова міграція, комфортність проживання, зміна чисельності населення в поселеннях, структура зайнятості. Стисло охарактеризуємо окремі з них.

1) Зайнятість населення. Розподіл зайнятого населення за галузями, здійснений державною статистикою, виконано стосовно трьох напрямів виробництва: виробництво промислове (добувна, обробна галузі, енергетика, будівництво); непромислове (сільське, лісове, курортно-рекреаційна галузь), сфера послуг (торгівля, готельно-ресторанне господарство, транспортні послуги, фінансова діяльність, операції з не-

рухомістю, державне управління, освіта, охорона здоров'я, громадські й соціальні послуги). Встановлено, що в більшості новостворених територіальних громадах району переважає непромисловий напрям зайнятості населення – понад 50%; до 30% зайнято в промисловості; 20% – у сфері послуг. Відсутні громади та міські поселення з рівномірним розподілом на три галузеві напрями. В межах аналізованої території виділено територіальні громади залежно від зайнятого населення: промислові, промислово-аграрні й неіндустріальні, де люди зайняті переважно у сфері курортно-рекреаційних послуг.

Структура маятникових мігрантів. У державних органах статистики відсутня інформація щодо цієї характеристики. Можна застосувати синтетичний показник, пов'язаний із пасажироперевезеннями й станом пасажирського (громадського) транспорту.

Розвиток пасажирського транспорту. Регулярність транспортного сполучення в межах досліджуваної території є не лише індикатором маятничкової міграції, а й характеристикою агломераційно-утворювального потенціалу. Вона важлива у визначенні залежності життєдіяльності населення від центрів притягання – праці та послуг. Нормативні витрати часу на переміщення від місць проживання до праці, включаючи сумарні витрати часу на під'їзд (підхід) до станцій чи зупинок громадського транспорту, не перевищують 30 хв.

Приватний транспорт – статистична база не дає змоги виявити точні показники приватних автомобілів у межах окремих поселень і територіальних громад, але містить дані щодо динаміки легкових автомобілів в адміністративних районах. Динаміка залежить від купівельної спроможнос-

ті населення, стану транспортної інфраструктури, конкурентності з громадським транспортом, а також від суспільних упереджень стосовно велотранспорту, якості доріг та інфраструктури, екологічної свідомості населення, способу життя тощо. В цілому приватний транспорт у межах території розвивається динамічніше порівняно з іншими територіями області.

Громадський міжміський транспорт: найважливішими видами є автобуси й електропотяги. Залізничне сполучення в межах територій агломерації незначне, хоч і виконує важливу соціальну роль, оскільки доступне для малозабезпечених груп населення. На 15-ти залізничних станціях, що містяться в межах території, середня кількість зупинок поїздів протягом доби складає 10. Виходячи з критерію 4-кілометрової пішохідної доступності залізничною станцією, кількість населення, що може скористатись послугами цього виду транспорту, складає до 230 тис. осіб на добу. Можна розділити населені пункти в межах території, що аналізуються як групи: найкраще забезпечені громадським транспортом (сполучення в інтервалі до 20 хв.; добре забезпечені (інтервал 20–50); забезпечені (інтервал руху 50 хв. до 1 год.); погано забезпечені (інтервал руху понад 1,5 год.).

Для оцінки транспортної інфраструктури важливі показники кількості вулиць з твердим покриттям та щільність вуличної мережі. Відбувається спорудження вулиць не за принципом передування будівництву, а за фактом нового будівництва об'єктів і споруд.

Тенденції забудови в межах території (темпи урбанізації). Аналіз статистичних даних з введення нерухомості вказує на інтенсивність житлового будівництва.

а) Однородина забудова, для якої характерні: процес переселення міських мешканців із центрів міст у передмістя; збільшення частки «чужих» серед місцевого населення поселень на території аналізу; зростання ціни на земельні ділянки з наближенням до основних міст агломерації; злиття міських поселень з новою однородиною забудовою; формування лінійних структур розселення вздовж основних автомобільних комунікацій та вздовж річкових долин; збільшення довжини вулиць поселень й інтенсифікація їх забудови. У межах виділених територій немає поселень, де скорочується чисельність заселених житлових будинків.

б) Багатоповерхова забудова є невід'ємною частиною ландшафту територій і розвивається лише в містах-центрах, причому нижчими порівняно з областю темпами.

в) Забудова сезонного використання, застосовувана власниками, як правило, у літній період. Таке житло розташовується в селах поза зоною житлової забудови; відбувається приватизація земельних ділянок і їх переведення в житловий фонд. Дачні ділянки можна розглядати як суттєвий резерв для нового житлового будівництва.

Інженерна інфраструктура: газифікація, електрика та тепlopостачання, очищення стоків і усунення побутових відходів. Розвиток інженерної інфраструктури є одним із важливих параметрів комфортності проживання. За такими показниками відзначаємо просторову диференціацію територій та поселень агломерації. Більшість із територіальних громад і поселень мають гостру потребу в реформуванні та розвитку інженерної інфраструктури, зокрема системи каналізації й очисних споруд.

Соціальна інфраструктура: дитячі дошкільні заклади, загальноосвітні школи, будинки культури, клуби, бібліотеки, лікарні (міські, сільські, дільничні, амбулаторії, фельдшерські пункти, поліклініки), торговельні та ресторанны заклади, підприємства, служби побуту і зв'язку, спортивні споруди, культові споруди тощо. Дослідження цієї інфраструктури включало: визначення розміщення; характеристики об'єктів і споруд (функція, технічний стан, вік) та встановлення відносного забезпечення на 1000 мешканців. Ці характеристики певною мірою відображають стан і особливості соціальної інфраструктури, однак не повністю відтворюють загальний розвиток населеного пункту й умови проживання в ньому.

Структура землекористування визначається співвідношеннями між ріллею, пасовищами, сіножатями, лісовими угіддями, урбанізованими, промисловими територіями. Відповідно до існуючої системи розподілу земель за призначеннями сільських рад виділяються: землі під будівлями для обслуговування житлових будинків і господарських споруд; землі особистого селянського господарства; землі для товарного виробництва. Відома модель Й.Тюнена про спеціалізацію поселень (як правило, сільських) в окремих концентрованих зонах залежно від віддаленості міського центру спостерігається і в межах території Прикарпатської агломерації – в міру віддалення від

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

основних поселень на цій території зменшується частка ріллі й садів, збільшується кількість пасовищ та малоефективного використання земель.

Земельні відносини й ціни на земельні ділянки. Ріст ціни на земельні ділянки в межах агломерації свідчить про зацікавлення потенційних інвесторів щодо власності на території. Спостерігається диференціація цін на земельні ділянки. Піковим роком за рівнем цін на нерухомість і земельні ділянки став 2009-й, після чого стався обвал і незначне поживлення ринку землі в 2011-му. Отже, аналіз ринку землі й нерухомості засвідчує, що найбільшу цінність з погляду забудови ділянки мають землі в Трускавці та Східниці, а також землі, розташовані в межах радіусу до 5 км від центрів.

Землегосподарювання. Сільське господарство (рільництво і тваринництво); лісо- та водогос-

подарювання, використання природних ресурсів (рекреаційних), корисних копалин є основними видами землегосподарювання в межах земель агломерації. Загалом ефективність землегосподарювання низька.

Для обґрунтування вимог і концепції просторової організації та розвитку Прикарпатської агломерації, крім аналізу процесів і ресурсів на виділеній території, аналізувались проектні пропозиції минулих років, а також стратегії й локальні пропозиції соціально-економічного розвитку поселень цієї зони. Зокрема: проекти радянського періоду; концепція Курортполісу Великого Трускавця; відновлення вузькоколіюк у цій частині регіону та їх використання для рекреаційних потреб; Стратегії соціально-економічного розвитку району; проекти оновленої містобудівної документації Дрогобича, Трускавця, Борислава

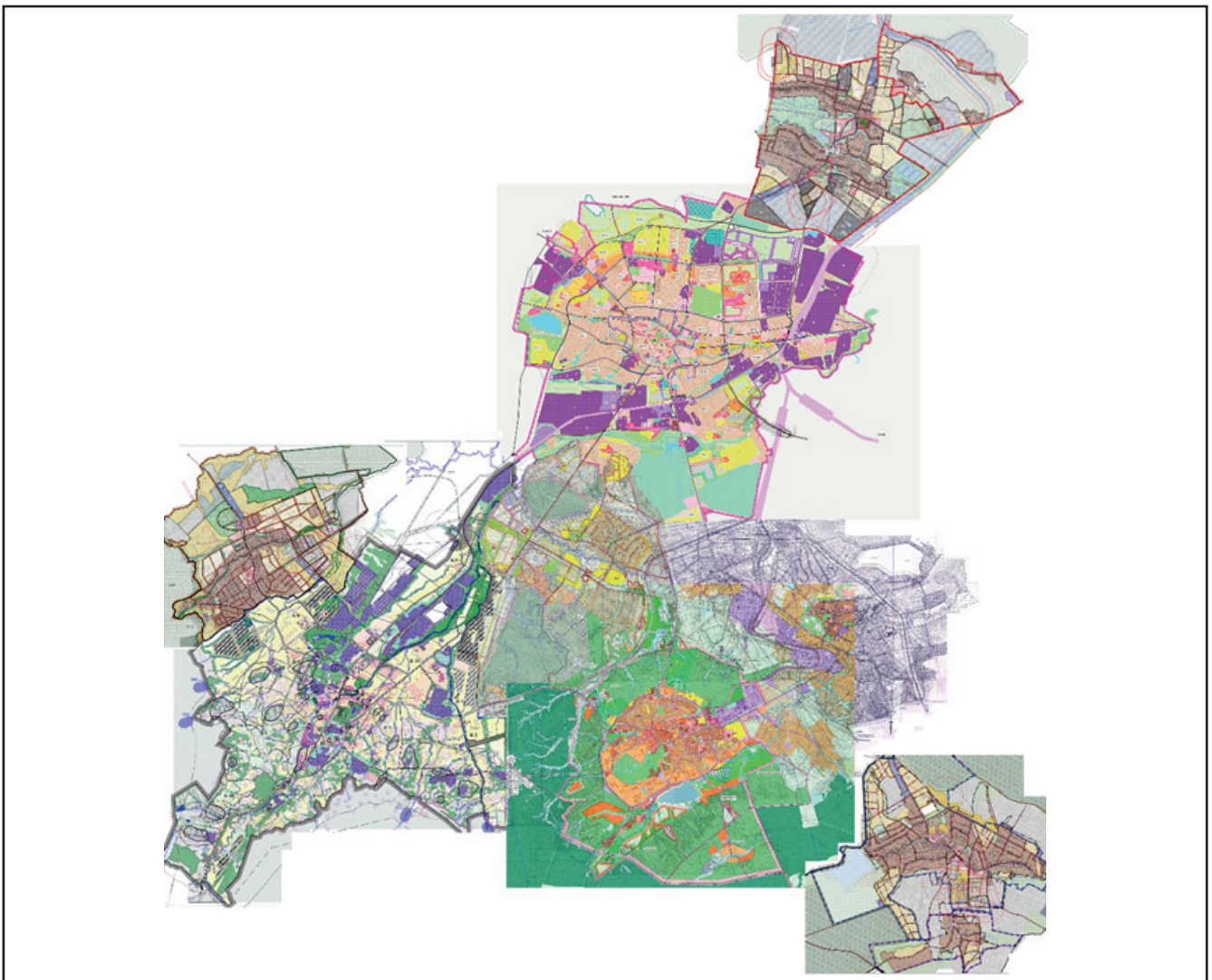


Рисунок 5. Просторова структура основних поселень Прикарпатської агломерації: Дрогобич – Трускавець – Борислав – Попелі – Рихтичі – Добростанів

та прилеглих до них сільських поселень (рис. 5); локальні інвестиційні пропозиції та проекти.

V. Вимоги та пропозиції з просторової організації й розвитку Прикарпатської агломерації. Вимоги й підходи до просторової організації та розвитку агломерації включають: організацію й розвиток курортно-рекреаційної сфери; розбудову транспортної, соціальної та інженерної інфраструктури; розбудову екологічного каркасу території тощо. Практика некомплексного освоєння територій, коли рекреаційні ресурси оцінювались як невичерпні, а здатність природи до самовідновлення як необмежена, призвела до неефективного використання земель і рекреаційних ресурсів регіону, до загострення екологічних і соціальних проблем на території. Одна з найважливіших вимог – реконструкція рекреаційно-освоєних територій, дає можливість створювати додаткові рекреаційні потужності та зменшити вилучення природних ландшафтів для рекреаційного використання, а отже, позитивно впливає на екологію краю та соціальні характеристики. Реконструкція рекреаційних територій на соціально орієнтованих принципах дозволить, окрім іншого, поліпшити соціальну інфраструктуру.

Разом із тим реконструкція й підвищення ефективності використання рекреаційно-освоєних територій гальмується:

- загостренням екологічних проблем у районі; недостатньою кількістю вільних ресурсів (води, енергії), а також зручних територій для розширення рекреації;

- погіршенням рекреаційних властивостей освоєних територій; складним переплетінням зон різного функціонального використання, а також недосконалою практикою виділення територій для окремих рекреаційних об'єктів у межах спільних рекреаційних вузлів;

- практикою нераціонального вирішення транспортного обслуговування рекреації;

- загостренням інженерно-технічних проблем. Реконструкція території неминуче пов'язується з перенесенням і заміною інженерних мереж, знесенням окремих споруд, іншими інженерно-технічними проблемами.

Одна з задач реконструкції рекреаційної системи регіону агломерації – зберегти чи повернути природні характеристики рекреаційному простору. Рекреаційні об'єкти і комплекси початку ХХ ст. вміло «вбудовані» в навколишній ландшафт за

принципом підпорядкованості об'єктів природній структурі. З початку 1990-х років цей принцип вилучено з практики, що принципово змінило облік рекреаційних центрів і ландшафтів. Особливі труднощі існують в умовах розміщення рекреаційних центрів у межах населених пунктів, зокрема Трускавця і Східниці.

Інша вимога – оптимізація взаємозв'язку між аграрною й рекреаційною системами, диференціація простору рекреаційного середовища, його ієрархічної будови, визначення основних і другорядних ланок; зміна системи рекреаційного господарювання і форм власності на землю та об'єкти. Важливими резервами є об'єднання внутрішніх рекреаційних інженерних і транспортних систем та переструктуризація функціонально-розпланувальної структури.

Важлива й вимога оптимальних розмірів рекреаційних закладів для конкретних видів рекреації і природно-ландшафтних умов, а також питання про їх розміщення. На практиці можливі два відмінні підходи: концентрація рекреаційних закладів при збільшенні розмірів рекреаційних споруд; дрібна структура й дисперсне розміщення рекреаційних об'єктів. У рекреаційній практиці регіону підтримувалась тенденція концентрації рекреаційно-лікувальних закладів, що можна пояснити рядом економічних (особливо з позиції капіталовкладень) вигод. Разом із тим така практика призводить до виникнення локальних екологічних кризових ситуацій, має й соціально негативні наслідки для регіону, оскільки веде до диспропорцій у соціально-економічному розвитку окремих територій. Природно-ландшафтні умови місцевості, розвинутість транспортної інфраструктури, складена система розселення вказують на недоцільність творення в регіоні нових великих рекреаційних центрів.

Вимогливість до рекреаційно-лікувального сервісу приведе до зростання числа людей, задіяних у рекреації. Отже, постає вимога соціально орієнтованості рішень з просторової організації та розвитку агломерації. Потреби в трудових ресурсах мають бути задоволені з числа місцевих мешканців, а в умовах зростання безробіття в регіоні слід визначити величину рекреаційних центрів і за цим параметром. Чим більшим трудовим показником характеризується рекреаційна зона, тим більші обсяги рекреаційного будівництва можна передбачити.

РОЗВИТОК РЕГІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ

Реконструкція та розвиток рекреаційно-лікувальних територій неминуче пов'язується з перерозподілом. Постає вимога перегляду складної структури територій, виходу на нові масштаби її поділу, що обумовлюються зміною форм власності існуючих рекреаційних закладів. Оптимізація має відбуватись на основі розширення функціонального змісту означених територій, вдосконалення ландшафтно-розпланувальної організації, надання територіям відкритого характеру й поліпшення зв'язків з сусідніми територіями (внесення елементів мобільності й динамізму в існуючі рекреаційні системи), через розширення форм і видів рекреації, які найповніше відповідатимуть як різноманітним природно-ландшафтним умовам, так і вимогам рекреантів, – це ще одні вимоги для обґрунтування рішень.

Реалізацію встановлених вимог проілюструємо на прикладі Трускавця – провідного бальнеологічного курорту України. Існує потреба реформування цього вузла в контексті реалізації ідеї курортотолісу «Великий Трускавець», що передбачає вироблення нових організаційно-правових, економічно-фінансових і ландшафтно-просторових підходів до рекреаційної діяльності. Розглянемо лише ландшафтно-просторовий аспект цієї роботи.

При створенні курортотолісу «Великий Трускавець» у межах Прикарпатської агломерації та для його ефективного функціонування слід врахувати: по-перше, наявність сильного курортно-рекреаційного центру, яким є курорт Трускавець; по-друге, матеріальний стан населення, його освіту, навички господарської й рекреаційної діяльності (людський чинник); по-третє, відносини, які склались між курортотолісом і агломерацією (адміністративно-управлінський чинник); по-четверте, можливості науково-інформаційного забезпечення функціонування курортотолісу; по-п'яте, рівень розвинутої інфраструктури, господарського освоєння території, ресурси та їх використання, а також інші умови й окреслені нами вимоги.

Вирішальний вплив на функціонально-розпланувальну структуру курортотолісу «Великий Трускавець» матиме його положення у природно-ландшафтній системі Львівщини, зокрема «сусідство» з національним парком «Сколівські Бескиди». Стрижневою ланкою курортотолісу, що суттєво збільшить гнучкість простору, має стати проект «Трускавецький трамвай», ідея якого полягає в переорієнтації Трускавецько-

Східницького рекреаційного вузла на Українські Карпати шляхом будівництва трамвайного сполучення від Трускавця через Борислав і Східницю в гори. Трамвай сполучатиметься з відновлюваною вузькоколійкою Верхнє Синьовидне – Майдан – гора Високий Верх – Зубриця та використовуватиметься для рекреаційних потреб. Це принципово змінить життя всіх поселень зони впливу вузькоколійки, і передусім міста-курорту Трускавець. Передбачається, що на перспективу трамвай повинен стати головним видом громадського транспорту в межах агломерації, об'єднавши в систему Дрогобич – Стебник – Борислав – Трускавець – Східницю.

Щодо пропозиції відновлення вузькоколійної вітки Верхнє Синьовидне – Корчин – Крушельця – Підгородці – Сопіт – Довге – Рибник – Майдан – Зубриця відзначимо наступне. Траса розпочинається в селищі Верхнє Синьовидне, пролягає через названі села, проходячи землями господарств Сколівського, Дрогобицького і Турківського районів, а також територією держлісфонду. Характерними її ознаками є:

- можливість продовження вітки до смт. Східниця, що об'єднає два великих рекреаційних центри (Східниця і Верхнє Синьовидне);

- санаторно-курортний профіль об'єктів, що виникатимуть на території впливу відновлюваної ВКЗ, органічно поєднуюватиметься зі сформованою тут спортивно-оздоровчою рекреацією;

- стан траси першої ВКЗ складний для відновлення, потребує нових інженерно-технічних споруд при проходженні через села Корчин, Крушельниця і Сопіт, а також через р.Стрий при розгалуженні на Східницю.

Існують й інші ознаки, що характеризують вузькоколійку. По-перше, це «прив'язка» вузькоколійок до великих населених пунктів гірських районів – смт. Верхнє Синьовидне, а також можливість стикувати відновлювальні вітки з залізницями міністерства шляхів сполучення. По-друге, технічна можливість продовжити ВКЗ до смт. Східниці, сполучити два великих рекреаційних центри Верхнє Синьовидне і Східниця в єдину систему. По-третє, сполучити всі три вузькоколійки Львівщини між собою, створивши в такий спосіб кільце навколо національного парку «Сколівські Бескиди», не допускати попадання автомобільного транспорту за межі вузькоколійного кільця на природоохоронні території.

Таким чином, лікування мінеральними водами доповнюється можливістю мандрувати горами, збирати гриби, ягоди й лікарські рослини, займатись гірськолижним спортом, відпочивати в літній період на березі річки Стрий. Для цього потрібно на місці споруджуваного колись Рибницького водосховища розвинути пляжно-рекреаційну зону для відпочивальників Трускавця і Східниці, а також організувати рекреаційний центр на місці колишнього с. Довге. Запропоновані ідеї й вимоги дозволять звузити область пошуку можливих варіантів реконструкції та розвитку агломерації і окремих поселень. «Великий Трускавець» будуватиметься на ідеї деконцентрації рекреаційних закладів на всю територію курортотолісу. Донині розвиток Трускавця як міста-курорту проходив шляхом концентрації лікувальних і рекреаційних об'єктів, що посилює процес його урбанізації, спричинило виникнення протиріч між містом і курортом. Така ситуація вже не задовольняє ні відпочивальників, ні мешканців. При деконцентрації рекреаційно-лікувальних закладів у межах агломерації загострюється проблема надійних і швидкісних зв'язків між окремими комплексами. Трамвай стане саме таким транспортним засобом зв'язку.

Висновки

1. Зміни в державі (соціальні, ринок землі, розвиток комунікацій тощо) обумовлюють зміни в процесах урбанізації та реформування систем розселення – включення в міське середовище або підпорядкування приміських територій; зростання щільності забудови приміських територій, зростання залежності соціально-економічних і просторових пов'язань між поселеннями. Постає вимога дослідження та використання агломераційних ефектів.
2. Аналіз теоретичних передумов з використанням обґрунтованих методів аналізу просторових ситуацій дав можливість виділити систему агломераційно-утворювальних чинників. Їх аналіз на прикладі Прикарпатської агломерації дозволив здійснити делімітацію та обґрунтувати вимоги до її просторової організації й розвитку.
3. На основі власних аналізів, вивчення проектних документів і пропозицій соціально-економічного розвитку території автори вважають за доцільне вийти за межі Дрогобицького району і долучити в межі Прикарпатської агломерації частково території Сколівського та Турківського районів до межі заповідника «Сколівські Бескиди».

4. Обґрунтовано вимоги й практичні рекомендації до просторової організації та розвитку Прикарпатської агломерації, зокрема: реконструкції рекреаційного середовища й підвищення ефективності використання рекреаційного потенціалу; соціальної орієнтованості проектних рішень; оптимізації взаємозв'язку між рекреаційною та аграрною системами агломерації. Обґрунтовані конкретні пропозиції просторової організації та розвитку курортотолісу «Великий Трускавець», органічного пов'язання курортно-бальнеологічного центру з природною системою долини річки Стрий та лісовими масивами Карпат, динамізації простору через відновлення вузькоколійки та використання її як рекреаційного транспорту.

Список використаних джерел

1. Алаев Э. Б. Региональное планирование в развивающихся странах / Э. Б. Алаев. – М.: Наука, 1973. – 408 с.
2. Антикризове управління економічною безпекою в умовах викликів фінансово-економічної глобалізації (державний і регіональний виміри): моногр. / Хвесик М.А., Степаненко А.В., Ральчук О.М., Дорош Й.М. – К.: Юго-Восток, 2010. – 323 с.
3. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем: моногр./М.М.Габрель. – ІРД НАН України. – К.: Вид. дім А.С.С, 2004. – 400 с.
4. Головне управління статистики у Львівській області [Електронний ресурс]: офіц. сайт. – Режим доступу: <http://www.lv.ukrstat.gov.ua>
5. Демин Н.М. Управление развитием градостроительных систем / Н. М. Демин. – К.: Будівельник, 1991. – 184 с.
6. Перцик Е. Н. Геоурбанистика / Е. Н. Перцик. – М.: Академия, 2009. – 432 с.
7. Програма соціально-економічного та культурного розвитку міста Трускавця на 2016 рік [Електронний ресурс]: офіц. сайт. – Режим доступу: www.tmr.gov.ua
8. Сайт міської ради м. Дрогобича [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.drohobych-rada.gov.ua
9. Ткачук Р. Логіко-когнітивні моделі формування управлінських рішень інтегрованими системами в екстремальних умовах: посіб. / Р. Ткачук, Л. Сікора; Львів. держ. ун-т безпеки життєдіяльності [та ін.]. – Л.: Ліга-Прес, 2010. – 404 с.
10. Топчієв О.Г. Соціально-географічні дослідження: методологія, методи, методики / О.Г.Топчієв. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
11. Шаблій О.І. Основи загальної суспільної географії / О.І. Шаблій. – Львів: ЛНУ ім. І.Франка, 2003. – 423 с.