

УДК 711.1

д-р техн. наук, професор Габрель М.М.,  
gabreilmikola@gmail.com, ORCID: 0000-0002-2514-9165,  
НУ «Львівська політехніка»,  
канд.техн. наук Габрель М.М.,  
gabryk@ukr.net, ORCID: 0000-0002-9822-6424,  
Івано-Франківський університет Короля Данила

DOI: 10.32347/2076-815x.2019.71.81-104

## ОБҐРУНТУВАННЯ КОНЦЕПЦІЇ ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТА РОЗВИТКУ ЛЬВОВА

*Застосовано обґрунтований авторами методологічний підхід до розробки концепцій просторової організації та розвитку м. Львова. Розкрито існуюче відношення до містобудівної документації та ефективність підходу до вирішення завдань просторової організації й управління розвитком міста, що обумовлює загострення міських проблем, вихід процесів забудови міста за межі системної керованості й низької ефективності розроблених документів. Подано аналіз стратегічних документів розвитку Львова та розкрито їх ефективність. Увагу акцентовано на аналізі генплану міста і його виконанні. Узагальнено проблеми й дефекти у просторовій системі Львова, обґрунтовано вимоги до нової концепції просторової організації та розвитку міста.*

*Розкрито основні положення нового методологічного підходу. Застосовано новий підхід для окреслення основних положень концепції просторової організації й розвитку Львова та оновлення генплану міста.*

*Ключові слова: Великий Львів, Концепція розвитку м. Львова, просторова організація МСТК, генплан, багатofункціональність простору, відносини міста й оточення.*

**Вступ. Актуальність.** Останніми роками гостро критикується генплан Львова, ігнорується його виконання. Вважається, що він розроблений на радянській методологічній платформі, яка не відповідає новим реаліям життя міста та новим містобудівним задачам. Замість оновленого генплану пропонуються десятки різноманітних стратегічних документів [8; 10; 15-16]. Їх розробка відбувається на схожих методологічних засадах і опирається на європейський досвід створення такого типу документів. Для прикладу, у Львові з 1991-го по 2010 рр. було розроблено 115 стратегій, програм і концепцій за регіональним і галузевим принципами (КСР 2012-2025, с. 9) [11]. Правильніше було б говорити не про регіональний, а територіальний і галузевий підходи.

Існуюче сприйняття містобудівної документації та підхід до вирішення завдань просторової організації й управління розвитком міста обумовив загост-

рення міських проблем, виходу процесів забудови міста за межі системної керуваності й низької ефективності розроблених документів — проблеми міст застрягають, а розвиток залишається неконтрольованим [7; 9; 12; 22].

*Метою статті є застосувати запропонований уже авторами [5-6] методологічний підхід до розробки концепцій просторової організації та розвитку м. Львова. Вирішуються завдання:*

- на прикладі вибраних документів розвитку Львова проаналізувати й оцінити ефективність методологічного інструментарію та розроблених на його основі стратегічних документів;
- розкрити основні положення нового методологічного підходу стосовно задач просторової організації й розвитку міста;
- застосувати запропонований підхід для окреслення концепції Великого Львова та оновлення генплану міста.

**Виклад матеріалу. Уточнення понять до розробки концепції. Великий Львів** — Львів і оточення; складний системотехнічний комплекс з поведінкою (ергатичний). *Просторова організація* МСТК означає структурно-параметричну й просторово-часову узгодженість елементів, зв'язків і взаємодій, спрямовану на забезпечення ефективного використання наявного потенціалу і розвиток міста [1-2; 4]. Наявність у системному комплексі людського виміру надає йому властивостей цілеспрямованості й самоорганізації.

**I. Аналіз стратегічних документів розвитку Львова та оцінка їх ефективності.** Із множини майже 120-ти документів зупинимось лише на:

- Комплексній стратегії розвитку Львова 2012–2025 рр. [11];
- Концепції генплану Львова, розробленої 2001 р. із терміном дії 40 років, що стало основою оновлення генплану міста, затвердженого 2009 р. [7];
- генеральному плані Львова 2009 року [13].

Існує система показників оцінки архітектурних і містобудівних рішень. На нашу думку, доцільно здійснити аналізування функціональності й вирішення функціонально-просторових задач в архітектурі та просторі Львова на прикладах із генерального плану і його реалізації.

*Аналіз генплану та його виконання.* На підставі рішення Львівського міськвиконкому № 10 від 26.01.2001 р., згідно з затвердженим міським головою м. Львова «Завдання на корегування генерального плану м. Львова», розпочалася робота над містобудівною документацією, яка відповідно до чинного законодавства визначає принципові рішення розвитку, розпланування, забудови та іншого використання території населеного пункту. Корегування генплану м. Львова було виконане у дві стадії:

1 стадія — Концепція розвитку м. Львова, розроблена 2001 р. ДПМ «Містопроєкт» і затверджена ухвалою Львівської міської ради № 2146 від 31.03.2005 р. для подальшої роботи над генпланом;

2 стадія — корегування генплану м. Львова, розроблення якого здійснювалося на підставі тендеру, проведеного у 2006 р. (затверджено ухвалою № 3924 від 30.09.2010 р.).

Ці обидва документи є чинними й сьогодні. Актуальність розрахункового періоду Концепції становить орієнтовно 30–40 років, а генерального плану — до 2025 року. Тобто як мінімум до 2025 року дані документи обов'язкові до виконання всіма учасниками містобудівного процесу в м. Львові.

Узагальнимо проблеми й дефекти у просторовій системі Львова, які обумовлені порушеннями вимог генплану.

**Проблеми.** 1. *Забудова долини Полтви* — єдиного природного «каналу» провітрювання центру Львова, що розташовується в межах Львівської улоговини, матиме негативні екологічні наслідки для міста і його центральної частини. Генпланом передбачалось збереження цього екологічного коридору. В пізніших проєктах пропонувалась забудова вздовж вул. Липинського невисокими громадськими об'єктами. В сьогоднішніх умовах ця територія високоінтенсивно забудовується багатоповерховою житловою забудовою по всій території. Таким чином, загострюється проблема збереження екологічного комфорту в місті, насамперед у його центральній частині.

2. *Відсутність системності в резервуванні території у приміській зоні під житло, цвинтарі, лікувально-рекреаційні та інженерно-технічні функції.* Ігноруються вимоги й проєктні пропозиції генплану. Наприклад, в Брюховичах на території колишніх артскладів генеральним планом було передбачено спорудження багатофункціонального міського лікарняного комплексу. Ця пропозиція закладена в містобудівній документації. Нині ведеться проєктування тут забудови однорідними будинками. Житлове та інші види будівництва в приміській зоні ведуться безсистемно, без урахування специфіки природно-ландшафтних і містобудівних умов оточення й цілісного врахування перспектив цієї території як зони спільних інтересів міста та прилеглих громад.

3. *Загострюються транспортні проблеми з причин ігнорування генплану та пропозицій їх вирішення:*

- продовження автомагістралі від автовокзалу на Сихів неможливе (забудовано і немає проходу — «посадили» декілька шеренгових будинків);

- вул. Широка (Левандівка – Білогорща) як продовження від Луганської — на окремих фрагментах забудовується;

- на вул. Шевченка (поблизу автотранспортних вулиць) загальноміська магістраль від Луганської переминається в Шевченка — генпланом передбачалась

розв'язка для реорганізації руху, але вона не має перспектив реалізації, оскільки територія близького оточення забудована, а на цій ділянці запропонована примітивна саморегулююча розв'язка, яка ускладнить ситуацію. Пропонуються популістські гасла, зокрема, *Львів — місто коротких відстаней*, суть яких у недоцільності розвитку ефективних засобів громадського транспорту. Для компактних систем, до яких належить місто, це об'єктивна перевага. Проте не заставиш людей жити й працювати поряд, нікуди не виїжджаючи (зростають можливості). Аналогія: мале місто, яке вважається містом пішохода, має рівень автомобілізації не нижчий, ніж у великих містах. Причина — нерозвинутість у малих містах систем громадського транспорту та фактор престижності володіння автомобілем (всі всіх знають).

4. *Відсутність системної житлової політики*. Хаотична забудова багатопверховими будинками. Житлове будівництво у Львові вийшло з-під контролю державних і органів місцевого самоврядування, переведено виключно в комерційну діяльність. Житлова політика, на нашу думку, полягає в аналізі й оцінці житлових проблем та вирівнюванні суспільством шансів щодо доступності житла, а не лише в комерційних інтересах інвесторів.

5. *Інженерно-технологічні проблеми*, зокрема каналізування міста. Вони утворюються на фрагменті вулиць Торф'яна – Промислова — каналізована Полтва (6×4,5 м), в яку на цьому фрагменті впадає каналізаційний колектор Західного обводу (від вул. Кульпарківської – район Левандівки – Білогорща – Торф'яна) діаметром 2,6 м. На фрагменті вул. Торф'яна – Промислова колектор колишньої Полтви не справляється з навантаженнями і виникає затоплення цих територій та підвалів розташованих поряд будинків. Генеральним планом передбачалося розширити каналізацію на фрагменті вул. Торф'яна – Промислова, або зробити дублер діаметром 2,6 м. На сьогодні реалізація цього проекту неможлива, оскільки ця територія забудована багатопверховими будинками з порушенням вимог генплану.

6. У «радянському» генплані передбачалось *призупинення промислового розвитку*, насамперед через брак трудових ресурсів у місті, великої кількості миятникових мігрантів, умов і ресурсів міста. Проте ця функція в місті розвивалась не шляхом створення нових, а реконструкції й модернізації існуючих підприємств. На сьогодні зберігається питання економічних перспектив міста, яке не розглядається в жодних стратегічних документах його розвитку, а місто трактується як центр науки, туризму й розваг.

7. Не *розвивається містобудівна документація*, необхідна для ефективного керованого розвитку та функціонування міста. Розробляються лише локальні проекти, відбуваються порушення у функціональному зонуванні й безсистемній зміні функцій, ігноруються також матеріали групової системи населених пунктів (Новаківський — кінець 1980–1985 років); Схеми планування територій

області; генплани приміських сіл і схеми територіальних громад. Область робить містобудівний кадастр і базу даних — місто не долучається до цієї роботи, щоб відслідковувати спільні інтереси на прилеглих територіях. *Порушення процедури погоджень* — погоджується по одному будинку почергово, щоб уникнути погодження всього комплексу (відповідні вимоги до щільності та інфраструктури). При дотриманні вимог генплану це було б неможливо.

**II. Аналіз та оцінка просторової ситуації в місті й оточенні відповідно до запропонованої моделі** [5-6]. У *вимірі людина (L)* в ефективності міста розглядаємо місцевих мешканців, приїжджих, інвесторів, а також осіб, що приймають рішення. Причинами можливого зниження соціально-еколого-економічної ефективності та проблем міста є невідповідний рівень задоволення потреб місцевих мешканців і приїжджих, конфлікт інтересів потенційних інвесторів, а також прийняття нерациональних управлінських рішень. У Львові відсутня територіальна громада міста як юридична особа, вплив ОСББ обмежений лише на прибудинкові території, мляво працюють органи самоорганізації населення, відсутні ефективні механізми залучення громади до вирішення міських проблем.

*Вимір U* включає політико-правові умови, наявні ресурси міста, вимоги й обмеження як чинники його розвитку. На розвиток Львова з найдавніших часів впливали природні й геополітичні умови, а також мережа зовнішніх комунікацій. Вони визначали специфіку міста та особливості його функціонально-планувальної структури. Львів знаходиться на Великому Європейському вододілі, і це обумовлює специфічну ситуацію з водозабезпеченням міста, брак відкритих водойм для відпочинку мешканців.

З II пол. XVIII ст. місто починає реформуватись і розвиватись як центр Галичини в складі Австрійської імперії — відбуваються принципові зміни просто-ру міста та розвиток нових *функцій*, у т.ч. і промислової. На їх розвиток вплинули передусім умови власності, зокрема на землю. У радянський період промислова функція була визначальною. Відповідно до домінуючих функцій у різні періоди розвитку міста визначались і основні напрями його розвитку — адміністративно-політичний, комунікаційний, ремісничо-промисловий, науково-навчальний. Розвиваються також не пов'язані з промисловістю господарські функції — адміністративна, транспортно-комунікаційна (період розквіту залізниць припадає на другу пол. XIX ст.), а також сільське господарство, культура, торгівля та послуги. Для реалізації не пов'язаних із промисловістю функцій у його структурі виділяються території та розміщуються відповідні об'єкти. Так, для культурної функції це театри й інші об'єкти культури та мистецтва; науково-дослідної — вищі школи, НДІ, державні архіви, статистичні управління тощо; туристично-рекреаційної — готелі, ресторани, інформаційні центри та інші об'єкти рекреаційної інфраструктури; комунікаційної — система зовнішніх тра-

нспортних об'єктів (аеропорти, залізничні й автобусні вокзали), мережа сучасного громадського транспорту міста тощо. Можливими причинами проблем і зниження соціально-еколого-економічної ефективності Львова з погляду його функцій є якість транспортного сполучення; низький рівень ділової, побутової та культурної діяльності; неадекватність цілей і засобів їх реалізації. У місті практично ліквідовано виробництво, втрачено бренди міста, розвинувся тіньовий сектор, неефективно використовується комунальне майно [19; 22].

*Геометричний вимір* включає розташування міста, структуру розпланування й територіальні характеристики. Відповідно, зниження ефективності пов'язується з неефективним використанням розташування міста, недоліками розпланування й неефективним врахуванням території. Стосовно Львова причинами, що зосереджені у цьому вимірі та які впливають на ефективність міста, є: надкомпактність територіальної структури і брак територій для нових функцій; складена радіально-кільцева структура при слабкому розвитку кілець; малоефективне використання транзитного потенціалу; незавершеність об'їзної кільцевої дороги та неефективний зв'язок внутріміської й зовнішньої транспортних мереж. Підкреслимо, що основна мережа зв'язків Львова сформувалась у другій половині XIX ст., у т.ч. і розбудова залізниць у регіоні. Після 1945 р. у зовнішній комунікаційній мережі відбулося мало змін — створена лише частина кільцевої дороги. Недостатній розвиток транспортної інфраструктури в місті — вуличної мережі, транспортно-пересадочних вузлів, паркувальних місць.

*Часовий вимір T* охоплює історію, вікові характеристики наявних об'єктів та напрями розвитку. На сьогодні в просторовій структурі Львова знаходяться тисячі об'єктів — пам'яток історії, культури та архітектури різного охоронного рівня й значення. В цьому вимірі відзначається правовий хаос щодо історичного середовища міста, відсутня системна політика охорони та ефективного використання.

Зупинимося на аналізі й оцінці лише окремих взаємодій вимірів (табл.). LT включає характеристики динаміки чисельності населення, історичну цінність простору, перспективи його соціального розвитку. Стосовно Львова причинами зниження ефективності міста є: неврахування динаміки чисельності населення (еміграція й імміграція); руйнування історичного середовища та нехтування традицій; необґрунтованість містобудівних рішень щодо перспективного розвитку, зокрема демографічних прогнозів.

Аналіз змін кількісної структури мешканців Львова у період його розвитку підтверджує, що в період до Другої світової війни демографічні зміни у місті мали спорадичний характер і були викликані головно політичними чинниками (війнами й змінами політичних пріоритетів). Найбільший приріст населення Львова відбувся після війни. Попередній період можна характеризувати як період повільного розвитку та незначного приросту населення. В останні двадцять років темпи приросту

Таблиця

## Зміст характеристик і приклади можливих причин зниження ефективності міста та його відносин з оточенням

Вимір	Складові містобудівного простору	Приклади можливих причин зниження
<b>L</b>	Місцеві жителі Прийжджі люди Інвестори Особи, що приймають містобудівні рішення (ОПР)	Невідповідний рівень задоволення потреб місцевих мешканців Невідповідний рівень задоволення потреб приїжджих Конфлікт інтересів потенційних інвесторів Прийняття нерациональних управлінських рішень
<b>F</b>	Профільні функції міста Внутрішні функції Функції управління та координації	Низька якість систем сполучення Низький рівень функціональної достатності (ділової, побутової, культурної) Неадекватність цілей і засобів
<b>U</b>	Політико-правові умови Наявні ресурси (природні, людські, матеріальні, фінансові) Нормативні вимоги й обмеження	Негативна політико-правова атмосфера Нерациональне використання природних особливостей і ресурсів Порушення законодавства, нормативів і обмежень
<b>G</b>	Розташування міста Розпланувальна структура Територія	Неефективне використання розташування міста Недоліки розпланування Неефективне використання території
<b>T</b>	Історія міста Вікові характеристики наявних об'єктів Напрями розвитку	Нерациональний вибір стратегії розвитку міста Нерациональні рішення щодо реконструкції об'єктів і зон Необрунтована тривалість функціонування нових об'єктів
<b>LF</b>	Структура зайнятості населення Функціональне забезпечення потреб людей Фахове забезпечення управлінням	Недостатність функціональної структури міста Недостатня реалізація функціональних потреб людей Низький рівень фахового забезпечення управління
<b>LU</b>	Умови життєдіяльності мешканців Умови перебування приїжджих Умови для інвестора	Неадекватна оцінка наявного потенціалу в об'єднанні рішень Порушення нормативних вимог щодо умов життєдіяльності Високий рівень ризиків для інвестора

<b>LG</b>	Щільність населення Питомі показники забудови Відстані переїздів до основних місць тяжіння	Нераціональний масштаб міських утворень Нераціональне розташування житлових і виробничих об'єктів Нераціональна мережа громадського транспорту
<b>LT</b>	Динаміка чисельності населення Історична цінність простору Перспективи соціального розвитку	Неврахування динаміки чисельності населення Руйнування історичного середовища, нехтування традицій Необґрунтованість містобудівних рішень щодо перспективного розвитку
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
<b>LFU</b>	Умови забезпечення функціональних потреб людей Інформаційне забезпечення функцій Функціональна реалізація ресурсного потенціалу	Неефективне функціональне використання місцевих умов Низький рівень функціонального інформування людей Порушення вимог щодо функцій і умов життєдіяльності
<b>LUG</b>	Умови перебування людей на певних територіях Протяжність шляхів переміщення людей Транзитний потенціал міста	Порушення вимог життєдіяльності людей у певних зонах Недосконалість інфраструктури пасажироперевезень Неефективне використання транзитного потенціалу
<b>LUT</b>	Інтенсивність використання ресурсного потенціалу Динаміка умов життєдіяльності мешканців Інтенсивність освоєння просторових ресурсів	Неефективне використання історичного потенціалу Неконтрольовані зміни умов життєдіяльності Нестабільність умов для інвестування
<b>LFG</b>	Зони функціональної діяльності людей на території Розвиненість мережі громадського транспорту	Неефективне зонування функцій на території Нераціональна організація переміщення людей Конфліктність і дисбаланс зв'язків міст з оточенням
<b>LFT</b>	Щільність функціональної діяльності Трудомісткість функцій	Непропорційність функціональної діяльності

Закінчення табл.

	Напруженість функціональної діяльності в часі Сезонність і технологічність циклів	Відставання розвитку інфраструктури Часова неузгодженість функцій і діяльності людей
<b>LGT</b>	Динаміка щільності населення Швидкість переміщення по території вантажів і людей Динаміка змін розпланування	Неврахування змін щільності населення Недостатня пропускна здатність транспортної мережі Неузгодженість у часі розвитку планувальної структури
<b>LFUG</b>	Унікальність умов міста Стан містобудівного простору Стан містобудівних умов у певних зонах міста	Неврахування особливостей структури міста Необґрунтованість пріоритетів розвитку міста Нераціональний розподіл ресурсів на розвиток окремих територій
<b>LFUT</b>	Динаміка функціонального розвитку міста Містобудівні процеси та тенденції	Недосконала оцінка просторового потенціалу розвитку Неадекватна оцінка тенденцій при формулюванні цілей і завдань розвитку
<b>LUGT</b>	Природні й екологічні процеси на території міста Історико-архітектурна спадщина території	Неефективний моніторинг природних і екологічних процесів Недооцінка потенціалу наявної історико-архітектурної спадщини
<b>LFGT</b>	Динаміка функціонального освоєння території Зовнішні зв'язки міста	Недосконалість функціональної організації території Конфліктність відносин міст із прилеглими територіями
<b>LFUGT</b>	Ефективність міста Інтенсивність накопичення відходів життєдіяльності людей	Неефективність функціонального використання наявного потенціалу Недостатній рівень перспективної активності й адаптаційних характеристик

сповільнилися, розвинулись депопуляційні процеси: зростає безробіття, банкрутства великих промислових підприємств, зменшення припливу людей до праці в місті, процеси субурбанізації та перенесення місць праці на прилеглі до міста території.

Поєднання людина – умови вказує на брак територій, придатних для забудови й переосвоєння, наявність можливості й потреб формування агломерацій. Місто володіє потенціалом зелених площ і можливостями їх розширення за рахунок Брюховицького й Винниківського лісів при їх перетворення в лісопарки.

LF охарактеризована зайнятістю людей у різних функціональних сферах: характеристика інвесторів і осіб, які приймають рішення (виконують адміністративні функції). Негативно на ефективність міста впливають проблеми забезпечення функціональних потреб та низький фаховий рівень управлінців. Водночас у місті збережено ресурс для розробки містобудівної документації.

Поєднання LG, зокрема таких характеристик цих вимірів, як демографічні процеси, мережа комунікацій, питомі показники забудови, відстані переїздів до основних місць тяжіння: аналіз вказує, що в період після 1945 р. до міста напливала людність насамперед із поселень, що ближче розташовані до міста-центру і краще з ним пов'язаних. Це не викликало потреби переїзду до міста, оскільки витрати на щоденний доїзд до праці не були обтяжливими, а можливість отримати житло в місті — проблематичною.

Оцінюючи просторову ситуацію у Львові, підкреслимо зростання його ролі як комунікаційного й логістичного центру західного регіону України. Це пов'язується з планованим завершенням кільцевої дороги та органічним поєднанням міста з міжнародною транспортною комунікацією; втрачається напрям розвитку Львова як промислового центру, але відроджується легка промисловість на базі давальницької сировини й центрів комп'ютерних технологій; зберігається й розширюється адміністративно-політичний напрям у розвитку міста, а також розвиток міста як центру торгівлі й послуг. Напрями розвитку, закладені в різних стратегічних і містобудівних документах, характеризуються спробою перейти на нові «стежки» в умовах радикальних політичних і соціально-економічних змін. Ефективність знижують нераціональні стратегії міста, які не заохочують до припливу інвестицій, нераціональність рішень щодо реконструкції зон та необґрунтована тривалість функціонування певних об'єктів.

Аналіз і оцінку просторової ситуації у Львові, викликів і загроз, які має місто, можна продовжити відповідно до окресленої методології багатовимірного простору [6], однак обсяг статті не дозволяє охопити й детально проаналізувати всю множину взаємодій вимірів у моделі, що формують ефективність функціонування простору. У такому підході шукаємо рішення ефективності функціонування системи (визначення характеристик елементів та встановлення зв'язків між ними і з оточенням).

Новий напрям розвитку міста скерований на гуманізацію середовища та його розвиток як науково-інноваційного й культурно-туристичного центру, що визначено в пострадянських документах.

Концепцією розвитку м. Львова відзначаються основні умови й обмеження, які визначають режими розвитку міста, зокрема:

- наявність і необхідність збереження цінних елементів природного середовища: об'єктів природно-заповідного фонду, пам'яток садово-паркового мистецтва, пам'яток природи;

- необхідність збереження існуючого антропогенного середовища – пам'яток історії, культури, архітектури, цінної забудови й історичної планувальної структури;

- обмеженість територіальних ресурсів та висока компактність і щільність забудови;

- дефіцит ресурсів для водопостачання та рекреації (розташування міста на головному європейському вододілі) — ріст водопостачання вимагатиме освоєння нових водозаборів на віддалених територіях;

- розташування міста в зоні метеорологічних умов і високого забруднення атмосфери;

- обмежені можливості для нарощування потужності існуючих очисних споруд.

### **III. Основні положення Концепції просторової організації та розвитку**

**Львова (ідеї, принципи та макрохарактеристики).** Місто і приміська зона — це передусім функціональна система, а відповідно, її розвиток доцільно орієнтувати на підвищення ефективності виконання своїх функцій. Місто і приміська зона виконують зовнішні й внутрішні функції, пов'язані з потребами всього суспільства та місцевих мешканців. Тобто в центр розробки концепції мають бути покладені потреби людини і суспільства. Отже, задоволення потреб спільноти вважатимемо основним вектором розвитку взаємодії. Потреби в силу людської природи мають багаторівневий характер. Вони володіють властивостями: відтворення, коли задоволення потреб на певному відтинку часу не означає їх зняття на майбутнє; циклічності — проявляються в періодичності змін; спонукальності — виступають як збудник діяльності; індивідуалізованості як потреб, так і засобів їх задоволення для індивіда або суспільної групи. Потреби можуть бути реальні та віртуальні (вигадані); які потребують коштів або їх не потребують (духовні потреби, аскетизм, альтруїзм). Залежно від часу прояву — коротко- й довготермінові, постійні; від засобів їх реалізації — економічно-фінансові, організаційно-управлінські, містобудівні та ін.

*Реалізація основного вектора розвитку вимагає обґрунтування пріоритетних напрямів у розвитку окремих елементів взаємодії міста та приміської зони, яка*

має відбуватись на шляху з'ясування питань «урбанізація – дезурбанізація» регіону; «монофункціональна – поліфункціональна» структури (поєднуючи розділення зон різного функціонального змісту); «концентрація – деконцентрація» господарських функцій (подальше укрупнення чи подрібнення окремих функціональних зон); «моноцентрична – поліцентрична» структура опорних центрів як осередків розвитку регіону, її «закритість – відкритість» та вписання об'єкта в зовнішнє середовище; посилення існуючих — розбудова нових структурних зв'язків на території, «інтеграція – ізоляція» природоохоронних та об'єктів господарської структури; вибір форм використання просторового потенціалу області тощо.

Альтернативні підходи зумовлюють необхідність порівнювання й оцінки, встановлення пріоритетів і вибору напрямку розвитку. Конкретизуємо деякі з пріоритетних напрямів. Міру відкритості планувальної структури міста і приміської зони, їх узгодженого розвитку обумовлює взаємовигідне розташування. Співставлення моно- і поліфункціональної концепції розвитку передбачає розширення і гнучкість функціонального змісту. Так, Львів тривалий час розвивався як промисловий центр, тут розбудовані промислові об'єкти і створена виробнича інфраструктура. Отож доцільно зберегти передові галузі й перепрофілювати неефективні виробництва. Здійснюючи пошук пріоритетних напрямів просторової організації та розвитку, необхідно спрогнозувати динаміку змін при сценаріях урбанізації чи дезурбанізації. Майбутнє взаємодій Львова і приміської зони має пов'язуватися з активізацією процесу урбанізації — поширенням міського способу життя при підтримці малих міст та селищ.

Іншим завданням концепції просторової організації та розвитку міста і його оточення є *обґрунтування інтегральних принципів розвитку просторових взаємодій*. Виділяємо принципи єдності, гармонійності й індивідуальності. Принцип єдності у просторовій організації взаємодії пов'язується з функцією транзитності агломерації. Упродовж всієї історії така взаємодія не характеризувалася єдністю, на що впливала специфіка природних ресурсів та умов господарювання. Вимога єдності простору отримує активний розвиток у нових політичних і соціально-економічних умовах. Такий принцип ставить вимогу динамізації простору, розбудови транспортних, інженерних та інформаційних комунікацій. Принцип індивідуальності є незмінним для всієї історії господарсько-містобудівного освоєння регіону та його окремих підсистем, у т.ч. взаємодії міста і його оточення. Він підкреслюється унікальністю регіону та агломерації, наявністю місцевого етносу, ментальності й духовності. Принцип гармонійності не є властивим для регіону та його просторової структури в цілому. В усі часи взаємодія міста і приміської зони характеризувалася загостреними соціально-економічними та екологічними проблемами, незбалансованістю векторів простору. Цей принцип базується на засадах інтегрованого розвитку міста-центру та його приміської зони, забезпечення збала-

нованих зв'язків між територіальними системами різних рівнів. Методологічною основою тут має стати ідея децентралізації, характерними ознаками якої є: забезпечення порівняльних умов життя в усіх часткових просторах, утримання та забезпечення природних умов проживання, сталий розвиток і забезпечення умов для саморозвитку.

*Макрохарактеристики*, які потрібно обґрунтувати при окресленні перспектив ефективної взаємодії міста та його приміської зони, повинні включати функціональність, компактність, динамічність простору, розвинутість структури. Для цього мають бути обґрунтовані критерії оцінки містобудівних варіантів, головними з яких повинні стати: корисність пропозиції, економічність, безпечність для людей і середовища, а також тривалість реалізації.

Основний вектор і пріоритетні напрями, а також інтегральні принципи, що характеризують розвиток, просторову організацію та взаємодії міста і його приміської зони разом із множиною макрохарактеристик простору, дозволяють створити модель просторової організації, яка передбачає:

1. Посилення цілісності всієї просторової системи, що охоплює як розселення, так і функціонально-планувальну структуру території, включає інтеграцію рекреаційних, аграрних та інших функцій території. У практиці радянського періоду виникла ситуація розподілу території на зони різного функціонального змісту. Пропонований нами підхід полягає у поверненні до цілісності просторової структури і поліфункціонального використання територій з центром у м. Львові. У соціальному аспекті таке зближення дозволить вирішити значну кількість проблем сільської місцевості, повернути до активного життя більш віддалені села приміської зони, що нині деградують.

2. Відношення до урбанізації Львова та в межах його агломерації набуває особливого значення. Реформи, що відбуваються в суспільстві і в регіоні, окреслюють новий напрям розвитку міського розселення в межах приміської зони — реурбанізацію, тобто інтенсивніший розвиток малих містечок і селищ міського типу, оскільки саме їх малоурбанізоване середовище найбільше відповідає новим вимогам.

3. Збільшення дисперсності структури розселення в агломерації шляхом розвитку дрібних елементів розселення через перерозподіл ресурсів на їх користь. Склалася ситуація, коли різке відставання в розвитку і деградація малих поселень і сіл стає фактором, який гальмує процес розвитку цієї території в цілому.

4. Посилення багатфакторної диференціації функціональної структури територіальних елементів за критеріями ефективності, а також ролі території в системі розселення з урахуванням специфіки природно-ландшафтних умов, характеру розселення і загосподарювання, історико-культурних особливостей.

На цій основі плануватиметься розбудова нових видів і форм господарювання шляхом розширення функціонально-типологічного різноманіття просторових елементів приміської зони.

5. Шляхи зростання ефективності використання просторового потенціалу та вирішення наявних проблем і розвитку пов'язуються з завданням:

- підвищити просторовий потенціал території;
- систематизувати проблеми, вилучити ті, що штучно привнесені та самоліквідуються з часом;
- удосконалити механізми використання наявного просторового потенціалу для ефективного вирішення проблем регіону.

Коротко зупинимося на конкретних проектних пропозиціях.

1. *Резервування територій для містобудівних потреб розвитку Львова — задачі територіальні.* Головним обмежувальним фактором розвитку Львова є територіальний. Передбачається створення містобудівної системи «Великий Львів» (Львівської міської агломерації радіусом приблизно 30 км, яка включала б у себе: м. Львів, м. Винники, м. Дубляни, смт. Брюховичі, смт. Рудно, с. Малехів, Муроване, Сороки Львівські, Кам'янопіль, Лисиничі, Підбірці, Волиця, Бережани, Пасіки Зубрицькі, Зубра, Солонка, Сокільники, Скнилів, Лапаївка, Холодновідка, Зимна Вода, Рясна Руська, Бірки, Збиранка, Малі Грибовичі та Великі Грибовичі — всього 26 населених пунктів на території 33 тис га, з населенням 816 тис., у т.ч. поза межами Львова 83 тис.). Йшлося про необхідність резервування земельних ділянок на прилеглих до межі міста територіях. Для цього слід: розробити схему планування приміської зони м. Львова та засади спільної просторової політики в межах містобудівної системи «Великий Львів»; укладання угод з приміськими громадами щодо режиму використання територій спільних інтересів і встановлення мораторію на їх нецільове використання; встановлення і затвердження нових меж м. Львова. Водночас передбачається резервування територій для розміщення комунальних об'єктів Львова, для чого необхідно було отримати згоду на розробку відповідного містобудівного обґрунтування (МБО) від сільських рад Сорок Львівських, Лисиничівської та Миклашівської, а також провести передпроектні вишукувальні роботи (геологію та топо́зйомку).

2. Важливим є резервування *території для будівництва вулично-дорожньої мережі та об'єктів громадського транспорту.* Передбачалося отримання попередньої згоди на розробку МБО облаштування трамвайного депо по вул. Кн. Ольги – Проектована (перехрестя з вул. Трускавецькою), а також на з'єднання Кн. Ольги з вул. Вернадського, яка через Сихів продовжувалася аж до вул. Зеленої. Інша транспортна розв'язка, що передбачала отримання згоди на розробку МБО (від Зимноводівської с/р), — вул. Широка – Проектована (з'єднання Левандівки з кільцевою дорогою та виїзд на вул. Городоцьку). Задля уникнення транспортних

проблем, а відтак і погіршення екологічної ситуації та умов проживання загалом генеральним планом передбачався *розвиток магістральної вуличної мережі (комунікаційні задачі)*, а саме:

- будівництво окремих ділянок внутрішнього транспортного кільця (продовження вул. Луганської) від вул. Стрийської до Городоцької;
- будівництво вул. Ряшівської з транспортними розв'язками як продовження Стрийської–Наукової;
- транспортна розв'язка Наукова – Стрийська з облаштуванням кільця та організацією транспортного руху в двох рівнях;
- транспортна розв'язка Наукова – Кн. Ольги у вигляді видовженого «листка конюшини»;
- будівництво (продовження) вул. Вернадського через Сихів до вул. Пасічної;
- продовження вул. Кн. Ольги до вул. Стрийської та з'єднання її з вул. Вернадського;
- завершення будівництва внутрішнього транспортного кільця та низки транспортних розв'язок. Загалом розвиток вулично-дорожньої мережі міста полягав у будівництві внутрішнього кільця магістралей безперервного руху по вул. Луганська, Сяйво, Левандівська, Ярошенка, Липинського, Пластова, Богданівська, Пасічна з розміщенням крупних перехоплюючих гаражів-стоянок у зонах транспортних вузлів і обмеження в'їзду в центральну частину міста. Також мало бути формування другого кільця: вул. Наукова – Проектована, Ряшівська, з виходом через райони Рясне, Збоїща до Київської траси. Передбачалось спорудження Хордової магістралі з вул. Стрийської в північному напрямку. З перелічених заходів за станом на початок 2019 р. практично нічого не виконано.

Серед першочергових заходів низка таких, які стосуються розвитку громадського транспорту. Зокрема, доцільно зберегти й розвинути ідеї та рішення, закладені в попередньому генплані:

- будівництво трамвайної колії до автовокзалу (продовження трамвайного маршруту № 3 по вул. Кн. Ольги);
- будівництво трамвайної колії до Північного р-ну з продовженням маршруту № 6;
- будівництво тролейбусної лінії до житлових районів Рясне та Рясне-2;
- реконструкція залізничного вузла з винесенням ділянки залізничної гілки за межі центральної частини міста;
- будівництво другої гілки колії на відрізку ст. Сихів – Головний вокзал;
- будівництво транспортно-пересадочних вузлів у зоні автостанцій зовнішнього сполучення;
- реконструкція аеропорту.

З цих заходів здійснена лише реконструкція аеропорту за рахунок коштів державного бюджету в рамках «Євро-2012».

3. З розвитку *інженерної інфраструктури та об'єктів забезпечення життєдіяльності міста* першочерговими залишаються:

- будівництво пожежного депо для південного району м. Львова. Його розпочали будувати на вул. Вернадського (проектованій) ще в 2009 р. до Євро-2012. З 2010-го будівництво було призупинене через відсутність фінансування з держбюджету;
- будівництво ПС-110 кВт: «стадіон», «аеропорт», «Збоїще», «Цитадель»;
- будівництво трамвайного депо по вул. Трускавецькій;
- розроблення комплексної схеми й будівництво паркінгів: підземних — у центральній частині міста; перехоплюючих — на перспективних радіальних розв'язках.

4. *Задачі розташування нових об'єктів у складеній просторовій структурі міста й оточення.* Проблема будівництва *сміттєпереробного заводу* не вирішена. Грибовецьке сміттєзвалище було офіційно закрите з 1 січня 2006 р., а фактично припинило приймати львівське сміття після пожежі та загибелі там рятувальників у 2016 р. На клопотання Львівської міської ради Львівська ЛОДА погодила «Комплексний проект рекультивациі полігону, с. Грибовичі Жовківського району Львівської обл.» на суму 603 млн грн (попередньо вартість рекультивациі оцінювалася в 900 млн грн). Залишився без розгляду варіант вирішення проблеми Грибовицького сміттєзвалища в частині рекультивациі полігону шляхом повної переробки 50 млн м<sup>3</sup> існуючого сміття та утилізациі нового сміття (постійно надходить в об'ємі 240 тис. т. щорічно) зі застосування швейцарської технології TERMOSEL-ECT. Європейський міжнародний банк був готовий надавати кредити під цей проект вартістю 70 млн євро на умовах 30/70 (власні – кредитні кошти); ставка 8% річних, термін кредиту — шість років. Проект мав дозволити в стислі терміни вирішити питання зі сміттям, з оздоровленням прилеглої території, рекультивациєю та коштами на її проведення. Його переваги:

- сміття переробляється без попереднього сортування, в такому стані, як воно знаходиться в даний час на закритому полігоні;
- відсутня потреба в полігоні для складування нового сміття в зв'язку з можливістю організациі роботи заводу «з коліс»;
- відсутні будь-які шкідливі для навколишнього середовища залишки для подальшого захоронення після переробки;

Нааявна можливість застосування технології TERMOSELECT на території України.

5. *Розміщення парковок транспорту* загострюється пропорційно зростанню автомобілізациі. На розрахунковий термін Концепції (до 2035 р.) планується 350

авт. на 1000 місць. Місцями паркування на час розробки генплану забезпечено приблизно 55% автомобілів при наявності 42 тис. машино-місць у гаражних кооперативах і на платних автостоянках. Потреба в нових об'єктах паркування на розрахунковий строк визначалася у 155 тис. місць. З них: забезпечення по місцю проживання в новобудовах — приблизно 55 тис. машино-місць; будівництво нових багатоповерхових гаражів – стоянок у межах нормативної доступності — приблизно 100 тис. місць (переважно в шумових і санітарно-захисних зонах, не придатних для житлової і громадської забудови). Для цього необхідно було розробити у 2010 р. комплексну схему розміщення паркінгів.

Короткочасне паркування, прив'язане до об'єктів обслуговування, ділових установ і культурно-видовищних закладів, передбачається реалізовувати за системами «park and walk» та «park and ride» («паркуй і далі йди пішки» та «паркуй і далі їдь громадським транспортом»), зі створенням безтранспортних зон в історичній частині міста та перехоплюючих парковок у транспортно-пересадочних вузлах на перетинах кільцевих магістральних вулиць з радіальними та з лініями громадського транспорту. Місткість таких систем передбачалася на 2 і 6 тис. місць відповідно.

6. *Збереження природного комплексу міста.* У генеральному плані Львова зазначено [7; 13]: «...площа існуючої системи зелених насаджень загального користування складає 820 га, а забезпеченість 11,2 м<sup>2</sup>/люд. при нормі 17 м<sup>2</sup>/люд.». Отож до основних першочергових заходів у сфері озеленення було віднесено розвиток наступних зелених зон і зон відпочинку: облаштування парків «Сихівський»; Кортумова гора; Скнилівський. Жодних покращень паркових зон не відбулося.

Генеральним планом передбачалося формування системи ландшафтно-рекреаційних територій шляхом встановлення юридичних меж існуючих парків і особливого режиму використання й забудови міжпаркових територій; створення і благоустрій парків у нових районах міста з доведенням їх загальної площі до нормативного показника шляхом будівництва нових парків загальною площею приблизно 120 га; перетворення 360 га прилеглих до міста лісів Брюховицького лісництва в міський лісопарк.

Зменшення шкідливих викидів з 2000-го по 2005 р. (за даними офіційних джерел) пов'язане з зупинкою багатьох промислових підприємств, а відтак і зменшенням частки вантажного транспорту, масовим заміщенням радянських легкових автомобілів іноземними марками. Тенденція зростання шкідливих викидів автотранспорту теж є очевидною внаслідок підвищення рівня автомобілізації, який на момент розробки Концепції становить 250 автівок на 1000 мешканців, і щораз стрімко зростає.

7. *Збереження історичної забудови міста.* Затвердити історико-архітектурний опорний план, який розробило київське підприємство — об'єднання громадян «Інститут культурної спадщини» Всеукраїнської ради з охорони культурної спадщини України, що перемогло в тендері ще в квітні 2017 р. У складі генерального плану є «Проект зведених зон охорони історичного середовища», створений на базі історико-архітектурного опорного плану, розроблений інститутом «Укрзахідпроектреставрація» в 2005 р. Цей опорний план не пройшов затвердження Мінкультом, проте, як складова частина затвердженої містобудівної документації, мав би слугувати як тимчасовий документ регулювання забудови центральної частини міста. Цього на практиці нема.

Для містобудівного і проектного забезпечення розвитку міста також передбачалася першочергова розробка низки документів, з яких варто виокремити найважливіші: розробка схеми планування приміської зони Львова; завершення розроблення транспортної схеми; стратегічний план збереження історичної забудови міста з проведенням науково-дослідних і ремонтно-реставраційних робіт. Транспортна схема пройшла кілька етапів реалізації з залученням фахівців місцевого інституту «Містопроєкт», НДІ «Діпромiсто» (м. Київ), «Львівської політехніки», а також компанії «Луїс Бергер». Остання стала розробником транспортної схеми міста як переможець конкурсу, оголошеного ЄБРР. Договір було укладено між «Луїс Бергер» та департаментом житлового господарства й інфраструктури. ЄБРР виступав адміністратором коштів. Окрім розробки транспортної мережі, компанія «Луїс Бергер» працювала над системою електронного продажу квитків, стратегією управління паркуванням та договором на надання послуг перевезень громадським транспортом приватними операторами.

Львів'яни пам'ятають локальний транспортний колапс після впровадження нової транспортної схеми 2011 р. — сотні тисяч євро викинуто на вітер (жодних покращень не відбулося). Насправді причина не стільки в самій схемі, скільки в тому, що для її ефективної реалізації необхідно реалізовувати передбачені генеральним планом проекти транспортної інфраструктури.

### **Висновки**

1. Аналіз існуючих стратегічних документів та містобудівної практики у Львові дозволив виявити й проаналізувати проблеми міста, породжені ігноруванням вимог містобудівної документації, розкрити причинно-наслідкові зв'язки їх виникнення і поглиблення. Зокрема: відсутність системності в резервуванні територій у приміській зоні міста; загострення транспортних проблем; неефективна житлова політика міста, інженерно-технологічні проблеми; втрата містом статусу регіональної столиці тощо.

2. Використовуючи модель п'ятивимірності містобудівного простору, оцінено просторову ситуацію в місті, виклики і загрози, які має місто, а також обгру-

нтовано шляхи просторової організації й розвитку Львова. Визначено основні умови й обмеження, які визначають режими розвитку міста, зокрема: обмеженість територій міста, особливості розташування тощо.

3. Обґрунтовано концептуальні положення просторової організації та розвитку Великого Львова (ідеї, принципи й макрохарактеристики). Особливе місце відведено конкретним практичним пропозиціям, які завершують Концепцію. Зокрема: резервування територій для містобудівних потреб розвитку Львова; розбудова транспортної мережі та системи громадського транспорту; розвиток інженерної інфраструктури та об'єктів життєзабезпечення міста; задачі розміщення нових об'єктів у складеній просторовій структурі міста та оточенні; збереження природного комплексу й історичного середовища міста тощо.

### ВИКОРИСТАНА ЛІТЕРАТУРА:

1. Антонов В.Л. Архитектурная композиция как система «среда – человек» / В.Л. Антонов, С.А. Шубович. — К. : НИИТИАГ, 1999. — 72 с.
2. Брайсон Д. М. Стратегічне планування для державних та неприбуткових організацій / Джон М. Брайсон. — Львів : Літопис, 2004. — 352 с.
3. Бочкарьов С. Компактне місто: нідерландський досвід [Електронний ресурс] / Сергій Бочкарьов // MistoSite. — 2015. — Режим доступу : <https://mistosite.org.ua/ru/articles/kompaktne-misto-niderlandskiy-dosvid>
4. Варда Я. Острови надій: розробка стратегії локального розвитку / Я. Варда, В. Клосовскі. — Івано-Франківськ : Нова зоря, 2003. — 339 с.
5. Габрель М. Підвищення ефективності містобудівних рішень в організації приміських територій / Михайло Габрель. — Львів : Сполом, 2014. — 270 с.
6. Габрель М. Просторова організація містобудівних систем / М. Габрель. — К. : А.С.С., 2004. — 400 с.
7. Генплан міста Львова — стратегічний документ чи офіційно затверджений папірець? [Електронний ресурс] // Galinfo. — 2018. — Режим доступу : [https://galinfo.com.ua/news/genplan\\_mista\\_lvova\\_strategichnyy\\_dokument\\_chy\\_ofitsiyno\\_zatverdzeny\\_papirets\\_277904.html](https://galinfo.com.ua/news/genplan_mista_lvova_strategichnyy_dokument_chy_ofitsiyno_zatverdzeny_papirets_277904.html)
8. Інтегрована концепція розвитку центральної частини міста Львова [Електронний ресурс]. — Львівська міська рада, Німецьке товариство міжнародного співробітництва, 2011. — Режим доступу : [http://www.urban-project.lviv.ua/php\\_uploads/data/articles/ArticleFiles\\_UA\\_182.pdf](http://www.urban-project.lviv.ua/php_uploads/data/articles/ArticleFiles_UA_182.pdf)
9. Ейсмут В. П'ять кроків, які дозволять нам трошки швидше рухатись львівськими вулицями в години пік [Електронний ресурс] / Вікторія Ейсмут // Твоє місто, 2018. — Режим доступу : [http://tvoemisto.tv/exclusive/pivzhyttya\\_v\\_zatorah\\_yak\\_zrobyty\\_tsentr\\_lvova\\_vilnym\\_dlya\\_proizdu\\_91578.html](http://tvoemisto.tv/exclusive/pivzhyttya_v_zatorah_yak_zrobyty_tsentr_lvova_vilnym_dlya_proizdu_91578.html)
10. Комплексна екологічна програма на 2017-2022 роки для міста Львова [Електронний ресурс] : ухвала № 1881. — Львів, Львівська міська рада, 2017. — Режим доступу : [https://www8.city-adm.lviv.ua/inTEAM/Uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/90D0045FBVF?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inTEAM/Uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/90D0045FBVF?OpenDocument)
11. Комплексна стратегія розвитку Львова 2012-2025 [Електронний ресурс]. — Львівська міська рада, 2011. — Режим доступу : <http://management.lviv.ua/aktualno/news/item/492-stratehiya2025>
12. Львів потребує стратегічного бачення розвитку і створення міської агломерації [Електронний ресурс] // Zik, 2019. — Режим доступу :

- [https://zik.ua/news/2019/02/19/lviv\\_potrebuie\\_strategichnogo\\_bachennya\\_rozvytku\\_i\\_stvorennya\\_miskoi\\_1513401](https://zik.ua/news/2019/02/19/lviv_potrebuie_strategichnogo_bachennya_rozvytku_i_stvorennya_miskoi_1513401)
13. Матеріали Генерального плану Львова [Електронний ресурс]. — Львівська міська рада, 2008. — Режим доступу : [https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/architect/123/01\\_genplan.pdf](https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/architect/123/01_genplan.pdf) ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/map-of-urban-conditions-and-restrictions> ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/plany-zonuvannia>
  14. Основи регіонального управління в Україні : підруч. // [авт.-упоряд. : В. М. Вакуленко, М. К. Орлатий, В. С. Куйбіда та ін.] ; за заг. ред. В.М. Вакуленка, М.К. Орлатого. — К. : НАДУ, 2012. — 576 с.
  15. Про затвердження Концепції формування приміських зон м. Львова та їх меж як складової частини формування містобудівної системи «Великий Львів» (1-а черга) і програми розмежування земель державної та комунальної власності (1-а черга) [Електронний ресурс]. — Львівська міська рада [ухвала № 2572], 2009. — Режим доступу : [https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/2E6DEF10E92B88DCC22575A50048BF36?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/2E6DEF10E92B88DCC22575A50048BF36?OpenDocument)
  16. Про затвердження Плану місцевого економічного розвитку [Електронний ресурс] : ухвала № 4638. — Львів, Львівська міська рада, 2019. — Режим доступу : [https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/D84EC398BBAD973EC22583AF002D993C?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/D84EC398BBAD973EC22583AF002D993C?OpenDocument)
  17. Резолюція Європейського Парламенту щодо спільної стратегії Європейського Союзу по відношенню до України [Електронний ресурс]: міжнар. док. ЄС [док. 994\_492]. — Гельсінкі, 2001. — Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua>.
  18. Ремига Ю. С. Концептуальні положення і пріоритети стратегічного розвитку України / Ю. С. Ремига, П.О. Станко // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. — К., 2010. — Вип. 26. — С. 157–166.
  19. Соціальний моніторинг якості життя у Львові [Електронний ресурс]. Інститут міста, Соціологічна агенція «Фама» в рамках проекту «Зміцнення громад заради сталого розвитку міста» (Громади в дії) за підтримки ЄС. — Режим доступу : <http://city-institute.org/index.php/uk/doslidzhennia/184-sotsialnyi-monitorynh-iakosti-zhyttia-u-lvovi-2017>
  20. Харчук Х. Водогін міста Львова (від початку XV ст. до 1939 р.). — Львів : Аверс, 2015. — 216 с.
  21. Швед О.М., Видринська О.К., Червецова В.Г., Губрій З.В., Новіков В.П. // Вісник НУ «Львівська політехніка». — Львів, 2012. — С. 146–152.
  22. Як зміниться транспортна система Львова у найближчому майбутньому [Електронний ресурс] // UA : сайт міста Львова. — Режим доступу : <https://www.032.ua/news/2229005/ak-zminitsya-transportna-sistema-lvova-u-najblizcomu-majbutnomu>
  23. Ящик А.В. Водні ресурси: використання, охорона, відтворення, управління / Ящик А.В., Грищенко Ю.М., Волкова Л.А., Пашенюк І.А. — К.: Генеза, 2007. — 360 с.
  24. Charles W.L.Hill. Strategic Management. An integrated approach. Fourth Edition / W.L.Hill Charles, R.Jones Gareth. — New York: Houghton Mifflin Company, 1998. — 575 p.

д.т.н., професор Габрель Н.М., НУ «Львовская политехника»,  
к.т.н. Габрель М.Н., Івано-Франківський університет Короля Даниїла

## ОБОСНОВАНИЕ КОНЦЕПЦИИ ПРОСТРАНСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ И РАЗВИТИЯ ЛЬВОВА

В статье применен обоснованный авторами методологический подход к разработке концепции пространственной организации и развития г. Львов. Раскрыто существующее отношение к градостроительной документации и эффективность подхода к решению задач пространственной организации и управления развитием города, что обуславливает обострение городских проблем, выход процессов застройки города за пределы системной управляемости и низкой эффективности разработанных документов. Представлен анализ стратегических документов развития Львова и раскрыта их эффективность. Внимание акцентировано на анализе генплана города и его исполнении. Сделан обзор проблем и дефектов в пространственной системе Львова, обоснованы требования к новой концепции пространственной организации и развития г. Львов.

Раскрыты основные положения нового методологического подхода. Применен новый подход для определения основных положений концепции пространственной организации и развития Львова и обновления генплана города.

Ключевые слова: Большой Львов, Концепция развития г. Львова, пространственная организация МСТК, генплан, многофункциональность пространства, отношения города и окружения.

Doctor of technical sciences, professor Habrel M.M., NU “Lviv Polytechnic”,  
PhD in technical sciences Habrel M.M., Ivano-Frankivsk King Danylo University

## **SUBSTANTIATION OF THE CONCEPT OF SPATIAL ORGANIZATION AND DEVELOPMENT OF LVIV**

Analysis of existing strategic documents and urban planning practice in Lviv is conducted. It contributed to revealing and analyzing of city problems generated by ignoring of the requirements of urban planning documentation and to outlining of causal effect of their emergence and aggravation (lack of system approach in reserving of territories in the suburban area; growing transport problems; inefficient housing policy of the city, engineering-technological problems; loss of regional capital status by the city, etc). The aim was to solve the following tasks: to analyze and evaluate the efficiency of methodological instruments and strategic documents developed on their basis; to outline main provisions of the new methodological approach regarding the tasks of spatial organization and development of the city; to apply suggested approach to outline the concept of Great Lviv and to update the city general plan. Based on the model of five-dimensional urban planning space the spatial situation in the city and challenges and threats it faces were assessed and the directions of spatial organization and development of Lviv were substantiated. Major conditions and restrictions that

define the regimen of city development are defined, including the restricted territory of the city, peculiarities of location and planning, etc.

Conceptual provisions of spatial organization and development of Great Lviv (ideas, principles and macro features) are substantiated. Special role is attributed to specific practical suggestions that complete the concept. In particular, the reserving of territories for urban planning needs of Lviv development; development of transport network and system of public transport; development of engineering infrastructure and city life support facilities; the tasks of location of new objects in the available spatial structure of the city and surrounding; preserving the natural complex and historical environment of the city, etc.

Key words: Great Lviv, Concept of Lviv Development, spatial organization, general plan, multifunctionality of space, relations between the city and surroundings.

#### REFERENS:

1. Antonov V.L. Arkhitekturnaia kompozitsiia kak sistema «sreda – chelovek» / V.L. Antonov, S.A. Shubovych. — K. : NYTYAH, 1999. — 72 s.
2. Braison D. M. Stratehichne planuvannia dlia derzhavnykh ta neprybutkovykh orhanizatsii / Dzhon M. Braison. — Lviv : Litopys, 2004. — 352 s.
3. Bochkarov S. Kompaktne misto: niderlandskiy dosvid [Elektronnyi resurs] / Serhii Bochkarov // MistoSite. — 2015. — Rezhym dostupu : <https://mistosite.org.ua/ru/articles/kompaktne-misto-niderlandskiy-dosvid>
4. Varda Ya. Ostrovy nadii: rozrobka stratehii lokalnoho rozvytku / Ya. Varda, V. Klosovski. — Ivano-Frankivsk : Nova zoria, 2003. — 339 s.
5. Habrel M. Pidvyshchennia efektyvnosti mistobudivnykh rishen v orhanizatsii prymiskykh terytorii / Mykhailo Habrel. — Lviv : Spolom, 2014. — 270 s.
6. Habrel M. Prostorova orhanizatsiia mistobudivnykh system / M. Habrel. — K. : A.S.S, 2004. — 400 s.
7. Henplan mista Lvova — stratehichniy dokument chy ofitsiino zatverdzhenyi papirets? [Elektronnyi resurs] // Galinfo. — 2018. — Rezhym dostupu : [https://galinfo.com.ua/news/genplan\\_mista\\_lvova\\_\\_strategichnyy\\_dokument\\_chy\\_ofitsiyno\\_zatverdzhenny\\_papirets\\_277904.html](https://galinfo.com.ua/news/genplan_mista_lvova__strategichnyy_dokument_chy_ofitsiyno_zatverdzhenny_papirets_277904.html)
8. Intehrovana kontseptsiiia rozvytku tsentralnoi chastyny mista Lvova [Elektronnyi resurs]. — Lvivska miska rada, Nimetske tovarystvo mizhnarodnoho spivrobotnytstva, 2011. — Rezhym dostupu : [http://www.urban-project.lviv.ua/php\\_uploads/data/articles/ArticleFiles\\_UA\\_182.pdf](http://www.urban-project.lviv.ua/php_uploads/data/articles/ArticleFiles_UA_182.pdf)
9. Eismunt V. Piat krokiv, yaki dozvoliat nam troshky shvydshe rukhatys lvivskymy vulytsiamy v hodyny pik [Elektronnyi resurs] / Viktoriia Eismunt // Tvoie misto, 2018. — Rezhym dostupu :

[http://tvoemisto.tv/exclusive/pivzhyttya\\_v\\_zatorah\\_yak\\_zrobyty\\_tsentr\\_lvova\\_vilnym\\_dlya\\_proizdu\\_91578.html](http://tvoemisto.tv/exclusive/pivzhyttya_v_zatorah_yak_zrobyty_tsentr_lvova_vilnym_dlya_proizdu_91578.html)

10. Kompleksna ekolohichna prohrama na 2017-2022 roky dlia mista Lvova [Elektronnyi resurs] : ukhvala № 1881. — Lviv, Lvivska miska rada, 2017. — Rezhym dostupu : [https://www8.city-adm.lviv.ua/inTEAM/Uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/90D0045FBBF?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inTEAM/Uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/90D0045FBBF?OpenDocument)

11. Kompleksna stratehiia rozvytku Lvova 2012-2025 [Elektronnyi resurs]. — Lvivska miska rada, 2011. — Rezhym dostupu : <http://management.lviv.ua/aktualno/news/item/492-stratehiya2025>

12. Lviv potrebuie stratehichnoho bachennia rozvytku i stvorennia miskoi ahlomeratsii [Elektronnyi resurs] // Zik, 2019. — Rezhym dostupu : [https://zik.ua/news/2019/02/19/lviv\\_potrebuie\\_strategichnogo\\_bachennya\\_rozvytku\\_i\\_stvorennya\\_miskoi\\_1513401](https://zik.ua/news/2019/02/19/lviv_potrebuie_strategichnogo_bachennya_rozvytku_i_stvorennya_miskoi_1513401)

13. Materialy Heneralnoho planu Lvova [Elektronnyi resurs]. — Lvivska miska rada, 2008. — Rezhym dostupu : [https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/arhitect/123/01\\_genplan.pdf](https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/arhitect/123/01_genplan.pdf) ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/map-of-urban-conditions-and-restrictions> ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/plany-zonuvannia>

14. Osnovy rehionalnoho upravlinnia v Ukraini : pidruch. // [avt.-uporiad. : V. M. Vakulenko, M. K. Orlaty, V. S. Kuibida ta in.] ; za zah. red. V.M. Vakulenk, M.K. Orlatoho. — K. : NADU, 2012. — 576 s.

15. Pro zatverdzhennia Kontseptsii formuvannia prymiskykh zon m. Lvova ta yikh mezh yak skladovoi chastyny formuvannia mistobudivnoi systemy «Velykyi Lviv» (1-a cherha) i prohramy rozmezhuvannia zemel derzhavnoi ta komunalnoi vlasnosti (1-a cherha) [Elektronnyi resurs]. — Lvivska miska rada [ukhvala № 2572], 2009. — Rezhym dostupu : [https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/2E6DEF10E92B88DCC22575A50048BF36?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/2E6DEF10E92B88DCC22575A50048BF36?OpenDocument)

16. Pro zatverdzhennia Planu mistsevoho ekonomichnoho rozvytku [Elektronnyi resurs] : ukhvala № 4638. — Lviv, Lvivska miska rada, 2019. — Rezhym dostupu : [https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/\(SearchForWeb\)/D84EC398BBAD973EC22583AF002D993C?OpenDocument](https://www8.city-adm.lviv.ua/inteam/uhvaly.nsf/(SearchForWeb)/D84EC398BBAD973EC22583AF002D993C?OpenDocument)

17. Rezoliutsiia Yevropeiskoho Parlamentu shchodo spilnoi stratehii Yevropeiskoho Soiuzu po vidnoshenni do Ukrainy [Elektronnyi resurs]: mizhnar. dok. YeS [dok. 994\_492]. — Helsinki, 2001. — Rezhym dostupu : <http://zakon.rada.gov.ua>.

18. Remyha Yu. S. Kontseptualni polozhennia i priorytety stratehichnoho rozvytku Ukrainy / Yu. S. Remyha, P.O. Stanko // Problemy pidvyshchennia efektyvnosti infrastruktury. — K., 2010. — Vyp. 26. — S. 157–166.

19. Sotsialnyi monitorynh yakosti zhyttia u Lvovi [Elektronnyi resurs]. Instytut mesta, Sotsiolohichna ahentsiia «Fama» v ramkakh proektu «Zmitsnennia hromad zarady staloho rozvytku mesta» (Hromady v dii) za pidtrymky YeS. — Rezhym dostupu : <http://city-institute.org/index.php/uk/doslidzhennia/184-sotsialnyi-monitorynh-iakosti-zhyttia-u-lvovi-2017>
20. Kharchuk Kh. Vodohin mesta Lvova (vid pochatku XV st. do 1939 r.) — Lviv : Avers, 2015. — 216 s.
21. Shved O.M. Novi pidkhody do biolohichnoho ochyshchennia stichnykh vod mesta Lvova / Shved O.M., Vydrynska O.K., Chervetsova V.H., Hubrii Z.V., Novikov V.P. // Visnyk NU «Lvivska politekhnika». — Lviv, 2012. — S. 146–152.
22. Yak zminytsia transportna systema Lvova u naiblyzhchomu maibutnomu [Elektronnyi resurs] // UA : sait mesta Lvova. — Rezhym dostupu : <https://www.032.ua/news/2229005/ak-zminitsa-transportna-sistema-lvova-u-najblizcomu-majbutnomu>
23. Yatsyk A.V. Vodni resursy: vykorystannia, okhrona, vidtvorennia, upravlinnia / Yatsyk A.V., Hryshchenko Yu.M., Volkova L.A., Pasheniuk I.A. — K.: Heneza, 2007. — 360 s.
24. Charles W.L.Hill. Strategic Management. An integrated approach. Fourth Edition / W.L.Hill Charles, R.Jones Gareth. — New York: Houghton Mifflin Company, 1998. — 575 p.