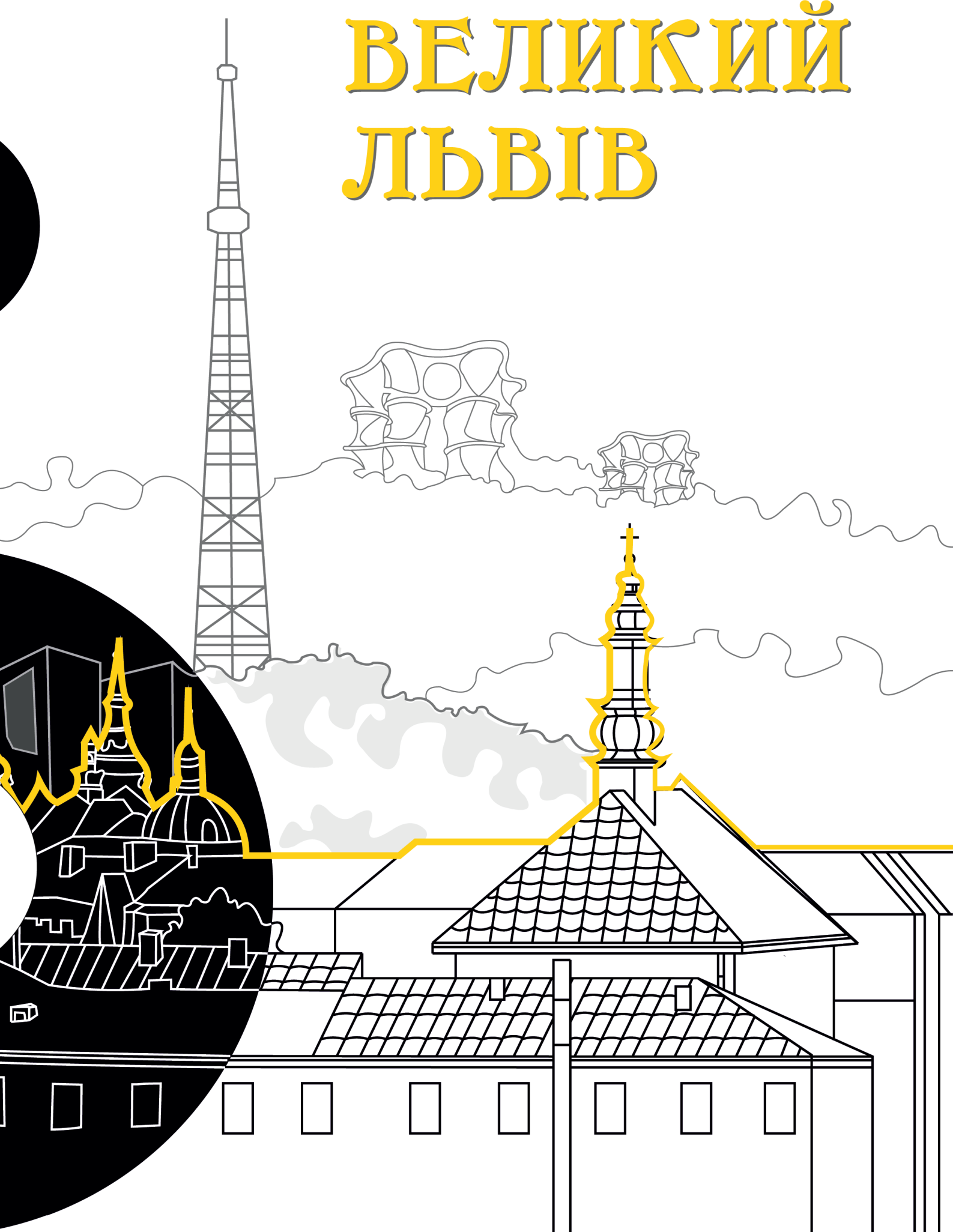
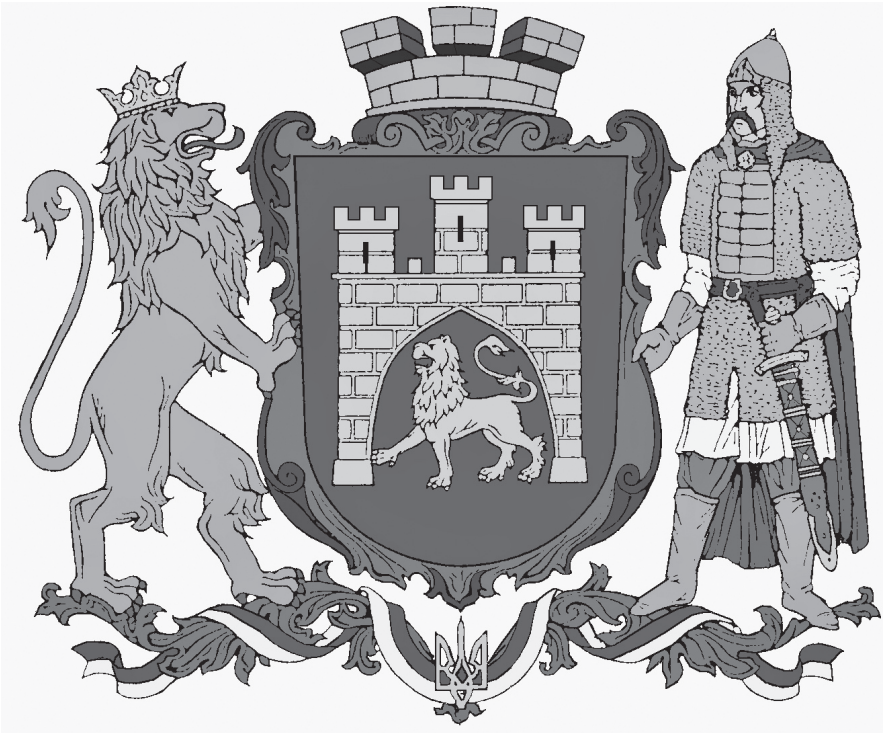
ВЕЛИКИЙ ЛЬВІВ



ВЕЛИКИЙ ЛЬВІВ



Львів - 2020

УДК 711.4:72(351:69)
В 27

В 27

Великий Львів : науково-популярне видання / В. Л. Квурт, Ю. Є. Ситник. — Львів, «ГАЛИЧ-ПРЕС», 2020. — 504 с. : іл.

На правах рукопису

Ця книга намагається прокласти місток від минулого Львова до його майбутнього через призму сучасності. Як у зернині приховано колосок, так й у кожному місті при заснуванні закладені оптимальні параметри розвитку. Суперечити їм — значить створювати несприятливе життєве середовище для мешканців. Використовувати переваги та контролювати загрози — це шлях до гармонії та успіху.

Автори концепції «Великий Львів», простеживши розвиток й особливості міста, а також виклики сьогодення, спробували віднайти шляхи оптимального поєднання його переваг і недоліків задля формування образу «ідеального майбутнього».

Для широкого кола читачів та усіх, хто цікавиться проблемами Львова, історією, сучасністю й «ідеальним майбутнім» міста, де хочеться жити…

ISBN 978-617-7617-47-0

© Квурт В. Л., Ситник Ю. Є., 2020

Концепція «Великий Львів» розроблена з ініціативи лідера ГО «Великий Львів», міського голови м. Винники **Володимира Квурта** у результаті довготривалих і змістовних бесід за «круглим столом».

Постійні учасники круглих столів, чиї думки та ідеї лягли в її основу:

Микола Габрель, доктор технічних наук, завідувач кафедри архітектурного проектування Інституту архітектури Національного університету «Львівська політехніка», завідувач відділення Інституту господарювання та просторового розвитку Університету міста Лодзь;

Віталій Дубина, містобудівник і архітектор, автор низки генеральних планів м. Львова та інших українських міст, керівник архітектурно-планувальної майстерні № 2 інституту «Містопроект» у Львові, член Національної спілки архітекторів України, лауреат Державної премії України у галузі архітектури (2012 р.);

Олег Чамара, містобудівник і архітектор, член Національної спілки архітекторів України, один із розробників генерального плану та ексголовний архітектор м. Львова;

Ярослав Мастило, містобудівник і архітектор, член Національної спілки архітекторів України, ексзаступник головного архітектора м. Львова, автор низки житлових і громадських об'єктів;

Микола Одуха, інженер, екскерівник ЛМКП «Львівводоканал» та ексзаступник міського голови Львова з питань містобудування й інфраструктури;

Юрій Ситник, архітектор, блогер, співзасновник ГО «Великий Львів».

До створення концепції так чи інакше причетні експерти й епізодичні учасники круглих столів:

Іван Олійник, ексголовний архітектор Львівської області, заслужений архітектор України, лауреат Державної премії України у галузі архітектури;

Петро Крупа, головний архітектор проєктів архітектурно-планувальної майстерні № 2 інституту «Містопроект», автор генерального плану м. Львова, член Національної спілки архітекторів України, лауреат Державної премії України у галузі архітектури (2012 р.);

Анатолій Антонюк, керівник інституту «УкрНДІпроектреставрація» (1983—2011 рр.), кандидат технічних наук, лауреат Державної премії України у галузі архітектури, заслужений будівельник України;

Ігор Гурняк, кандидат економічних наук, доцент Львівського національного університету ім. І. Франка;

Анатолій Романюк, професор, доктор політичних наук, завідувач кафедри політології Львівського національного університету ім. І. Франка;

Микола Бевз, доктор архітектури, доктор технічних наук, професор, завідувач кафедри архітектури та реставрації Національного університету «Львівська політехніка», заслужений архітектор України;

Ярослав Геник, доктор сільськогосподарських наук, доцент, завідувач кафедри ландшафтної архітектури, садово-паркового господарства та урбоекології Національного лісотехнічного університету України;

Микола Гайда, президент Українського національного комітету ІКОМОС;

Валерій Хижняк, архітектор, міський архітектор м. Жовква (1994—1998 рр.);

Мирон Іваник, видавець, блогер, громадський діяч;

Мар'яна Кричковська, начальник юридичного відділу Винниківської міської ради;

Євген Камм, головний спеціаліст-архітектор Винниківської міської ради.

Окрема подяка за підтримку ідеї написання цієї книги **Богдану Черкесу**, доктору архітектури, професору, директору Інституту архітектури Національного університету «Львівська політехніка», академіку Академії архітектури України і Саксонської Академії мистецтв, професору Віденського та Дармштадського технічних університетів.

Автор тексту **Юрій Ситник**.

З М І С Т

Володимир Квурт «Мегалополіс Великого Львова» 7

Розділ І. КРИЗА УРБАНІЗМУ 13

1.1. Від перших поселень до сьогодення 14

1.2. Теоретичні підвалини кризи урбанізму та виходу з неї (доповідь Римському клубу) 18

1.3. Урбаністичні утворення та концепції 26

1.4. Класифікація міст 31
1.4.1. Глобальні міста 31
1.4.2. Екополіси 32
1.4.3. Міста — культурні центри 32
1.4.4. Креативні міста та міста-бренди 34
1.4.5. Наукополіси або технополіси й університетські міста 34
1.4.6. Ділові та виставкові центри 36
1.4.7. Міста — туристичні центри 37

1.5. П'ять аспектів урбаністичної кризи 37

1.6. Новий урбанізм як альтернатива фундаментальним протиріччям і викликам сьогодення 42
1.6.1. Фундаментальне протиріччя, або «Місця щасливих людей» 42
1.6.2. Урбаністичні концепції: новий урбанізм, урбанізм для всіх, сталого розвитку, життєстійкості 47

1.7. Нові технології, безпека та урбанізація 51
1.7.1. Роботизація економічної та побутової діяльності людини 51
1.7.2. Вирощування людських органів, клонування тварин і людей 53
1.7.3. Урбанізація і транспорт 55
1.7.4. Надпотужні комп'ютери, штучний інтелект, Big Data і Smart City ... 56
1.7.5. Змішана та віртуальна реальність 57
1.7.6. Контроль мас і стимуляція поведінки 58
1.7.7. Криптовалюта та безготівкові розрахунки 58
1.7.8. Техногенно-інформаційні загрози 59
1.7.9. Продовольча безпека 60

Висновки до розділу І 64

Розділ ІІ. ІСТОРІЯ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ЛЬВОВА 68

2.1. З давніх часів до початку XX ст. 69
2.1.1. Розташування, рельєф і клімат 69
2.1.2. Від княжої доби до австрійської 70
2.1.3. Ескізи становлення «Великого Львова» 73
2.1.4. Австрійський період у містобудівному розвитку міста 77

2.2. Галичина перед Першою світовою війною 86

2.3. Перша світова війна та «Великий Львів» Ігнатія Дрекслера 93

2.4. Від 1939 р. до розпаду СРСР 104
2.4.1. Великий Львів під час Другої світової війни 104
2.4.2. Повоєнний Львів і перші радянські генеральні плани 110
2.4.3. Новий генеральний план з прогнозом на 1990 р. та розвиток радянського Львова 116

Висновки до розділу II 125

Розділ III. СУЧАСНИЙ ЛЬВІВ 128

3.1. Перші десять років Незалежності й аналіз містобудівної ситуації 129

3.2. Концепція розвитку Львова 134

3.3. Від Концепції до Генплану (2000—2008 рр.) 147

3.4. Генеральний план у структурі чинного законодавства 152

3.5. Про Генплан (зі стенограми круглого столу ГО «Великий Львів», 4 січня 2020 р.) 156

3.6. Комплексна стратегія розвитку Львова й інші стратегічні документи 168
3.6.1. Історія виникнення та загальний огляд 168
3.6.2. Інтегрована концепція розвитку центральної частини Львова 171
3.6.3. Стратегія підвищення конкурентоспроможності економіки Львова до 2015 р. 173
3.6.4. Стратегічний план залучення інвестицій до Львова до 2020 р. Звіт управління інвестицій та проєктів Львівської міської ради 177
3.6.5. Програма сталого енергетичного розвитку м. Львова до 2020 р. 182
3.6.6. Заходи, передбачені КС, і Генплан 183
3.6.7. Окремі аспекти КС, порівняння зі стратегією Кракова, візія Львова та нова «Стратегія прориву 2027» 186

3.7. Львівська область 202
3.7.1. Географія області 204
3.7.2. Водопостачання і водовідведення 205
3.7.3. Виробництво електроенергії, електропостачання, газифікація 206
3.7.4. Геологічні чинники та корисні копалини 206
3.7.5. Сільське господарство 209
3.7.6. Лісовий фонд. Флора і фауна. Рекреація 211
3.7.7. Екологічні проблеми та природно-заповідний фонд 214
3.7.8. Економіка і транспортна інфраструктура 218
3.7.9. Архітектурно-містобудівна спадщина. Культура і спорт 221
3.7.10. Переваги та недоліки 222
3.7.11. Першочергові заходи зі Схеми 223
3.7.12. Зони і таксони 225

Висновки до розділу III 228

Розділ IV. АНАЛІТИКА МІСТА. ХАРАКТЕРИСТИКА, АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА АКТУАЛЬНОЇ СИТУАЦІЇ 232

4.1. Відкриті дані Львова 233

4.2. Першочергові заходи, передбачені Генпланом 275

4.3. Інтегрована концепція розвитку міста як спроба дискредитації Генплану 279

4.4. Агломерація, ОТГ, територіальні ресурси та планувальні обмеження 289

4.5. Система обслуговування та забезпечення функціонування міста 308

4.6. Житлове будівництво 342

4.7. Екологія, озеленення міста та його водні об'єкти 369

4.8. Охорона культурної спадщини 389

4.8.1. Правові аспекти 389

4.8.2. Підсумки круглого столу з питань охорони культурної спадщини (1 березня 2020 р.) 414

4.9. Управління містом 422

4.10. Негативна екологічно-просторова трансформація міста на прикладі вул. Стрийської 425

Висновки до розділу IV 440

Розділ V. ПРОЄКТ «ВЕЛИКИЙ ЛЬВІВ» 444

5.1. Львів. Візія майбутнього 444

5.2. COST-аналіз проєкту «Великий Львів» 448

5.3. Перелік першочергових заходів для створення Великого Львова 468

Замість післямови 487

Список використаної літератури 501

Володимир Квурт «Мегалополіс Великого Львова»

Балтійсько-Чорноморський мегалополіс: виклики і завдання Великого Львова. Стратегічна візія розвитку Великого Львова від міського голови Винників та лідера ГО «Великий Львів» Володимира Квурта

Стратегії розвитку міст зобов'язані виходити за міські мури та враховувати геополітичну ситуацію, а також планування та розбудову взаємозв'язків території для посилення сприятливих тенденцій в економіці, культурі, соціальній сфері. Міста повинні навчитися нав'язувати політикам рекомендації щодо віднесення інтересів розвитку їхніх громад до пріоритетів міждержавних відносин, пом'якшення бюрократичних перепон, посилення інтеграційних процесів у різних сферах життєдіяльності та розширення культурного діалогу.

Міста як основний фактор розвитку сучасних територій

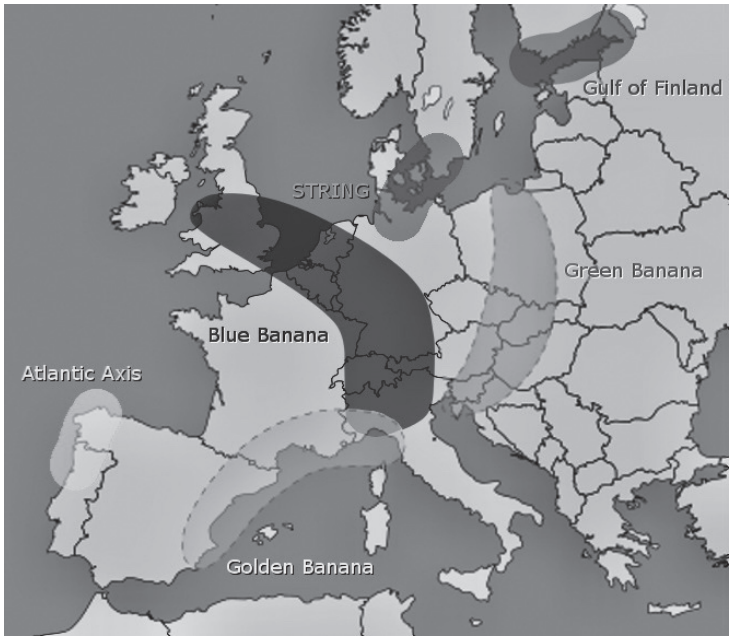
У XX—XXI ст. міста перетворились на центральний фактор розвитку територій та народів, охоронців культури, спадщини та традицій. Сьогодні саме в них зосереджується людський і технічний потенціал. Міста все більше стають учасниками глобальної конкуренції. Якщо у 2019 р. понад 55 % населення планети Земля мешкало у містах, то в 2050 р. у них уже зосередиться 68 %, або 2/3 населення. Частка міського населення в Північній Америці сягає 86 %, в Європі — 77 %, у Латинській Америці — 75 %, у Східній Азії — 47 %, у Південній Азії — 35 %. Великі сучасні міста формують агломерації та мегалополіси. Вони утворюються і розвиваються традиційно навколо столиць, промислових центрів чи транспортних вузлів. Сьогодні у світі є 40 міст-гігантів. Площа кожного з них — сотні тисяч кілометрів, а чисельність населення — десятки мільйонів людей. Саме в таких містах-гігантах формується розвиток світової економіки.

Визначальний вплив міст на процес розвитку територій науковці помітили ще в другій половині минулого століття. Французький географ Роджер Брюне в 1989 р. розробив концепцію західноєвропейського хребта, пізніше знану як Блакитний банан. Він охоплює міста Західної Європи, які спеціалізуються на розвитку промисловості та наданні послуг, і тягнеться від північної Англії до північної Італії. Саме цей візуальний «Блакитний банан», який складається з міст, і відігравав, на думку дослідника, провідну роль в розвитку Західної Європи. Брюне вважав, що цей умовний європейський простір сформувався внаслідок історичних передумов, таких як наявність на його території торговельних шляхів та накопичення промислового капіталу.

Аналогічні центри тяжіння також є: у США — мегалополіси Босваш (агломерації Бостона, Нью-Йорка, Філадельфії, Балтимора, Вашингтона, що плавно переходять один в одного — 15 % населення США), Чипітс (від Чикаго до Піттсбурга), Сан-Сан (від Сан-Франциско через ланцюжок центрів Великої Каліфорнійської долини до Лос-Анджелеса і далі до Сан-Дієго); в Японії — мегалополіс Токайдо (Токіо, Йокогама, Осака, Кобе, Кіото); у Великій Британії — мегалополіс Лон-Лів (агломерації Лондона, Бірмінгема, Манчестера, Ліверпуля); у Китаї — Дельта Янцзи (регіон у східній частині Китаю, розташований біля місця впадіння річки Янцзи в Східнокитайське море) тощо.

Балтійсько-Чорноморський мегалополіс: передумови створення та завдання розвитку

Подібні просторові об'єднання є відображенням економічних процесів, покладених в основу процвітання економік Центральної та Західної Європи, США і Китаю. Вони також свідчать про те, що зусилля країн щодо формування мегалополій є перспективною формою міждержавного співробітництва і для країн Східної Європи, зокрема, й України. Така співпраця східноєвропейських країн має історичні, економічні, а також політичні передумови, однак цей потенціал не використовується. Йдеться про формування Балтійсько-Чорноморського мегалополісу довкола однойменного транспортного коридору. Адже саме вздовж нього розташовані всі важливі східноєвропейські міста.



Мегалополіси Європи.
Знимка зі сайта reddit.com

Для України така концепція об'єднання економік не є новою. Вона зародилась ще в часи Великого князівства Литовського, а на початку XX ст. Іван Липа та Михайло Грушевський оформили її у Чорноморську доктрину. Україна також була і є активною учасницею проєктів ГУАМ (1997 р.), Тримор'я (2016 р., 12 країн ЄС), а також Програми Східного партнерства ЄС (з 2009 р.). Для всіх країн-учасниць побудови Балтійсько-Чорноморського мегалополісу перелічені проєкти несуть також важливу політичну складову, адже дозволяють їм спільно не лише просувати власні інтереси в Європі, але й протидіяти спробам Росії повернути свій вплив на ці території.

Стрижнем розвитку Балтійсько-Чорноморського мегалополісу, очевидно, може стати проєкт, який реалізує економічні інтереси та політичні амбіції країн Балтики й України. Це напрацювання транспортного коридору Гданськ — Одеса (GO Highway). Цей задум цікавий також і Китаю, оскільки є частиною його державної програми Нового Шовкового Шляху. Китай вже проінвестував будівництво відрізку коридору до Батумі (Грузія). І чорноморські порти України незабаром могли б розпочати обробку вантажів для Півночі Європи. Балтійсько-Чорноморський міжнародний транспортний коридор цікавий не лише переміщенням вантажів з Азії в Північну Європу і навпаки, але й можливостями терміналу скрапленого газу у Свіноуйсьце (Польща), як ключового елементу енергетичної безпеки країн Східної Європи, який спроможний приймати вантажі з арабських еміратів, Північної Америки чи стати продовженням газопроводу з Норвегії в Польщу. Будівництво терміналу скрапленого газу біля Одеси, використання і добудова газопроводу Одеса — Броди в таких координатах стане вирішальним елементом енергетичної безпеки регіону. Практично це б дозволило говорити про реальну, а не вдавану енергобезпеку.

Транспортне сполучення, енергетичні можливості та потужний товаропотік є важливою передумовою розвитку бізнесу. Проєкт сполучення морських портів у Гданську та Одесі дозволить реалізувати підприємницький потенціал. У добу високих швидкостей та цифрових технологій час стає важливою конкурентною

перевагою для бізнесу. Тому перед усіма учасниками економічної активності стоїть завдання забезпечити швидке переміщення товарів і послуг. Ця обставина додатково стимулює уряди країн системно підходити до інвестицій у розвиток територій Балто-Чорноморської вісі, щоб забезпечити високу конкурентоспроможність свого бізнесу.

Сьогодні Балтійсько-Чорноморську мегалополію де-факто формують Гданська, Варшавська, Львівська, Одеська агломерації. Але, окрім економічного стрижня, вона потребує міждержавного визнання та закріплення на національному рівні законодавчих ініціатив, які б не лише зафіксували зміни, що вже відбулись, а й заклали основи подальшого розвитку нового формату розвитку територій. Насамперед, якщо говорити про Україну, необхідно ухвалити закон про агломерації.

Західна Україна як конкурентоспроможний європейський регіон

Через Захід України проходять важливі міжнародні транспортні коридори А3 та А5 (з Південної та Центральної Європи), що робить Україну повноцінним учасником економічного простору Тримор'я — від Середземного моря до Балтики та Чорного моря. Однак сьогодні цей потенціал не використовується через моральну застарілість інфраструктурної мережі. Відсутність сучасних швидкісних автомагістралей, залізничного терміналу чи вокзалу для поїздів швидкісного міжнародного і внутрішнього сполучення, а також летовища, здатного приймати не лише пасажирів, але й вантажі зі всього світу, стримують розвиток економіки, а тому знижують конкурентоспроможність цих територій.

Нові інвестиційні можливості перед містами Західної України відкриває ідея спільного ринку робочої сили. Західну Україну потрібно перетворити на єдиний ринок робочої сили. Високоосвічений та професійний людський потенціал сьогодні є важливим капіталом і передумовою розвитку територій. Для досягнення цієї мети необхідно розв'язати проблему підвищення мобільності населення. Також потрібно забезпечити можливість працевлаштування в будь-якому обласному центрі (у Львові, Луцьку, Рівному, Тернополі, Івано-Франківську, Ужгороді, Чернівцях) для мешканців цілого регіону, а також доступність до туристичних, фінансових, виробничих, рекреаційних об'єктів упродовж однієї години. Вже сьогодні варто розпочинати діалог між обласними центрами про будівництво автомобільних магістралей, виділяти землю для транспортних коридорів, щоб об'єднати українські землі нитками автошляхів та залізниць.

Наше завдання: створити додаткові можливості для перетворення Західної України в конкурентоспроможний європейський регіон — мегалополіс. Лідером у цих процесах може і повинен стати Львів.

Львів повинен розвиватись як величне і велике сучасне місто — агломерація Західної України.

Львів має всі шанси гідно відповісти на виклики сьогодення та стати метрополійним центром Західної України. У цих стратегічних координатах Львів і сам отримає реальний стимул та чіткий вектор для власного розвитку, зокрема, для впровадження якісних стандартів життя його мешканців.

Для цього передусім необхідно отримати нові просторові майданчики для розвитку. Влада Львова повинна налагодити співпрацю з сусідніми населеними пунктами шляхом укладання рівних угод про партнерство та спільний розвиток. Жодних поглинань. Цю співпрацю і зміни потрібно зафіксувати у нових Стратегії розвитку та Генеральному плані Великого Львова. Місто має сформувати стратегію розбудови інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, які проходять через нього. Це можна зробити через реалізацію глобальних проєктів: будівництво нового міжнародного залізничного

вокзалу на території Великого Львова, нового міжнародного аеропорту; розвиток не лише пасажирських, а й транспортних авіаперевезень на території Великого Львова; будівництво сучасних швидкісних автомагістралей, Ділового сіті, Дипломатичного кварталу, сучасних готельно-конференційних, виставкових і культурних центрів, науково-освітніх містечок; активне впровадження ІТ-рішень у сфері надання послуг, зокрема, адміністративних.

Важливим пріоритетним завданням має стати забезпечення якісних стандартів життя та послуг. Нормою життя у Львові мусять бути чисті повітря, вода і довкілля, якісне і комфортне пересування, а також безпека громадян. Необхідно сформувати нову систему цінностей на базі пріоритетного розвитку культурних традицій, яка стане основою сталого розвитку Львова у світі, що динамічно змінюється. Людський розвиток натомість слугуватиме основним критерієм в оцінці потреб функціонування та змін у соціальній сфері. Вирішення цих завдань дозволить Великому Львову: підвищити міжнародний статус, адже у місті будуть зосереджені офіси провідних міжнародних організацій, корпорацій і фондів; залучити реальні великі інвестиції як вітчизняні, так і міжнародні; стимулювати економічний розвиток; створити нові робочі місця, зокрема, в передових індустріях; припинити відтік фахівців за кордон.

Великий Львів буде здатний запропонувати Західній Україні програму перетворень, пріоритети якої вже чітко сьогодні вимальовуються: розбудова мережі швидкісного сполучення між містами Західної України, поїзди зі швидкістю понад 240 км за годину, сучасні автобани, розвинуте міське транспортне сполучення, створення спільного ринку робочої сили, можливість жити в одному місті, а працювати — в іншому, створення єдиного туристичного комплексу, який стане промоутером економічного розвитку регіону. Великий Львів — реальний шанс на успішний розвиток Львова та всієї Західної України.

Виклики і можливості для Львова сьогодні

Попри великі можливості Львів й надалі живе та розвивається у форматі 2D, залишається пласким, а відставання від сучасного світу стає дедалі помітнішим. Місто не може забезпечити комфортне пересування своїми вулицями ні для автомобілів, ні для громадського транспорту, ні для пішоходів. Ми не можемо протидіяти загрозам екологічної безпеки, що виникають через викиди вуглецю у вузьких вуличках Старого міста. Ми ніколи не зможемо розв'язати проблему браку зелених зон чи заторів, якщо не підійдемо до її вирішення комплексно — поглянувши на подолання труднощів у форматі 3D, розширивши комплексну модель, у якій є місце для громадського транспорту, метро, автомобільних тунелів та збалансованих пасажиропотоків, де працюють реальні засади народовладдя.

Умовою позитивних змін, які дозволять покращити якість життя у Львові, а також перетворять його на локомотив розвитку всієї території, є зміна моделі управління містом. Зрештою, подібні завдання стоять і перед авторами реформи децентралізації — запропонувати таку модель, за якою організація економічного, політичного та суспільного життя буде максимально позитивною для мешканців.

Сьогодні управління великими українськими містами є занадто централізованим, авторитарним, а здебільшого міські голови, за відсутності системних сучасних підходів до управління, вручну керують усіма процесами. Як наслідок, з їхнього поля зору випадають цілі райони, які без уваги поступово перетворюються на депресивні території. Тисячі мешканців міста усунули від впливу на ухвалення рішень щодо територій, на яких вони мешкають. До того ж поділ на адміністративні райони, наприклад Львова,



Умовні межі Львівської агломерації

морально застарів, не дозволяє повноцінно приділяти увагу кожному мікрорайону, а забезпечити щоденний моніторинг їхнього стану й поготів.

Ситуацію також ускладнило й те, що новий Виборчий кодекс України остаточно позбавив мікрогромади представництва у місцевому самоврядуванні. Влада поспішає перекласти всю відповідальність на ОСББ, тобто на приватних власників, але водночас бажає зберегти політичні впливи, заграючи з їх керівництвом. Лояльність виявляється у вибірковій підтримці співфінансування проєктів. Це радше імітація скорочення відстані між керівництвом і городянами.

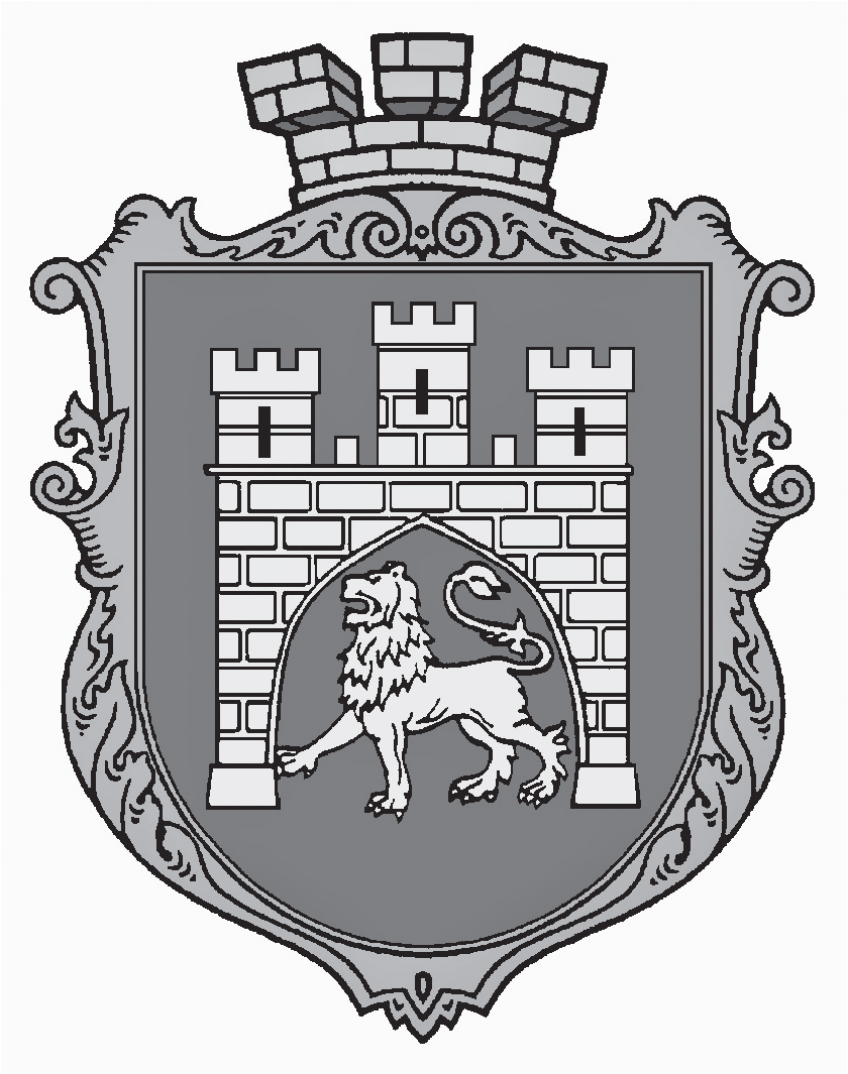
На моє переконання, управління — це усвідомлений вплив на суспільні процеси з чітко визначеними параметрами та завданнями. Ми не стали автоматично успішнішими після справедливого демонтажу радянської управлінської моделі. Необхідно створити нову. Але допоки міський голова особисто керує кожним двірником, то важко говорити про ефективну діяльність якоїсь нової моделі. Без делегування повноважень і системи контролю мікротериторіям — це шлях до хаосу. Звичайно, що ефектною є телекартинка розлюченого очільника міста, який «роздає на горіхи» підлеглим за неякісні ремонти, але це не може і не повинно бути системою.

Реалізація закону про ОТГ, за умови його застосування до обласного центру чи великого міста, лише посилює централізацію влади у Львові та інших великих містах. Після завершення реформи голос приміських територій розчиниться в політичних баталіях Ратуші, а депутати з передмістя, якщо взагалі потраплять у стіни місцевого парламенту (пропорційне представництво може позбавити права на свого депутата мешканців як приміських територій, так і мікрорайонів Львова), не зможуть захистити інтереси своїх громад та залишаться поза увагою міського бюджету. Це значить,

що відстоювання їхніх інтересів буде лежати лише в площині особистих уподобань міського голови. Така модель буде схожа на партнерство з одностороннім рухом, де права певних територій міста чи приміських територій будуть нагадувати право голосу колгоспника, який назавжди віддав свою землю в колгосп.

Виходом з цієї ситуації могло би бути прийняття двох законопроєктів. Перший — це закон про міські агломерації, де суб'єктом творення агломерації варто визнати ОТГ. Цей закон дозволить безконфліктно завершити формування перспективних планів і розширити зону впливу великого міста без створення протистояння в межах чинної трудової міграції. Наступні важливі зміни треба відобразити у Податковому кодексі щодо сплати 15 % ПДФО на дорожньо-транспортну інфраструктуру в агломераціях, а 60 % ПДФО — за місцем реєстрації фізичної особи-платника. Це стало б гарантією партнерських відносин між ОТГ, а також надало б фінансові можливості для прискорення економічного розвитку території агломерацій.

Львів об'єктивно повинен стати лідером напрацювань рівного партнерства між містами-сусідами. Сьогодні це є головним викликом для нього, без адекватної відповіді на який він постане перед загрозою втрати лідерських позицій у регіональному та європейському розвитку. Через ігнорування цих змін Львів має всі шанси залишитись резервацією в середньовічних декораціях, куди успішні люди світу їздитимуть дивитись на життя аборигенів.



Розділ І
КРИЗА УРБАНІЗМУ

У розділі коротко розглянуто еволюцію поселень — від появи першого житла до стрімкої урбанізації в сучасному світі. Наведено приклади проблем, які виникають у разі стихійного та неконтрольованого розвитку міст, а також деякі показники урбанізаційного процесу. За методологічну основу дослідження феномену урбанізації та проблем, які з'явилися внаслідок цього явища, взято ювілейну доповідь Римському клубу «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети». Ця доповідь є консолідованою позицією членів цього аналітичного центру та розглядає філософські коріння загальносвітових проблем, які загрожують існуванню людства. Перелічені у документі проблеми пов'язано з процесом урбанізації, який є невід'ємною складовою більшості з них.

Прослідковано розвиток концепції ідеального міста — від античності, утопії Томаса Мора, міст-садів Говарда, ідей Сааринена, Корбузьє, Райта та інших архітекторів до сучасного трактування «екополісу». Розкрито поняття агломерації, метрополії, мегаполісу та ін.

Запропоновано класифікацію сучасних урбаністичних утворень за такими категоріями: глобальні міста, екополіси, культурні центри, креативні міста, наукополіси, ділові, виставкові та туристичні центри.

Проаналізовано аспекти урбаністичної кризи, визначені дослідником Річардом Флоридою, такі як: економічна прірва між суперзірковими та іншими містами; криза успішності — ріст цін та нерівності; зростання нерівності — зникаючий середній клас; криза передмість; урбанізація країн, що розвиваються без економічного зростання. Наведено принципи «нового урбанізму» як альтернативи загостренню протирічь у великих містах та агломераціях, а також розглянуто поняття життєстійкості як доповнення до концепції сталого розвитку.

Досліджено вплив на розвиток міст нових технологій, наукових досягнень і пов'язаних з ними загроз та можливостей, а також питання безпеки життєдіяльності урбаністичних утворень.

1.1. Від перших поселень до сьогодення

Від прадавніх часів і дотепер місця розселення людей здебільшого були зумовлені кліматом. Географічне розташування, природні умови впливали на характер діяльності місцевого населення, а потреба в освоєнні нового простору призводила до переміщення племен і народів та до збройних сутичок. Розмаїте довкілля спричинило формування специфічного укладу життя мешканців певних територій і спонукало до обміну товарами, тобто до виникнення торгівлі. Проте навіть найсприятливіший клімат не захищав людей від стихійних лих чи небезпечних представників місцевої фауни, яких колись було значно більше ніж у наші дні. Тому з'явилося житло: спочатку для необхідного захисту себе й ближніх від негативних природних чинників, а згодом і від набігів ворожих племен.

Так звана матеріальна культура в часи палеоліту, тобто «кам'яної доби», була вельми примітивною, і житлом нашим предкам слугували печери, крони дерев, інші природні утворення. Тоді ще не існувало поселень як таких: на спільне проживання роду чи племені впливала не стільки усвідомлена діяльність людини, скільки зовнішні фактори. Проте, окрім печер, у цьому періоді спостерігалися й прототипи майбутніх поселень, так звані стоянки. До найвідоміших належить Мізинська, розташована на Сіверщині поблизу с. Мізин Чернігівської області. Ця пам'ятка археології датована близько 18 тис. років до н.е. Упродовж багатолітніх досліджень тут віднайдено п'ять круглих, діаметром 7 м, куполоподібних палаток, схожих на чуми народів півночі, стіни яких складалися із дерев'яних жердин, укритих шкурами тварин. Звісно, така стоянка не є поселенням у звиклому розумінні цього терміна, проте вона засвідчує навички наших далеких предків у побудові житла принаймні 20 тис. років тому.

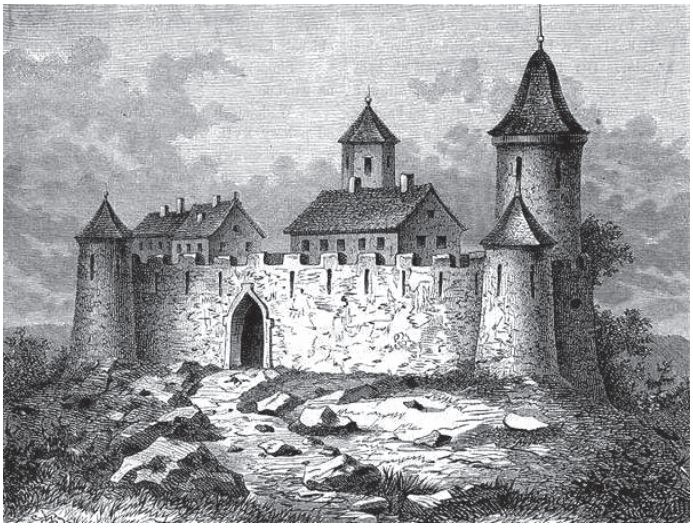
Згодом, в епоху неоліту, коли виникло землеробство і тваринництво, з'явилися стаціонарні поселення, тісно пов'язані з місцем праці. Неоліт тривав від X до початку III тисячоліття до н.е. Цим періодом датована поява найдавніших міст світу, зокрема й поселень-гігантів трипільської культури на території України.

За 2 тис. років до н.е., на території Єгипту й Межиріччя вже функціонували сплановані й регулярні міста з геометрично правильною мережею вулиць і громадськими центрами, які містили палацові та храмові комплекси. Принципи планування цих міст згодом використали римляни й греки, доповнюючи та вдосконалюючи містобудівні прийоми.

В Україні доісторичні укріплені городища часто зустрічаються на території Західної України. Як правило, вони межували з відкритими поселеннями. На місці стародавніх

укріплень часто виростали фортеці, біля яких одразу розселялися люди. Як стверджує у своїй монографії «Розвиток містобудування на території західних областей України» професор Андрій Маркович Рудницький, особливо інтенсивно на наших землях цей процес відбувався починаючи з IX—X ст.

Епоха феодалізму внесла корективи у розвиток поселень, котрі часто виникали поруч з укріпленими замками. Загалом принцип розселення навколо певного центру влади та захисту характерний для всіх міст згадуваного періоду. Нині цей принцип дещо трансформований у метрополійність, тобто появу головних міст, зазвичай адміністративних центрів, окремих територій. Прикладом такого міста є Львів, який виріс поблизу Високого Замку, збудованого королем Левом Даниловичем, і згодом став столицею Галичини. Сьогодні він є обласним центром і де-факто центром Львівської агломерації.



Високий Замок. Малюнок, ймовірно, Францишека Мончинського, кінець XIX ст

Усі найвідоміші культури були міськими, а загалом світова історія — це історія міст. Держава, політика, релігія та мистецтво — переважно феномени великого міста, хоча їхня культурна та національна свідомість завжди корінилася у селі. Села переважно передають усну традицію, звичаї та ремесла, а міста залишають у спадок бібліотеки, державність і сприяють технічному прогресові. Відома фраза Освальда Шпенглера: «Нації — це народи, що будують міста». Цікаво, як у цьому випадку трактувати трипільські міста і сліди тогочасної культури на всій території України? Проте це запитання до істориків, а ми зосередимося на містобудуванні сьогодні та його розвитку в майбутньому на прикладі Львова. Звісно, не забуваючи про своє коріння.

Зростання значення міст у розвитку суспільства, збільшення питомої ваги міського населення, поширення міського способу життя як комплексне явище отримало назву урбанізація (лат. urbanus — міський). Урбанізація характеризується примноженням міського населення (передусім у великих містах), кількості міських поселень, формуванням і розвитком агломерацій. Причому спостерігається певна уніфікація стандартів життя села та міста, прийняття сільським населенням міського способу життя.

Міста завжди відігравали визначальну роль у суспільному й політичному житті держав, а часом і самі собою, зокрема міста-держави, до прикладу, Херсонес до н.е. та Сінгапур сьогодні. Проте історія, мабуть, усе-таки рухається по спіралі. Відомий шведський економіст і письменник Кьєлл А. Нордстрем нещодавно заявив, що країни вмирають як структури і через 50 років замість 218 країн існуватиме 600 міст. Він переконаний, що через 25 років не буде, скажімо, Австрії, оскільки вже сьогодні Австрія — це Відень і містечка поруч. І трапиться це внаслідок зміни системи сприйняття інформації, розвитку транспорту й технологій загалом. Сподіваємося, більшість читачів цієї книги зможе переконатися у правильності прогнозів Нордстрема, особливо зважаючи на нинішні темпи урбанізації, які розглянемо далі.

Отже, стрімке зростання міст, що триває і донині, розпочалося з промислової

революції, коли ремісництво замінили заводи та фабрики. Відтак, якщо у 1800 р. у містах проживало близько 50 млн осіб, то в 1900 р. вже 220 млн осіб. Такі темпи урбанізації породили низку проблем. Ось кілька цитат з публікацій лондонської преси кінця XIX ст., наведених у книзі Ебенізера Говарда «Міста майбутнього», виданої у 1898 р.:

«Думка про Лондон не викликає у мене ніякої гордості. Це місто завжди стоїть переді мною неначе привид: мільйони людей, здавалося б, випадком закинуті до берегів цього благородного потоку, що працюють кожен у своїй клітці, не звертаючи уваги один на одного і не знаючи нічого про іншого, не маючи жодної уяви як цей інший живе, — ця сліпа випадковість у долі незліченних тисяч людей переслідує мене примарою» (березень 1891 р.).

«Для того, щоби знищити зло, потрібно усунути причину, яка його породжує. Потрібно повернути потік назад. Потрібно зупинити міграцію в міста і повернути населення до землі. Безпека та благополуччя самих міст тісно пов'язані з вирішенням цього питання» (6 листопада 1891 р.).

«Наша країна поступово стає країною великих міст. Села або зупинились у своєму розвитку, або рухаються назад; міста ж ростуть невпинно. Кажуть, що великі міста мають тенденцію перетворюватися поступово на могили нашої національної сили. Та хіба можна цьому дивуватися, коли ми бачимо, в якому жахливому стані перебувають будинки, які вони смердючі, вологі, занедбані та брудні?»



Занедбані приміщення колишнього інституту «Укржитлоремпроект» у проїзді Крива Липа, продані ЛМР з аукціону восени 2020 р. Знимка Ю. Ситника

Читаючи ці слова, мимоволі ловиш себе на думці: чи не про наші дні це написано? Зрештою, пропонуємо читачеві самостійно провести паралелі під час ознайомлення з нинішньою ситуацією у сфері урбанізації.

Подібно до стрімкого розвитку Лондона у XIX ст. розросталися й інші міста в Європі та Північній Америці. Власне дисгармонійний розвиток і викликав таку бурхливу реакцію публічних осіб, спонукаючи мислителів до пошуків виходу з кризової ситуації. Тому книга Говарда «Міста майбутнього», непомічена спочатку, згодом стала світовим бестселером, оскільки пропонувала реальний вихід зі ситуації, що склалася. До речі, нинішня урбаністична криза знову повертає нас до проблем екології, а найефективнішим способом її вирішення є все те ж озеленення міст, запропоноване концепцією «міст-садів»…

У XX ст. динаміка розвитку міст стала ще стрімкішою, особливо після Другої світової війни. Лише з 1950 до 1990 рр. чисельність міського населення світу зросла майже в 3,1 раза. Відтоді урбанізація змінює спосіб життя людей, їх звички та поведінку, разом з міським середовищем формуючи нову культуру і поширюючи її на сільських мешканців. Переломним моментом можна вважати 2008 р., коли згідно з оприлюдненими ООН даними кількість міських жителів перевищила сільське населення планети — з 6,9 млрд людей понад 3,5 млрд проживали у містах.

Якщо порівняти регіони світу за станом урбанізації, то найурбанізованішим вважається материк Австралія, де міське населення перевищує 90 %. Надзвичай високий рівень урбанізації простежується в країнах Південної Америки (94 % у Венесуелі, 90 % в Аргентині, 88 % у Чилі, 85 % у Бразилії), Північної Америки (81 % у США, 80 % у Канаді, 77 % у Мексиці) та Західної Європи (в Бельгії 97 %, Великій Британії 90 %, Нідерландах 81 %, Франції та Іспанії 77 %, Німеччині 75 %). В Азії та Африці цей показник становить наразі близько 40 %, але він стрімко зростає. Населення таких невеликих за площею держав як Ватикан, Монако, Сінгапур є 100 % міським, а в Кувейті та Бельгії цей показник дорівнює 97 %. Понад 90 % людей мешкають у містах Ізраїлю, Ісландії та Катару.

В Україні рівень урбанізації наближається до загальноєвропейського — приблизно 70 %. Що характерно: процес урбанізації виявився незалежним від суспільно-економічного устрою. У «Регіональній схемі розселення Української РСР» (Київ, 1978) зазначалось:

«Ріст загальної чисельності населення відбувається при стійкому рості міського та зниженні сільського населення. Упродовж 10 років чисельність міського населення виросла на 5,8 млн осіб, або на 24,9 %, а сільського — зменшилась на 2,4 млн осіб, або на 11,8 %.

Як наслідок, частка міського населення в загальній чисельності населення зросла з 51 % у 1966 р. до 60 % у 1976 р.».

Проте порівняно з країнами Європи сьогодні наші міста є економічно слабкими. Доходи бюджету Львова у 2020 р. заплановані в розмірі 8,8 млрд грн (або 326 млн дол. за курсом 1:27), а у Кракові цей показник становить 6,212 млрд злотих (або 1490 млн дол. за курсом 1:4,17). Різниця — у 4,57 разів за приблизно однакової кількості населення. Така нерівність в умовах глобалізації породжує низку проблем, про які йтиметься далі.

Випереджаючими темпами зростають великі й надвеликі міста. Для порівняння: у 1800 р. у світі було тільки одне велике місто з населенням більше мільйона мешканців, Пекін, то 1900 р. таких міст стало 12, у 1950 р. — 83, а у 2005 р. — 400. Сьогодні їх налічується більше 500. Найбільше міст-мільйонників знаходиться в Азії — 206 одиниць; в Європі таких — 64; у Латинській і Центральній Америці — 51; в Африці — 43; у Північній Америці — 41; в Австралії і Океанії — 6.

За деякими прогнозами до 2030 р. з'явиться 40 міст, кількість мешканців у яких перевищуватиме 10 млн. Станом на 2018 р. таких міст було 33, а у 1990 р. — лише 10. Окремі урбаністи-футурологи прогнозують до 2150 р. появу десяти супергігантських міст з населенням від 50 то 100 млн осіб і п'ять міст, населення яких перевищить 100 млн.

У посланні, приуроченому до Всесвітнього дня міст, у жовтні 2018 р. Генеральний секретар ООН Антоніо Гутерріш зазначив: щотижня у міста по всьому світу переселяється 1,4 млн людей. «Такі швидкі темпи урбанізації можуть призвести до надмірних навантажень на місцеву інфраструктуру та збільшення ризику стихійних лих і антропогенних катастроф» — попередив він і закликав зміцнювати стійкість міст до стихійних лих, пожеж, пандемій та економічних криз. Також ООН застерігала, що міста можуть бути як центрами культури, інновацій, економічних і соціальних можливостей, так і джерелами забруднення повітря, викидів парникових газів, а також розсадником бідності та насильства. За даними ООН, більше половині з 1146 міст, які мають не менше півмільйона мешканців, загрожують землетруси, циклони, виверження вулканів, посухи, зсуви ґрунту тощо. Багатьом з них загрожує одразу декілька стихійних явищ. Це, до прикладу, такі міста як Гватемала, Маніла, Сантьяго,

Токіо. Мало хто знає, що навіть «безпечний» Львів має подібні ризики: 30 км^2, або 17,6 % території міста уражені карстами. До речі, в районі карстових зон сьогодні ведеться житлове будівництво. Але про це згодом. Якщо взяти до уваги, що на міста припадає до 80 % економіки та більше половини населення планети, то зрозуміло, що їх вразливість може призвести до значних економічних і людських втрат.

Люди переселяються не лише з сіл у міста — відбувається переміщення населення між державами. Мігранти змінюють місце проживання через негативні наслідки кліматичних змін, втікають з територій, охоплених воєнними конфліктами, шукають місце для кращого працевлаштування тощо. З 1990 р. їх чисельність зросла на 119 млн осіб і в 2019 р. сягнула 272 млн. З них найбільше, 82 млн, припало на Європу. Здебільшого мігрантів притягують великі міста та їх скупчення. У вже згаданій доповіді, Генеральний секретар ООН Антоніо Гутерріш зазначив, що приблизно п'ята частина всіх міжнародних мігрантів, у тому числі й біженців, проживають в найбільших містах світу. У 18 з 33 мегаполісів щонайменше 20 % мешканців належить до цієї категорії. Сукупність багатьох негативних факторів, які супроводжують зростання міст і концентрацію в них населення, змусила багатьох дослідників говорити про кризу урбанізму.

1.2. Теоретичні підвалини кризи урбанізму та виходу з неї (доповідь Римському клубу)

Урбанізація як явище є наслідком економічних, соціальних, екологічних, кліматичних та інших факторів і процесів, що відбуваються сьогодні на планеті Земля.

Аби зрозуміти передумови глобальної (не лише урбаністичної) кризи, а також проаналізувати сучасні тенденції розвитку людства загалом і містобудування зокрема, необхідно уявити загальну картину. Таку картину змальовує стратегічний документ: «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети», підготований Ернстом фон Вайцзекером і Андерсом Війкманом у співпраці з 34 членами Римського клубу до 50-ої річниці заснування клубу. У праці проаналізовано й переосмислено сучасні тренди та запропоновано шляхи майбутнього цивілізаційного розвитку. Звісно, не з усіма тезами й пріоритетами цього документа необхідно погоджуватися, але їх не можна залишити поза увагою.

Отже, Римський клуб як інтелектуальний центр глобалізму з його провідними експертами дійшов однозначного висновку: старий світ приречений і зміна парадигми цивілізаційного розвитку неминуча. Стримано оптимістично це звучить так: «Світ, у якому домінує людина, все ще може мати процвітаюче майбутнє для всіх. Для цього необхідно припинити деградацію нашої планети».

Вступ до першої частини доповіді «Come on! Не кажіть мені про сталість сучасних тенденцій» під назвою «Світ у стані безладу» розпочинається словами: «…Стабільність клімату в небезпеці, а Земля наразі вже вшосте за свою історію проходить період масового вимирання».

Доповідачі зазначають, що криза не є циклічною — вона зростає і не обмежується лише навколишнім середовищем. Сучасна всеохоплююча криза капіталістичної системи складається зі соціальної, політичної, культурної та ін. Мільярди людей живуть у бідності, а уряди їхніх держав, яким усе менше довіряють, у кращому випадку ліквідовують лише симптоми кризи, а не її причини.

«Проблема полягає в тому, що політичний клас у всьому світі зазнає потужного тиску з боку інвесторів та могутніх приватних компаній». Ця цитата засвідчує факти, які можна спостерігати сьогодні в містах України, зокрема у Львові. Йдеться про

масові й грубі порушення містобудівних норм і правил під час спорудження житла. Проте наголосимо: у цій ситуації такий тиск є не стільки тиском, скільки банальною корупцією.

Поточна криза у доповіді поіменована «кризою глобального капіталізму». Найяскравішим її проявом є нерівність: «1 % найбагатших людей світу, а саме (що обурює найбільше) — найбагатші вісім людей світу… сьогодні володіють таким самим багатством, як і найбідніша половина населення світу». За Індексом багатовимірної бідності, який охоплює не лише доходи, а й 10 інших показників (охорона здоров'я, освіта, стандарти життя тощо), 2016 р. у світі налічувалося 1,6 млрд людей, які перебували у цій багатовимірній бідності. Такі дані перегукуються з тим, що писав лауреат Нобелівської премії Джозеф Юджин Стігліц у книзі «Великий поділ. Нерівність у суспільстві, або що робити 99 % населення, яке залишилося?»:

«Оксфордський комітет допомоги голодуючим на зборах еліти в Давосі у 2014 р. дав зрозуміти, що нерівність у суспільстві зростає: всього 85 мільярдерів володіють тими ж багатствами, що і половина загального населення планети — близько 3 млрд людей. Роком пізніше їх стало ще менше — всього 80. Крім того, Оксфордський комітет допомоги голодуючим виявив, що один відсоток володіє половиною всіх багатств людства і знаходиться на шляху до того, щоби здобути до 2016 р. все, що є у решти 99 відсотків разом узятих».

Дослідник урбанізму Річард Флорида простежує зв'язок між рівнем нерівності й розмірами міської агломерації: «У США в 70 % міст з населенням понад 1 млн осіб розрив між найвисокооплачуванішими і найнизькооплачуванішими працівниками… перевищує середній по країні».

Це ще раз підтверджує: урбанізація є віддзеркаленням загальносвітових трендів як у позитивному, так і в негативному аспектах. Натомість формує ці тренди світова фінансова система, зокрема той її аспект, який автори доповіді «Come on!…» називають «фінансизацією». Фінансизація — це надмірне зростання фінансового сектора. Знаменитий дослідник грошей Бернар Ліетар так описав це явище ще у 2010 р.: обсяг валютних операцій сягнув 4 трлн дол. США на день, при чому обсяг щоденного експорту-імпорту всіх товарів і послуг у світі становив 2 % від цієї суми. Тобто 98 % фінансових операцій були спекулятивними. Нині цей відсоток, мабуть, є ще вищим, однак погодьтеся, що здійснення повсякденних спекулятивних операцій на суму майже 4 трлн дол. нагадує радше глобальне онлайн-казино, аніж фінансовий ринок. Отже, «фінансові ринки… відокремилися від реальної економіки, задля підтримки якої їх і було попередньо винайдено», що неминуче призводить до фінансових криз. Фінансові ринки впливають на всі світові процеси (економічні, культурні, політичні), зокрема й урбаністичні. Наприклад, у доповіді зазначено: «…майже дев'ять мільйонів сімей у США були змушені залишити свої будинки, коли… вони втратили можливість сплачувати іпотеку…»

Дуже важливим поняттям, зауваженим аналітиками Римського клубу, є «планетарні межі». Концепція «планетарних меж» засвідчує: тільки-но людська діяльність перетинає ці межі чи досягає точок неповернення, як зразу виникає ризик «різких і незворотних екологічних змін». Ось їх перелік: руйнування озонового шару в стратосфері; втрата біологічного розмаїття; хімічне забруднення та випуск нових речовин штучного походження, зокрема генетично модифікованих організмів; закислення океанів; зміни ландшафту; надмірне споживання прісної води; викиди азоту та фосфору в біосферу; концентрація в атмосфері аерозолів; зміни клімату тощо.

У доповіді було використано термін «антропоцен», не так давно введений в обіг французьким філософом і експертом з кліматичних проблем Домініком Буром.

Кажучи простіше — це геологічна епоха, коли діяльність людини стає визначальною, а точніше — катастрофічною для планети. Попередня епоха — голоцен — тривала 11 млн років і кліматичні зміни не були такими відчутними, як за кілька останніх століть! Наводиться дуже показовий розрахунок, згідно з яким кількість людей і свійських тварин разом становить 97 % живої ваги всіх наземних хребетних планети — від слонів до птахів та пацюків! Масштабна зміна низки різноманітних фізичних і соціальних параметрів упродовж останніх 50 років виявилася такою різкою, що, на думку авторів, «може призвести до збройних конфліктів і, можливо, навіть у масштабах досі невідомих людству».

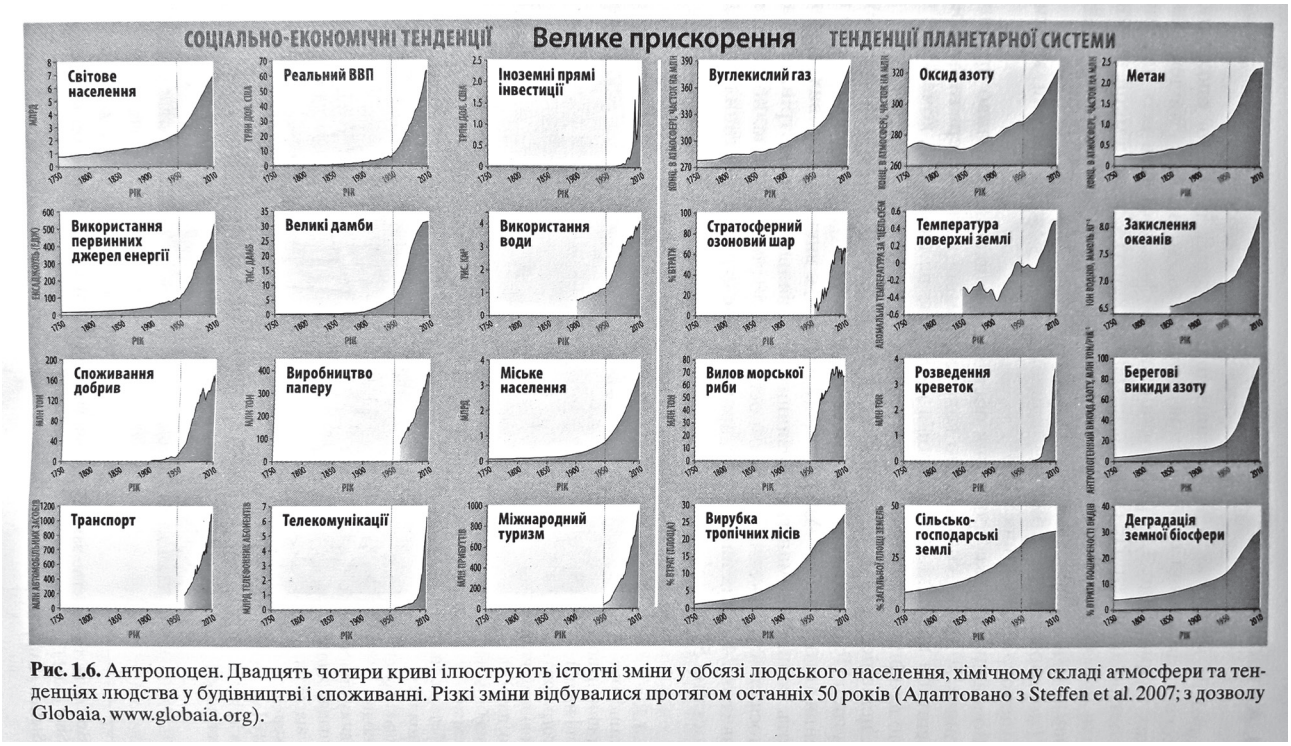


Рис. 1.6. Антропоцен. Двадцять чотири криві ілюструють істотні зміни у обсязі людського населення, хімічному складі атмосфери та тенденціях людства у будівництві і споживанні. Різкі зміни відбувалися протягом останніх 50 років (Адаптовано з Steffen et al. 2007; з дозволу Globaia, www.globaia.org).

Ілюстрація з доповіді Римському клубу «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети»

Для таких негативних і катастрофічних сценаріїв людству потрібен «аварійний план», вважають «римляни». Так званий ринок ці проблеми не здатен вирішити. Окрім того, автори застерігають: «запобігання змінам клімату вимагатиме настільки масштабних і швидких заходів, що жодна нова чи майбутня технологія не зможе стати вирішенням проблеми».

Не лише кліматичні зміни становлять загрозу людству, зокрема його урбанізованій частині. Заснований у 2012 р. Центр з вивчення екзистенційних ризиків (CSER) при Кембриджському університеті у Великій Британії серед загроз, які можуть спричинити навіть вимирання людства, назвав таку: «Створення за допомогою синтетичної біології вірусних та бактеріальних організмів з новими і смертельними характеристиками та властивостями, які можуть заразити людей і поширитися в усьому світі; особливо контроверсійною сферою досліджень є вірусологія «мутацій із набуттям функцій», що призводить до виникнення вірусів з абсолютно невідомими властивостями». Чи не став вірус COVID-19 саме такою небезпекою?

Серед загроз антропоцену згадуються соціальні й економічні потрясіння, які можуть виникнути внаслідок зміни клімату, зокрема через фактори сільськогосподарського

виробництва: «Ерозія та деградація ґрунтів, посухи, повені та розповсюдження інвазивних видів можуть масово посилити небезпеку, яка загрожуватиме майбутнім поколінням. Індустріалізоване сільське господарство, що використовує «системні пестициди», такі як неонікотиноїди, становить смертельну загрозу для бджіл та інших запильників».

Аби зрозуміти глибину цієї проблеми, наведемо ще одну цитату: «Серед багатьох видів культур, які забезпечують близько 150 країн основними харчовими продуктами, приблизно три чверті запилюються бджолами…» Все частіше надходять повідомлення про масову загибель бджіл, пов'язуючи її з використанням шкідливих речовин у сільському господарстві. Тому питання продовольчої безпеки населення загалом, а мешканців міст зокрема є в переліку найважливіших. Альбертові Ейнштейну приписують фразу: «Якщо бджоли вимруть, то через чотири роки після цього загинуть і люди». Достеменно невідомо, чи вчений це стверджував, але загроза для людства вочевидь існує.

Особливо відчутним є вплив антропоцену на довкілля у розвинутих країнах, де «багатство — найпотужніший забруднювач». У доповіді наведено приклад з дослідження нерівномірності викидів вуглецю, проведеного у 1998—2013 рр., в якому автори зазначають: «…три мільйони найбагатших американців (провідний 1 %) у середньому генерують викиди CO^2 у приголомшливому обсязі — 318 т на душу населення впродовж року, хоча середній світовий обсяг викидів на душу населення становить близько 6 тонн! Отже, забруднення і споживання на одну багату особу у 50 разів більші, аніж на одного середньостатистичного мешканця, не кажучи вже про найбідніших людей планети».

Діджиталізація та нові технології не вирішують проблем і викликів, перед якими опинилося сьогодні людство. Зворотно — декотрі з них можуть породити нові проблеми, зокрема в сфері екології, безпеки та зайнятості. До прикладу, в доповіді Всесвітнього економічного форуму за 2016 р. зазначено, що «буде втрачено близько 7,1 млн робочих місць і лише 2 млн робочих місць буде створено у 15 передових країнах упродовж наступних 5 років». Але це ще дуже оптимістичний показник, бо деякі дослідження стверджують про втрату 85 млн професійних робочих місць…

Друга частина доповіді під назвою «Come on! Не чіпляйтеся за застарілу філософію» присвячена світогляду. Автори апелюють до другої енцикліки (головний папський документ з певних важливих питань) Папи Франциска під назвою «Laudato si'» («Хвала Тобі»), яка стосується проблем екології та охорони навколишнього середовища. Основні теми «екологічної енцикліки Франциска», як часто називають цей документ, — проблеми бідності й вразливості екосистеми, критика ідей та форм влади, що підтримують прогрес за рахунок заподіяння шкоди довкіллю, а також розмірковування про екологію у контексті необхідності пошуку нових шляхів розвитку людства в гармонії з природою. Погоджуючись із папськими тезами, «римляни» переходять до питань альтернативної філософії, тобто «нового Просвітництва».

Один із розділів цієї частини названий промовисто: «Поразка ринкової доктрини». Ця теза є особливо важливою у контексті процесів урбанізації, коли під натиском грошей, тобто фінансових інтересів приватних компаній, розвалюються всі регуляторні механізми і нехтуються містобудівні норми, що призводить до диспропорцій у розвитку населених пунктів, погіршення екологічної ситуації, зростання ризиків життю та здоров'ю людей тощо. Окрім того, гроші вже давно не обслуговують економіку, а керують нею. Внаслідок такої «фінансизації» станом на 2011 р. 45 із 50 провідних транснаціональних корпорацій — це банки та страхові компанії, які не виробляють жодної продукції! Згодом фінансові інституції стали фактичними власниками практично всіх

потужних виробничих компаній. У такий спосіб економічним пріоритетом є фінансові показники, високий рівень котрих залежить від надспоживання, зокрема природних ресурсів.

Ще один наслідок перетікання реальних активів до рук фінансових спекулянтів — «інверсія влади від держави до корпорацій». Процес концентрації влади в руках фінансових спекулянтів містить такі ризики: зміна клімату; забруднення (особливо океанів); вичерпання ресурсів і втрата біологічного розмаїття; нерівність і соціальні негаразди, зокрема безробіття; громадянські, релігійні, територіальні війни; тероризм; масова міграція. Автори доповіді відкритим текстом заявляють: «Чимало війн за останні десятиліття опосередковано стосувалися доступу до ресурсів — особливо нафти та води, необхідних для живлення економічного зростання».

Дослідники окремо розглядають філософські помилки ринкової доктрини, зокрема через хибні тлумачення праць Адама Сміта, Девіда Рікардо і Чарльза Дарвіна. У цьому контексті «римляни» критикують СОТ, Світовий банк і МВФ, які «почали проповідувати євангеліє глобалізації», однобоко трактуючи постулати того ж Девіда Рікардо й не зауважуючи, що «самі собі суперечать, прислуговуючи інтересам транснаціональних корпорацій… хибно іменуючи це «вільною торгівлею». Отже, «економічна філософія зверхності ринків» сьогодні зазнає поразки, зокрема через численні перекручення та філософські помилки.

Новий тип Просвітництва, що має замінити концепцію «вільного ринку», проілюстровано відомим символом «інь-янь», коли протилежності існують нероздільно, перебуваючи в гармонії та доповнюючи одна одну. При чому кожна з них містить у зародку елемент іншої. Тож ідеться про «філософію балансу», яка має безпосереднє та прикладне значення у містобудуванні. До прикладу, експерти ГО «Великий Львів» під час обговорення принципів розвитку міста неодноразово наголошували на необхідності «балансу територій».

«Нове Просвітництво», на думку Римського клубу, має попрацювати над балансом між: людьми і природою, що, зокрема, безпосередньо стосується урбаністичних утворень; далекоглядністю та короткозорістю — в сенсі стратегії та тактики; швидкістю та стабільністю — швидкість змін не повинна руйнувати сталі структури, звички та культури; приватним і публічним — держава має встановлювати правила для ринку, а не навпаки; жінками і чоловіками, в сенсі розумного партнерства; рівністю та винагородою за досягнення; державою та релігією, оскільки «держави, нетерпимі до релігійних спільнот, зазвичай, втрачають зв'язок з етичними (і тривалими) потребами».

У третій частині доповіді «Come on! Приєднуйся до нас у надзвичайній подорожі до сталого світу!» констатовано, що «людство біжить із катастрофою наввипередки», а «тотальний колапс системи сьогодні справді видається можливим». Отже, уникнути катастрофи можна лише завдяки «новому наративу», тобто новій світоглядній позиції, розробка якої стала найважливішим завданням для Римського клубу.

Неоліберальний наратив практично привів людство до самознищення, але його протилежність у вигляді кейнсіанського наративу, застерігають «римляни», матиме практично такі ж самісінькі наслідки. Якщо провести паралелі з містобудуванням, то нинішній розвал регуляторних механізмів під тиском «грошей» спричинив масову незаконну забудову міста багатоповерховим житлом, а повністю державне регулювання періоду СРСР мало наслідком перенасичення міста екологічно шкідливим виробництвом.

Конкуренція, гонитва за успіхом, неконтрольоване споживання, де сильна людина ототожнюється з її «економічним результатом», породили величезну нерівність. Світогляд, сформований на такій системі цінностей, призвів, як дуже влучно сказав

Папа Франциск, до того, що: «зовнішні пустелі у світі зростають, оскільки відбулося величезне розширення пустель внутрішніх». Отож новий наратив має допомогти людям усвідомити: вони виживуть тоді, коли «згуртуються заради спільного блага».

У бізнесі цьому наративу відповідає «Природний капіталізм», принципи якого закликають:

- «використовувати всі ресурси набагато продуктивніше»;
- «перепроєктовувати, опираючись на ідеї біомімікрії та циркуляційної економіки, шляхи постачання енергії, забезпечення себе харчуванням, створення та забезпечення послуг, які нам потрібні».

Щоби читачеві було зрозумілим таке мудре формулювання, скажемо простіше: йдеться про перепроєктування процесів за принципами функціонування природи. Цей принцип свідомо чи несвідомо покладено в основу «нового урбанізму», що розглянемо далі.

Третій принцип «Природного капіталізму» — «керувати всіма інститутами, аби вони регенерували людський та природний капітал». Цей принцип об'єднує принципи, які використовує природа для побудови якісних, стабільних, здорових і сталих систем:

1. «Правильні стосунки», за яких продовження життя стає головною метою.
2. «Інноватівність, адаптивність та чуйність», себто використання внутрішньої здатності людей створювати щось нове у всіх галузях.
3. «Сприйняття багатства як цілісності», коли багатством визнається «благополуччя загалом».
4. «Правомірна партисипація»: фінансове багатство справедливо, але не обов'язково рівномірно розподіляється, виходячи з попереднього принципу.
5. «Надійний циркуляційний потік» як безперервне прагнення до мінімізації застосування енергії та ресурсів, а також повторне використання та переробка матеріалів.
6. «Поширеність «крайового ефекту» (впливу межі), тобто створення доданої вартості багатства через творчу співпрацю.
7. «Прагнення балансу» — гнучкість і здатність ставати сильнішими після потрясінь.
8. «Шанування спільноти та місця» — формування здорових, стабільних спільнот і регіонів у мережі локально орієнтованих економік.

Щоби читачеві було зрозуміліше, як ці принципи можна практично застосувати, спробуємо коротко описати «ідеальне місто», що їм відповідатиме. Отже, це місто, в якому: населенню забезпечується сприятливе життєве середовище, а містобудівній системі оптимальний розвиток; мешканців долучають до фактичного управління; ефективно працюють муніципальні соціальні інституції; гнучка система місцевих податків; домінує відновлювальна енергетика, а відходи стають ресурсами; наявна синергія та співпраця на стику різних сфер його життєдіяльності; існує баланс територій і забезпечується життєстійкість, тобто готовність до змін і здатність вистояти перед негараздами; налагоджена ефективна співпраця між локальними у місті та сусідніми територіальними громадами в межах агломерації.

Як продовження принципів природного капіталізму Римський клуб рекомендує дотримуватися принципів «Синьої економіки», розроблених Гюнтером Паулі, де, зокрема, акцентовано на поєднанні продовольчої безпеки, сталого сільського господарства та охорони здоров'я. Загалом у доповіді розглянуто ще кілька економічних моделей, які в кінцевому підсумку сходяться на одному: економіка майбутнього має прагнути до стійкості, а не до зростання, збільшувати загальне благо, а не максималізувати приватну вигоду. Де-факто це означає заклик до розумного балансу між ринковою

та регульованою економіками. І тут знову доцільно процитувати Джозефа Юджина Стігліца: «Часто ідеології володіють більшою силою, ніж очевидні факти. Прихильники економіки вільного ринку зрідка озираються на успіх регульованої економіки Східної Азії. Вони вважають за краще обговорювати невдачі Радянського Союзу, який зовсім відмовився від ринкових відносин в економіці».

«Римляни» не залишили поза увагою освіту, завданням якої визначили формування інтегрального мислення на противагу домінуючому аналітичному, певної системи цінностей, розуміння взаємодії систем у процесі сталого розвитку тощо.

І на завершення перейдемо до того аспекту доповіді «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети», який присвячений урбанізації. З погляду авторів, спинити урбанізацію вже неможливо, а людина таки перетворюється на «міську істоту». Проте одразу й застерігають: зростання міст суттєво збільшує вплив на довкілля. Проведені у Китаї та Індії дослідження виявили, що середньостатистичний мешканець, переселяючись із села до міста, споживає ресурсів у 4 рази більше. Крім того, зростаючі міста і транспортні інфраструктури, які формують агломерації та інші урбаністичні утворення, поглинають продуктивні сільськогосподарські угіддя, зменшуючи простір для впровадження й удосконалення сільського господарства та знищуючи дику природу.

Отже, займаючи невеличкий відсоток площі планети, міста впливають на величезні території. Цей вплив називають екологічним відбитком. Інакше кажучи, це територія з наявними на ній ресурсами, необхідними для існування міста. До прикладу, екологічний відбиток Лондона у 125 разів перевищує його площу і відповідає площі всієї родючої землі в Англії. Екологічний відбиток типового північноамериканського міста з населенням 650 тис. мешканців, тобто співмірного зі Львовом, потребує 30 тис. км^2 землі, а це майже півтори Львівських області або Львівська та Чернівецька області разом. Проте аналогічної чисельності місто в Індії, зі значно нижчими стандартами життя та вегетаріанським харчуванням, потребує всього 2800 км^2.

Останніми роками найшвидші темпи урбанізації спостерігаються в Китаї, де частка міського населення наближається до 60 %. Цей процес там регулює «Національний план нового типу урбанізації на 2014—2020 рр.», в якому зазначено, що «внутрішній попит є основною рушійною силою розвитку Китаю, а найбільший потенціал внутрішнього попиту криється в урбанізації». Проте паралельно з урбанізацією, вочевидь усвідомлюючи і її ризики, Китай декларує створення «екологічної цивілізації», зокрема, планує до 2030 р. отримувати 35 % енергетичних ресурсів з відновлювальних джерел.

У доповіді, на противагу негативним впливам нинішніх стихійних процесів урбанізації, запропонована концепція регенеративної урбанізації та створення екополісів. Під регенеративною урбанізацією мається на увазі перехід від лінійного метаболізму міст до циркуляційного. За лінійного метаболізму ресурси практично безконтрольно проходять через міську систему і ніхто особливо не переймається ні їхнім походженням, ні тим, що відбувається з відходами. Натомість циркуляційний метаболізм має підвищити життєздатність економіки, поєднуючи міста з регіонами. Йдеться про використання відновлювальних джерел енергії та відродження приміського сільського господарства з поверненням йому поживних для рослин речовин, таких як азот, фосфат і калій. До речі, у цьому напрямі працюють спеціалісти Львівського водоканалу, які підготували проєкт біокомпостування осадів для розв'язання завдань рекультивації техногенно порушених земель, з використанням компосту для потреб лісового та паркового господарства.

Регенеративні міста чи екополіси, на переконання Римського клубу, повинні відповідати «базовим законам екології». Це поняття тотожне ще одному — «Біополісу» —

екологічно сталому місту з нульовими забруднюючими викидами, де люди та природні популяції живуть у гармонійній рівновазі. Оскільки обидва визначення належать співавторам цієї доповіді, то надалі використовуватимемо термін «екополіс», який є більш уживаним у працях урбаністів. Отже, сучасні міста, які не лише поглинають родючі землі, а й потребують величезних обсягів глобальних ресурсів (палива, харчових продуктів, деревини, металу тощо), повинні трансформуватися в екополіси.

Саме в екополісі, як регенеративному місті, вбачають «римляни» шлях виходу людства з урбаністичної кризи. Цей шлях насамперед полягає у зміцнені екологічних взаємин між містами та природними системами, до яких ці міста належать, запровадженні на всій планеті систем відновлювальної енергії для кожного людського поселення, виборі нового способу життя та економічних моделей, що заохочували би людей брати участь у цьому трансформаційному процесі.

На думку авторів, постала необхідність у «новій інтегрованій науці планування міст і управління», в якій б акцентувалося на «зв'язках між міським населенням та природою, між урбаністичними системами та екосистемами». Сьогодні ініціативи, спрямовані на створення екополісів, переважно стосуються локальних проєктів, скажімо, створення екорайонів на кшталт «району нульової енергії Беддингтон у Саттоні, Південний Лондон».

Окрім екологічних проблем, Римський клуб звертає увагу на безпекові аспекти, тобто на вразливість міст від стихійних лих, зокрема таких, що спровоковані кліматичними змінами. Як зазначають доповідачі, зміни клімату загрожують передовсім містам, які розташовані біля берегових зон, бо саме тут знаходиться найдорожча нерухомість світу. За підйому рівня моря на 1 м (це може трапитися згідно з оцінками кліматологів до кінця цього століття), можуть постраждати регіони, де розміщені Нью-Йорк, Амстердам, Лондон, Гамбург, Копенгаген, Венеція, Токіо, Шанхай, Калькутта (зараз Колката), Бангкок, Джакарта, Маніла та ін.

На 21-й конференції сторін Рамкової конвенції ООН з питань клімату, що відбулася в Парижі у грудні 2015 р., було акцентовано на необхідності зупинити підвищення середньої глобальної температури на рівні «істотно нижчому 2 °С та вжити заходів задля стримування підвищення температури не вище 1,5 °С від встановленого доіндустріального рівня». До того, як виглядає ситуація сьогодні, вже після виходу в світ «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети», ми ще повернемося. Проте враховуючи, що доповідь готували у 2017 р., наведемо тодішню оцінку ситуації:

«Замість того, щоб утримувати підвищення глобальної температури на рівні меншому 2°С, світ прямує до показника 3 °С чи навіть більше. Нагрівання Землі на 2 °С — це не лише трохи гірше тих 1,0—1,3 °С (приблизно), на які ми вже спромоглися її нагріти; це набагато небезпечніше. Три градуси — це справді серйозна загроза. Чотири — життя посеред хаосу на страхітливій планеті, якої досі не знало людство».

Підсумовуючи, доходимо таких висновків. Стрімкі темпи урбанізації є наслідком глобальних процесів і системної кризи, що нині загострилася пандемією. Вплив людства на природу, зокрема на клімат, сягнув апокаліптичних розмірів, а пандемія COVID-19 продемонструвала вразливість усіх суспільно-політичних та економічних систем. Планета перебуває у критичному стані, а динаміка негативних змін є надто стрімкою та потребує негайних рішень.

Концентрація коштів у все меншого кола осіб та спекулятивна фінансова система провокують негативні процеси, зокрема в економіці та урбанізації. Нерівність, яка постійно зростає, посилюється безробіттям через стрімкий розвиток технологій, котрі людство просто не встигає осягнути.

Загроза різких незворотних змін — це ті планетарні межі, які ми можемо перетнути будь-якої миті, а це стане точкою неповернення. Тому вкрай необхідними є світоглядні зміни та формування нової системи цінностей. Пріоритетами мають стати баланс і гармонія. Це стосується багатьох сфер життєдіяльності людства, серед них — і урбаністики. Вихід із системної кризи вбачається в усвідомленій і регульованій економіці, орієнтованій на пріоритет спільного над приватним, обмеженні безконтрольного споживання, поверненні до природи. У містобудуванні таким виходом з кризи є трансформація сучасних урбаністичних утворень в екополіси. Але перш ніж продовжити розгляд цієї теми, проаналізуємо певні містобудівні концепції та з'ясуємо зміст таких понять, як «мегаполіс», «агломерація», «метрополія» тощо.

1.3. Урбаністичні утворення та концепції

Відколи з'явилися міста, відтоді люди й намагалися визначити оптимальні форми розселення, пристосовуючись під реалії та відповідаючи на нові виклики, які поставали перед ними у процесі розвитку цивілізації.

Першими концепцію ідеального міста почали розглядати філософи та мислителі Стародавньої Греції — Платон, Аристотель і Гіппократ. Концепція Платона (428—347 до н.е.), наприклад, передбачала досягнення гармонії з природою та соціальної рівності, а Гіппократ приблизно в той самий час уперше замислився над санітарією та гігієною.

Згодом, майже на початку нашої ери, з'явилося «Десять книг про архітектуру Вітрувія», де він надавав рекомендації з розташування міста, до прикладу: «При будівництві міста необхідно дотримуватися наступних правил. Потрібно вибирати найздоровішу місцевість…».

До ідеї «ідеального міста» звертались архітектори епохи Відродження, зокрема Антоніо ді Пієтро та Вінченцо Скамоцці (1552—1616). Останній, за власною теорією оборонного міста, навіть спорудив неподалік Венеції місто-фортецю Пальманова у формі правильної дев'ятикутної зірки. Ідея міст-фортець набула величезної популярності — за подібним принципом, до прикладу, збудовані міста Жовква та Броди на Львівщині.

Традиційно до теми урбаністики зверталися не лише архітектори. Відомий англійський філософ, державний діяч і письменник, автор «Утопії», опублікованої 1516 р., Томас Мор у романі описав ідеальну… агломерацію. Йдеться про однойменний острів, площею приблизно як острів Велика Британія, де розташовані 54 «великі та прекрасні міста», між якими розкинулися села:

«Розпланування міст також однакове; схожий і їхній зовнішній вигляд, наскільки це дозволяє місцевість. Найменша відстань між містами становить двадцять чотири милі, причому жодне місто не віддалене одне від одного настільки, щоб з нього не можна було дійти пішки до іншого за один день…

Земля для міст відведена так вдало, що кожне з них має з усіх боків не менше двадцяти миль, а з одного боку — навіть і набагато більше, саме з того, звідки найдалі до найближчого міста. Жодне місто не прагне поширювати межі своїх володінь, бо городяни вважають себе не стільки власниками цих землеволодінь, скільки хліборобами на своїх полях. По селах всюди видно добротні будинки, забезпечені сільськогосподарськими знаряддями праці. Тут живуть громадяни, що переселяються сюди з міст навперемінно…

Вулиці [у місті] розпланові так, щоби мали зручний проїзд і були захищеними від вітрів. Будинки винятково чисті. Довгий ряд будинків тягнеться безперервно

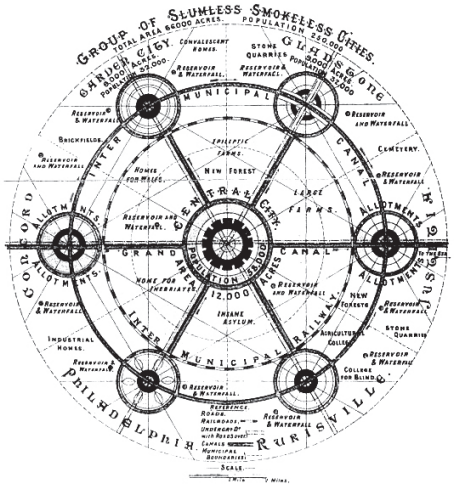
вздовж усього кварталу, їхні фасади повернуті до фасадів будинків протилежного боку. Ці ряди розділяє вулиця завширшки в 20 футів [понад 6 м — Ю. С.]. За будинками простягається вздовж усієї вулиці розлогий сад, звідусіль загороджений зовнішнім боком сусіднього кварталу.

Кожний дім має двері з виходом на вулицю, а ззаду — хвіртку в сад. Двері двійчаті, легко відкриваються під натиском руки й потім самі зачиняються; будь-хто може вільно заходити — адже утопійці не мають приватної власності. Будинки вони міняють раз на десять років за жеребом. Утопійці дуже цінують сади, вирощують у них виноград, садовину, трави, квіти. Все в садах доглянуто так старанно і любовно, що ніде я не бачив більшої врожайності, більшої краси».

Отже, як засвідчує опис твору, йдеться про доволі урбанізовану територію (54 міста налічували тогочасні Англія та Уельс), де рівномірно розташовані та щедро озеленені міста межують із селами, які їх забезпечують продовольством. Від Утопії Томаса Мора прокладемо місток до самого кінця XIX ст., коли, як уже згадувалося, у відповідь на стрімкий і хаотичний розвиток міст з'явилася концепція міст-садів Ебенізера Говарда (1850—1928). Ідея Говарда сприяла появі перших свідомо спланованих прототипів екополісів. У 1903 р. поблизу Лондона за концепцією Говарда було збудовано місто Летчуерт-Гарден-Сіті, а у 1920 р. — Велін-Гарден-Сіті. Згодом ці міста ввійшли у зелений пояс Лондона, розташований на території Великого Лондона (приблизно 10 %) і в навколишніх графствах (близько 90 %). Зелений пояс Лондона запроєктував у 1944 р. архітектор Леслі Аберкомбі — перший президент Міжнародної спілки архітекторів (1946—1957 рр.) — у складі проєкту «Великого Лондона» з метою запобігти подальшому розростанню міста. Проєкт, відомий також як «План Аберкомбі», передбачав створення багаточисельних зелених зон, переселення мешканців із густонаселених районів у менш населені, будівництво восьми нових міст за межами Лондона та ін.

Говард розв'язував тодішні урбаністичні проблеми переважно за допомогою міст-сателітів навколо метрополійного центру. Відомий фінський архітектор Готтліб Елієль Саарінен (1873—1950) запропонував компактніші вирішення у форматі напівавтономних міських районів, що він називав «функціональними концентраціями», відділених один від одного неширокими (до 1 км) зеленими зонами. У цих районах передбачалося житло, магазини, школи, різноманітні центри трудової діяльності включно з промисловими підприємствами.

Буде нечесно не згадати читачам про опонентів концепції Говарда. «Місто-сад із соціального погляду є певним чином наркотиком: воно розбиває колективний розум, ініціативу, наелектризованість, силу волі; воно розпилює на дрібнесенькі та безформні піщинки всю людську енергію...», — писав знаменитий Ле Корбюзьє (1887—1965), переконаний симпатик великих міст і противник децентралізації, з якою ототожнювали ідею міста-саду. «Велике місто керує всім: миром, війною та працею», — стверджував він, хоча й визнавав кризу великих міст. Однак у своїх проєктах, створюючи на малій території велике місто, дуже щільно заселене, проте з достатньою кількістю вільних територій у вигляді парків, бульварів і величезних громадських просторів, що давали місту світло та по-



Концепція міста-саду Е. Говарда

вітря, Корбюзьє, за його ж словами, боровся за те, аби перенести «село до міста», на противагу Говарду, який начебто виступав за переміщення міста в село. Прикладом ставлення Ле Корбюзьє до вирішення містобудівних проблем є місто Чандігарх, споруджене за його проєктом в Індії у 50-х роках минулого століття. Архітектурний нагляд за будівництвом здійснював його близький соратник і родич П'єр Жаннере. Чандігарх, з майже мільйонним населенням, часто називають містом-садом! І це не перебільшення, оскільки дерева тут часто вищі від житлових споруд, а забудова буквально зливається з природою. Це місто, зауважував Ле Корбюзьє, комфортне для людей і тварин. Відтак мавпи вільно скачуть територією університету, а «священні» корови безпечно пересуваються спеціально виділеними смугами, не перешкоджаючи іншим учасникам транспортного руху, для кожного з яких передбачені «свої», окремі смуги.

Цілковито протилежну поглядам Корбюзьє дезурбаністичну концепцію, хоча й відмінну від ідей Говарда, висловив знаменитий архітектор Френк Ллойд Райт (1867—1959). Він запропонував не оточувати місто садом, а фактично перенести його в село, але робити це не концептуально, як рекомендував Говард, а цілком конкретно — наділити кожного містянина акром [акр — 4046,8 м^2 — Ю. С.] землі. Свою концепцію Райт виклав у публікації «Місто широких горизонтів: бачення архітектора», де аргументував, що в епоху сучасних технологій, з машинами та телефонами, людям більше немає потреби скупчуватись у містах. Концепція передбачала заміські супермаркети, ферми та невеликі виробництва, які формували економічну базу передмістя, з проживанням його мешканців у власних оселях, котрі мали достатньо велику присадибну територію. Цікаво, що ідеї Райта мимоволі втілились у життя, коли у США, за підтримки уряду, спорудили федеральні автостради («комунікаційні коридори» в концепції Райта), якими було зручно та швидко добиратися в міста до місця праці й навколо яких розпочалося будівництво житла та інфраструктурних об'єктів. Поєднання цього процесу з деіндустріалізацією призвело до явища, яке автор книги «Криза урбанізму» Річард Флорида назвав згодом старою урбаністичною кризою 60-х і 70-х років XX ст.

Перш ніж завершити цей поверхневих огляд містобудівних ідей, важливий для розуміння концепції Великого Львова, розглянемо окремі терміни, які з'явилися внаслідок стрімкої урбанізації та якими вчені й дослідники позначають нові містобудівні явища. Відразу зауважимо, що єдиного визначення цим термінам немає, тому спробуємо їх коротко описати, аби читач не відволікався на їх пошуки у словниках. Останнім часом ми, у тому числі й львів'яни, все частіше чуємо поняття «агломерація».

За словами професора, доктора архітектури Миколи Дьоміна, «агломерація — це територіальна концентрація багатьох поселень, які фактично зрослися між собою у безперервний, неструктурований ні юридично, ні організаційно, ні планувально не сформований простір — урбанізований ареал». Навели саме це визначення (насправді їх багато), щоби акцентувати на стихійному формуванні агломерацій у процесі, на який впливає дуже багато чинників.

Для групи міст, близько одне до одного розташованих і поєднаних економічними, культурно-побутовими зв'язками та комунікаціями, використовують термін «конурбація» (іноді — «конгломерація»). Урбаніст І. М. Смоляр подав таке визначення: «Конурбація — це велике багатоцентрове скупчення агломерацій». Сьогодні у подібному значенні застосовують ще один популярний термін — «мегалополіс». У книзі «Епохи та міста» (автори А. Плешкановська, О. Савченко) зазначено, що «мегалополіси — це гігантські скупчення міст й агломерацій, які злилися одне з одним». До найвідоміших мегалополісів належить Бос-Ваш у США як поєднання 40 агломерацій, розташованих на північному узбережжі Атлантичного океану. Бос-Ваш є практично безперервно заселеною територією площею 170 тис. км^2, з населенням близько 50 млн осіб. До

складу цього мегалополіса входять міста Бостон, Нью-Йорк, Філадельфія, Балтимор, Вашингтон та десятки інших населених пунктів. Проте найбільшим у світі мегалополісом вважається Токайдо (регіон Токіо-Осака) з населенням близько 70 млн осіб.

Немає чіткого визначення і поняття «мегаполіс». Цим терміном позначають зазвичай великі або гігантські міста, що утворилися внаслідок зростання та фактичного злиття кількох міст і/або населених пунктів. У чинному генеральному плані Львова використано термін «містобудівна система «Великий Львів». Згідно з Генеральною схемою планування території України м. Львів розглядається як центр Львівської надобласної, Львівської обласної та Львівської надрайонної системи розселення. Це означає, що Львів є потужним регіональним центром Західної України. Такі центри ще називають метрополіями. Хоча первинно терміном «метрополія» послуговувались у стародавній Греції для позначення міста-держави (поліса) стосовно до його колоній в інших землях, а згодом до всіх держав, які володіють колоніями. Сьогодні так іменують центри агломерацій або, скажімо, у Канаді — головні міста провінцій. Отже, розглядаючи місце Львова в історичному контексті (про це йтиметься далі), його впливи, потенціал і географічне розташування, то місто можна вважати де-факто центром Львівської агломерації та водночас метрополійним (регіональним) центром.

Поверхнево ознайомившись із термінологією, завершимо огляд урбаністичних концепцій деякими сучасними містобудівними ідеями, що стосуються агломерацій, нових технологій та принципів управління.

До найглобальніших концепцій належить «Ойкумена-поліс», тобто глобальна агломерація, описана грецьким урбаністом Константиносом Апостолу Доксіадісом у праці «Екістика» — теорії формування й еволюції поселень людства. За цією теорією, еволюція міст завершиться появою всесвітнього міста майбутнього, такого собі злиття мегалополісів у єдину систему, де мешкатиме більшість населення планети.

Ґрунтовно пропрацьованою є концепція так званих НЕР — нових елементів розселень, яку розробляли радянські архітектори ще у 60-х роках минулого століття і яка продовжує розвиватися й донині. НЕР — це функціональна структура, що органічно поєднує соціальні й економічні елементи у просторі та прогнозована в часі. Як зазначали автори концепції, НЕР — це клітина організму — єдиного життєвого середовища людської спільноти, інакше кажучи — самодостатня модульна одиниця розселення з набором необхідних базових функцій, об'єктів, що ці функції забезпечують, та інфраструктурних елементів.

Ще однією відомою та популярною радянською концепцією є «Кінетична система розселення» у вигляді чередування концентрованих центрів урбанізації та відкритих просторів природного середовища. Серед існуючої забудови пропонувалося споруджувати точкові осередки висотних будівель і просторові каркаси, котрі у разі потреби заповнюватимуться житловими модулями. Цією потребою є амортизація старої забудови, на місці якої відновлюється природне середовище, а її мешканці переселяються у новостворені центри урбанізації, що фактично становить поєднання місць праці, проживання та відпочинку.

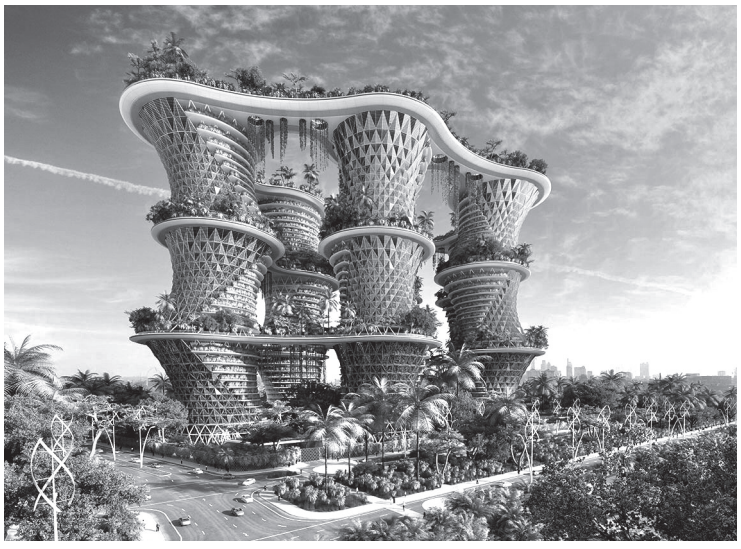
Автор поняття «метаболізм» у японській архітектурі Кіонорі Кікутаке 1960 р. у праці «Metabolism» так пояснив його значення: «…Найважливішим є можливість перебудови споруди згідно з вимогами, які висуває наш світ, що швидко змінюється». Метаболізм (грец. μεταβολή — зміна, перетворення) у сучасній архітектурі тотожне поняттю «сталий розвиток». Знаменитий японський архітектор Кендзо Танге (1913—2005) розвинув концепцію метаболізму до містобудівного рівня у книзі «This is Japan», виданій 1965 р. Він порівнював місто з деревом у повному розквіті сил, де стовбур — це інженерні комунікації міста, а гілки на дереві — житлова забудова. У 1967 р. Кендзо

Танге у праці «Образ японського архіпелагу в майбутньому» запропонував концепцію розвитку агломерацій, де рекомендував відмовитися від хаотичного формування агломерацій навколо мегаполісів і перейти до лінійної системи, в основу якої покладено потужний комунікаційний стовбур, що органічно об'єднав усі центри країни.

Італо-американський архітектор Паоло Солері (1919—2013) розробив концепт «біотехнічного міста»: тут будинки функціонують як живі організми — реагують на зміни температури й освітлення, змінюючи форму та властивості конструктивних елементів. Свої ідеї архітектор розвинув у цілий напрям — аркологію (архітектура плюс екологія), що передбачає спорудження велетенських висотних забудов (гіперструктур), які вміщатимуть у себе все місто. Таку вертикальну урбанізацію Солері протиставив негативному впливові міст, котрі, розростаючись у ширину, знищують цілі екосистеми. Практичною спробою поєднати архітектуру та екологію стало будівництво м. Аркосанті посеред пустелі. Воно розпочалося ще у 1970 р. та триває донині завдяки зусиллям добровольців, переважно студентів. У недобудованому місті, розрахованому на 5 тис. мешканців, останнім часом проживало в середньому 100 осіб, зате щорічно його відвідує близько 50 тис. туристів.

Сучасний французький архітектор Вінсент Каллебо запропонував низку урбаністичних варіантів з порятунку людства від кліматичних змін. Його біонічні екополіси часто вражають: вертикальні продовольчі ферми та зелені насадження на будівлях чудернацької форми, плавучі міста, концепт екокурорту «Nautilus» та інші футуристичні проєкти є відважною відповіддю урбаністичним та екологічним викликам XXI ст. Кожен його проєкт суміщає унікальні екологічні особливості з відновлювальними джерелами енергії на кшталт вітрогенераторів, теплової та фотоелектричної сонячної енергії, геотермальної енергії тощо.

І на завершення ще одна концепція, породжена глобалізацією, — міста-хартії американського економіста, доктора філософії Пола Майкла Ромера. На території бідних, відсталих і корумпованих країн він пропонував створення зон зі спеціальним статусом міст-хартій, які б управлялися за власним законом і в яких би передбачались привабливі умови для бізнесу й інвесторів. По суті, йдеться про приватні міста або офшорні зони, що слугували би взірцем для територій, де вони розташовані. Таким чином, вирішувалася б низка проблем, до прикладу, з працевлаштуванням місцевого населення, яке би не мало потреби виїжджати на заробітки за кордон. Спроба збудувати таке місто-хартію була зроблена в Гондурасі, але провалилася через неспроможність (небажання) місцевої влади «грати за новими правилами».



Екополіс Вінсента Каллебо

Перелік урбаністичних концепцій можна розширювати й продовжувати, але, сподіваємося, цього достатньо, аби проілюструвати ґенезу містобудівних ідей та різноваріантність розвитку наших міст, з огляду на нинішню ситуацію у світі загалом. Незважаючи на появу дедалі більшої кількості агломерацій чи мегалополісів, йдеться завжди про міста. Звідсіля й такі «метрополійні» назви агломерацій як Вели-

кий Париж чи Великий Лондон. Але перш ніж віднайти у сузір'ї зіркових метрополій місце Великого Львова, розглянемо найзагальнішу класифікацію міст, щоб зрозуміти, до якого типу урбаністичних утворень можемо його віднести.

1.4. Класифікація міст

1.4.1. Глобальні міста

Найважливішими стосовно їх впливу на економічні та суспільно-політичні процеси вважають глобальні міста. На початку XX ст. у книзі «Еволюція міст» (1915) Патріка Геддеса, британського біолога, соціолога, географа та містобудівника, з'явилося поняття «world city», себто «світове місто». Цим терміном він позначив міста, що мали всесвітнє значення як важливі центри світової політики й економіки. На той час, на думку Геддеса, ними були Лондон, Париж, Берлін і Відень у Європі, а також Нью-Йорк, Бостон, Чикаго і Філадельфія в Америці. Поняття «global city», тобто «глобальне місто», чи не вперше з'явилося 1986 р. у статті Дж. Фрідмана «Гіпотеза виникнення глобальних міст» і згодом було розвинене у працях американського соціолога та економіста Саскії Сассен, зокрема у книзі «Глобальне місто. Нью-Йорк, Лондон, Токіо» (видавництво Принстонського університету, 1991).

Глобальні міста переважно, проте не виключно, мають такі ознаки:

- наявність потужних фінансових інституцій та майданчиків для міжнародних зустрічей найвищого рівня;
- розміщення у них головних офісів і/або штаб-квартир найбільших світових корпорацій;
- достатньо розвинута сфера послуг, зокрема фінансових, правових та посередницьких, якими б могли скористатися провідні банки й транснаціональні корпорації;
- представництво провідних міжнародних інституцій, посольств, а відтак і проведення за їх участю заходів загальносвітового рівня;
- належно розвинута транспортна інфраструктура та комунікації;
- існування центрів концептуальної влади, що впливають на загальносвітову суспільну думку, культуру, релігію чи ідеологію;
- достатня кількість культурних об'єктів світового значення (музеїв, театрів, пам'яток) та наукових і навчальних закладів.

Отже, щоби претендувати на статус глобального міста, необхідно зосередити на своїй території функції впливу на найважливіші світові процеси та мати статус територіального «центру» або мегаполіса. Найпотужнішими глобальними містами сучасності, яким притаманні всі перелічені (й не лише) ознаки, прийнято вважати Лондон і Нью-Йорк.

Між цими містами, так би мовити, «першої ліги» традиційно й відбувається конкуренція за світові впливи. Під останніми ми розуміємо не стільки діяльність окремих організацій чи державних структур, скільки сумарний вплив на глобальні процеси інституцій, що зосереджені у цих мегаполісах. Звісно, передусім це стосується фінансового сектора. «Consumer News and Business Channel» («CNBC» — американський кабельний, супутниковий та інтернет телевізійний канал) у вересні 2019 р. подав інформацію, що за попередніх вісім місяців у фінансово-технологічному секторі британської столиці було зафіксовано загалом 114 угод, унаслідок яких залучено 2,1 млрд дол. Компанії Нью-Йорка у цьому секторі уклали 101 угоду на суму 1,9 млрд

дол. Але США все-таки є лідером у зазначеній сфері. Американські стартапи за цей період залучили загалом 9,4 млрд дол., з яких 3 млрд припали на Сан-Франциско.

Такий приклад важливий для розуміння, що значення має не стільки розмір міста, скільки якість людського капіталу, який у ньому перебуває, а завдання міста — цей капітал залучити та втримати.

До глобальних міст, окрім уже згаданих, належать Париж, Токіо, Гонконг, Лос-Анджелес, Чикаго, Пекін, Сінгапур, Вашингтон, Брюссель, Сеул, Торонто, Сідней, Мадрид, Відень, Москва, Шанхай та ін.

За рейтингом індексу рівня глобалізації Global Cities Index у 2014 р. до списку було включено 84 міста світу. Деякі з них мають власну яскраво виражену «спеціалізацію», до прикладу, Відень вважається одним із потужних центрів дипломатії та врегулювання міждержавних відносин. Відтак усім відомі поняття «Віденський конгрес» (Congress of Vienna), «Віденська конференція» (Vienna Conference), «Віденські договори» Treaty of Vienna, «Віденська конвенція» (Vienna Convention) тощо.

Чи зможе колись Львів претендувати на статус глобального міста? Ймовірно. Але чи потрібно це його мешканцям? До цього запитання ми ще повернемося.

1.4.2. Екополіси

Зі збільшенням урбанізації, погіршенням екологічної ситуації в містах усе актуальнішим стає завдання переходу до проєктування і розвитку міст як екологічних систем, перетворення існуючих міст на екополіси. Концепція екополіса була розроблена в 70-х роках XX ст., як реакція на високий рівень забруднення міського середовища, гіпертрофоване зростання міст, їх відірваність від природи.

По суті, ідея екополіса є розвитком концепції міста-саду Ебенізера Говарда. В основі планування екополіса — зелені зони, інколи у вигляді клину, який від центру міста безперервно тягнеться до приміських лісів, поєднуючи урбанізоване середовище з природним. Ця концепція передбачає створення здорових і безпечних умов проживання населення, зокрема через ліквідацію джерел забруднення навколишнього середовища, перехід на відновлювані джерела енергії, екологічні технології, транспорт тощо. Зелені території міста, водні плеса повинні займати не менше ніж 50 % території міста. Щільність забудови та розселення, масштаби урбанізованого середовища (висота будівель, ширина вулиць, площ) мають бути комфортними для людини. Чи відповідає Львів критеріям екополіса? На жаль, ні, хоча не так давно для цього існували всі передумови. Озеленення міста ми ще розглянемо детальніше, а ось стосовно щільності розселення ситуація надто критична. Навіть проаналізувавши карти GOOGLE можна легко переконатися: Львів є найщільніше забудованим серед великих міст регіону.

Натомість упродовж останніх 10—15 років ми спостерігаємо повсюдну, часто незаконну, з огляду на порушення містобудівних нормативних документів, житлову забудову, яка перетворює життєве середовище мешканців у дискомфортне. Чи може Львів стати екополісом? До цього питання теж іще повернемося.

1.4.3 Міста — культурні центри

Серед них найперше виокремимо центри давніх цивілізацій, зокрема, міста безперервного заселення людьми ще з прадавніх часів. До прикладу, таким є Варанасі — священне місто для індусів, буддистів і джайнів в Індії. Одним із найдавніше заселених вважають Єрихон — місто в Палестині на західному березі річки Йордан.

Поруч розташований біблійний Єрихон, розкопки якого підтверджують перебування тут людей ще близько 10 тис. років тому. До цієї ж категорії належать Дамаск, Афіни, Пловдив, Бейрут, Єрусалим, Фіви та ін.

З-поміж культурних центрів вирізнимо нинішні столиці та столиці колишніх імперій з їхнім потужним культурним потенціалом. Це — Лондон, Париж, Відень, Мадрид, Лісабон, Санкт-Петербург, Пекін, Стамбул. Таким регіональним центром можна також вважати Львів. І не тільки як столицю Галичини. Вже згадувані трипільські поселення, серед котрих сьогодні відомо декілька так званих протоміст-гігантів, віднаходять практично на всій території сучасної України. Нещодавно, влітку 2019 р., поблизу Львова, на горі Жупан в околицях м. Винники, археологи виявили амфору трипільської культури. Вік знахідки вчені називають у 5 тис. років. Амфору розкопали на місці стародавнього людського поселення, де також відшукали наконечник стріли й кам'яну стелу, подібно ритуального призначення, на долівці. Інші знахідки в межах Львова теж підтверджують, що ця місцевість була заселена значно раніше, ніж офіційна дата виникнення міста — 1256 р. До речі, й сама ця дата в літописних документах зазначена дещо по-іншому. Перша писемна згадка про Львів звучить так:

«Року... 6767, Куремса вирушив війною на Данила і Василька... І коли Данило і Василько збиралися до бою з татарами, трапилося таке, як кара за гріхи. Зайнявся Холм через окаянну бабу..., і полум'я було таке, що з усієї землі було видно заграву, також і з Львова, по Белзьких полях було видно, бо сильним було полум'я пожежі». (Запис у Галицько-Волинському літописі. Переклад сучасною українською (Бібліотека АН СРСР. Відділ. рук. Спр. 16.4.4. З книги: Історія Львова в документах і матеріалах. Київ: Наук. думка, 1986).

Отже, тут зазначена дата за давнім календарем, початок якого збігається з розквітом на теренах України трипільської культури. Згідно з цим календарем книжка має бути датована … 7531 роком! Сподіваємося, вчені ще продовжать дослідження цієї теми і Львів поповнить офіційний список прадавніх міст.

Однак повернемось до міст — культурних центрів. З-поміж них виокремимо міста-музеї та міста — релігійні центри. До перших можна віднести ті, що за період існування накопичили значну кількість пам'яток архітектури та мистецтва, — Рим, Венецію, Флоренцію, Гранаду, Барселону, Дрезден, Мілан, Амстердам та ін. Поза сумнівом, Львів можна зарахувати до цієї категорії, зокрема через внесення «Ансамблю історичного центру Львова» до Списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, а також завдяки низці музеїв, у тому числі Львівській національній галереї мистецтв імені Б. Г. Возницького, які відомі своїми унікальними колекціями та експонатами.

Серед релігійних центрів насамперед вирізнимо Єрусалим, де переплелось коріння трьох світових релігій (християнства, іудаїзму та ісламу), Мекку, Ватикан, Лхасу тощо. Проте перелік міст, куди здійснюють паломництво послідовники різноманітних релігій та вірувань, дуже довгий. Львів — багатонаціональне упродовж своєї давньої історії місто, на території якого розташовано більше сотні культових споруд, зокрема відомих пам'яток історії й архітектури, тому повинен посідати вагоме місце у цьому списку. Зазначимо, що й поблизу міста є об'єкти, які притягують вірян і туристів, котрих цікавить релігійна тематика. Серед них — чотири унікальні дерев'яні церкви (з 16-ти: вісім — на території України, вісім — на території Польщі), занесені до Списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО під назвою «Дерев'яні церкви карпатського регіону Польщі і України», які розташовані у Потеличах, Жовкві, Маткові та Дрогобичі; другий, після Києво-Печерської лаври, підземний монастир України у с. Страдч Яворівського району; один із найдавніших монастирських комплексів України — Свято-Успенська Унівська Лавра та багато інших знакових місць.

1.4.4. Креативні міста та міста-бренди

Креативним можна назвати місто, що розвивається та видозмінюється за потребами його мешканців. Зберігаючи традиції, воно відкрите до нового і спонукає мешканців мислити, планувати і діяти творчо. Характерним прикладом є Хей-он-Уай — невелике містечко, розташоване на східному березі річки Уай в Уельсі. Книголюби з усієї Великобританії щороку приїздять сюди, аби насолоджуватися неповторною атмосферою фестивалю літератури та мистецтв, який спонсорується виданням «The Guardian», де збирається 80 тис. письменників, видавців і любителів літератури. Білл Клінтон у 2001 р. охрестив його «Вудстоком для розуму». Книжкова історія міста почалася 1961 р., коли місцевий підприємець відкрив перший літературний секонд-хенд у будівлі пожежної станції. Цей чоловік разом з двома товаришами відправився до Америки, де масово закривали бібліотеки, а фоліанти викидали просто на вулицю. Набравши там книжок, він почав їх продавати за символічну платню. Невдовзі книжкові полички заполонили все місто і до 70-х років минулого століття Хей-он-Уай став Меккою для читачів. Сьогодні місто відвідує близько 500 тис. туристів на рік, хоча його населення становить менше 2 тис. осіб, а добиратися туди потрібно 4 год автотранспортом від Лондона.

Отже, креативні міста, незалежно від розміру, часто стають загальновідомими завдяки брендам, з якими загалом асоціюються. Кажуть, що термін бренд, — похідне слово від давньонорвезького, яке означає «ставити клеймо». Існує така приказка: репутацію важко здобути, але легко втратити, вона, мов клеймо, якого складно позбутися. Інакше кажучи, бренд — це комплекс асоціацій. До прикладу, Лас-Вегас або спеціальний адміністративний район Китаю Макао асоціюються з казино та азартними іграми. Канни — спочатку кінофестиваль, а вже потім один із найпопулярніших курортів Лазурового берега. Ріо-де-Жанейро — це карнавал, на який щороку прибуває мільйон туристів. Дубай — найбільша у світі вежа…

А що Львів? Туристичний бум у Львові розпочався з відкриття відомої «Криївки» та інших креативних закладів мережі «Фест», а також завдяки Форуму видавців, який давно став відомим на всю країну і є найбільшим масовим заходом такого типу в Східній Європі. Однак підозрюємо, що більшість туристів радше назве символом міста креативний ресторан «Криївку», аніж Форум видавців, а тим паче — собор Св. Юра, який разом з Ансамблем історичного центру Львова належить до об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Та й саме гасло «Львів відкритий для світу» після початку пандемії COVID-19 уже не дає таких позитивних емоцій, як раніше. Куди більше приємних асоціацій викликають слова відомої пісні Кузьми Скрябіна:

То є Львів старенький, мудрий, сивий дядько,
Кожному залишить кавалочок на згадку…

1.4.5. Наукополіси або технополіси й університетські міста

Так називають міста, в яких розташовані науково-дослідні інститути, університети, центри наукових і технологічних інновацій та інші інституції, що впливають на науково-технічний прогрес. Сьогодні фундаментальна та прикладна наука живлять цілі галузі економіки, а нові технології буквально на очах змінюють світ. Для технополісів та університетських міст характерними є: наявність інституцій з високою результативністю наукової діяльності; провідне місце науки й технологій у структурі економіки; велика кількість наукового персоналу тощо. Наукополіси вирізняються багатофункціональними міськими територіями, які поєднують місця проживання, праці,

відпочинку і спілкування. У таких містах часто розташовані провідні науково-дослідні інститути, штаб-квартири глобальних ІТ-компаній. Скажімо, в містечку Купертіно, що належить до Кремнієвої долини в околицях мегаполіса Сан-Франциско, з чисельністю 58 тис. мешканців, розташована штаб-квартира корпорації Apple, офіси багатьох комп'ютерних компаній, таких як Zend Technologies, MySQLAB, Seagate Technology та ін. У випадку з Apple ми спостерігаємо поєднання технополіса з екополісом. Цей об'єкт споруджено з екологічних матеріалів, дахи вкриті сонячними батареями, а озеленення майданчика — 80 %! Відкритий простір, сміливі технологічні та яскраві архітектурні рішення теж здебільшого вирізняють цю категорію міст. Кремнієва долина, де зосереджена низка наукополісів, становить складову Агломерації Сан-Франциської затоки і належить до мегалополіса Сансан (SanSan — від траси «Сан-Франциско — Сан-Дієго») — фактично безперервного урбаністичного утворення, що сполучає міста Сан-Франциско, Лос-Анджелес і Сан-Дієго. Населення Сансану становить близько 25 млн, площа — близько 80 тис. км^2, а протяжність 840 км.

Цей приклад засвідчує поєднання одразу кількох урбаністичних понять: мегаполіса, агломерації та мегалополіса, які виникли паралельно зі зростанням, розвитком міст і концентрацією населення на Тихоокеанському узбережжі США.

Та й саме Сан-Франциско суміщає кілька типів міст — глобальне місто, креативне місто, наукополіс, туристичний центр тощо. Сусідство з Кремнієвою долиною, у поєднанні з низкою інших чинників, вивело Сан-Франциско у світові лідери за розміром заробітної плати його мешканців: середній заробіток тут сягнув 6,5 тис. дол. на місяць після сплати податків.

Ще один приклад наукополіса — м. Дубай в ОАЕ. Перетворення на наукополіс міста, в якому перші школи з'явилися у 1960 р., є феноменом само собою. Хоча таких феноменів тут багато. Як і різноманітних рекордів, оскільки в місті усе має бути «най…»: найвища у світі вежа Бурдж Халіфа заввишки 828 м, найфешенебельніший готель зі символічними 7-ма зірочками — Burj Al Arab Jumeirah, найбільший у світі торговий центр Дубай Молл загальною площею 1,2 млн м^2 тощо. Багато хто думає, що успіхові ОАЕ завдячують нафті. Це вже давно не так. Нафта, хоча свого часу і стала поштовхом до розвитку, в структурі ВВП держави займає лише 29 %. Натомість 2015 р. в ОАЕ було прийнято державну стратегію з розвитку науки, технологій та інновацій, яку президент країни назвав «опорною точкою в розвитку і прогресі держави». У країні дуже швидкими темпами розвиваються вищі навчальні заклади, спеціалізовані дослідницькі центри, науково-дослідні лабораторії, відкриваються філії найкращих університетів світу. Сюди запрошують, можна сказати — заманюють заробітними платами та ексклюзивними умовами кращих викладачів і науковців. Серйозність





ОАЕ. Будиночок, в якому мешкали 100 років тому, і Дубай сьогодні. Знимки Ю. Ситника

намірів ОАЕ підтверджує той факт, що 2017 р. тут з'явився перший у світі міністр з питань штучного інтелекту. У країні також активно розвиваються біотехнології, генна інженерія, досліджується космос та ін. Попри це, в державі шанують традиції, підтримують культуру, ремесла, вирощують фініки та приділяють підвищену увагу продовольчій безпеці.

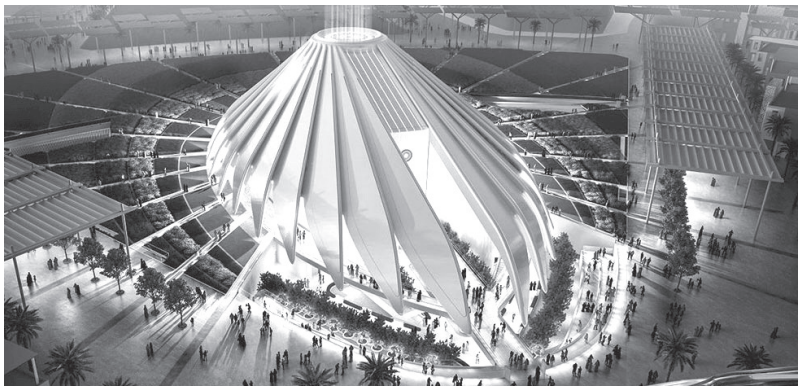
До речі, Львів свого часу теж можна було вважати наукополісом з давніми традиціями в освітній галузі. Проте сьогодні цей потенціал суттєво втрачено. Ще залишилися заклади вищої освіти, але зникло багато науково-дослідних і проєктних інститутів, зокрема тих, що вкрай необхідні для потреб міста. Йдеться й про науково-реставраційний інститут «Укрзахідпроектреставрація», фахівці котрого розробили проєкти та врятували сотні пам'яток архітектури, й інститут «Укржитлоремпроект», який спеціалізувався на реконструкції, комплексному капітальному ремонті житла, а також соціально-культурних і комунальних об'єктів.

Дубай відомий на весь світ ультрасучасними архітектурними об'єктами, які приваблюють мільйони туристів, натомість Львів славний культурною спадщиною, яку заслужений архітектор України Іван Олійник назвав «нашою нафтою». З останнім важко не погодитися, оскільки пам'ятки архітектури та й історичне середовище загалом формують потужний туристичний потік, що збагачує казну міста. Однак замість того, аби дбати про цю спадщину, отриману задарма від минулих поколінь, ми фактично знищуємо інституції, котрі могли б нею опікуватися. Як вирішувати цю проблему і чи може Львів стати наукополісом, ще поговоримо у цій книзі, а зараз продовжимо класифікацію міст.

1.4.6. Ділові та виставкові центри

У світі є безліч міст, що спеціалізуються на проведенні великих виставок і ділових зустрічей. До прикладу, в Німеччині понад 1 млн людей кожного року відвідують виставки та ярмарки у таких містах, як Ганновер, Франкфурт, Дюссельдорф, Берлін, Мюнхен.

Лідер серед названих міст — Франфуркт-на-Майні. Тут щорічно відбувається близько 50 потужних виставок і ярмарок, з-поміж яких 15 вважаються найбільшими у світі. Декотрі стали відомими брендами, такими як Франкфуртський автосалон чи Франкфуртський книжковий ярмарок. Цьому сприяє найбільший у країні та четвертий у Європі за пасажиропотоком аеропорт і розвинута транспортна інфраструктура загалом. Окрім того, в місті розташовані центральні офіси багатьох фінансових установ світового значення: Європейського центрального банку, Німецького федерального банку, Фондової біржі, Deutsche Bank, Commerzbank, KfW та ін. Місто також вважається вагомим центром культури, освіти і туризму. Як й у випадку з вищенаведеними прикладами, спостерігаємо поєднання кількох важливих функцій, що в кінцевому підсумку формують не лише обличчя міста, але і його економічний потенціал.



Павільйон ОАЕ на виставці «Експо 2020». Архітектор Сантьяго Калатрава

У багатьох сферах між глобальними містами

простежується жорстка конкурентна боротьба. До прикладу, 2020 р. у Дубаї запланована грандіозна виставка «ЕКСПО 2020» під гаслом: «Об'єднуючи ідеї — творимо майбутнє». Територію виставки оформлять як гігантський трилисник. Кожна пелюстка — це простір зі своєю філософією. Перший під назвою «Можливості» присвячений розкриттю потенціалу людей для формування майбутнього. Другий — це «Мобільність». Він призначений для демонстрації технологій щодо пересування людей, товарів та ідей як у фізичному, так і в цифровому просторі. Третій простір — «Сталий розвиток», що об'єднує методи та принципи «дбайливого ставлення до навколишнього світу». У центрі розташована площа Al Wasl Plaza з гігантським куполом-екраном, зображення на якому можна бачити і зсередини, і ззовні. Навколо Al Wasl Plaza монтують 192 павільйони для країн-учасниць, транспортно-логістичні центри, готелі, парки, артгалереї, кафе, ресторани та виставковий центр на 45 тис. м^2. Сюди також проведуть нову гілку метро...

Для використання потенціалу Львова як ділового та виставкового центру нам банально не вистачає належної інфраструктури. Тому місто практично не використовує можливості ділового туризму, а львів'яни все більше нарікають на те, що Львів заполонили любителі недорогої випивки та сексуальних утіх. Отже, унікальний історичний центр нашого міста перетворився на декорацію для маси кав'ярень, ресторанів і нічних клубів. Але все ще можна виправити. Тому йдемо далі.

1.4.7. Міста — туристичні центри

Список таких центрів зайняв би не одну сторінку книги, тому просто нагадаємо, що до них передусім належать міста:

- з унікальною історико-культурною спадщиною, зокрема, занесеною до Списку ЮНЕСКО;
- які асоціюються з найважливішими подіями світової історії та видатними особистостями;
- пов'язані зі знаменитими музеями та театрами;
- де відбуваються всесвітньо відомі фестивалі, виставки, карнавали тощо;
- в яких організовуються відповідного рівня міжнародні конгреси, конференції та інші заходи;
- де проводяться Олімпійські ігри та популярні спортивні змагання світового рівня.

Туристичний потенціал Львова потужно розкрився за останні роки, проте, як уже згадувалося, сформував не найкращої якості туристичний потік, передусім вигідний лише окремим галузям бізнесу, переважно зі значною часткою тіньового обороту. Тому перетворення Львова на справжній туристичний центр — ще попереду.

Звісно, наведена класифікація міст є дуже умовною і зазвичай йдеться про поєднання в кожному окремому випадку набору різних якостей і характеристик. І що вдаліше це поєднання — то більша синергія. Чим більша синергія — тим успішніше місто. Мудрий Львів, на нашу думку, має всі шанси стати взірцем доброго поєднання своїх кращих якостей…

1.5. П'ять аспектів урбаністичної кризи

Ознайомившись із термінологією та класифікацією міст, повернемося до проблем стрімкої урбанізації, що детально описані у книзі «Криза урбанізму» відомим дослідником, автором терміна «креативний клас» Річардом Флоридою:



Нетрі Ченнаї. 2013 р.
Знимка Ю. Ситника

«У прийдешньому столітті ми станемо свідками найбільшої в історії людства хвилі урбанізації, коли 7—8 млрд осіб — більше, ніж населення планети зараз, — переїдуть у великі мегаполіси, переважно розташовані у країнах, що розвиваються. Понад 60 % міської інфраструктури, яка буде потрібною людям у наступні півстоліття, ще не побудовано. Трильйони і трильйони доларів будуть витрачені на будівництво нових великих міст і модернізацію існуючих. За таких умов постає питання: чи принесе ця небачена хвиля урбанізації зростання, процвітання і підвищення якості життя, про які говорять оптимісти, чи вона буде сприяти зростанню бідності, економічної нерівності й погіршенню економічної ситуації, як стверджують песимісти? І ті й інші бачать цю картину зі свого боку та наводять вагомі аргументи».

Нині понад 800 млн людей проживають у нетрях мегаполісів. Однак чимало дослідників вважають, що світ зазнав лише одну хвилю урбанізації — в розвинутих країнах. Очікується ще дві. Перша — це вже згадана, яку сьогодні спостерігаємо в Китаї. Друга, ще більша хвиля, — майбутня урбанізація Африки та інших країн Азії, внаслідок чого кількість мешканців нетрів суттєво зросте. Можна подумати, що ці проблеми не стосуються України, але це хибна думка. У глобалізованому світі всі процеси взаємопов'язані, як і їх наслідки. Процес урбанізації у нас так гостро не відчувався через те, що дуже багато людей виїхали на заробітки за кордон. З 2014 до 2020 рр. обсяг грошових переказів в Україну становив приблизно 66 млрд дол. США. Значну суму цих коштів витрачали на придбання житла у великих містах. Безліч куплених помешкань незаселені й чекають своїх власників та орендарів, але чимало людей проживають у квартирах без ремонту або в аварійних будинках. Проте загалом на пострадянському просторі через отриману в спадок систему розселення, за якої в одному районі мешкали заможніші та бідніші (різниця між ними не була вже надто відчутною), а також завдяки доступній і розвинутій соціальній інфраструктурі ми поки що уникнули тих негативних процесів, які тепер простежуються у розвинутих країнах і так званих країнах «третього світу». І тут ключовим є «поки що». Аби оцінити можливі загрози для українських міст, зокрема й Львова, варто розглянути характерні ознаки «старої» та «нової» урбаністичних криз на «заході».

Попередня урбаністична криза відбулася у 60-х — 70-х рр. XX ст. у США, коли через деіндустріалізацію та масове переселення представників середнього класу в передмістя з'явився феномен під назвою «дірка в бублику». На практиці це означало спустошені центри міст. У 50-х і 60-х рр. економіка США зростала переважно завдяки стратегічним інвестиціям у систему автомобільних доріг і житла, що спричинило зростання передмість. Однак тоді, внаслідок процесів глобалізації, промислові підприємства почали виносити за межі країни, аби збільшити прибутки, реальний сектор економіки почав занепадати, а з ним — достаток колишніх інженерів та робітників. Натомість почала розвиватися сфера послуг, яка тяжіла до центрів урбаністичних утворень. До прикладу, в США частка зайнятих у сфері послуг зросла з 56 % у 1960 р. до 73,5 % у 2002 р. Одночасно до 24 % зменшилася частка зайнятих в індустріальному

секторі економіки; частка промисловості у ВВП зменшилася до 18 %, а частка сфери послуг (фінанси, торгівля, транспорт, зв'язок, наука, освіта та ін.) зросла майже до 80 %. Ці процеси відбувалися в усіх інших економічно розвинутих країнах.

Після розвалу СРСР подібне спостерігаємо в Україні. Великі промислові підприємства поступово збанкрутували, що спричинило безробіття і трудову міграцію. Скажімо, у Львові кількість працюючих зменшилася з 516 тис. осіб у 1990 р. до 287 тис. у 2000 р. Проте ці обставини практично не вплинули на кількість населення в місті, оскільки з розвитком сфери послуг, зокрема туризму, розпочався приплив до Львова населення з малих містечок, сіл, а часом і з інших регіонів. Але, на відміну від США чи ЄС, втративши у містах промисловий потенціал, ми дотепер не спромоглися його замінити чимось іншим. Натомість ще зберігся потенціал інфраструктурний, який і дає нам змогу уникнути певних руйнівних наслідків загальносвітової і нової урбаністичної кризи.

Нова урбаністична криза вирізняється більшою всеохоплюваністю. Річард Флорида виокремлює дві її головні ознаки — нерівність і зростаючі ціни на житло, що найперше стосуються відновлених міських центрів глобальних міст, таких як Нью-Йорк, Лондон і Сан-Франциско. Іншими важливими ознаками він вважає економічну та расову сегрегацію, нерівність і бідність, стверджуючи, що «нова урбаністична криза є кризою передмість, а також очевидною і зрозумілою кризою капіталізму». Сьогодні у розвинутих країнах заможні й освічені молоді люди повертаються в міста, а незаможні мешканці, зокрема, мігранти, перебираються в передмістя. Відтак у передмістях усе частіше зустрічаються занедбані оселі, злидні, наркоманія, злочинність, безробіття, що раніше вважалося виняткова проблемою міст.

Квартали і райони передмість, де проживала середня верства, поступово порожніють, як кілька десятиліть тому в містах. У цьому аспекті «кризу передмість» доцільно трактувати як кризу середньої верстви. Подібне простежуємо в Україні, зокрема повернення у міста мешканців, котрі свого часу переїхали у передмістя, бо утримання великих приватних будинків, транспортні незручності й додаткові видатки, а також інші чинники роблять околиці міст усе менш привабливими.

Флорида визначає п'ять основних аспектів нової урбаністичної кризи:

1. Глибока економічна прірва, що зростає між невеликою кількістю суперзіркових міст, таких як Нью-Йорк, Лондон, Гонконг, Лос-Анджелес, Париж та іншими містами.
2. Криза успішності. Переможці опиняються перед фантастично високими і постійно зростаючими цінами на житло та приголомшливою планкою нерівності. Джентрифікація сягнула рівня «плутократизації». Декотрі з найжвавіших інноваційних міських районів… перетворилися на трофейні округи, де надто заможні люди просто вкладають гроші у житло.
3. Зростання нерівності, сегрегації та розмежування. Основною ознакою нової урбаністичної кризи є зникаюча середня верства — фізичне втілення американської мрії. З 1970 і до 2012 рр. частка американських сімей, яка проживала в районах середньої верстви, знизилась з 65 % до 40 %, а частка тих, хто мешкає у бідних і багатих районах, суттєво зросла. Замість старого класового розподілу бідних міст і багатих передмість з'явилася нова схема — клаптикове місто, де в місті й передмісті виникають маленькі райони привілейованих осіб і великі райони бідності та злиднів.
4. Бурхлива криза передмість, у яких починають панувати бідність, беззаконня та злочинність.
5. Криза урбанізації країн, що розвиваються. Тривожний феномен урбанізації без економічного зростання, коли люди стікаються в урбанізовані міста, проте знаходять там лише незначне покращення життєвих стандартів чи не знаходять взагалі.



Сохо (Мангеттен) у Нью-Йорку

Понад 800 млн людей живуть у нужденній бідності, в умовах, значно нижчих від стандартних вимог, у нетрях, баріо, фавелах, і ця кількість продовжує зростати…

Спробуємо «приміряти» ці аспекти на себе. В Україні спостерігаємо подібний процес, скажімо: різниця у рівні життя в обласних центрах та інших містах. Щодо цін на житло, то ситуація теж є схожою. Річард Флорида наводить приклад: за суму, рівну вартості однієї квартири в нью-йоркському районі Сохо (це приблизно 3 млн дол.), можна купити — 18 будинків у Лас-Вегасі; 20 у Нешвіллі; 23 в Атланті; 29 у Детройті, 30 у Клівленді, 34 у Сент-Луїсі; 38 у Мемфісі, а в одному з передмість Янгстауна (штат Огайо) — навіть понад сто будинків!

Проте високі ціни у «суперзіркових містах» зазвичай стосуються декількох елітних кварталів. У межах мегаполіса ціни теж можуть разюче різнитися. До прикладу, наприкінці 2016 р. на суму, рівну вартості приватного будинку в Кенсінгтоні, багатому та престижному районі Лондона, можна було купити приблизно 15 будинків у районі Баркінг і Дагенем, на околиці Великого Лондона, а за ціну середньої квартири в нью-йоркському Сохо можна було придбати 30 будинків у районі метро Паркчестер (округ Бронкс Нью-Йорка).

За даними видання «Столична нерухомість», за 3 млн дол. ви можете купити 4 будинки в Печерському районі столиці найбіднішої країни Європи — Києві. Однак тоді, коли будинок «ексклюзивний», то він може коштувати як апартаменти в Сохо. Такі пропозиції теж трапляються. Середня ціна за 1 м^2 у Києві восени 2019 р. становила близько 42 343 грн/м^2 (1684 дол./м^2) у 20 % будинків вищого цінового сегмента (Печерський р-н). Натомість у 20 % будинків низького цінового сегмента середня ціна пропозиції за 1 м^2 склала 10 535 грн (419 дол./м^2). Індекс розшарування (співвідношення ціни «дорогого» житла до «дешевого») загалом по Києву склав 4,02.

Натомість у регіонах ціни на будинки у той самий період були зовсім інші: у Конотопі цегляний будинок під шифером (вторинне житло) площею 72 м^2 на шести сотках землі продавався за ціною 17 500 тис. дол., або 243 дол./м^2; новий котедж чи будинок площею понад 200 м у Хмельницькому (р-н Озерна) оцінювали в 70—80 тис. дол. (350—400 дол./м^2); новий будинок у м. Миколаєві (в Інгульському районі) площею до 200 м виставляли на продаж за 100 з гаком тис. дол. (понад 500 дол./м^2), а будівлі 2000 р. площею 155 м^2 у центральному районі — за 57 тис. (368 дол./м^2); у с. Милуші під Луцьком новий будинок площею 176 м^2 та ділянка 27 соток коштували 96 тис. дол., тобто 545 дол./м^2; у Сокільниках під Львовом подібне житло, але на ділянці 10 соток оцінюють у 1 тис. дол./м^2. У Львові зблокований будинок площею 240 м^2 (стан — «коробка») із власним садочком на 40 м^2, за кілометр від пл. Ринок, можна було придбати за 265 тис. дол. (1,104 тис. дол./м^2).

Загалом у світових глобальних і просто центральних столичних містах ціни на житло є найдорожчими, але, як уже згадувалося, відрізняються за місцем розташування, іноді у межах одного району чи навіть об’єкта. Ціни квартир у вже згаданому районі Сохо

перебувають у діапазоні від 3,100 тис. до 17,700 тис. дол/м^2; у Києві, до прикладу, в житловому комплексі Taryan Towers помешкання пропонуються за ціною від 68,350 тис. до 114,100 тис. грн/м^2 (2,500 тис. — 4,225 дол./м^2). А в 2018 р. найдорожчою, мабуть, пропозицією на ринку нерухомості України став пентхаус елітної одеської новобудови Арк Палас площею 700 м^2, виставлений на продаж за ціною 6 млн дол. США.

Отже, ціни є дуже різними й залежать і від «статусу» міста, і від району, де розміщена нерухомість. Тому в кожному окремому випадку ціна помешкань залежить передусім від їх розташування в урбаністичному середовищі. Цей факт важливий, оскільки вартість житла — це те, що найперше цікавить пересічного мешканця як під час купівлі-продажу, так і з огляду на оцінку власних активів. Чинники, які на це впливають, проаналізуєм опісля, а зараз детальніше зупинимося на сучасних урбаністичних тенденціях.

Річард Флорида стверджує: міста-суперзірки стають жертвою власної урбанізації за принципом «переможець отримує все», оскільки вони складаються з невеликої кількості привілейованих районів на тлі домінуючої маси менш благополучних кварталів і передмість. Що означає «джентрифікація сягнула рівня «плутократизації»? Джентрифікація — це реконструкція будівель та оновлення міського середовища у раніше непривабливих частинах міста з подальшим переселенням сюди багатших мешканців. Однак цей процес означає також і витіснення з таких районів біднішого населення. З часом ціни на нерухомість тут зростають настільки, що «старих» мешканців у цих районах практично не залишається. За дослідженням Лондонської школи економіки у 2016 р., з престижних міських районів витісняють не лише робітників чи обслуговуючий персонал, а навіть, як зазначає Флорида: «представників давно усталених еліт та отримувачів сімейних спадків» — це призводить до того, що «деякі надміру дорогі райони суперзіркових міст перетворилися на золоті анклави глобальної плутократії, де зареєстровані власники ніколи не проживали».

До прикладу, в 2013 і 2014 рр. іноземні покупці (постійні жителі міста і приїжджі) придбали половину резиденцій вартістю понад 1 млн фунтів стерлінгів, розташованих у найпрестижніших місцях центральної частини Лондона. Тож 2014 р. в елітних кварталах британської столиці налічувалося 740 об'єктів нерухомості, які пустували. В житловому районі Верхній Іст-Сайд у Нью-Йорку 57 % квартир практично стоять порожніми. Детермінантою подібних явищ є те, що в нерухомість у суперзіркових містах вкладають величезні кошти гігантські корпорації, хедж-фонди, інвестиційні фонди та інші інституції. За оцінками соціолога й дослідника глобалізації Саскії Сассен, до 2015 р. обсяг вкладень великих корпорацій у міську нерухомість становив понад 1 трлн дол.

В Україні теж відбуваються подібні процеси, коли елітна нерухомість стає об'єктом інвестицій. Такою діяльністю займається компанія Dragon Capital, яка впродовж останнього часу придбала: офісний центр класу А Horizon Park Business Center і Smart Plaza Obolon у м. Києві, торгово-офісний комплекс Sky Park у Вінниці, бізнес-центр класу А Eco Tower у Запоріжжі, один із найбільший ТРЦ Львова Victoria Gardens тощо. Компанія «Драгон капітал консалтинг», що входить до групи Dragon Capital, у 2019 р. купила за 116 млн грн давній львівський ресторан (нежитлові приміщення підвалу та першого поверху трьох сусідніх будинків на площі Ринок) «Під левом» площею 945,1 м^2. Загалом компанія володіє в Україні об'єктами комерційної нерухомості загальною площею близько 600 тис. м^2.

У нас, на жаль, як і на «заході», середня верства зникає. Причиною є ті явища, що детально описані в доповіді Римському клубу, а наслідки — поляризація суспільства та негативні процеси, зокрема у сфері урбаністики. Відтак «клаптикове» місто з

його оазами бідності та багатства сьогодні — це вже наша реальність як у вигляді огороджених територій приватної забудови з розкішними особняками та цілодобовою охороною, так і кварталів елітної забудови з обмеженим доступом.

У містобудуванні більше присутня інерційність процесів, аніж, до прикладу, в економіці, оскільки просторові зміни відбуваються у тривалому часі. Тому елітні квартали не так швидко з'являються на тлі монотонних типових споруджень радянського періоду. Окрім того, за їхньою новизною часто приховані серйозні вади в якості будівництва, а самі архітектурні рішення не вирізняються оригінальністю, внаслідок чого наші «клапті» не надто кидаються в очі, хоча тенденція простежується. Це стосується і «кризи передмість». Проте в наших реаліях вона ще не швидко стане помітною, бо, на відміну від високооплачуваних інженерів і робітників епохи стрімкої індустріалізації, які заселяли передмістя у США, вітчизняні міста оточені розкішними приватними будинками, спорудженими переважно за кошти, отримані не зовсім законним шляхом. Оскільки реально в державі відбувається боротьба не з корупцією, а лише за право її очолити, то занепад передмість нам так швидко не загрожує. Однак у нас інше лихо — вимирання села, що негативно позначиться не лише на урбанізації, а й загалом на всіх аспектах існування держави.

Підсумовуючи, доходимо висновку: криза урбанізму як складова загальносвітової кризи хоча і має спільні ознаки для глобалізованого світу, але кожній країні притаманні свої особливості. Для України властивими є такі: нерівність між великими містами, зокрема обласними центрами й іншими населеними пунктами; різниця вартості житла між містами і районами, його недоступність для бідніших верств населення; величезний сектор тіньової економіки, зокрема у сфері містобудування; перетворення нерухомості, у тому числі житлової, на об'єкт інвестицій, спекуляцій і відмивання коштів; диспропорція між масовим житловим будівництвом та інфраструктурою; надзвичай високий рівень корупції у регулятивних процесах і процедурах будівництва тощо.

1.6. Новий урбанізм як альтернатива фундаментальним протиріччям і викликам сьогодення

1.6.1. Фундаментальне протиріччя, або «Місця щасливих людей»

Річард Флорида стверджує: хоча нова урбаністична криза має дуже багато проявів, її можна коротко охарактеризувати як фундаментальне протиріччя, створене концентрацією позитивних і негативних чинників. Серед позитивних він виокремлює зосередження у містах промисловості, економічної активності та, найголовніше, творчих і талановитих людей, котрі є рушіями прогресу. Автор констатує:

«П'ятдесят найбільших агломерацій планети утримують 7 % світового населення та генерують 40 % світової економічної активності. Сорок мегарегіонів — сузір'я міст і агломерацій на кшталт коридора Бостон — Нью-Йорк — Вашингтон — виробляють дві третини світового економічного продукту і понад 85 % інновацій, хоча тут проживає лише 18 % населення світу. Обсяг економічної активності, зосередженої на маленьких територіях провідних міст, вражає ще більше. Одна лише точка бізнес-центру Сан-Франциско, до прикладу, приваблює мільярди доларів венчурного капіталу щорічно — більше ніж будь-яка країна планети. Саме тому я вважаю, що корисніше говорити про сучасний капіталізм, як про «капіталізм, заснований на міському інтелекті», а не як про «капіталізм, заснований на інтелекті».

З погляду Сергія Карєлова, екстопменеджера низки міжнародних ІТ-компаній і

незалежного експерта, «соціальний метаболізм» міст за збільшення їх розмірів не знижується, а зростає, що призводить як до темпів їх зростання, так і до динаміки життя у них загалом. Цей процес обмежується лише екологічними межами та збільшенням вартості землі. Отже, у процесі зростання населення міста вдвічі воно виробляє на 15 % більше інновацій, підвищує на 15 % продуктивність праці і на 15 % стає багатшим.

На його думку, на Землі утворилася глобальна мережа міст, від перетікання інформації, талантів і фінансів у якій тепер залежить не лише економіка, а й культура, навіть політика держав та міждержавних організацій. Міста перетворилися у ключовий чинник розвитку цивілізації — її економіки, науки, технологій та культури. У розвинутих країнах на міські агломерації припадає 85 % ВВП. Тут зосереджено близько 90 % фінансового і людського капіталу. Проте формула необмеженого масштабування «соціального метаболізму» міст має вельми несподівані наслідки. Внаслідок її «еволюційної переваги» відбувається спочатку кількісний, а згодом і якісний відрив агломерацій та мегалополісів від решти країни, що спричиняє формування ніби «двох різних народів». Урбанізований народ багатіє, поступово перетворюючись на «суспільство всіляких меншин», для якого характерна підвищена толерантність, а інший народ живе на суттєво нижчому матеріальному рівні, формуючи суспільство традиційних цінностей, серед якого толерантності немає місця. Протиріччя між «двома народами» поглиблюватимуться: між ними зростатиме просторова сегрегація та соціальна ізоляція. Толерантному, креативному, інноваційному й урбанізованому «суспільству всіляких меншин» ближчими до душі ставатимуть ідеї модерну — відкритість, прагнення до свободи, новизни і прогресу, спрямування у майбутнє, мультикультурність і пріоритет особистості. Натомість «суспільство традиційних цінностей» переважно тяжітиме до ідей архаїки — ізоляціонізму, відданості традиціям, нетерпимості до «інших», націленості у минуле, монокультурності та пріоритету держави над особистістю.

Ми чогось подібного зазнавали у період бурхливого індустріального розвитку радянських міст, коли новостворювані заводи та фабрики поповнювалися вчорашніми селянами з навколишніх сіл або мешканцями невеликих містечок. Житло споруджували для забезпечення помешканнями працівників підприємств, часто серед уже сформованої забудови, що спричиняло конфлікти між «корінними» та «прибульцями». Новобудови заселяли переважно працівники одного підприємства, зазвичай вчорашні мешканці села, які привносили у нове середовище власні місцеві та корпоративні традиції. У Львові ці процеси інтенсивно спостерігались у повоєнний час, що суттєво українізувало раніше здебільшого польсько-єврейське місто. Проте вихідці з сіл ще й сьогодні більше тяжіють до традиціоналізму, тому Львів демонструє низьку толерантність до деяких надто мультикультурних і надміру толерантних явищ, які вже стали нормою для багатьох інших міст. Нинішня поляризація «міста» й «села» не є негативним явищем — це особливість, що варто враховувати, а протиріччя потрібно вирішувати за вже згаданим принципом «інь-янь», тобто прагненням до гармонії та балансу.

Отже, великі міста як зосередження підприємливих, активних і творчих людей формують власну культуру з унікальними субкультурами, але віддаляються від національних традицій, втрачаючи культурний зв'язок поколінь. Окрім того, мегаполіси отримують клаптеву структуру, що породжує конфлікт між «модерном» та «архаїкою» уже всередині самих міст.

За класифікацією Річарда Флориди, структура клаптевих мегаполісів зводиться до чотирьох загальних випадків. У першому процвітаюча креативна верства активно повертається в міський центр, зберігаючи високу концентрацію у передмістях. Менш

благополучні працівники сфери обслуговування та робочі просто витісняються в інші райони міста чи на околиці ближніх і дальніх передмість. Ця тенденція характерна для таких глобальних міст, як Лондон і Нью-Йорк, а також наукополісів — Сан-Франциско, Бостона, Вашингтона, Торонто та Чикаго.

У мегаполісі другого типу представники креативної верстви залишаються зосередженими в передмістях, а кількість тих, котрі повертаються у центральні райони, вельми обмежена. Така закономірність спостерігається в містах «Сонячного поясу» — Атланті, Далласі, Х'юстоні, Детройті, Піттсбурзі й Клівленді.

Мегаполіси третього типу фактично повністю поділені на дві частини: процвітаюча креативна верства і працівники не настільки благополучної сфери обслуговування займають абсолютно окремі території, що охоплюють і центральні райони, і передмістя. Приклади такого розподілу — Ванкувер, Остін та Філадельфія.

У четвертому випадку забезпеченіші містяни формують архіпелаг невеликих самодостатніх територій, оточених представниками менш благополучних верств. Така модель типова для Лос-Анджелеса і Маямі, де креативна верства оселяється переважно уздовж берегової лінії, створюючи невеликі кластери всередині міського центру і поруч з ним, а також навколо університетів і наукових установ.

Зробимо невеличкий відступ, щоби відповісти на запитання: як це стосується Львова і навіщо нам інформація про систему розселення так званої креативної верстви. Насамперед визначимося, що слід розуміти під терміном «креативна верства» і представники котрих галузей економіки його формують.

Автор терміна Річард Флорида у книзі «Підйом креативного класу», яка побачила світ ще у 2002 р., зазначав: відмінною рисою креативної верстви є те, що його представники займаються роботою, основна мета якої — «створювати значущі нові форми». Суперкреативним ядром цієї верстви він вважав учених, інженерів, університетських професорів, поетів, письменників, художників, акторів, дизайнерів, архітекторів, а також інтелектуальну еліту сучасного суспільства — авторів науково-популярних книг, редакторів, діячів культури, експертів аналітичних центрів, оглядачів та інших людей, що формують громадську думку.

За прийнятою у Британії класифікацією, до креативних галузей належать: реклама та маркетинг; архітектура і дизайн; ремесла; кінематограф; телебачення; продукування відео та світлин; видавництво і переклад; ІТ-галузь; музеї, галереї та бібліотеки; музика, театр, образотворче мистецтво та культура.

Працівники перелічених галузей не завжди заможні люди, але саме вони формують і просувають у суспільство певні системи цінностей. До креативної верстви належать також професіонали зі сфери бізнесу, фінансів, юриспруденції та охорони здоров'я. Сьогодні — це ще й працівники нових галузей і люди, котрі працюють із сучасними технологіями. Завдяки розвитку Інтернету та онлайн-бізнесу креативна верства є достатньо мобільною і може працювати практично з будь-якого куточка світу.

У Львові є багато ІТ-компаній, а також інших галузей економіки, де працюють творчі люди, котрих можна зарахувати до креативної верстви. Тому завдання міста — зберегти та втримати цих людей як украй важливий ресурс.

Річард Флорида стверджує, що представники креативного класу вибирають місце проживання, дотримуючись чотирьох основних чинників.

Перший — близькість до центру міста. Повернення креативної верстви в центри міст найінтенсивніше спостерігається у глобальних містах і наукополісах, але не тільки.

Другий — доступність громадського транспорту, що дає змогу економити час та обходитись без тривалих автомобільних поїздок. Цей чинник особливо важливий

у густонаселених мегаполісах з дорогим житлом, оскільки, як уже згадувалося, представники креативної верстви не завжди є багатими людьми і часто обирають дешевші помешкання на околицях.

Третій — близькість до великих університетів та інших наукових інституцій, оскільки навіть під час занепаду міст, розташовані у них університети, такі як Південно-Каліфорнійський у Лос-Анджелесі, Колумбійський у Нью-Йорку і багато інших, перетворилися до 70—80 рр. XX ст. в ізольовані острови. Нині квартали, що оточують міські університети і подібні наукові установи, привертають до себе увагу представників креативного класу, часто навіть тих, хто аж ніяк не пов'язаний безпосередньо з цими університетами та установами.

Четвертий — близькість до природи. Успішні люди облаштовуються в економічно найфункціональніших та у естетично найпривабливіших місцях міст і передмість, до прикладу, поруч із парками та іншими зеленими зонами, неподалік гір, на узбережжях тощо.

З урахуванням викликів і загроз, які сьогодні постають перед людством, а також висновками Римського клубу до цих чинників варто долучити ще низку безпекових — екологічного; продовольчого; кліматичного, техногенного та соціального.

Екологічний означає наявність сприятливого та безпечного, з екологічного й санітарно-епідеміологічного погляду, середовища.

Продовольча безпека — якщо всі люди мають змогу будь-коли придбати безпечну їжу, необхідну для ведення активного і здорового способу життя.

Кліматична безпека передбачає максимальну захищеність населеного пункту від впливу негативних кліматичних чинників, а техногенна — відсутність у ньому та в безпосередній близькості до нього об'єктів і факторів, існування чи діяльність яких може спричинити техногенну катастрофу.

Зрештою, соціальна безпека — це відсутність різких економічних, політичних, світоглядних та інших протиріч між певними групами населення, що проживають у межах урбаністичного утворення.

Сукупність перелічених чинників сприяє тому, щоби людина у подібному місці себе почувала щасливою. Але існує ще одна складова, про яку часто забувають або просто на неї не зважають.

«Місця щасливих людей» у пісні Кузьми Скрябіна — це «метро нічного Берліна і наші тіні на стінах…», «балкон під небом Мадрида і на трибунах Кориди…», «велосипеди в Парижі і в Закопаному лижі…» та інші асоціації ліричного героя від мандрівок з коханою. Звісно, щасливим теоретично можна відчувати себе будь-де. Проте, мабуть, камера в'язниці створює значно гірші передумови для щастя, аніж «балкон під небом Мадрида», оскільки довкілля теж впливає на людину. Лідер ГО «Великий Львів» Володимир Квурт одного разу сказав: «Ми будуємо місто, а місто формує нас».

Місто — це живий організм, базовим елементом матеріальної складової якого є архітектура. Остання — не лише будівлі та споруди, а й планувальна структура міста і соціокультурна комунікація між мешканцями та простором, організованим за допомогою зодчества. Не так давно набула розвитку архітектурна сімеотика. Попросту кажучи, архітектурна сімеотика вивчає вплив архітектурного середовища та символіки його складових на психічну діяльність людини. Це «мова архітектури», система знаків, що доносить до пересічного мешканця певні концептуальні ідеї.

Чому пам'ятки архітектури так приваблюють туристів? Зокрема — через закладені у них ідеї митців-архітекторів, які доносять до нас культурні коди минулого. Чому намагаються зберегти архітектурно-історичне середовище? Тому, що крім матеріальної складової, воно є носієм культурних кодів, зверненням далеких предків до нащадків.

Один із найвидатніших дослідників семіотики, філософ і письменник Умберто Еко у фундаментальній праці «Відсутня структура. Введення в семіологію» зазначав: «Вже простий аналіз наших відносин з архітектурою переконує у тому, що зазвичай маючи з нею справу, ми мимоволі долучаємося до акту комунікації…». Відтак можливості архітектури не обмежуються лише функціями, оскільки вона наповнена сенсами, що схиляють до певної поведінки:

«Діяльність, яка звернена до різних суспільних груп з метою задоволення їхніх потреб і з наміром переконати їх жити так, а не інакше, може бути визначена як масова комунікація навіть і в найбільш побутовому значенні цього слова без долучення відповідної соціальної проблематики. Проте, навіть якщо долучити цю проблематику, все одно архітектура стане наділеною тими ж характеристиками, що й масова комунікація. Однак той, хто погляне на архітектуру без упередження, обов'язково відчує, що вона все ж таки є дещо більшим, аніж форма масової комунікації…»

Візуальне сприйняття міста — це не лише естетичне дійство, оскільки існує зворотний вплив на глядача певної системи символів і знаків. Місто з відкритими просторами породжує зовсім інші відчуття, аніж кам'яні джунглі, серед яких людина губиться і почувається беззахисною. Шпилі храмів і куполи церков містять у собі культурні коди, цілковито відмінні від тих, що транслюють прямокутні силуети безликих бетонних коробок. Давайте задаймо собі запитання: яке середовище виховуватиме творчих особистостей і буде комфортнішим для креативної верстви?

На жаль, львівська сильветка сьогодні вже значно втратила свої мальовничі історичні акценти. Відтак нинішній веселковий логотип Львова, як одного разу пожартував Володимир Квурт, після забудови багатоповерховими будинками центральної частини міста, що відбулася упродовж останніх десяти років, потрібно доповнити прямокутним тлом сірих новобудов, аби не обманювати самих себе…

Отже, завданням сучасної урбаністики загалом, а також містобудівної політики кожного урбаністичного утворення зокрема, є усунення фундаментального протиріччя у великих містах, яке полягає у концентрації протилежностей, через гармонізацію останніх. Архітектори намагаються вирішити це протиріччя за допомогою містобудівних засобів, об'єднаних у різноманітні урбаністичні концепції, та вибудувати таку систему символів і знаків міського середовища, що перетворить наші міста на «місця щасливих людей».





Панорама центру Львова з різницею у 100 років.
Вид з церкви Покрови на вул. Личаківській.
На знимці справа видно, як губляться символи старого міста
на тлі сучасних новобудов

1.6.2. Урбаністичні концепції: новий урбанізм, урбанізм для всіх, сталого розвитку, життєстійкості

Засновниками нового урбанізму вважають подружжя американських архітекторів Андреаса Дуані та Елізабет Платер-Зіберк, які окреслили певні принципи цього напряму, зокрема: наявність чітко визначеного центру житлової забудови, де перетинатиметься транзитний громадський транспорт; пішохідна доступність цього центру, тобто відстань від нього до більшості житлових об'єктів не повинна перевищувати 500 м; житлова забудова має бути різноманітною (котеджі, таунхауси, багатоповерхове житло), щоби в одному районі мешкали люди різного віку та достатку; діяльність у районі магазинів, які б задовольняли щоденні потреби мешканців; пішохідна доступність до об'єктів соціальної інфраструктури; розміщення дитячих майданчиків не далі ніж 200 м від житла; розвинута вулична мережа для пересування як пішки, так і різними видами транспорту; вулиці мають бути не надто широкими, з висадженими обабіч деревами тощо.

Деякі послідовники цього напряму дещо по-іншому формують принципи нового урбанізму: вулиці мають бути компактними зі середньоповерховою забудовою; наявність різноманітного житла для різних груп населення; доступні соціальні й торгові об'єкти, до яких зручно добиратися і пішки, і велосипедом чи громадським транспортом; дотримання «людського масштабу», тобто відсутність гігантоманії тощо. Хоча цей напрям є відносно молодим, але у США збудовано вже понад 600 нових населених пунктів за переліченими принципами.

Річард Флорида ці принципи називає «урбанізм для всіх». З його погляду, містобудівний кодекс, будівельні норми і податкова політика повинні бути змінені так, щоби кластеризація працювала на загальне благо. Для цього, на думку автора, необхідно будувати доступніше для оренди житло в центральних районах, а також розширювати прошарок середньої верстви за допомогою перетворення низькооплачуваних робочих місць у сфері обслуговування на роботу, що дає змогу забезпечувати сім'ю. Проблему концентрованої бідності він пропонує вирішувати за допомогою інвестицій у людей і в території…

Все це надто загальні рекомендації, які мають небагато спільного з реаліями, а тим паче — з вітчизняними. У нас процеси кластеризації ще не набули такого розмаху як у розвинутих країнах, але негативний досвід агломерацій розвинутих країн варто брати до уваги разом із позитивними прикладами подолання урбаністичної кризи.

В Україні принципи нового урбанізму практично прописані у чинному законодавстві та державних будівельних нормах і правилах (ДБН). До прикладу, у ст. 19 Закону України «Про основи містобудування» регламентовано:

«При розробці та реалізації містобудівної документації суб'єкти містобудівної діяльності зобов'язані дотримуватись основних завдань та заходів щодо забезпечення сталого розвитку населених пунктів та екологічної безпеки територій.

Сталий розвиток населених пунктів передбачає соціально, економічно і екологічно збалансований їх розвиток, спрямований на створення економічного потенціалу, повноцінного життєвого середовища для сучасного та наступних поколінь на основі раціонального використання ресурсів, технологічного переоснащення і реструктуризації підприємств, удосконалення соціальної, виробничої, транспортної, комунікаційно-інформаційної, інженерної інфраструктури.

Екологічна безпека територій передбачає дотримання встановлених природоохоронним законодавством вимог щодо охорони навколишнього природного середовища, збереження та раціонального використання природних ресурсів,

санітарно-гігієнічних вимог щодо охорони здоров'я людини, здійснення заходів для нейтралізації, утилізації, знищення або переробки всіх шкідливих речовин і відходів».

А тепер задумайтесь: чи виконується цей Закон у вашому населеному пункті? На превеликий жаль, змушені констатувати: у Львові не виконується.

Ці законодавчі положення деталізовані, зокрема, у ДБН «Планування і забудова території», які нещодавно змінили попередні ДБН 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень», за котрими мала би здійснюватися містобудівна діяльність ще з 1992 р. і донедавна. Власне, мала би, бо на практиці спостерігаємо надто багато порушень. Але про це згодом.

У ДБН 360-92 був окремий розділ, присвячений системі громадських центрів міст. У ньому в межах основних структурно-планувальних елементів міста передбачалося резервування територій для розміщення об'єктів і установ культурно-побутового обслуговування населення. Місця концентрації таких об'єктів і установ визначали створення громадських центрів різних рівнів.

У нових ДБН зазначено, що функціональна зона житлової забудови складається з прибудинкових територій багатоквартирних осель, земельних ділянок садибних будинків, гуртожитків, земельних ділянок дошкільних навчальних закладів, загальноосвітніх шкіл, громадських центрів мікрорайонів. Ці норми передбачають також, що мікрорайон формується за принципами: чіткого функціонального зонування; повного комплексу підприємств і закладів повсякденного обслуговування населення (дошкільні навчальні заклади, загальноосвітні школи, підприємства торгівлі, підприємства громадського харчування та приймальні пункти підприємств побутового обслуговування), зупинок громадського транспорту та місць постійного зберігання автомобілів, які належать мешканцям, ландшафтно-рекреаційних територій загального користування (сади, сквери та бульвари) в радіусі пішохідної доступності завдовжки 500 м.

Отже, дотримання певних сучасних принципів нового урбанізму в Україні навіть оформлене у правовому полі. Залишається лише його виконувати, а не шукати законодавчі прогалини, чим часто займаються наші архітектори на вимогу замовників, щоби виправдати незаконну житлову забудову.

Суть сталого розвитку полягає у збалансованому розвитку соціальної, екологічної та економічної систем з метою максимально повного задоволення потреб нинішнього покоління без шкоди для майбутніх поколінь. Документом, що визначає принципи, цілі та напрями сталого розвитку міст, є, зокрема, Програма ООН з населених пунктів (ООН-Хабітат). У жовтні 2016 р. в м. Кіто — столиці Еквадору, на Конференції ООН із житла та сталого міського розвитку було ухвалено Нову програму розвитку міст (Хабітат-III), яка складається з 175 пунктів. Програма претендує на фундаментальність, оскільки бере до уваги «епохальні досягнення 2015 року», себто 13 різних міжнародних документів, у тому числі Паризьку угоду про зміну клімату.

У Новій програмі розвитку міст визнається, що культура і культурна різноманітність є джерелами збагачення людства і роблять значний внесок у сталий розвиток міст, населених пунктів і громадян. Автори цього документу вважають міста та населені пункти такими, що:

- виконують свою соціальну функцію, у тому числі соціальну та екологічну функцію земельних ресурсів, з метою поступового досягнення повної реалізації права людини на достойне житло як одного з компонентів права на задовільний рівень життя;

- гарантують загальний доступ до безпечної та доступної за ціною питної води і санітарних послуг, а також рівного доступу всіх до суспільних благ і якісних послуг

у таких сферах як продовольча безпека і харчування, охорона здоров'я, освіта, інфраструктура, мобільність і транспорт, енергетика, якість повітря;

- забезпечують джерела коштів для існування;

- вирішують проблеми та використовують можливості нинішнього і майбутнього послідовного, всеохоплюючого і стійкого економічного зростання, використовуючи урбанізацію для структурних перетворень, високої продуктивності;

- виконують свої територіальні функції в рамках усіх адміністративних кордонів і відіграють роль центрів та рушійних сил збалансованого, сталого й комплексного міського та територіального розвитку на всіх рівнях;

- приймають і здійснюють заходи щодо зниження та управління ризиками лих, зменшують ступінь уразливості, підвищують життєстійкість і здатність реагувати на стихійні та антропогенні лиха, а також сприяють пом'якшенню наслідків і адаптації до зміни клімату;

- захищають, зберігають, відновлюють і сприяють формуванню власних екосистем, водних ресурсів, природних місць проживання та біорізноманіття, зводять до мінімуму свій вплив на довкілля і переходять до стійких моделей споживання та виробництва тощо.

Отже, ідеї «ідеального міста», закладені в урбаністику давньогрецькими філософами, не втрачають привабливості й актуальності.

Нова програма розвитку міст ґрунтується на принципах:

- ліквідації бідності;

- гарантування рівних прав і можливостей;

- поліпшення зручності життя, освіти, продовольчої безпеки та харчування, охорони здоров'я;

- надання рівного доступу всім до фізичної та соціальної інфраструктури й основних послуг, достатнього і доступного житла;

- формування стійкої та всеохоплюючої міської економіки внаслідок застосування переваг агломерації, наданих добре спланованою урбанізацією;

- забезпечення створення гідних робочих місць і рівного доступу всім до економічних і виробничих ресурсів та можливостей;

- екологічної сталості через заохочення використовувати екологічно чисту енергію та стале застосування земель і ресурсів у сфері міського розвитку;

- охорони екосистем і біорізноманіття, враховуючи вибір здорового способу життя в гармонії з природою;

- сприяння впровадженню стійких моделей споживання і виробництва;

- зміцнення життєздатності міст;

- скорочення ризику лих;

- пом'якшення наслідків зміни клімату та адаптації до нього тощо.

Заради появи ідеальних міст автори зобов'язуються всіляко сприяти цій програмі, зміцнювати її, приділяти особливу увагу їй, вживати заходів для виконання завдань та ін. Загалом у програмі багато насправді важливих і правильних тез, однак вона є надто декларативною. Щось на кшталт: за все добре проти всього поганого. Зрештою, така декларативність притаманна не лише міжнародним документам, які визначають загальносвітові тренди розвитку, а й регіональним програмам, у чому ми згодом пересвідчимося. Проте для формування сучасної концепції ідеального міста ця програма є цілком придатна, і коли б мери наших міст хоч трішечки її дотримувалися, то безліч існуючих проблем, які нині необхідно вирішувати, можна було б уникнути.

Останнім часом у міжнародних документах, а також на всіляких заходах, присвячених урбаністиці, все частіше використовують поняття «життєстійкість». З'явилося



Затоплена вулиця Сахарова у Львові, 2018 р. Знимка Ядвіги Комаровської

воно в обігу після події 9/11, тобто терористичної атаки на вежі-близнюки у Нью-Йорку, але особливо поширилось після руйнівного урагану Сенді у 2012 р. Життєстійкість фігурує практично у всіх концептуальних політичних документах останніх років, а у сфері міського розвитку популяризації цього поняття сприяє ініціатива фонду Рокфеллера 100 Resilient Cities та прийнята ООН згадана Нова програма розвитку міст.

Життєстійкості присвячені спеціальні секції на важливих міжнародних конференціях, навіть формуються спеціалізовані навчальні програми (до прикладу, магістратура в міжнародному інституті Каталонії). Якщо сталий розвиток говорить про невизначене майбутнє, то життєстійкість покликана протистояти викликам сьогодення.

Сучасні міста становлять центри інновацій та ділової активності, а шалені темпи урбанізації чинять усе більший тиск на довкілля. Це робить їх життєвий простір не таким комфортним і вразливішим. У випадку стихійних лих, техногенної катастрофи чи збройного конфлікту концентрація великої кількості людей у сучасних містах може призвести до колосальних втрат людських і фінансових ресурсів. За умов постійних погодних аномалій, епідемій на кшталт коронавіруса, частих локальних військових конфліктів і терористичних актів, поняття міської життєстійкості стає дедалі актуальнішим і все частіше з'являється у порядку денному міжнародної політики. Тому на рівні урбаністичних утворень особлива роль у зміцненні міських систем, їх резилентності (анл. resilience — пружність, еластичність) відводиться місцевій владі й містобудівникам.

Насамперед йдеться про здатність ефективно використовувати наявні ресурси у випадку надзвичайних ситуацій і готовність до змін. В урбаністичному розумінні — це спроможність складних міських систем, які впливають одна на одну, реагувати на виклики без втрати своїх зв'язків і функціональних властивостей. Йдеться не лише про стихійні лиха. Однією з вимог до життєстійкості вважається боротьба з соціальною нерівністю. Враховуються і різноманітні суспільно-політичні й економічні аспекти на кшталт того, що політикам доводиться обирати між довгостроковими та короткостроковими проєктами. На жаль, вони надають пріоритет останнім (зрозумілішим для виборців), які зазвичай спрямовані на відновлення системи, а не на її перетворення.

Проте в Європі поняття життєстійкості все ж таки використовують переважно у зв'язку з кліматичними змінами. Останнім часом популярними стали «природні рішення» (nature-based solutions), що містять одразу кілька переваг. Скажімо, зелені насадження слугують не лише природним бар'єром від паводків, а й нейтралізують шкідливі викиди в атмосферу, понижують у місті температуру, позитивно впливають на фізичне та психічне здоров'я мешканців.

Наріжним каменем життєстійкості вважається упередження можливих негативних наслідків від стихійних лих, техногенних катастроф чи інших подібних явищ. Таким чином, планування з урахуванням життєстійкості передбачає різноманітні

сценарії розвитку подій та ризики, а також такі властивості міських систем як гнучкість, різноманітність (до прикладу, джерел енергопостачання), модульність, багатофункціональність об'єктів, належний розвиток вулично-дорожньої мережі, децентралізацію інфраструктури тощо.

Розглядаючи життєстійкість, необхідно враховувати не лише існуючі ресурси, а й спрогнозувати, як інновації (на кшталт системи «розумне місто») й анонсовані нові технології вплинуть найближчими роками на урбаністичне середовище загалом.

Для цього розглянемо світ у 2030 р. з погляду аналітичного центру Deutsche Bank.

Отже, основні бар'єри на шляху віртуальних грошей сьогодні ставлять регулятори, хоча це може змінитися. Вирішальне значення матиме позиція двох найзаселеніших країн світу — Китаю та Індії. Їхні уряди почали переглядати своє негативне ставлення до криптовалют. Сучасне суспільство починає надавати перевагу безготівковим розрахункам. У зв'язку зі швидким розвитком і зростанням популярності систем оплати за допомогою смартфонів, що засвідчує приклад Китаю, платіжні карти стануть просто непотрібними, але обіг банкнот і монет з різних причин продовжиться.

Безпілотні технології, попри нинішній «хайп», ще не встигнуть до 2030 р. подолати численні перешкоди на шляху до успішної комерціалізації. Проте електромобілі складатимуть у 20-х роках п'яту частину глобальних продаж легкових автівок, а до 2040 р. — половину.

Приблизно до 2030 р. може навіть здійснитися вікова мрія про приватні літаючі автомобілі, допускають експерти Deutsche Bank. Але ось у чому вони цілковито впевнені: очікується бум комерційних безпілотних літальних апаратів і до кінця десятиріччя в небо тільки США може піднятися 6,5 млн дронів. Експерти наводять приклад, що в африканській Руанді доставка ліків за допомогою дронів розпочалася ще в 2018 р. Технологія породжує певні правові проблеми, але лишень суспільство переконається в її очевидних перевагах, до прикладу, розвантаження автодоріг або термінова доставка ліків, воно почне вимагати державної підтримки безпілотників.

Дослідники передбачають різні ефекти від розвитку «найбільшої технології 20-х років» — штучного інтелекту. Однак чи не найнесподіваніший прогноз — усе ширше впровадження цієї технології породить підвищений попит на випускників філософських і лінгвістичних факультетів. Причина: дивовижна слабкість штучного інтелекту під час прийняття етичних рішень. Тому його необхідно поєднати з людською мораллю. Експерти переконані, що найскладнішою проблемою у подальшому розвитку штучного інтелекту стане необхідність давати відповіді на етичні питання, враховуючи різні моральні і культурні норми. У зв'язку з цим бізнесу та законодавцям потрібні гуманітарії — фахівці з філософською освітою та складом розуму і з умінням відчувати найтонші мовні й культурні нюанси.

1.7. Нові технології, безпека та урбанізація

Аби зрозуміти, як нові технології вплинуть на міста, проаналізуємо ті тренди та розробки, які сьогодні вже анонсовані й розвиток яких вплине на наше повсякденне життя у найближчому майбутньому.

1.7.1. Роботизація економічної та побутової діяльності людини

Вже сьогодні у Кремнієвій долині з'явилися роботи, що доставляють замовникам їжу з ресторанів.

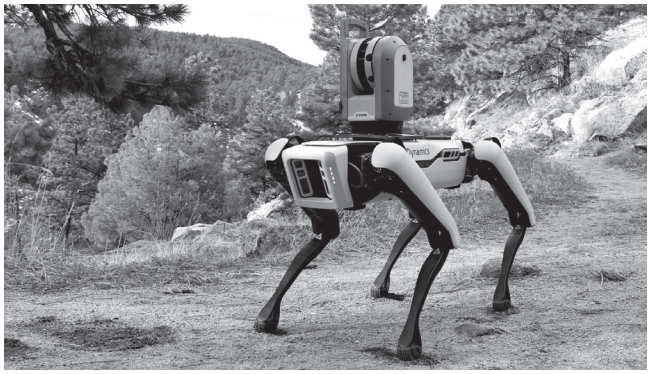
Компанія Lockheed Martin у співпраці з Міністерством оборони США розробила екзоскелет, який у кілька разів збільшує витривалість солдатів.

Компанія Sarcos Robotics нещодавно представила екзоскелет Guardian XO. Людина в такому роботизованому костюмі може переносити вантажі вагою до 90 кг. Змінні акумулятори дають змогу займатися підняттям важких речей упродовж 8 год без підзарядки. Першими новий екзоскелет випробують вантажники авіакомпанії Delta Airlines. Він також буде протестований американськими військовими. Очікується, що продаж Guardian XO почнеться наприкінці 2020 р.

У Дубаї очільник британської компанії Gravity Industries Річард Браунінг у 2018 р. продемонстрував високотехнологічний костюм «Залізної людини», за допомогою якого злетів вертикально. Керування костюмом здійснюється за допомогою рук.

Четверо студентів Массачусетського технологічного інституту і шеф-повар, власник Michelin Даніель Блуд відкрили перший у світі роботизований ресторан, де відвідувачів обслуговують роботи.

Робот Atlas of Boston не лише крутить сальто, а ще й перескакує через перешкоди заввишки 40 см, здіймається вгору й успішно вчиться орієнтуватися на відкритій місцевості.



Робот-собака компанії Boston Dynamics

Компанія Boston Dynamic також запровадила виробництво роботів-собак SportMini, що пересуваються зі швидкістю 1,6 м за секунду (майже середня швидкість людської ходи), працюють у діапазоні температур від мінус 20°С до 45°С, є водо- та пилонепроникними й оснащені камерами зі 360° огляду. Такі робото-собаки можуть, до прикладу, здійснювати пошук постраждалих під час стихійних лих у тих місцях, де людям перебувати небезпечно.

У Disney Research зібрали конкуруючого робота, який теж уміє робити сальто й інші трюки, виконуючи їх у вільному польоті, а також здатен оцінювати навколишнє середовище за допомогою лазерних сенсорів.

Ілон Маск ще у 2018 р. заявив, що невдовзі роботи рухатимуться зі швидкістю, майже невловимою для людського ока.

У Південній Кореї в 2024 р. на службу в армію планується скерувати вояків-роботів.

Виробник моторолерів Vespa продемонстрував робота-валізу, що прямує за своїм господарем, уникаючи зіткнень з іншими людьми.

Південнокорейська Samsung представила робота Ballie, який призначений для допомоги людині у повсякденному житті. Виглядає Ballie мов маленька куля розміром трохи більшим ніж тенісний м'яч. Він може котитися за господарем, спостерігаючи за ним через відеокамери і видаючи спеціальні звуки. Його можна використовувати для гарантування безпеки у будинку, планування завдань, дистанційного керування мобільними пристроями. Ballie зможе погратися з собакою, що залишився вдома без господаря, увімкнути робот-пилосос, коли це необхідно, переключити канали телевізора, записати відео. Samsung обіцяє, що з часом функції Ballie будуть розширюватися внаслідок навчання штучного інтелекту.

Samsung також презентувала проєкт Neon, який дає змогу створювати 3D-моделі штучних людей — аватарів. Вони рухаються, розмовляють, висловлюють емоції та виконують роль віртуальних помічників. Правдоподібні цифрові аватари створюватимуться за допомогою сканування реальних людей, але будуть здатні генерувати власні міміку, рухи та жести. Нову технологію передбачається

використовувати у тому числі в кіно і на телебаченні як гідів або персональних асистентів.

Удосконалюються технології розпізнавання голосових команд, тож з'являються віртуальні помічники й інтелектуальні інтерфейси, що зможуть розуміти ваші емоції, буквально — читати думки.

Інженери зі Швейцарії опублікували працю, в якій розповіли про нові ультратонкі й гнучкі дроти, оснащені електродами, що стануть основою «нервової системи» роботів майбутнього і значно покращать їх динамічні властивості.

Розвиток 3D друку по металу для робототехніки теж робить роботів легшими та динамічнішими. Завдяки цим технологіям останні моделі вже легко виконують прості акробатичні трюки й пересуваються нерівною поверхнею.

Незабаром очікують на появу 3D принтерів, які друкуватимуть масу речей, необхідних у побуті, цвяхів і молотків, совків і книжкових поличок. Згодом 3D принтери стануть елементом побуту на кшталт пральної машини чи холодильника. Ба більше, ці механізми успішно застосовують під час зведення стін будинків, а в Латинській Америці постав «надрукований» житловий квартал.

Сьогодні в Японії лише 1 % будівельних робіт можуть виконувати роботи. Проте компанія Shimizu планує до 2025 р. збільшити цей показник до 10 % і вже розпочала випуск одразу трьох моделей: зварювальника, вантажника (транспортування матеріалів), оздоблювальника.

Наступного року в Сеулі з'явиться музей науки та робототехніки, споруджений за участі роботів, дронів і 3D друку. Нові технології будуть задіяні на всіх етапах будівництва: від промислового дизайну до конструктивів.

Отже, роботи поволі витіснятимуть будівельників, дизайнерів і навіть інженерів. Мабуть, читач може собі уявити, в яких сферах економічної діяльності застосовуватимуться такі технології, а відтак — скільки людей можуть залишитись без роботи. До прикладу, за порядком у місті стежитимуть камери, озброєні штучним інтелектом, у партнерстві з поліцейськими-роботами. Ми вже згадували про загрозу втрати мільйонів робочих місць, анонсовану Римським клубом, а тепер погляньмо на зростання рівня безробіття у США внаслідок пандемії — понад 22 млн американців звернулися за отриманням допомоги із безробіття у квітні 2020 р. Тож потенційне зростання людей, які позбудуться роботи, зокрема внаслідок появи нових технологій, є важливим чинником. Ця проблема сьогодні в Україні знівельована масовим виїздом за кордон на заробітки, але вона загостриться внаслідок економічних негараздів, пов'язаних зі світовим карантином.

1.7.2. Вирощування людських органів, клонування тварин і людей

Вчені Маастріхського університету (Нідерланди) створили ембріон на основі стволових клітин без застосування яйцеклітин і сперматозоїдів. Науковці з Ньюкаслського університету (Британія) вже виготовили «з нуля» рогівку і наблизилися до створення інших структур людського ока. Здійснено випробування ультратонкої гнучкої плівки: нанесена на контактні лінзи вона випромінювала лазерні промені буквально з очей.

Науковці Університету Шеффілда розробили новий метод регенерації клітин нервової тканини, який може врятувати людей від паралічу кінцівок. Учені з Базельського університету (Швейцарія) створили штучний кістковий мозок, який працюватиме не гірше ніж справжній. У Південній Кореї за 100 тис. дол. кожен, хто бажає, може замовити клонування свого пса, а спеціалісти китайської Sinogene

Biotechnology Company в 2019 р. успішно клонували кота. Китайські вчені також першими у світі змогли клонувати мавп за методом «овечки Доллі», внаслідок чого на світ з'явилися дві яванські макаки з однаковою ДНК. Генетик і молекулярний хімік Джордж Чьорч заснував стартап Rejuvenate Bio, мета якого — омолодження собак за допомогою генної терапії, аби з часом цей досвід могли використовувати люди.

Продовжуються експерименти з «генномодифікованими» дітьми, хоча наприкінці минулого року в Китаї засудили до трьох років ув'язнення вченого, що вперше в світі застосував технологію редагування генів, за допомогою якої можна створювати людей із наперед запрограмованими характеристиками. Вченим зі США вдалось уперше здійснити пересадку пам'яті з одного примітивного організму в інший завдяки трансплантації РНК (рибонуклеїнової кислоти) та енграм-нейронів.

Загалом нейрокомп'ютерний інтерфейс — це вже давно не фантастика. За допомогою нейропротезів паралізовані люди знову починають відчувати та рухатися, сліпі — бачити, а глухі — чути. Неживе стало продовженням живого, відновлюючи втрачені зв'язки.

Нещодавно французькі розробники з компанії NextMind продемонстрували нейроінтерфейс, за допомогою якого людина може подумки управляти телевізором або комп'ютером. Невеликий круглий пристрій, який кріпиться до потилиці, зчитує сигнали від зорової кори головного мозку і перетворює їх на цифрові команди. З їх допомогою власник гаджета може, сфокусувавшись на телевізорі, вибрати канал чи збільшити гучність. Передбачається також, що NextMind використовуватиметься в іграх у віртуальній реальності.

Вже у серпні 2020 р. Ілон Маск презентував чип, який він вживив піддослідній свинці. Він подібний на фітнес-браслет, але у вашому черепі. Чип, розміром з невелику монету, зчитує активність мозку в реальному часі… Вживлення чипа займає близько години. Операцію можна провести без анестезії, лежати в лікарні не потрібно. Маск стверджує, що чип можна без проблем видалити, як це і було продемонстровано на свинці Дороті, а можна замінити на покращену версію. Після видалення ви будете такі ж здорові і щасливі, як і до його вживлення. Чип може вам транслювати музику просто в мозок, викликати «Tesla» силою думки та керувати іграми. Заряджатиметься чип безпровідним магнітним пристроєм. На першому етапі чип зі встановленням коштуватиме кілька тисяч доларів, але швидко подешевшає. Керувати чипом можна буде через додаток у смартфоні. Згодом технологія дозволить працювати з пам'яттю людини. «Це все більше подібне на епізод з телесеріалу «Чорне дзеркало». Все, що закодовано у вашій пам'яті, ви зможете вивантажити, зберегти, зробити резервну копію, щоби, за необхідності, відновити. У кінцевому підсумку ви можете завантажити все у нове тіло або робото-тіло. Майбутнє буде дивним…»

Залишається сподіватися, що дивуватиме воно приємно. Звісно, можна буде вирішувати проблеми зі здоров'ям, до прикладу, пригнічувати патологічні ритми при хворобі Паркінсона, вчити людину по-новому керувати кінцівками після інсульту; паралізованим людям чип разом з екзоскелетом поверне здатність рухатися; допоможе боротися з залежностями і хворобою Альцгеймера тощо. Перші клінічні випробовування на людях розпочнуться у 2020 р…

Завдяки генній інженерії та медичним технологіям усі важкі хвороби можна буде виявляти та лікувати на ранніх стадіях. Складні операції хірурги проводитимуть за допомогою роботів; з часом участь хірургів буде необов'язковою. Органи на заміну вирощуватимуть або друкуватимуть на 3D принтері.

Отже, якщо роботи, вдосконалені й оснащені штучним інтелектом, будуть здатні замінити людей у багатьох сферах, то «доповнені» новітніми технологіями люди

матимуть змогу суттєво збільшити фізичні властивості та тривалість життя. Поєднання людського мозку, біотехнологій і комп'ютера може сприяти появі біороботів.

Можна по-різному ставитися до такого втручання в людську природу, але ми лише констатуємо те, що анонсується у ЗМІ, а також у виступах публічних осіб і коментарях науковців. Наділення машин інтелектом, імовірне перетворення людей на кіборгів неминуче вплине на філософію та світогляд мешканців урбаністичних утворень і нашу повсякденну реальність загалом.

1.7.3. Урбанізація і транспорт

Woven City — так називається місто майбутнього, який має намір побудувати компанія Toyota. У ньому проживатиме близько 2 тис. осіб — співробітники фірми та їх сім'ї. Місто побудують на території старої фабрики з виробництва автомобілів площею 70 га недалеко від гори Фудзіяма. У ньому тестуватимуть останні технічні новинки в режимі реального часу і проводитимуть наукові дослідження.

Важливу роль у місті майбутнього відіграватимуть автомобілі без водіїв, розробкою котрих займається Toyota. Їх використовуватимуть для перевезення людей, а також як мобільні бюро, магазини і навіть готелі на колесах. Одне з таких авто презентував архітектор міста майбутнього Б'ярке Інгельс.

У 2018 р. компанія Uber продемонструвала прототип таксі, що літає, тестування якого заплановано у 2020 р. Вже начебто є запроєктовані стоянки для цього виду транспорту, розрахованого на чотирьох пасажирів і здатного розвивати швидкість до 322 км/год.

В Японії на 2020 р. теж анонсували появу літаючих автомобілів, що будуть здійснювати вертикальні зліт-посадку й літати на висоті 150 м зі швидкістю від 100 до 200 км/год. В Європі подібний вид транспорту розробила компанія PAL-V з Нідерландів і навіть продемонструвала його на Женевському автосалоні у 2018 р. Триколісне авто, подібне радше до маленького вертольота, зможе повітрям перевозити двох пасажирів на відстань до 300 км. У 2019 р. навіть було зазначено ціну двох модифікацій цього транспортного засобу під назвою Liberty Pioneer Edition — 299 і 499 тис. євро.

І це далеко не повний перелік гібридів автомобіля з літальним апаратом. Таксі, що літають, — це вже близька реальність, яка може суттєво вплинути на інфраструктуру та архітектуру міст.

Mitsubishi разом із провідним японським автобусним оператором створять «Uber для автобусів». Автобус можна буде замовляти як таксі, а штучний інтелект допоможе прокладати такий маршрут, щоби підібрати дорогою найбільше людей.

У Швеції компанія eRoadArlanda збудувала першу електрифіковану дорогу, яка дає змогу заряджати транспортні засоби під час руху. За прогнозами аналітиків компанії, до 2030 р. 2/3 вантажних перевезень у країні можуть здійснюватися такими дорогами, що скоротить споживання енергії в еквіваленті 3 млн т пального.



Кадр з кінофільму 5-й елемент

Американський стартап Integrated Roadways розробляє «розумні дороги», які спостерігають за автомобілями і у випадку аварії подають сигнал рятівникам.

Turanor PlanetSolar — перший у світі великий катер, виготовлений швейцарською компанією PlanetSolar, що обійшов земну кулю, використовуючи лише енергію сонця, і може стати технологічним прототипом плаваючого (мобільного) міста.

Влада США у 2018 р. дозволила Apple, Microsoft та Uber застосовувати дрони для перевезення їжі та інших комерційних цілей, що разом з літаючими таксі створить передумови до появи внутрішнього міського повітряного простору. Водночас китайський інтернет-ритейлер Alibaba продемонстрував безпілотник, який займеться доставкою посилок.

Продовжуються розробки безпілотних автівок, зокрема, створюються програмно-апаратні комплекси. З їх допомогою звичайні автівки можна перетворити на безпілотні. Проте вже сьогодні автомобіль-робот подолав 5 тис. км за 50 год у повністю автоматичному режимі зі Сан-Франциско до Нью-Йорка. Людина втручалася лише під час заправки його пальним. Компанія Lyft випустила 30 безпілотних автомобілів на вулиці Лас-Вегаса, які станом на березень 2019 р. здійснили вже 50 тис. поїздок у тестовому режимі.

Ілон Маск розробляє гібрид підземки зі звичайним автобусом. Електробус поміщатиме в собі пішоходів і велосипедистів, але в ньому буде місце і для автомобілів. Проєктна швидкість — до 200 км/год. Так планується боротися з заторами та раціональніше використовувати міські території.

Натомість Toyota презентувала нову концепцію електротранспорту під назвою «e-Palette». Це ультрасучасний екологічно безпечний безпілотний автобус. Його міні-модель може слугувати аналогом таксі, розвозитиме посилки від Amazon і трансформуватиметься в мобільний ресторан, магазин чи мотель.

Hyperloop теж не втрачає актуальності. Це концепт швидкісних потягів, які рухаються у вакуумних тунелях завдяки магнітній «левітації», розвиваючи швидкість 1200 км/год. Нині над створенням цього виду транспорту працює декілька компаній.

Hyperloop Transportation Technologies (HTT) планує запустити першу пасажирську лінію в 2022 р.

Американська компанія Segway презентувала прототип пересувного крісла S-Pod. Новий транспортний засіб важить близько 150 кг і здатний пересуватися зі швидкістю 40 км/год. Без підзарядки крісло може проїхати до 70 км. Управляється воно джойстиком, що розташований на одному з підлокітників. Початок продажів S-Pod заплановано на 2021 р.

Для обраних, у випадку подальших катаклізмів на планеті, передбачається можливість перебування за її межами. Учені NASA завершили наземні випробування компактного ядерного реактора, який може забезпечувати електрикою космічні колонії, а керівник компаній Amazon і Blue Origin Джеф Безос повідомив, що в планах підконтрольних йому компаній є створення колонії на Місяці.

1.7.4. Надпотужні комп'ютери, штучний інтелект, Big Data і Smart City

Департамент енергетики США презентував світові найпотужніший суперкомп'ютер з піковою продуктивністю 200 квадрильйонів обчислень за 1 с. У 2025 р. комп'ютер, який зможе виконувати 10 квадрильйонів операцій за 1 с, коштуватиме приблизно 1 тис. дол.

Американська система штучного інтелекту обіграла чотирьох з посеред найсильніших гравців у покер і виграла у них 2 млн дол.

Банки-монстри Barclays и JP Morgan Chase беруть на роботу математиків, фізиків і програмістів для розробки квантових комп'ютерів. У такий спосіб, як офіційно вважається, банки планують запобігти фінансовій кризі.

Останніми роками значно зросла кількість інформації стосовно людської життєдіяльності. Упродовж попередніх 10 років було створено 90 % усіх даних на планеті, зокрема щодо споживачів інтернет-послуг на підставі користування ними соцмережами. Оцифровування усіх сфер життя, поява інформації від різноманітних сервісів і компаній, камер спостереження тощо зумовили виникнення величезних масивів інформації, які разом зі способами їх обробки та сферою застосування отримали назву «Big Data».

Місто — це складна система найрізноманітніших зв'язків, що можна виявити внаслідок аналізу потоку даних, який генерується самими мешканцями, — сигнали мобільних, банківські транзакції, дописи у соцмережах тощо. Сьогодні у муніципалітетах багатьох мегаполісів з'явилася посада відповідальних спеціалістів з Big Data для роботи з масивами даних, отриманих з різних джерел й опрацьованих штучним інтелектом. Відтак була сформована концепція розумного міста (англ. Smart City). Британський інститут стандартів (BSI) дає таке визначення Smart City: «Розумні міста — це термін, який позначає ефективну інтеграцію фізичних, цифрових і людських систем в урбанізоване середовище, щоби забезпечити стійке, процвітаюче та всеосяжне майбутнє для своїх громадян».

Водночас фокус-група з питань розумних стійких міст, проаналізувавши майже 100 визначень цього поняття, дійшла висновку: розумне стійке місто — це інноваційне місто, яке використовує інформаційно-комунікаційні технології та інші засоби для покращення якості життя, ефективності функціонування міста, його конкурентоспроможності, надання якісних послуг мешканцям, одночасно забезпечуючи задоволення потреб теперішніх та майбутніх поколінь стосовно економічних, соціальних та екологічних аспектів.

1.7.5. Змішана та віртуальна реальність

Анонсовано перший у світі фільм під назвою «The Moment», на сюжет якого впливатиме глядач за допомогою мозкових імпульсів.

З'явиться нове покоління інтерфейсів та дисплеїв для масового споживача. Екрани смартфонів, комп'ютерів і телевізорів відійдуть у минуле, а їх замінять окуляри з функцією доповненої реальності.

Нейромережі створюють реальність, яку неможливо відрізнити від матеріальної. Все більше вдосконалюється додана віртуальна реальність з можливостями тактильних відчуттів (привітатися «за руку», перебуваючи на різних континентах). Суть технології віртуальної реальності, для котрої необхідні спеціальні шоломи чи окуляри, полягає в тому, аби створити для користувача віртуальний світ з усім розмаїттям відчуттів. Технологія ж доповненої реальності, навпаки, додає віртуальні елементи до реальної дійсності, приміром, забезпечує користувача інформацією про об'єкти, що знаходяться в полі його зору. Приклад доповненої реальності — популярна гра Pokémon GO, в яку можна грати на мобільних пристроях. Замість того, аби створювати події та враження в віртуальному світі, Pokémon GO модифікує існуючу реальність, наповнюючи її всілякими монстрами. Компанія Google працює над гарнітурою доповненої реальності, що дає змогу самостійно накладати цифрові об'єкти на картину реального світу.

1.7.6. Контроль мас і стимуляція поведінки

У Китаї успішно впроваджується система соціального кредиту (ССК). Вона задумана як система оцінки благонадійності громадян і організацій за різноманітними параметрами з допомогою електронних засобів спостереження й з використанням технологій аналізу великих масивів інформації та баз даних (Big Data). У 2014 р. Державна рада КНР оприлюднила документ «Про планування розбудови ССК (2014—2020 роки)», у якому зазначені такі аспекти поведінки людини, охоплені системою: 1) чесність у державних справах; 2) добросовісність у бізнесі; 3) публічна поведінка; 4) історія правопорушень і судових справ.

Міхал Косінські, розробник методики OCEAN, стверджував: 68 лайків у Фейсбуці допомагають визначити ваш колір шкіри, сексуальну орієнтацію та прихильність до демократів або республіканців; після 150 лайків програма знає вас краще ніж батьки, а після 300 — ніж найближча людина. Така інформація дає змогу не лише мати величезну базу даних на користувачів соцмереж, а й успішно ними маніпулювати.

Китайські компанії для підвищення продуктивності праці вставляють у головні убори працівників чипи, які відстежують активність мозку.

Додатково варто звернути увагу на таке явище, як … блокчейн-релігії. До прикладу, один із криптовалютних топменеджерів заснував блокчейн-релігію «0xΩ» — «Zero Ex Omega». Свій проєкт він змальовує як спосіб стимулювати розум, щоби в кінцевому підсумку прийти до колективної свідомості. Відтак групова участь у колективній свідомості перетворює останню на Бога. Проєкт передбачає власну символіку, зокрема електронні ікони. Сьогодні вже є один образ — нарвал з головою doge (інтернет-мем зі собакою породи сіба-іну), беретом, татуюванням, безконечним хвостом та емблемою етеріума. Етеріум (ще іменують ефіром) — це платформа, на якій можна створювати практично всі децентралізовані онлайн-сервіси на базі блокчейна, що працюватимуть за смарт-контрактами (угодами на базі закодованих математичних алгоритмів).

Традиційні релігії теж стрімко перекочовують у «цифру» — для цього створено сотні мобільних додатків, а під час пандемії COVID-19 богослужіння у смартфоні стало повсякденною реальністю.

Існують і чудернацькі поєднання традиційних релігій з новими технологіями. Вінсент Хорн, засновник сайта Buddhist Geeks, започаткував гік-буддизм. Оскільки буддисти повинні зберігати внутрішній спокій, то шалені темпи сучасного життя начебто не для них. Проте гік-буддисти вважають зустрічі в реальності пережитком і пропонують цифровим буддистам хмарні сангхи — віртуальні медитативні практики, поєднані з віртуальною реальністю.

1.7.7. Криптовалюта та безготівкові розрахунки

Завдяки протоколу блокчейн, який здійснює пряму та начебто безпечну цифрову передачу даних, людство поступово перейде на криптовалюту та повністю безготівкові розрахунки, — вважають декотрі аналітики. Так це чи ні, але зменшення кількості готівкових операцій є вже очевидним. У тому ж Китаї за допомогою смартфона розраховуються навіть на продуктових ринках.

Венесуела проголосила створення власної криптовалюти, однак цей експеримент на тлі політичної кризи й економічних проблем, як стверджують ЗМІ, виявився не вельми вдалим.

У Китаї державну криптовалюту DCEP випускатимуть чотири державні банки, а

з травня 2020 р. нею планували частково видавати заробітну плату муніципальним чиновникам м. Сучжоу.

Другий за величиною банк Південної Кореї «Shinhan Bank» заявив про запуск блокчейн-платформи для кредитування, що дасть змогу отримувати кредити в режимі реального часу без особистої присутності клієнта у фінансовій установі.

В Японії криптовалюти будуть розглядатися як фінансовий продукт, а не як електронні гроші. Завдяки цьому можна буде відкривати криптовалютні біржові фонди.

NFC-чипи, вживлені у тіло людини, — вже повсякденна реальність. Так, керівництво шведської компанії Epicenter ще у 2017 р. розпочало процес імплантації чипів у співробітників, з яких перших 150 осіб стали добровольцями. Чипи заміняють кредитні картки, ключі, перепустки на місце праці, а також слугують допуском до використання офісного обладнання. Підзарядки цей виріб уже не потребує, проте слабозахищений від підробок і зовнішнього втручання.

Усі перелічені технологічні досягнення можуть зробити наші міста суттєво безпечнішими. І що більша концентрація населення у містах-мегаполісах, то складніших механізмів регулювання потребують останні. Тому запровадження нових технологій, зокрема обробки штучним інтелектом великих масивів даних (Big Data) у процес управління містами, є неминучим.

1.7.8. Техногенно-інформаційні загрози

Вже сьогодні низка вчених і дослідників задумуються над соціальними, політичними та економічними наслідками створення розумних міст.

Скажімо, на думку Адама Грінфілда, урбаніста, мислителя і послідовного противника концепції Smart City, жодна передова технологія не може вирішити сучасних проблем. За приклад він наводить смартфон, що став нині невід'ємним атрибутом сучасної людини, проте, як і мобільний зв'язок загалом та інші передові технології, «вбудувався» в існуючі економічно-політичні моделі, а не покращив соціальне становище бідного населення планети. Інтернет-технології стали посередниками між людиною та реальністю, контролюючи процеси вимірювання, аналізу й контролю. Це перетворює життєве середовище обивателя на сукупність даних, що можуть бути використані будь-якими зацікавленими особами та структурами. Люди поступово до цього звикають і не ставлять запитань щодо можливого негативного впливу таких технологій на людину та суспільство, зокрема стосовно їх приватності й безпеки.

Грінфілд також застерігає, що ми починаємо сприймати власне життя опосередковано, через мережеві інформаційні технології. Люди поверхнево розбираються у технологічних системах, які стали невід'ємною частиною їхнього життя, а найближчим часом кожна особа буде цілодобово пов'язана з глобальною мережею, де знайдуть відображення практично всі матеріальні об'єкти. Віртуальні помічники позбавляють людей самостійності, а постачальники послуг отримують персональні дані споживача. Відтак постійне підключення людей до глобальної мережі створює для них реальну загрозу стати жертвою кібератаки.

З точки зору безпеки, особливо в періоди різких кліматичних змін, які провокують стихійні лиха, тотальна залежність від технологій є додатковим чинником ризику, про що варто пам'ятати, впроваджуючи такі технології в урбанізоване середовище. На останньому й наголошує Адам Грінфілд, застерігаючи: концепція «життєстійкості» теж не є панацеєю і значно важливіша безпосередня комунікація мешканців.

Як приклад він наводить ситуацію під час подолання наслідків урагану Сенді в

2012 р. Рік перед тим у Нью-Йорку виник потужний протестний рух Occupy Wall Street, що існує донині. Коли стихія завдала удар Манхеттену, то учасники руху ефективно використали свої соціальні зв'язки за умов не надто ефективної роботи державних структур. Останні, будучи надмірно централізованими, не спромоглися оперативно реагувати на ситуацію. До прикладу, в перші дні після шторму МНС організувало радіотрансляцію та запропонувало людям прийти в місця, де роздаватимуть предмети першої необхідності. Проте люди не чули радіо, оскільки не було електрики. Не кожен міг добратися у визначені місця. Тоді сама спільнота, яка сформувалася під час акції Occupy Wall Street, взялася самостійно ліквідовувати проблеми.

В Amazon є функція «весільний подарунок», коли можна зайти на сайт, зареєструвати своє весілля, а кожен бажаючий може вам звідтіля відправити певну річ як презент. Тож усі, хто мав бажання допомогти постраждалим від стихії, заходили на сайт, купували там необхідні товари і відправляли у церкви, де їх можна було отримати. Крім того, волонтери організовувалися в групи і вирушали у найпроблемніші місця, пропонуючи мешканцям допомогу. У такий спосіб самоорганізовані люди, використавши наявні інструменти, спрацювали ефективніше від державних служб. Як тут не згадати принцип «гуртування заради спільного блага», проголошений Римським клубом!

Незважаючи на всі сучасні технологічні досягнення, що у найближчому майбутньому впливатимуть на розвиток і функціонування наших міст, маємо пам'ятати про зворотню сторону швидкого науково-технічного прогресу, яка загрожує людству загалом, а містам зокрема. Це:

- зростання безробіття та соціальної нерівності;
- надмірна залежність безпеки населення від належного функціонуванні Інтернету;
- позбавлення громадян приватності;
- всебічний контроль, що може призвести до обмеження та порушення прав людини;
- формування незрозумілого, а відтак дискомфортного для мешканців середовища через перенасичення його технологічними новинками;
- маніпулювання людьми;
- психічні порушення від одночасного перебування у фізичній, доповненій і віртуальній реальностях;
- надто інтенсивне формування нових культурних кодів, соціальна ізоляція та ін.

Отже, під час розробки стратегій розвитку наших міст необхідно враховувати як можливі зміни, які будуть спричинені науково-технічним прогресом, так і загрози, що виникатимуть унаслідок цих змін. Окрім кліматичних, техногенних, соціально-економічних та інших загроз є ще одна, на якій варто зупинитися, — це загроза позбавлення людей фізичного й економічного доступу до питної води та продуктів харчування.

1.7.9. Продовольча безпека

Взагалі на планеті чистої води та натуральної їжі стає все менше. Натомість кліматичні зміни не засвідчують позитивної динаміки, а це безпосередньо впливає на продовольчу безпеку, передусім великих мегаполісів. Розповідаючи про деякі тези доповіді Римському клубу, ми вже згадували, що запобігання кліматичним змінам вимагатиме масштабних і швидких заходів, а жодна технологія не здатна вирішити проблему. І які масштабні та швидкі заходи застосовує людство? Практично — жодних.

Чергова конференція ООН з питань зміни клімату COP25, яка відбулася наприкінці 2019 р. у Мадриді, стала найдовшою за тривалістю: замість того, аби завершитись 13 грудня, у п'ятницю, перемовини припинились аж у неділю, 15 грудня, по обіді. Внаслідок цих перемовин постало більше питань, аніж відповідей, не кажучи вже про якийсь консенсус. Генеральний секретар ООН Антоніо Гуттеріш дипломатично підсумував: «Міжнародна спільнота втратила важливу нагоду показати підвищені амбіції до скорочення викидів, адаптації та фінансування для зупинення кліматичної кризи». Відтак згадаймо ще раз, що підвищення глобальної температури на 3 ºС, до чого ми впевнено прямуємо, становить серйозну загрозу для людства, а до 4 ºС — це «життя посеред хаосу на страхітливій планеті, якої досі не знало людство».

Тут доцільно нагадати про початок 2020 р. Всього про його п'ять перших днів:

- цілий потоп трапився в Тель-Авіві, є загиблі;
- Австралію спустошують пожежі, а в Сіднеї температура сягнула +50 °С;
- через потужні паводки в Індонезії загинуло щонайменше 60 осіб;
- на Криті сильний снігопад, а на Грецію насувається шторм зі швидкістю 100 км/год;
- на заході Норвегії аномально тепло — температура + 19 ºС;
- тисячі людей постраждали від злив і паводків у Мозамбіці;
- вулкан Шишалдіна на Алясці викинув попіл на 8 км;
- через аномально теплу погоду вийшов з берегів Єнісей;
- в Одесі зацвіли підсніжники й календула…

У травні 2017 р. у м. Канкун (Мексика) під егідою ООН в рамках «Глобальної платформи зі зниження ризику стихійних лих» відбувся міжнародний захід щодо зміцнення глобальної співпраці з метою запобігання негативної дії стихійних лих на соціально-економічний розвиток суспільства та безпеку життєдіяльності людини. Упродовж останніх десятиліть різко зросла кількість катаклізмів, які безпосередньо пов'язані з природними чинниками: руйнівні паводки та засухи; тайфуни; температурні аномалії; виверження вулканів; землетруси; зсуви ґрунту тощо.

Від стихійних лих, які трапилися внаслідок кліматичних чинників, згідно з даними Бюро зі зниження ризику стихійних лих ООН, від 1995 до 2015 р. загинуло близько 60,6 тис. людей, а близько 4,1 млрд втратили майно та отримали каліцтва. Прямі економічні збитки становили близько 1,89 трлн дол. США.

У щорічному звіті Всесвітньої метеорологічної організації за 2016 р. зазначено: 97 % природних стихійних лих, які трапилися у 2015 р. і обумовлені погодними та кліматичними чинниками, призвели до збитків на суму близько 97 млрд дол. США. На цьому заході, як і на низці інших, подібних, було акцентовано на необхідності переходу від політики подолання наслідків стихійних лих до створення інструментарію завчасного їх попередження.

За неспроможності світової спільноти вжити необхідних заходів для припинення катастрофічних кліматичних змін, а також за існуючої динаміки стихійних лих, спричинених цими змінами, питання продовольчої безпеки і доступу до питної води стає одним із найважливіших, особливо для урбанізованих утворень, позбавлених власного сільськогосподарського виробництва.

Попри те, що 70 % поверхні планети покрито водою, питної води насправді не вистачає. Понад 1 млрд осіб відчувають постійний дефіцит і позбавлені доступу до джерел чистої питної води. У 2014 р. кожен четвертий з 500 найбільших мегаполісів світу перебував у стані «водного стресу», тобто, за визначенням ООН, у ситуації, коли запас води є меншим, аніж 1,7 тис. $м^3$ на людину на рік.

Згідно зі схваленими ООН експертними прогнозами глобальний попит на прісну



воду в 2030 р. перевищуватиме пропозицію на 40 % через низку чинників, зокрема через кліматичні зміни.

За оцінкою Світового банку, дефіцит води підтверджує ситуація, коли на певній території люди отримують менше 1 тис. м^3 чистої води на особу.

У Пекіні 2014 р. на кожного з 20 млн його мешканців припадало в середньому 145 м^3 такої води.

У 2017 р. унаслідок зсувів ґрунту, що трапилися в Чилі після потужних злив, відбулося забруднення води в річці, з якої здійснювалося водопостачання столиці країни — м. Сантьяго. Владі довелося припинити подання питної води 4 млн людей та призупинити підприємницьку діяльність.

Влітку минулого року в м. Ченнаї (до 1996 р. — Мадрас), з населенням 9 млн осіб упродовж багатьох тижнів катастрофічно не вистачало води. Життя в мегаполісі завмерло: більшість кафе, ресторанів, готелів і навіть бюджетних установ вимушені були призупинити діяльність. Місто скоротило водопостачання на 40 %, а мешканці проводили кілька годин під палючим сонцем у черзі до цистерн з питною водою, яку завозили навіть з віддалених регіонів. Зросла напруженість — було зафіксовано напади на людей, які несли додому воду, а також перехоплення автомобілів, котрі довозили цистерни.

За останні роки різноманітні проблеми з водою також відчували міста Кейптаун (ПАР), Сан-Паулу (Бразилія, майже 22 млн населення), Бангалор (Індія, близько 8,5 млн мешканців), Каїр, Джакарта, Москва, Стамбул, Мехіко, Лондон, Токіо…

Опріснення морської води не вирішує проблему. За повідомлення низки іноземних ЗМІ, сьогодні у світі працює більше 16 тис. установок з опріснення, але вони продукують більше токсичних відходів, аніж придатної до пиття рідини. На 1 л очищеної води припадає 1,5 л отруйного солоного розсолу, який згодом викидають назад у світовий океан. Ці відходи процесу опріснення, майже половину яких створюють чотири країни — Саудівська Аравія (22 %), ОАЕ (20,2 %), Кувейт (6 %) і Катар (5,8 %), є токсичними через хімічні добавки (хлор, мідь та ін.), що використовуються у технологічному процесі.

Кожного року виробляється понад 50 млрд кубометрів таких відходів (об’єм 15 Дніпровських водосховищ), а спровокована ними додаткова солоність підвищує температуру прибережних вод і скорочує кількість кисню, внаслідок чого виникають так звані мертві зони. Отже, принаймні станом на сьогодні, проблема не вирішується.

Ситуація з продуктами харчування не виглядає кращою. Синтетична та генномодифікована їжа стає контрольованим ресурсом, який витісняє і в майбутньому може зробити недоступними для більшості населення планети натуральні продукти. З 1996 до 2012 рр. площі, відведені під ГМО, зросли у 100 разів. Найчастіше ГМО трапляються в хлібі, кондитерських виробах, консервах, дитячому харчуванні та м’ясних продуктах (ковбаса, пельмені, напівфабрикати). Останні містять соєвий білок, а 70 % сої є генетично модифікованою. Хоча на офіційному рівні шкода від споживання

продуктів харчування з ГМО не визнається, проте багато вчених і науковців, зокрема лікарів, мають з цього приводу інші міркування.

Останнім часом кілька стартапів розпочали виготовлення штучних продуктів, до прикладу, збагачених молочних коктейлів, які начебто здатні повністю замінити органічну їжу. Виробник харчової суміші Soylent стверджує, що його коктейлі містять усі необхідні для організму елементи, а вартість місячного раціону на людину в 2014 р. становила 255 дол. США.

Компанія Memphis Meats виготовляє м'ясо з телятини, клітини якої вирощені в лабораторії. Сировиною слугує кров телят в утробі корови, але виробники обіцяють невдовзі віднайти іншу сировину. Перший гамбургер з такої телятини у 2013 р. коштував 325 тис. дол. США, а вже у 2015 р. було задекларовано ціну 11 дол.

У Південній Кореї навіть продемонстрували 3D принтер для виготовлення їжі.

Незважаючи на всі технологічні досягнення, гарантувати у такий спосіб продовольчу безпеку людства видається сумнівним, оскільки широке застосування штучної їжі, зрештою, як і штучного інтелекту, можуть приховувати більше проблем, аніж їх вирішувати.

За повідомленням видання Deutsche Welle, 8 серпня 2019 р. Міжурядова група експертів з питань змін клімату (IPCC), куди входили представники 52 держав, опублікувала звіт, що за період антропоцена середня температура повітря у світі зросла на 1,5 °С і до 2050 р. 178 млн жителів Землі можуть зіштовхнутись із нестачею питної води й опустелюванням. Однією з причин цього, на думку експертів, є неправильне використання земельних ресурсів. Вони попереджають: якщо ця тенденція збережеться, то продовольча безпека людства опиниться під загрозою. На їх переконання, 23 % світових викидів парникових газів, 80 % вирубаних лісів та споживання 70 % доступної прісної води припадає на сільське господарство, лісництво та землекористування. За даними цього звіту, що готувався упродовж двох років, приблизно 821 млн людей страждають від голоду, а 1,5 млрд — від нестачі в їхньому раціоні мікроелементів — заліза та цинку.

Вперше термін «продовольча безпека» визначила Римська декларація про всесвітню продовольчу безпеку в 1966 р.: це такий стан економіки держави, за якого населенню країни загалом і кожному громадянину зокрема гарантований доступ до продуктів харчування та питної води належної якості, в асортименті й обсягах, необхідних та достатніх для фізичного та соціального розвитку особистості, забезпечення здоров'я населення.

На Всесвітньому саміті з продовольчої безпеки, що відбувся у Римі в листопаді 2009 р., взяли участь 60 глав держав і урядів, а також 192 міністри зі 182 країн. На ньому прийнято Декларацію, в якій акцентовано на обов'язку всіх держав забезпечити право кожної людини на доступ до безпечних для здоров'я і повноцінних продуктів харчування. Рішення про проведення саміту було прийнято Радою продовольчої та сільськогосподарської безпеки ООН (Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), далі — ФАО), девіз якої: «Допомагаємо побудувати світ без голоду».

За нормами ФАО, продовольча безпека держави забезпечується за умови, що у ній виробляється близько 80 % продовольства, яке споживає її населення. Це дуже важливий показник з огляду на те, що кожна міська агломерація сьогодні — це прототип маленької держави, а населення деяких мегалополісів перевищує чисельність багатьох держав. За прогнозами ФАО, у 2050 р. продовольством потрібно буде забезпечувати 9,1 млрд людей, більшість яких мешкатиме у містах, що потребуватиме збільшення на 70 % загального виробництва продуктів харчування порівняно з 2007 р.

В Україні дотепер, на жаль, так і не прийнято закон «Про продовольчу безпеку», хоча відповідний законопроєкт було подано у Верховну Раду України ще в 2011 р. Тому державна політика у сфері формування продовольчої безпеки України не забезпечена належним правовим регулюванням. Така ситуація надто загрозлива, оскільки, за Глобальним індексом продовольчої безпеки, наша країна посідає 63 місце зі 113 країн, серед яких лідерами є Ірландія, Австрія та Франція. Окрім сприятливих погодних умов, ці країни забезпечили хорошу якість, безпечність і доступність власної продукції завдяки ефективному сільському господарству.

Сільське господарство, а відтак і розвиток села, безпосередньо пов'язані з продовольчою безпекою. У 1988 р. Європейська комісія опублікувала документ «Майбутнє сільського світу», у якому, мабуть, уперше було акцентовано на необхідності впровадження Європейської політики сільського розвитку. В цьому документі, зокрема, йшлося про необхідність залучення сільських громад до процесу вирішення важливих проблем території. В подальшому було зазначено, що розвиток економіки повинен супроводжуватись сталим використанням природних ресурсів, збереженням біорізноманіття й уникненням обезлюднення. Для досягнення задекларованого розроблено Спільну аграрну політику (САП ЄС), яка все більше концентрує увагу на безпеці продуктів харчування, умовах утримання тварин, екологічних проблемах тощо.

У 2010 р. було опубліковано документ «Спільна аграрна політика ЄС до 2020 р.: продукти харчування, природні ресурси і сільські території — майбутні завдання», де окреслено три цілі аграрної політики на 2014—2020 рр.: життєздатне виробництво продовольства; стале використання природних ресурсів і пом'якшення наслідків зміни клімату; збалансований територіальний розвиток.

Нині понад 77 % території Європи класифікується як сільські землі — 47 % земель сільськогосподарського призначення, 30 % — ліси. На цих землях працюють 13,7 млн фермерів, а середній розмір ферми становить 12 га (у США 2 млн фермерів, середній розмір 180 га). САП ЄС спрямована на підтримку сільського господарства, яке є основою продовольчої безпеки в контексті кліматичних змін, а також сприяє збалансованому розвитку сільської місцевості у всій Європі. Ведення сільського господарства та політики сільського розвитку за підтримки САП ЄС має забезпечити: населення — якісними, різноманітними, недорогими і безпечними продуктами; фермерів — гідними умовами життя; охорону навколишнього середовища; охорону та збереження сільських громад та ландшафтів як цінної спадщини Європи.

САП ЄС спонукає фермерів опікуватися суспільними благами, у тому числі збереженням гарних краєвидів і європейської сільської спадщини, а також запобігати змінам клімату. Також САП ЄС орієнтує їх на локальний ринок, підтримку сільського туризму, розвитку нових напрямів бізнесу тощо. Бюджет, який виділяє САП ЄС на програму 2014—2020 рр., планувався в розмірі 386,9 млрд євро, з них 281,8 млрд євро — це прямі виплати і ринкові витрати, а 89,9 млрд — кошти на заходи сільського розвитку.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ І

Якщо села були і є хранителями традицій, то міста, як зосередження влади й економічної могутності, вершили історію. Містобудування в Україні відоме ще з часів трипільських протоміст-гігантів, задовго до появи Риму й Афін.

Галичину здавна називають країною-міст, інтенсивний розвиток яких розпочався на цих теренах у IX—X ст. Причому більшість міст не виникли на «рівному місці», а

розвинулися з давніших поселень. Усе це свідчить про наявність сталих урбаністичних традицій на нашій території.

Криза урбанізму розпочалася водночас з інтенсивним розвитком міст як осередків промислового виробництва. Проблеми Лондона кінця XIX ст. нам близькі та зрозумілі сьогодні, як і заклики до збереження села та «повернення населення до землі», проте не у зв'язку з забудовою міст заводами та фабриками, а через темпи урбанізації.

Щотижня у міста світу переселяється майже 1,5 млн людей, що призводить до перевантаження інфраструктури, оскільки вона просто не встигає за збільшенням чисельності мешканців урбанізованих територій, особливо великих міст. Тому міста стають дискомфортними для проживання та вразливими до стихійних лих і антропогенних катастроф.

Нинішню системну світову кризу намагалися проаналізувати члени Римського клубу — одного з найвідоміших світових центрів дослідження глобальних проблем. Доповідь «Come on! Капіталізм, недалекоглядність, населення і руйнування планети» — це другий за 50-літню історію клубу колективний документ, підготований двома його президентами у співпраці з 34 співавторами — членами клубу.

Документ червоною лінією пронизує думка про те, що людство перебуває у стані безладу, «старий світ» приречений, тому зміна парадигми цивілізаційного розвитку — це єдиний шлях до порятунку.

У містах є найбільш відчутним негативний вплив антропогенних факторів, а урбанізація є одним з головних чинників, який наближає людство до «планетарних меж», після перетину яких розпочнуться «різкі та незворотні екологічні зміни». Серед них: руйнування озонового шару, втрата біорізноманіття, хімічне забруднення, використання пестицидів і генномодифікованих організмів, ландшафтні зміни, надмірне споживання прісної води, кліматичні зміни тощо.

Ні наука, ні технологія не спроможні запобігти цим негативним процесам. Єдиний порятунок людства — зміна системи господарювання та переоцінка цінностей.

Урбанізація концентрує у містах багато позитивних та негативних факторів. Розвиток науки, освіти, культури, економіки, ріст ділової активності, а відтак і багатства призводять до перетворення міст у найпотужніші джерела забруднення навколишнього середовища. При цьому чим економічно розвинутіше місто — тим негативнішим є його вплив на навколишню екосистему. Отже, головним завданням містобудівного розвитку є нейтралізація негативних чинників урбанізації без втрати позитиву.

Вирішення цього завдання члени Римського клубу вбачають у «новому Просвітництві», яке у своїх світоглядних позиціях є близьким до «екологічної енцикліки Франциска». У праці Папи Франциска під назвою «Laudato si'» серед найважливіших проблем сучасності названо: бідність, а також жахливу нерівність і знищення середнього класу; вразливість екосистем; ідеї та форми влади, які підтримують прогрес за рахунок заподіяння шкоди довкіллю тощо.

Наріжним каменем «нового Просвітництва» є визначення балансу або врівноваження протилежностей, які символізує концепція «інь-янь». Згідно з цією концепцією «всі речі існують як нероздільні та суперечливі протилежності», що притягують і доповнюють одна одну. Водночас кожна з них містить у своїй серцевині елемент іншої сторони. Домінування однієї з протилежностей зумовлює порушення балансу. Дотримання балансу між протилежностями — запорука гармонії. Цей принцип застосовний і для урбанізованих систем.

Дуже важливою для розуміння системності та глобальності змін є теза Доповіді про «поразку ринкової доктрини». Через домінування «фінансизації» найпотужнішими

корпораціями світу стали банки та страхові компанії, а не виробники продукції. Така ситуація сприяє концентрації всіх фінансових ресурсів у руках обмеженої кількості людей, що, своєю чергою, породжує нерівність, а мегаполіси перетворює у «клаптикові міста», де острівці розкоші оточені океаном бідності. Окрім того, тиск грошей на місцеве самоврядування вимагає дієвої регуляторної політики, яка відстоює інтереси більшості мешканців урбанізованих територій. Поєднання вільного підприємництва та регуляторної політики забезпечує досягнення балансу інтересів і сприяє гармонійному розвитку міста.

В економіці міста рекомендується дотримуватись принципів «Синьої економіки», яка поєднує продовольчу безпеку, стале сільське господарство й охорону здоров'я, а для підвищення життєздатності необхідно зміцнювати зв'язки міста з навколишніми територіями.

Шлях виходу з урбаністичної кризи полягає у створенні регенеративних міст — екополісів, для яких притаманні міцні екологічні зв'язки між урбанізованими територіями та природними системами. Отже, необхідно розвивати «нову інтегровану науку планування міст і управління».

Ідея екополісу, як корисного людині життєвого середовища, відома з давніх давен, щонайменше від Вітрувія, який закликав обирати для поселень «найздоровішу місцевість». Упродовж віків ми зустрічаємо різні концепції побудови міст, які загалом зводилися до пошуку гармонії між урбаністичним і природним середовищами. З появою агломерацій, тобто територіальних концентрацій багатьох поселень, а згодом мегаполісів і мегалополісів, ідея «здорового міста», що приносить найменше шкоди довкіллю та споживає мінімальну кількість ресурсів, стала ще актуальнішою.

У процесі розвитку великі міста стали виконувати різні функції або їх поєднання. Найбільш успішними є такі, що не лише досягли економічного розквіту, який часто супроводжують екологічні проблеми, а такі, що зуміли досягнути гармонії між зростанням та збереженням чистоти навколишнього природного середовища. Щодо життєстійкості, то перевагу мають урбаністичні утворення з універсальними функціями. До прикладу, після оголошення пандемії коронавірусної хвороби COVID-19 міста, чия економіка залежала від туристичного потоку, постраждали більше ніж ті, які отримували прибутки з диверсифікованих джерел.

Світова урбаністична криза не так гостро зачепила українські міста, оскільки у спадок від СРСР ми отримали достатньо однорідну містобудівну структуру з відносно рівномірно розвинутою інфраструктурою. Хоча економічна прірва між найрозвинутішими успішними містами та депресивними регіонами є очевидною, в Україні поки що практично немає такого явища як нетрі чи фавели. Не відчувається у нас і «криза передмість», оскільки території навколо великих міст перетворилися в елітні поселення багатих людей. Проте усі негативні процеси, пов'язані зі стрімкою урбанізацією, нам уже притаманні. Водночас у процесі глобалізації з'являються спільні проблеми, а також критерії успішності. Приміром, представники так званого «креативного класу» вибирають місця проживання, керуючись такими факторами як: доступність до центральної частини міста; розвинений громадський транспорт, який дозволяє економити час та обходитися без тривалих поїздок автомобілем; наявність освітніх і наукових інституцій; близькість до природи або наявність природних середовищ у межах урбанізованих територій.

Сьогодні до цих критеріїв слід ще додати безпекові фактори, які поряд з екологічними стають усе важливішими у виборі «креативним класом» місця перебування. Варто пам'ятати, що з розвитком Інтернету та цифровізацією бізнесу, а

після оголошення пандемії — з переходом на дистанційні навчання та роботу, багато представників креативного класу і просто онлайн-бізнесменів стали вільними у виборі місця проживання, незалежно від того, де знаходяться їхні роботодавці.

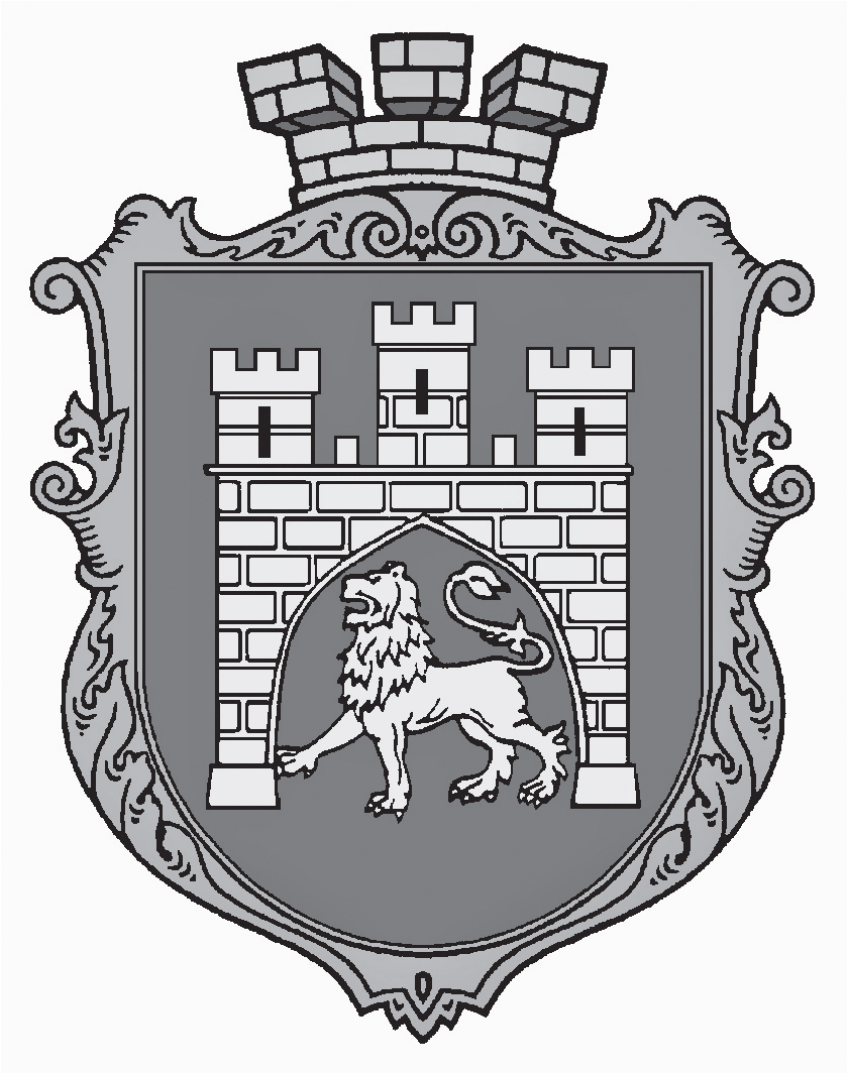
Важливим критерієм вибору місця проживання також є історико-архітектурне середовище та збережені культурні коди. І це ще одна з причин охороняти культурну спадщину та її автентичність.

Концепція нового урбанізму виникла на противагу розповзанню автомобілізованих передмість, але вона немає нічого спільного з переущільненням міста, як це часом трактують окремі урбаністи. Якщо проаналізувати вітчизняні державні будівельні норми, то ми знайдемо багато спільних положень із принципами «нового урбанізму». Це, зокрема, виділення центрів житлової забудови з пішохідною доступністю, де розташовані об'єкти торгівлі та соціальної інфраструктури, наявність поруч із житлом дитячих майданчиків, достатньо озеленені території та ін.

Програма ООН з населених пунктів (ООН-Хабітат) Хабітат III передбачає створення у містах повноцінного життєвого середовища, що відповідає положенням Закону України «Про основи містобудування». Тож міста повинні гарантувати мешканцям рівний доступ до питної води, суспільних благ, а також забезпечувати продовольчу безпеку, охорону здоров'я, належну якість повітря і под.

Девіз Ради Продовольчої та сільськогосподарської безпеки ООН (Food and Agriculture Organization of the United Nations або ФАО): «допомагаємо побудувати світ без голоду». Згідно з нормами ФАО продовольча безпека держави забезпечується за умови, що у ній виробляється близько 80 % продовольства, яке споживається її населенням. Враховуючи процеси урбанізації, за яких міста фактично перетворюються на мінідержави, ця норма є актуальною для сучасних урбаністичних утворень.

Принцип «інь-янь» слід застосовувати до імплементації у структуру міста наукових і технологічних досягнень, оскільки вони мають зворотний бік медалі: зростання безробіття та соціальної нерівності, залежність безпеки міста від Інтернету, порушення приватності мешканців, появою дискомфортного, особливо для людей похилого віку, середовища тощо.



Розділ ІІ
ІСТОРІЯ МІСТОБУДІВНОГО РОЗВИТКУ ЛЬВОВА

У розділі охарактеризовано розташування міста, його рельєф і кліматичні особливості, зокрема явище температурної інверсії. Прослідковано ґенезу Львова від першої писемної згадки, датованої 6767 роком. Констатовано факт перебування людей в околицях міста ще з доісторичних часів. Наведено приклади тяглості містобудівного процесу. Акцентовано увагу на етапах періодичного виходу міста за межі встановлених територій. Наголошено на давніх традиціях меценатства в історії Львова. Процитовано враження іноземних мандрівників, які відвідували місто в середньовіччі. Виокремлено три етапи «австрійського періоду» як епохи становлення сучасного міста. Охарактеризовано Галичину в період перед Першою світовою війною. Досліджено першу містобудівну концепцію «Великого Львова» авторства Ігнатія Дрекслера та подальші ідеї створення Львівської агломерації. Розглянуто розвиток міста на етапі Другої світової війни й у радянський період. Зроблено висновок про безперервність містобудівного процесу та визначено його закономірності.

2.1. З давніх часів до початку XX ст.

2.1.1. Розташування. Рельєф і клімат

Місто Львів розташоване на північно-західному краї Подільської височини, на лінії Головного Європейського вододілу Балтійського та Чорноморського басейнів, серед витоків невеликих рік, які прямують до Вісли і Дністра. Лінія Головного Європейського вододілу пролягає південною околицею Львова, від Сихова й далі на північний захід — до Козельників та Сигнівки: південніше від неї знаходяться витоки річок Давидівки, Зубри і Щирця, що належать до басейну Дністра, а північніше — витоки річки Полтви, яка входить до складу басейну Західного Бугу. Західний Буг є притокою Нарви, що впадає у Віслу, а та вже несе свої води у Ґданську затоку Балтійського моря. Кажуть, такі гідрогеографічні особливості свого часу спонукали уряд Швеції профінансувати встановлення нового обладнання на львівських очисних спорудах на 7 млн дол. у 2005—2006 рр.

Від Сигнівки вододіл звертає різко на північ, тягнеться через усе місто (вул. Городоцька, район Головного вокзалу, Кортумова гора) і далі — на Розточчя, розділяючи річку Полтву та Білогорський потік. Окрім численних струмків, у Львові беруть початок п’ять річок завдовжки понад 10 км: Зубра, Марунька, Полтва, Яричівка та Стара. Загалом до гідрографічних об’єктів міста належать водойми (близько 40), джерела (близько 100), а також струмки та ріки. Закономірно, що за наявності таких водних ресурсів територія Львова з давніх-давен була привабливою для розташування людських поселень. У природному стані русла річок на території сучасного міста зберігалися практично до кінця XIX ст. Станом на 2016 р. з 82,9 км загальної довжини русел рік Львова у природному стані залишилося лише 18,3 км. Головною річкою була Полтва, яка протікала через центральну частину міста, наповнюючись численними струмками та потоками. Найдовшим з них був Вулецький-правий завдовжки 4,7 км, що починався від початку вул. Володимира Великого, де сьогодні розташована висотка колишнього видавництва «Вільна Україна», і тягнувся аж до пам’ятника Михайлу Грушевському. Багато центральних вулиць та площ міста завдячують конфігурацією потічкам і водоймам, яких вже не існує. Для тих, які ще залишилися, основну проблему становить сильне забруднення.

З геоморфологічного огляду територію міста можна розподілити на чотири райони:

- Львівське плато;
- гряда Розточчя;
- Грядове Побужжя;
- Білогоро-Мальчицька долина.

Львівське плато охоплює центральну та південну частини території Львова й розділено на декілька ділянок, серед яких вирізняються останці — Високий Замок, Цитадель і Знесіння.

Горбиста гряда Розточчя, завширшки 12—32 км, пролягає від Львова на довжину приблизно 180 км, з них 60 км територією України, а далі — аж до Красника на північному заході Польщі. В межах міста виокремлюються Голосківська та Клепарівська височини.

Білогоро-Мальчицька долина розташована у північно-західній частині Львова і відокремлює Львівське плато від гряди Розточчя.

Грядове Побужжя є складовою частиною Малого Полісся (внутрішньої рівнини Верхнього Бугу та Стиру) та складається із шести пасем (гряд), розділених плоскими,

завширшки 1—3 км, інколи заболоченими долинами. На територію міста заходять Малехівська і Винниківська гряди.

Середня висота Львова над рівнем моря — 289 м, максимальна — 413 м (гора Високий Замок).

До останнього часу клімат на території міста був помірно теплим і вологим, з не вельми холодною зимою та нежарким літом. Переважно він формується під впливом морських вологих мас повітря із заходу. Середньорічна кількість опадів дорівнює 782—798 мм, з яких 72 % припадає на теплий період року. Кількість опадів перевищує величину випаровування, а коефіцієнт зволоження території становить 1,1.

Останніми роками спостерігаємо різкі кліматичні зміни, характерні спекотним, часто посушливим літом, сильними зливами, різкими температурними перепадами, невластивими для такого періоду. Фахівці вважають, що серед негативних наслідків зміни клімату Львів найбільше потерпає від зростання температури повітря, до чого призводить щільна забудова міста, дефіцит водойм і зелених насаджень, передусім у його центральній частині. За оцінкою вразливості Львова до зміни клімату, проведеної на замовлення Національного екологічного центру України фахівцями Київського національного університету ім. Т. Г. Шевченка та Національного університету «Києво-Могилянська академія», місту загрожує також зростання кількості інфекційних захворювань та алергічних проявів і вразливість міських зелених зон.

Швидкість вітру в районі Львова зазвичай незначна. Її середньомісячний показник згідно з багаторічними спостереженнями коливається від 3,0 до 5,0 м/сек.

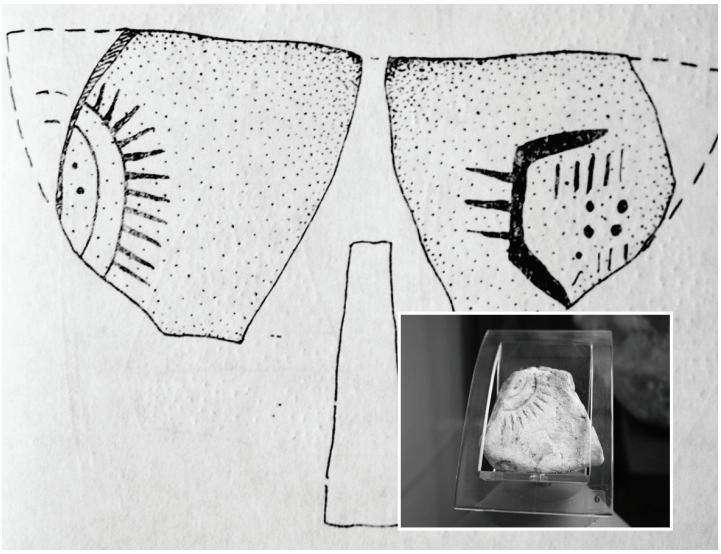
На стан навколишнього середовища і забруднення атмосфери впливають часті температурні інверсії, коли зі збільшенням висоти над рівнем землі, температура підвищується, що сповільнює процес вертикального перемішування шкідливих домішок в атмосфері. Накопиченню шкідливих домішок у приземному шарі атмосфери та виникненню токсичних аерозолів, особливо в центральній частині міста, сприяють часті тумани та слабке горизонтальне переміщення повітряних мас.

Ландшафт міста почав формуватися від початку його заснування, але впродовж історичного розвитку постійно змінювався. Шляхи, які з'єднували середмістя з навколишніми околицями, упорядковувалися, обростали забудовою і ставали вулицями. Долина Полтви у верхній частині течії, а також долини притоків осушували та забудовували житлом. Саму річку почали перекривати в 1879 р., а підземне каналізування, тобто перетворення Полтви на каналізаційний колектор, завершували вже у 1921—1922 рр. Окрім природних домінант, що змінювалися під впливом людини, упродовж усього періоду розвитку міста з'являлися домінанти архітектурні. Відтак поєднання природного й урбаністичного створили унікальний семантичний код міста. На жаль, ми сьогодні його втрачаємо…

2.1.2. Від княжої доби до австрійської

Однак повернемося до історії Львова. Хоча офіційно народженням міста вважається дата першої писемної згадки про Львів у Галицько-Волинському літописі, але, як ми вже згадували, в оригіналі зазначено не 1256 р., а 6767 р., що, принаймні, дає підстави стверджувати про давнішу залюдненість наших земель, аніж XIII ст. Зрештою, на думку сучасних істориків, територія Львова була заселена значно раніше. Це підтверджують археологічні знахідки. До прикладу, у 1994—2000 рр. Львівська обласна експедиція Інституту українознавства НАН України під керівництвом Л. Мацкевого здійснювала розкопки на території Чортових Скель, де віднайшла мисливський табір-поселення

із залишками кісток мамонта, коня, північного і благородного оленів. Провівши вуглецевий аналіз віднайдених кісток, археологи отримали датування комплексу — 27 200±140 рр. від наших днів, що підтверджує перебування тут людей на кілька тисяч років раніше, аніж на знаменитій Мізинській стоянці.



Винниківський «смайлик».
Уламок трипільської кераміки, віднайдений в урочищі Лазки поблизу Винник.
Знимка зі сайта photo-lviv.in.ua

У 1933—1934 рр. професор м. Смішко досліджував давньоруське городище на Чорній горі у с. Грибовичі Малі поблизу Львова. Як він виявив, попередником середньовічного міста було стародавнє поселення, датоване приблизно 2000 р. до н.е.

У 1994 р. під час археологічних розкопок на місці запланованого спорудження готелю «Золотий Лев» (тепер там розміщено ринок «Добробут») виявилося, що ця територія, розташована поза межами львівських укріплень XIV—XVIII ст., була постійно заселеною ще з V—VI ст. Тут існувала щільна дерев'яна забудова, мешканці якої переважно займалися ремісництвом.

Проблема з вивченням найдавнішої історії міста полягає в тому, що писемні джерела княжої доби були знищені у 1340 р. під час захоплення Львова королем Казимиром III, який спалив Високий і Низький замки. Захопивши місто, польський король не зумів у ньому закріпитися, і з 1340 до 1349 рр. Львовом керували місцеві бояри на чолі зі старостою Дмитром Детьком, що визнавав своїм сюзереном волинського князя Любарта-Дмитра.

Однак у 1349 р. поляки вдруге заволоділи Львовом, хоча боротьба за місто між Польщею та Литвою тривала. У 1370 р. місто перейшло під владу угорського короля Людовика д'Анжу, намісником якого тут став князь Владислав Опольський. За деякими історичними даними, власне за правління останнього у Львові з'явилася перша будівля ратуші, а сама площа Ринок стала головним адміністративним і торговим центром міста. У 1387 р. Львів знову опиняється під владою Польщі, а з 1434 р. стає столицею Руського воєводства, до якого входили Львівська (із Жидачівським повітом), Галицька, Перемиська та Сяноцька землі. Упродовж цих років місто також формується як осередок трьох релігійних центрів: вірменського єпископства (з 1364 р.), римо-католицької митрополії (з 1412 р.) та православного єпископства (з 1539 р.). Для євреїв Галичини Львів стає найбільшим регіональним осередком юдаїзму, а в XIX ст. саме тут розвивається політична течія сіонізму. Під владою Польщі місто перебувало до 1772 р.

Центральна площа Ринок забудовувалась у Львові подібно до інших середньовічних міст Європи. Квартали розбивали за її периметром, «нарізаючи» вулиці як продовження сторін квадрату ринкової площі. Перші поверхи займали виробничі й торговельні приміщення, верхні були житловими. У подвір'ї добудовували офіцини для челяді та господарські приміщення. Всередині кварталів, подібно до описів «Утопії» Томаса Мора, висаджували сади. Будинки споруджували за фахверковою системою, з поєднанням дерева, цегли та каменю. Проте після потужної пожежі 1527 р., яка знищила готичний

Львів, використання дерева для будівництва у середмісті було заборонене. Площа Ринок виконувала також функції громадського центру: тут відбувалися і розважальні заходи, і публічні страти.

На місці спаленого королем Казимиром III дерев'яного Високого Замку наприкінці XIV ст. на Замковій горі постав новий мурований замок, який став резиденцією королівського старости й підпорядкованого йому військового підрозділу. У 1648 р. замок захопили козаки, очолені Максимом Кривоносом, а в 1704 р. його було суттєво пошкоджено після захоплення Львова шведською армією під керівництвом короля Карла XII.

Після переходу міста під владу Австрійської монархії фортифікаційні споруди міста почали розбирати. Відтак на початок XIX ст. Високий замок майже розібрали, а рештки його мурів повністю знищили під час насипання пагорбу Люблінської унії у 1868—1869 рр.

Відбудований з каменю та цегли Низький замок, де 1704 р. зупинявся Карл XII, спіткала подібна доля. Наприкінці XVIII ст. він перебував у незадовільному стані начебто через надмірну вологу від Полтви. Тож австрійська влада продала те, що від нього залишилося, місцевим євреям, які використали замкове каміння і цеглу для будівництва кам'яниць на площі Краківській (нині Ярослава Осмомисла).

З кінця XIII — на початку XIV ст. місто оточував кам'яний мур з 17 вежами, який після надбудови отримав назву «Високий». Перед муром був обвалований рів, який наповнювався водою з Полтви та навколишніх потічків. Згодом кількість веж зросла до 25. Вони були закріплені за різними ремісничими цехами й кожен з них мав обов'язок доглядати та забезпечувати вежу всім необхідним для захисту міста. Вхід у місто здійснювався через дві брами — південну (Галицьку) та північну (Татарську) і дві хвіртки — Єзуїтську з заходу та Босацьку зі сходу. Наприкінці XV ст. навколо існуючих фортифікацій почали споруджувати другу лінію оборони — так званий Низький мур з півкруглими баштами, одна з яких збереглася в інтер'єрі бару «Під вежею» на вул. Братів Рогатинців, 32. Зі східного напрямку збудували ще й третю лінію укріплень — зовнішній вал, оточений ровами, з чотирма потужними вежами. З них збереглася донині лише одна — Порохова (1554—1556).

У XV—XVI ст. Львів активно розвивався економічно, а чисельність його населення на межі цих століть сягнула 8 тис. Через місто пролягали торговельні шляхи, які поєднували Київ і Галич, східні краї, Балтійське та Чорне море. У 1379 р. Львів отримав привілей, згідно з яким усі купці повинні були зупинятися в місті й виставляти на продаж свої товари. Така монополія значно сприяла перетворенню Львова на потужний центр торгівлі. До середини XVII ст. населення міста сягнуло приблизно 30 тис. осіб, а крім торгівлі, суттєвим джерелом його прибутків були ремесла. На середину XV ст. у Львові налічувалося близько 500 цехових майстрів і до XVII ст. місто вважалося найбільшим промисловим центром регіону.

Австрійська імперія після першого поділу Речі Посполитої сформувала з Руського та Белзького воєводств і частини польських земель Королівство Галичини та Лодомерії зі столицею у Львові. Тут розташувалося Галицьке губернаторство (намісництво), Становий сейм, Крайова земельно-податкова комісія, суди та інші інституції. У 1848 р. Галичина отримала значну автономію, а у Львові розпочав роботу Крайовий сейм.

До «австрійського періоду» в історії Львова ми ще повернемося, а зараз розглянемо деякі аспекти містобудівного розвитку міста та ґенезу ідеї Великого Львова.

2.1.3. Ескізи становлення «Великого Львова»

Наприкінці XIII — на початку XIV ст. південніше від дерев'яного княжого міста розпочали споруджувати нове місто з центральною ринковою площею та ратушею. Це, мабуть, було перше свідомо сплановане розширення міста зі зміною його концептуального бачення як «придатку» до Високого Замку.

Площа Ринок, планування та забудова якої завершились наприкінці XVI ст., швидко перетворилася на центр громадського та торговельного життя Львова. За магдебурзьким правом символом міського самоврядування стала ратуша, розташована у південній частині площі. Назва «ратуша» походить від німецького слова «Rathaus» (Rat — рада і Haus — будинок), що означало як орган місцевого самоврядування у низці країн Європи, в яких магдебурзьке право набуло поширення, так і будівлю, де проводилися його засідання. Тодішню ратушу почали зводити у XV ст., а завершили у XVII ст. Простояла вона до 1826 р.

У північній частині міста мешкали вірмени, південно-східній — євреї. У східних кварталах селилися русини, себто українці, а центральні квартали займали переважно поляки-католики.

Вже у 1407 р. було проведено перший водогін, а в 1452 р. центральну площу та головні вулиці вистелили бруківкою. Озеленення складалося переважно з невеликих монастирських садів, зате навколо було зелені — хоч відбавляй. За міськими мурами пролягли неукріплені передмістя. Територія міста, розташована під княжими замками, з відповідною назвою Підзамче увійшла до Краківського передмістя. В основу планувальної структури передмість покладено шляхи, які розходилися від центру навсебіч — у напрямку приміських сіл, фільварків та інших міст. Найзаселенішими вулицями Краківського передмістя були: Волинський шлях (нині вул. Богдана Хмельницького) та дорога на Городок (початок нинішньої вул. Городоцької до розвилки з вул. Тараса Шевченка).

Головні вулиці Галицького передмістя простягалися на Київ (вул. Личаківська) і Галич (вул. Зелена). Район від вул. Личаківської, що в давні часи називали Глинянською, в напрямку річки Полтва (сьогодні це проспект Тараса Шевченка) густо заселяли гончарі, пекарі та чинбарі (майстри з обробки шкіри — кожум'яки). Решту Галицького передмістя займали маєтки багатих міщан, шляхти та території монастирів. Загалом передмістя були забудовані невеликими дерев'яними будинками, котрі потопали в зелені садів і городів, а упродовж XV—XVII ст. тут з'явилося понад 20 костелів і монастирів, які належали різним католицьким орденам. Місто не заперечувало проти такого сусідства за умови, що ці об'єкти матимуть власні укріплення. У першій половині XVII ст. у передмісті мешкало понад 20 тис. осіб, що вчетверо перевищувало населення середмістя.

Попри живописне природне розмаїття Львова та його околиць, у місті здавна, ще з княжої доби, розвивалося садово-паркове мистецтво. Купець і мандрівник, а згодом монах-домініканець Мартін Ґруневеґ, який мешкав у Львові в 1582—1602 рр., у щоденниках зауважував любов львів'ян до садів: «…Львів лежить у такому місці, наче се альтана посеред раю. Дуже гарні околиці… Як тільки трохи перейти через поріг, потрапиш на стільки дивовижних речей, що деінде треба було б подорожувати сто миль, щоб таке побачити. Тут широкі поля, гори і долини, пагорби і верхи, чагарники і ліс. Відразу за міською брамою все це не тільки можна оглянути, але й досягти руками. Не знаю такого міста в усьому королівстві, яке було б багатше на садки. Тут ростуть горіхи і сливи розміром з куряче яйце…»

Про сам Львів початку XVII ст. мандрівний монах-домініканець розповідає:

«Місто Львів (середмістя) збудовано чотирикутником… Воно має навколо два міцні мури. Перший — високий, і з усіх боків на ньому багато високих веж. Муром під ґонтовим дашком можна дійти аж до замку. Цей Нижній замок служить королівським палацом або двором, бо він підготований лише для житла, а не для оборони міста… Цей [високий] мур оточено ще другим муром, від замку (починаючи з великої бастеї) північною стороною до Галицької брами на ньому багато високих веж. Вони напівкруглі і відкриті ззаду, але мають високі дахи з ґонтовою покрівлею…

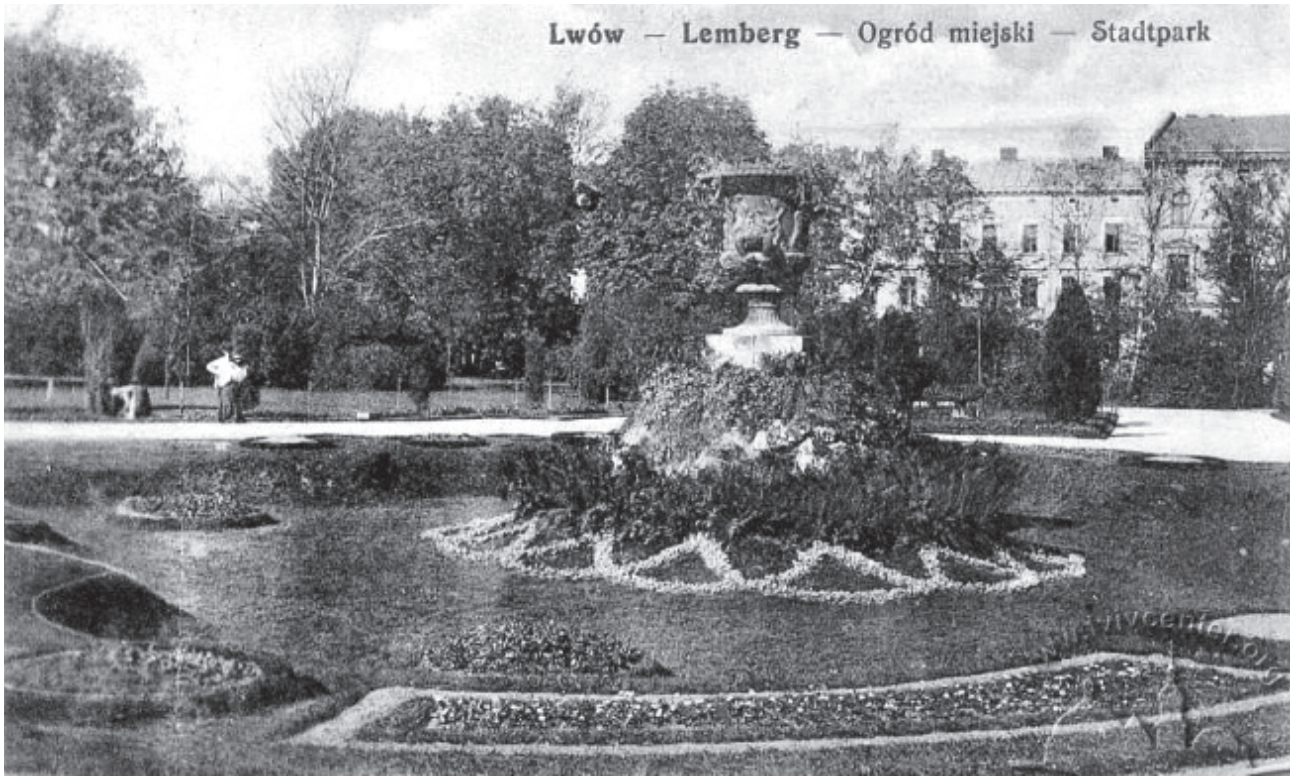
Хоча місто зі сходу лежить на підвищенні, навколо цих двох мурів викопано широкий рів. А за ровом іде ще вал від одної до другої брами, східною стороною. На валах палісад або бруствер, зроблений з дерева і покритий глиною. На ньому густо стоять восьмикутні дерев'яні вежі, а також три міцні муровані бастеї…

В цілому Львів — гарно муроване місто, на усіх вулицях багато кам'яниць, прикрашених різьбою і малюванням. Проте всі будинки вкриті тільки гонтою. Найкраща забудова на ринку та Вірменській вулиці…

Навколо ринку перед будинками йде тротуар, гладко викладений тесаним камінням…

Посеред ринку гарна велика ратуша… покрита жовтою та зеленою полив'яною черепицею…»

Першим міським парком у Львові став нинішній парк ім. І. Франка, який заклала на своїй території родина львівських патриціїв німецького походження Шольц-Вольфовичів у другій половині XVI ст. Згодом парком заопікувався зять одного з Шольц-Фольфовичів, консул Венеційської республіки у Львові Антоніо Массарі, що здійснив реконструкцію парку в ренесансному стилі за тодішньою модою в італійському паркобудуванні. Ймовірно, до цього процесу були причетні італійські архітектори Павло Римлянин і Павло Щасливий, які перебудовували панові консулу кам'яницю на площі Ринок, 14, де нині розташований популярний львівський ресторан «Криївка». Шкода, що в цьому креативному закладі немає згадки про Антоніо Массарі, оскільки



Декоративна клумба в парку ім. І. Франка у Львові. 1915 р.

він зробив для міста вельми щедрий подарунок, яким ми користуємося й донині: обладнавши прекрасний італійський парк, подарував його місту! Відтак у Львові з'явився чи не перший у Європі міський парк. Подальша доля парку теж вельми цікава, але за детальною інформацією скеровуємо читача до книги «Архітектура Львова. Час і стилі XIII—XXI ст.». Її матеріалами тут і послуговуємося.

Подібні випадки меценатства в історії міста є непоодинокими і загалом важливими. Тому зробимо невеличкий, так би мовити, ліричний відступ і проілюструємо явище благодійництва цитатами з допису «Доброчинна діяльність в історії Львова» відомих знавців і симпатиків міста — братів Івана та Петра Радковців:

«Органічним елементом культури будь-якого народу є його доброчинці. Це складне та багатогранне соціальне явище виникає на певному етапі історичного розвитку суспільства і функціонує у нерозривному зв'язку з його життям. Доброчинність як складова частина суспільства не залишається незмінною, оскільки вона відображає всі соціальні процеси у динаміці його розвитку.

У всі часи найбільш шанованими були ті представники суспільства, які своїми діяннями примножували культурне та духовне багатство народу. Всіх їх умовно можна розділити на три основні групи:

- благодійники — особи, які добровільно здійснюють свою не фінансову діяльність в інтересах інших осіб або громади загалом;

- меценати — особи, які добровільно здійснюють свою безкорисливу діяльність, спрямовану на матеріальну, фінансову та іншу підтримку осіб або громади загалом;

- спонсори — особи, які добровільно беруть безприбуткову участь у матеріальній підтримці осіб та громад з метою власної популяризації.

Упродовж багатовікової історії Львова ніколи не бракувало громадян, яких можна було б назвати благодійниками, меценатами чи спонсорами. Проте сьогодні доволі часто всіх їх помилково називають одним терміном — МЕЦЕНАТ, від імені Гая Цильніуса Мецената (74—64 рр. до н.е. — 8 р. до н.е.), наближеного до імператора Октавіана Августа, який був відомий своїм впливом на сучасне йому літературне життя Риму.

Культура та мистецтво, релігія та медицина, освіта та наука завжди потребували багатих покровителів. Доволі часто ними виступали перші особи в державі — князі, королі, імператори і т. д.

Зокрема ще у XIII ст. Данило Галицький, дбаючи про міць своєї держави, запрошував до Львова купців та ремісників з різних країн світу, щедро обдаровуючи їх землями, майном та звільняючи від сплати податків. Його син Лев Данилович, продовжуючи справу батька, також відзначався благодійністю. До сьогодні зберігаються документи про те, як війт німецької громади Львова — Бертольд Штехер — одержав у подарунок від князя Льва млин Сільський Кут, а писар Симеон Жельдецький з княжої ласки став господарем львівської церкви Св. Миколая разом з її прибутками та всіма маєтками, які попередньо були даровані цьому храму. Дружина Льва Даниловича Констанція, донька угорського короля Бели IV, також дбала про підвладний їй люд. У другій половині XIII ст. вона заснувала у Львові лікарню й аптеку при монастирі домініканців.

З ряду «перших осіб», які долучились своїми благодійними діяннями до покровительства львівській громаді, слід згадати також польського короля Владислава IV, який у 1639 р. надав кошти на будівництво арсеналу, та гетьмана Івана Мазепу, який львівській церкві Св. Параскеви (П'ятниці) жертвував антимінс (літургійну скатерть з зашитими святими мощами).

І у наші дні нерідко державні мужі звертають свій погляд на потреби народу. Та роблять вони це здебільшого у власних інтересах, проводячи передвиборчі компанії та створюючи імідж, подаючи себе меценатами та спонсорами.

Проте не лише державні мужі займались і займаються благодійництвом. Загалом для середньовічного міщанина у місті було дві найголовніші споруди: ратуша та храм. Особливим предметом гордості був храм, де проголошувались найважливіші державні укази, тут зберігали військові трофеї, найважливіші документи. Краса храму була і залишається своєрідним проявом патріотизму, тому на нього ніколи не шкодували коштів і зводили свої оселі поруч з ним.

Далеко не завжди можна встановити, ким виступає особа — меценатом чи спонсором, оскільки це потребує більш глибокого аналізу причин виділення коштів на ту чи іншу справу. Причини ж можуть бути найрізноманітніші: від доброї волі — до примусу.

Показовим у цьому відношенні є приклад львів'янки Софії Ганель, яка значну частину своїх коштів віддала на доброчинні цілі. А почалось все зі смерті її чоловіка, якого не хотів поховати жоден львівський священник, і лише ціною індульгенції перші львівські єзуїти погодились допомогти вдові.

Львівськими послідовниками Мецената також можна вважати Павла та Мартина Кампіанів. Саме завдяки їм ще на початку XVII ст. поруч з латинською катедрою було відкрито перший львівський заклад банківського типу — ломбард, де вбогі люди могли мати зиск зі своїх невеликих заощаджень. За приписами, заможним людям заборонялось користуватись послугами цього доброчинного закладу під загрозою судової відповідальності. Всі прибутки, з врахуванням адміністративних витрат, мали бути розділені між малозабезпеченими жінками та вдовами. Сучасниками ж батько та син Кампіани вважались людьми, далекими від філантропічних думок та бажання допомогти нужденним. Тому доказом є той факт, що наприкінці XVII ст. основними клієнтами цього банку були вже не вбогі львів'яни, а шляхта, ксьондзи та багаті міщани.

Проте нерідко львів'яни похилого віку, бажаючи залишити по собі добру пам'ять, у своїх заповітах робили внески на богоугодні справи. Зокрема львівський патрицій Ян Шольц-Вольфович у заповіті наказав своїм нащадкам щорічно надавати на Різдво обіди вбогим зі шпиталю Святого Духа. Так само й в інші дні, особливо святкові, львівські господині вважали за честь пригощати вбогих власноруч приготованим обідом.

Якщо соціальний стан суттєво впливав і впливає на схильність особи до доброчинної діяльності, то національна ознака ніколи на це не впливала. Тому у списках благодійників, меценатів та спонсорів Львова ми зустрічаємо:

українців — Андрея Шептицького, Євгена Чикаленка, Михайла Грушевського, Анатоля Вахнянина, Сильвестра Сембратовича та ін.;

поляків — Юзефа Максиміліана Оссолінського, Станіслава Скарбека, Віктора Баваровського, Войцеха Богуславського та ін.;

вірмен — Юзефа Торосевича, Христофора Августиновича, Ісака Агопсовича, Каєтана Каєтановича та ін.;

а також представників німецької, єврейської, чеської, італійської, сербської, татарської та інших національних громад міста…»

Упродовж XVII ст. навколо середмістя постала низка храмів та монастирів. Суміш різних культур і християнських конфесій породила між ними певну змагальність, унаслідок чого з'явилося унікальне містобудівне утворення: комплекс із 46 сакральних об'єктів, які мальовничо розкинулися схилами полтвинської угловини. Багато з них на сьогодні вже втрачено, але свого часу вони слугували зовнішнім оборонним поясом міста та захисними елементами передмість, що в той час активно розвивалися. Тогочасні наміри сформувати єдиний захисний пояс для всієї території передмість так і не були реалізовані, хоча відповідні проєкти розроблялися.

Разом із будівництвом монастирів і храмів при них закладали сади. До прикладу,

під час спорудження унікального собору Св. Юра відомий львівський архітектор Бернард Меретин запроєктував у стилі бароко не лише саму споруду, а й територію навколишнього саду. Однак є цікавою версія про давнішу церкву Св. Юра як «першу будову міста» після замку, яка описана вже згаданим Мартіном Ґруневеґом: «Якраз тоді, коли Лев готував для замку місце недалеко від гори Льва, його слуги з іншої гори, напроти замку, помітили ще одну високу гарну гору. Коли вони з нею знайомилися, натрапили на страшного дракона. Як тільки князь про нього довідався, учинив раду і погубив цього жахливого змія. Наказав також негайно на горі, де змій мав лігво, змурувати церкву на честь св. Юра (оскільки той також знищив подібного змія). Цю церкву надав він своїм руським священникам як парафіяльну».

У 70-х рр. XVII ст. на середмісті, оточеному системою фортифікаційних укріплень, було розташовано близько 400 приватних будинків, у яких мешкало приблизно 4 тис. людей. За мурами середмістя простяглася територія чотирьох передмість із переважно житловою забудовою, сконцентрованою вздовж головних шляхів і розосередженими між ними окремими приватними домоволодіннями, монастирями й іншими сакральними об'єктами.

Львів того періоду справив велике враження на турецького мандрівника та письменника Евлію Челебі, якому часто дорікають за перебільшення чи прикрашування в його творах. Про фортецю, себто укріплене середмістя, він писав: «Ця фортеця, що утворює величезну округлість у долині, вкритій луками та встеленій тюльпанами, й лежить далеко від підніжжя Львівських гір, нагадує столицю Аравії. Фортеця збудована поряд з містом і з міцним, надійним і сильним укріпленням. Вона невелика, в ній є лише п'ятсот будинків, всі башти вкриті тесом, церкви з дзвіницями… Є сорок п'ять укріплених веж, але скільки кроків вони мають в окружності, я не знаю…»

Про саме місто:

«Це величезне місто розташоване у просторій низовині, навколо огороджене рядом ровів і в окружності становить рівно тридцять сім тисяч кроків. За розмірами воно рівне фортеці Антак'є в країні арабів. Є всього двадцять шість воріт. Всього у стінах сімдесят кутів, і в кожному з них є укріплення з амбразурою… Разом у ньому вісімдесят чотири тисячі дерев'яних і вкритих тесом упоряджених палаців. Та є маленькі будиночки злидарів без виноградників і садів. Усього на базарі сім тисяч крамниць і в кожній з них кілька сонцеподібних дівчат, винісши на базар свій товар — свою красу, займаються торгівлею. Як сказав поет:

Базар чудовий той навкіл я обійшов.
Нема тут ворогів, лиш друзів я знайшов.

Є близько ста малих церков і сорок монастирів з дзвіницями, у кожному з яких по двісті, триста ченців. Є сорок прегарних, чудових заїжджих дворів, шість пічних лазень. У благотворному кліматі тутешніх місць дівчата настільки гарні, що побачивши їх, одягнених у шовковий різнобарвний одяг, сонцеликих, з очима лані, газелі, сарни, чоловік втрачає голову…»

Ну що ж, очевидні перебільшення в цьому описі спишемо на втрату турецьким мандрівником голови від вроди львів'янок, але враження від тогочасного Львова мандрівника з далеких країв вартують уваги, оскільки в його словах місто постає великим і величним…

2.1.4. Австрійський період у містобудівному розвитку міста

Тепер знову повернемося до австрійського періоду в урбаністичній історії міста, який розглянемо детальніше, оскільки саме йому завдячуємо нинішнім старим Львовом — окрасою нашого міста, а також кількома знаменитими парками. У цьому періоді дослідники виокремлюють три етапи:



Львів 1775 р.
Знимка з макета Я. Вітвіцького

1772—1848 рр., коли Львів перебував у статусі столиці австрійської провінції з обмеженими правами.

1848 р. — кінець XIX ст. — період створення та функціонування Галицької автономії.

Кінець XIX ст. — 1914 р. — період політичної стабільності й економічного розквіту Галичини та Львова.

Отже, як уже згадувалося, після першого поділу Речі Посполитої між Росією, Пруссією та Австрією у 1772 р. Львів стає столицею новоствореної провінції, другої в Австрійській імперії за розмірами території після Угорського королівства. Чисельність мешканців Львова зросла з 32 тис. у 1787 р. до понад 33 тис. у 1794 р.

Після створення Королівства Галичини та Володимирії (Лодомерії) австрійський уряд здійснив низку адміністративних реформ, зокрема й у сфері будівництва. У 1773 р. було створено Дирекцію цивільної архітектури, що згодом увійшла до складу Вищої дирекції будівництва разом із Дирекцією будови водотягів і Дирекцією будови доріг та мостів. Працювали у цих установах переважно спеціалісти з Австрії та Німеччини. У 1780 р. магістрат видав розпорядження, згідно з яким проєкти на спорудження будівель мали бути затверджені міською владою. До 1809 р. будівельні процеси у місті відбувалися під контролем магістрату, хоча будівництво визначних об'єктів погоджувалося у Відні, а вже далі повноваження повністю перейшли до Вищої дирекції будівництва. Вона, крім нагляду за будівництвом, спільно з Дирекцією поліції стежила за дотриманням санітарно-гігієнічних вимог, пожежною безпекою, чистотою вулиць тощо.

В архівах збереглися дані про тодішніх ремісників. Вони є цікавими, оскільки дають уяву, чим, окрім торгівлі, ще займалися львів'яни за «Описом міських цехів Львова …», складеним у 1784 р. Отже, у місті діяли цехи з такою кількістю осіб:

Золотарі — 6
Кравці — 46
Різники — 25
Кушніри — 3
Муляри, майстри та підмайстри — 8
Теслярі, майстри та підмайстри — 8
Гончарі — 7
Різьбярі — 2
Столяри — 20
Шевці — 115
Грабарі (дубильники) — 4
Ливарники — 3
Токарі — 12
Боднарі — 12
Римарі — 3
Медовари — 4
Ковалі — 18
Рукавичники — 2
Колісники — 8
Гаптарі — 3
Склярі — 2
Мідники — 2
Бляхарі — 2
Миловари — 2

Мечники — 10
Пекарі — 40
Сідлярі — 8
Годинникарі — 5
Ткачі — 42
Канатники — 3
Гребінники — 2
Рушничники — 3
Палітурники — 3
Цирульники — 5
Слюсарі — 17
Котлярі — 2
Калитники — 3

Проте не варто забувати, що значно більше діяло позацехових майстрів, так званих партачів (лат. parte paternitatis — той, що не належить до цеху). Цеховики всіляко намагалися зіпсувати репутацію своїх конкурентів і, мабуть, це їм вдалося, оскільки сьогодні партач означає поганого робітника, який неякісно виконує свою роботу.

У Львові 1786 р., як і в інших містах Австрійської імперії, було запроваджено нову організацію магістрату, що замінила магдебурзьке право. Як продовження цього процесу, місто поділили на дільниці:

- Галицьке передмістя.
- Краківське передмістя (згодом поділене на дільниці — Жовківську, Краківську, Замарстинів, Голоско, Клепарів).
- Жовківське передмістя.
- Бродівське (згодом Личаківське) передмістя.
- Середмістя.

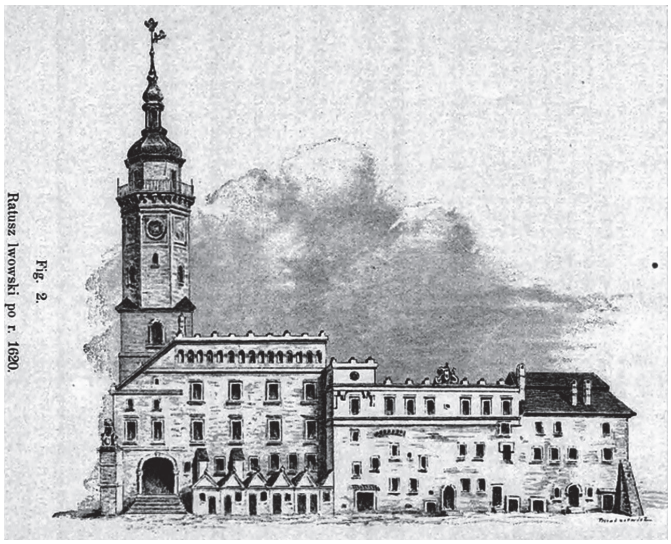
Замість розібраних мурів і фортечних валів почали влаштовувати пішохідно-прогулянкові зони з метою покращення, тобто благоустрою міста. У 1821 р. на місці засипаних валів облаштували бульвари, засаджені рядами італійських тополь і каштанів. Каміння з мурів і веж міська влада продавала містянам як будівельний матеріал. Матеріали з демонтажу укріплень використовували також для засипання ровів і будівництва доріг.

Приділяли увагу впорядковуванню санітарного стану міста. Згідно з цісарським декретом у 1783—1784 рр. почали закладати нові цвинтарі у передмістях і забороняти поховання у середмісті на церковних цвинтарях та в підземеллях храмів.

У 1811 р. провели інвентаризацію міських доріг та проклали першу кільцеву дорогу на місці розібраних валів у межах нинішньої вул. Лесі Українки, західної сторони проспекту Свободи, площі Галицької та вул. Винниченка. Але, як і у випадку з нинішнім кільцем навколо міста, ця дорога не була завершена — на проміжку від костелу Марії Сніжної до вул. Лисенка.

Вчений-енциклопедист Бальтазар Гакет, запрошений до Львова тодішнім губернатором Галичини Йозефом Бриґідо, наводить дані про кількість будинків міста станом на 1790 р. — 2759 шт. Чому турецький мандрівник Челебі кількома десятками років раніше нарахував у Львові 84 тис. дерев'яних і вкритих тесом упорядженних палаців — так і залишиться загадкою.

Цікавий факт: Гакет, француз за походженням, австрійський геолог, географ, лікар, педагог і мандрівник, один із перших альпіністів та дослідників Карпат, знав не лише німецьку, французьку, англійську, чеську, словенську, польську мови та латину, а ще й викладав акушерство і рільництво у Львівському університеті українською мовою. Ця ремарка для розуміння того, що Львів мав хорошу традицію запрошувати до себе непересічних осіб, які зробили вагомий вклад у культурну скарбницю людства…



Стара ратуша

Площа Ринок втратила первісний вигляд у другому десятилітті XIX ст. Ось як цю подію описав український історик, академік АН УРСР Іван Крип'якевич:

«Дня 14 липня 1826 р. прийшла подія, що потрясла цілим Львовом: стара ратушева вежа пополудні зарисувалася [вкрилася тріщинами. — Ю. С.] й о годині чверть на сьому вечора з великим тріском завалилася. Наперед вже опорожнено Ринок від людей, але все-таки у звалищах загинув трубач, два жовніри і кілька робітників».

Відтак будівлю старої ратуші повністю розібрали, причому знесли будинки, які до неї тулилися просто посередині ринкової площі. Нову ратушу вже було збудовано в теперішніх розмірах і вона зайняла цілий середринковий квартал. Проте простояла недовго. Під час революції 1848 р., яка охопила Австрійську державу, поляки хотіли захопити Львів. На площу Ринок зайшла польська національна гвардія, однак австрійська влада вирішила розправитися з повстанцями, і артилерія, що розмістилася на навколишніх площах, почала обстрілювати їхні позиції. На ратуші спалахнула пожежа — вежу та дахи було зруйновано. Згоріла також частина архівних документів міста. Тож у 1851 р. будівлю ратуші знову відновили.

Після демонтажу фортифікаційних споруд активніше почали розвиватися передмістя, а до існуючих площ долучилися нові громадські простори: площа Краківська (Ярослава Осмомисла), Торгова, Фердинанда (А. Міцкевича), Галицька, Бернардинська (Соборна), Дров'яний Торг (Данила Галицького).

Опис Львова першої половини XIX ст. у книзі австрійського географа і статиста В. Блюменбаха «Найновіший опис Австрійської монархії», виданої у 1833 р., подає такі дані:

«Майже посередині цього округу розташоване головне місто Галичини — Львів (по-польськи Львув) — у вузькій котловині, що тягнеться з південного сходу на північний захід, обвиваючись навколо нанесеного піщаного узвишшя, і там поступово розширюється в рівнину, що простягається уздовж потоку Полтва, який влітку часто пересихає. Само по собі таке розташування, мабуть, приємне й романтичне, але не годиться для великого міста. Ще належачи Польщі, Львів був забудований вкрай погано і складався переважно з дерев'яних будинків. З того часу, як влада перейшла до Австрії, місто незвично погарнішало, і зараз у ньому багато гарних будівель і добре вимощених вулиць. Власне, внутрішнє місто, колись оточене стінами й ровами, вали від яких переважно перетворені на місця для прогулянок, невелике за розміром. Посередині є чотирикутна площа Ринок, а місто, через рівні проміжки, перерізане багатьма прямими вулицями. Зверху і знизу до міста прилягають 4 передмістя, переважно добре забудовані й перетяті брукованими проїжджими дорогами. Кілька років тому внутрішнє місто налічувало 314 будинків, перший район (Галицьке передмістя) — 696, другий район (Краківське передмістя) — 550, третій район (Жовківське передмістя) — 447, четвертий (Бродівське передмістя) — 472. Тобто у всьому Львові було 2479 житлових будинків з 49 245 мешканцями (30 470 християн у 6992 сім'ях, 18 770 євреїв у 4325 сім'ях). У 1831 р. без військових та іноземців у місті

налічувалося 15 120, на передмістях 35 416, разом 50 536 мешканців (з них 30 045 католиків, 410 некатоликів, 20 073 євреї)…

У Львові налічується 14 католицьких церков, серед яких 9 парафіяльних і одна капеланська, один вірменський і один грецький кафедральний собор, один євангелістський молитовний дім і дві синагоги, а також 4 латинських чоловічих і три жіночих монастирі, один вірменський жіночий монастир і один греко-католицький чоловічий монастир…

Львів є місцем перебування губернаторства й окружного управління, галицького апеляційного та вищого кримінального судів, вищого військового командування, крайового меркантильного й вексельного судів та багатьох інших установ, трьох архієпископів, одного євангелістського суперінтенданта та старшого крайового рабина. Тут є університет з публічною бібліотекою та невеликим кабінетом природничих колекцій, станова академія, сільськогосподарська крайова виставка, одна латинська й одна греко-католицька семінарія, дві гімназії, одне реальне училище, вчительська семінарія, дві народні школи вищого ступеня, одна євангелістська школа, одна народна школа вищого ступеня для дівчат при монастирі бенедектинок, п'ять початкових шкіл, одна школа для дівчаток з освічених станів при вірменському жіночому монастирі, військовий заклад для виховання хлопців і військова школа плавання.

При монастирі сестер милосердя, крім школи для сиріт, збудованої в 1744 р., є ще шпиталь (у 1822 р. прийнято 1764 [хворих і людей похилого віку. — Ю. С.]). Крім того, у Львові є загальна лікарня (в 1822 р. прийнято 1411), єврейська лікарня (в 1822 р. прийнято 622), шпиталь для перестарілих і вбогих (на 38 чол.), військовий госпіталь (на 180 чол.), 2 бальнеологічні заклади, один добре влаштований притулок для бідних, одне товариство благородних жінок, один добровільний робітний дім (у ньому щоденно обробляють грубу овечу вовну 20 чол.), один виправний будинок для політичних в'язнів (у 1823 р. прийнято 974).

Останнім часом промислова індустрія досягла прогресу. У всіх львівських промислах на 1823 р. було зайнято 2187 майстрів і власників (з них 874 євреї), 1450 продавців і підмайстрів (з яких 290 євреї) і 937 учнів (з них 132 євреї). Серед них 128 кравців, 161 швець (з яких 3 євреї), 36 ткачів, 39 слюсарів, 14 ковалів, 6 мідників, 48 кушнірів (з них 45 євреї), 50 теслярів, 17 бондарів, 12 каретників, 13 сідлярів, 7 шорників, 11 оббивальників, 21 жерстяник, 13 поясників, 8 дубильників, 13 пивоварів, 51 золотар (з них 44 євреї), 6 оптових торговельних підприємств, 299 роздрібних торговельних підприємств (серед них 234 єврейські), 294 малі торговельні точки (з них 274 єврейські), 391 шинок (з них 103 єврейські), 85 трактирів (з них 47 єврейських) і т. д.

Відоміші села: Винники, на південний схід від Львова, де знаходиться галицька тютюнова фабрика. На цій фабриці в 1817 р. працювало 498 робітників, а річна продукція налічувала 19 200 центнерів [австрійський центнер дорівнював 56 кг. — Ю. С.], з яких 15 400 центнерів курильного тютюну й 3800 центнерів нюхального…»

У 1842 р. поблизу Краківської площі зводиться театр Скарбека (Національний академічний український драматичний театр імені Марії Заньковецької). У той самий час з'являються перші вілли на Софіївці (верхня частина вул. І. Франка) і загалом ведеться активне будівництво в усіх напрямах. З ущільненням забудови передмість почали зникати зелені насадження. Так, між вулицями Сикстуською (П. Дорошенка) та Єзуїтською (В. Гнатюка) були сади відомого ботаніка Майєра. У 1841 р. через них проклали вул. Майєра (Січових Стрільців), а з часом повністю забудували. Кажуть, що одне з дерев того саду збереглося донині — це знаменита крива липа в однойменному проїзді.



Крива липа

Але водночас із забудовою передмість з'являлися й нові сади та парки. На схід від Високого Замку тодішній ліс наприкінці XIX ст. було перетворено на мальовничий сад, який після його відвідин у 1781 р. цісарем Йосифом II отримав назву «Кайзервальд» («Королівський ліс»), якою львів'яни послуговуються донині. Тоді ж уздовж північних схилів Знесіння було прокладено Цісарську стежку, що вела від гори Лева до городища «Світовидове поле», з якої львів'яни досі милуються краєвидами. Щоправда краєвиди не такі вже мальовничі, як раніше.

У 80-х рр. XVIII ст. під Клепарівською височиною було закладено парк «Кортумівка», названий на честь губернаторського радника Ернеста Кортума, що біля свого будинку висадив у цій місцині сад з 2 тис. дерев.

Ще один парк цього періоду з'явився з ініціативи приватної особи і має назву «Цетнерівка» — на честь Ігнаци Євгенія Цетнера, белзького воєводи, який переселився з Кракова до Львова. Сьогодні частина цього парку площею 4,5 га належить до території Ботанічного саду Львівського національного університету імені Івана Франка.

Південніше Цетнерівки — узгір'я потоку Пасіка — меценат і адвокат Францішек Венглінський засадив буками. Створений завдяки його праці та коштам лісопарк отримав назву «Погулянка», що збереглася й дотепер.

Великий фруктовий сад, який теж удостоївся відвідин цісаря Йосифа II, висадив на Софіївці Ян Лукасевич, секретар апеляційного суду. Ця місцина також була відома буковими лісами, залишки котрих збереглися до наших днів. Не менш мальовничою була розташована поруч околиця під назвою «Снопків». У книзі «Сади і парки Львова» академік Володимир Кучерявий зазначає: «Уже на початку XIX ст. Снопківське узгір'я з невеликим плато було відоме як місце відпочинку львів'ян. Тут облюбував собі ділянку під забудову резиденції губернатор Галичини Фердинанд д'Есте… Колись джерела і потічки давали воду численним снопківським ставочкам, з яких залишився хіба один — «Зелене око», що вимагає догляду й охорони».

На південному схилі гори Стефана (між вулицями М. Лисенка та Барвінських) у 1823 р. з'явився ботанічний сад. Ця територія належала «Курковому братству», себто стрілецькому товариству, тож сьогодні колишній сад знаний як парк «Стара стрільниця».

Місцевість, відома львів'янам під назвою «Цитадель», охоплює три гори — Вороновських, Калічу та Познанську. Гора Вороновська (до 1791 р. — гора Шембека) названа за прізвищем власника палацику, розташованого під нею. Згодом сад графа Станіслава Вороновського став окрасою місцевості, яка здавна належала до найулюбленіших місць відпочинку львів'ян. З цієї гори липовими алеями можна було зійти до Пелчинського ставу, що розміщався в межах сучасної вул. Вітовського під Познанською горою. На іншому схилі гори Вороновського розкинувся сад Оссолінеум. Інститут Оссолінеум, або Національний інститут ім. Оссолінських — саме так колись

називалося приміщення Львівської національної бібліотеки ім. В. Стефаника, перебудоване графом Юзефом Максиміліаном Оссолінським упродовж 1827—1850 рр. з монастиря кармелітів взутих.

У 1786 р. руїни княжого замку разом з усією територією Замкової гори імператор Йосиф II подарував місту. В 1935 р. розпочалися роботи з розпланування парку та заліснення гори. Восени 1839 р. схили гори розпланували і висадили кущі й дерева. Так з'явився парк площею 30,8 га, відомий і понині під назвою «Високий Замок».

Для повноти вражень про Львів першої половини XIX ст. (1838 р.) наведемо опис ще одного мандрівника — німецького вченого Йоганна Коля:

«…Що стосується архітектурного стилю Львова, то передовсім варто зауважити, що насправді він, мабуть, удесятеро кращий, ніж постає у німецькій фантазії на основі звичних у нас уявлень про Польщу. Він зовсім непоганий не тільки в цьому відносному розумінні, але й взагалі взятий абсолютно, і, без сумніву, є набагато кращим і приємнішим, ніж архітектурний стиль деяких великих німецьких міст. Вільні площі тут великі, місця для прогулянок, бульвари й парки — значні. Будинки, церкви, розташування споруд, розгалуження вулиць — все це, як і взагалі у великих польських містах: Вільні, Кракові, Познані, Гнєзні, Станіславі і т. д. — має дуже багато спільного з характером старих німецьких міст, що виникли у середні віки, в усякому разі значно більше, ніж, наприклад, з характером російських міст…

Місто має всього триста чиновників, отже, один припадає на 200 мешканців…

Львів має кращі й елегантніші кафе, ніж Дрезден і деякі інші німецькі міста такої ж величини…

Всюди у Львові німецька нація йде поруч польської. Усі написи на вулицях і громадських площах, як і всі вивіски й оголошення в купецьких крамницях, німецькі та польські…»

Архітектурно-будівельна діяльність другої половини XIX ст. здебільшого сформувала нинішній вигляд міста. У середмісті тривала надбудова четвертих поверхів кам'яниць, а громадсько-ділова активність перемістилася в передмістя. У самому середмісті та вздовж головних доріг сформувалася високощільна квартальна забудова. Нове будівництво, пов'язане зі зростанням населення міста, стрімко змінювало раніше «напівсільські» передмістя. Новим важливим містоутворюючим фактором стала траса залізниці, яка півколом обігнула Львів з північного заходу. Будівництво головного вокзалу та станції Підзамче сприяло інтенсивному розвитку міста у західному та східному напрямках. Так, розбудовувалися промислові підприємства, виникали робітничі поселення — Левандівка, Богданівка, Сигнівка, забудовувалось Жовківське передмістя — упродовж 1870—1880 рр. приріст забудови становив 40,9 %. У цей період тривав також процес активної перебудови і реконструкції в середмісті. З розбудовою комплексу Львівської політехніки зростає привабливість навколишніх територій, окреслюються адміністративні кордони міста та його функціональне зонування. Процес розбудови контролювало створене у 1870 р. Львівське міське будівельне управління. Юридично територією міста вважалися земельні ділянки, зареєстровані у податковому кадастрі й земельних книгах міста. 1871 р. у Львові налічувалось 226 вулиць і 25 площ.

Ще 14 жовтня 1870 р. австрійський уряд затвердив статут Львова, який діяв аж до розпаду Австро-Угорщини у жовтні 1918 р., а потім застосовувався після переходу міста під владу Польщі, — до 1933 р. Статут налічував 114 статей і передавав оперативне управління містом до міської ради та магістрату. З отриманням Львовом таких розширених повноважень місцевого самоврядування і появою додаткових

фінансових ресурсів розпочалася реалізація великих містобудівних проєктів, до прикладу — каналізація Полтви і розвиток трамвайної мережі.

Наприкінці XIX ст. Львів за кількістю населення посів третє місце в імперії після Відня та Праги. Адміністративна територія міста зросла до 3240 га, але фактично була суттєво більшою, формуючи у такий спосіб прототип агломерації.

Упродовж останніх десятиліть XIX ст. особливо швидкими темпами зростало житлове будівництво.

Забудова починала швидко заповнювати всі вільні простори поміж радіальними вулицями. До щільнозабудованих головних доріг додалися нові, паралельні до них вулиці, поєднані між собою поперечними зв'язками. Передусім це стосується простору між вулицями Городоцькою і Шевченка (Янівською), а також Личаківською, Пекарською та Зеленою. Віллами та особняками починають забудовувати р-н Кастелівки. З'являються нові громадські об'єкти. Продовжується розвиток громадського транспорту: 1890 р. кінний трамвай поєднує головний залізничний вокзал із площею Митною і Жовківською рогаткою, а 1894 р. починає працювати електричний трамвай, іменований тогочасною пресою «електричною залізницею». У Львові 1905 р. вже налічувалося 277 вулиць і 27 площ. Уздовж головних вулиць, ближче до середмістя, виникають численні громадські будівлі, а зелені насадження інтегруються у сельбищні території. Загалом наприкінці XIX ст. третина території міста була зайнята парками та скверами.

Можна перелічувати дуже багато знакових будівель, які з'явилися у Львові в XIX ст. і дотепер милують око львів'ян та гостей міста. Проте нам важливо донести до читача не стільки конкретну інформацію, скільки передати дух міста, його образ, систему символів, які формують позитивний імідж міста, аби разом подумати, як зберегти наше місто великим і величним. Тому на завершення поверхневого огляду австрійського періоду, від 1772 р. до кінця XIX ст., згадаємо ще один знаковий об'єкт — Стрийський парк.

Історія Стрийського парку бере початок з 80-х рр. XIX ст. У цей період тривала підготовка до Крайової промислової виставки, що мала відбутися у Львові. Уряд — вже на той час Австро-Угорської імперії — вирішив не лише вразити відвідувачів самою виставкою, а й створити разом з нею новий великий парк. Тож на площі, відведеній під виставку, і на території колишнього цвинтаря (між вулицями Стрийською та Парковою), закритого у 1823 р., прилеглих пустирів і «Стрийської хащі» під керівництвом відомого садівника А. Рьонінга, причетного до будівництва ще кількох львівських парків, закипіла робота. Близько 40 років життя віддав Рьонінг на створення Стрийського парку. І недаремно, адже парк вважався одним із найкрасивіших пейзажних парків Європи.

Загальна крайова виставка у Львові — це найбільший в історії Королівства Галичини та Володимирії (Лодомерії) ярмарок, що відбувався на верхній терасі Стрийського парку з 5 червня до 10 жовтня 1894 р., а також одна з найграндіозніших подій в історії міста. Головна алея виставки збігалася зі сучасною центральною алеєю парку. Вздовж неї було розташовано низку виставкових павільйонів, деякі з них збереглися дотепер. Серед низки різноманітних заходів виставки — перший в Україні документально зафіксований футбольний матч, що відбувся 14 липня 1984 р. На стадіоні львівського спортивного товариства «Сокіл» зіграно матч між командами «Соколів» Львова та Кракова. За домовленістю між сторонами, матч тривав до першого гола, який на 6 хв забив львів'янин Володимир Хомицький. Ось спогади про цей матч самого автора, запозичені з фундаментальної праці «Світ львівського спорту. 1900—1939» львівського мистецтвознавця, письменника та дослідника Олеся Ноги:

«… Суддівство взяв у свої руки професор Виробок з Кракова. Команди вперше вийшли на поле в присутності публіки, тому гра одразу стала нервовою та хаотичною, дії гравців створювали часто просто комічні ситуації, тому глядачі веселились аж до реготу. Вони зовсім не розуміли правил, а самі гравці мали поняття тільки про те, що треба за будь-яку ціну закопати м'яч між прапорці поля суперника [прапорцями позначили футбольні ворота — Ю. С.]. Була це величезна гонитва за м'ячем. Про зупинку м'яча не могло бути й мови. Ми з великим азартом першими захопили м'яч і погнали його на сторону гостей, що всією командою кинулися боронити свої ворота і викопували м'яч як могли. Мене визначили на лівий фланг, де я стояв трохи на віддалі від загального гурту під воротами краків'ян, де йшла пекельна копанина. Раптом з того натовпу вилетів м'яч і покотився просто мені під ноги. Не роздумуючи довго, я замахнувся правою ногою і після сильного удару м'яч пролетів над збитою купою гравців обох команд і несподівано з'явився перед краківським воротарем. Він встиг піднести руки, але було запізно — м'яч вже його минув. У цю мить я почув голосний вереск — то львів'яни тріумфували, а гості висловлювали незадоволення. Сталося це на шостій хвилині від початку зустрічі. Незважаючи на протест пана Виробка, який вимагав продовження гри, бо його земляки прагнули реваншу, нас попросили з поля, на яке вже виходила група гімнастів, щоб демонструвати групові вправи…»

Аби читач зрозумів, для чого цей ліричний, себто футбольний відступ, зазначимо, що не лише торгівлею, будівництвом і ремісництвом славився Львів у всі часи. Формат книжки не дає змоги навіть стисло подати весь матеріал, який стосується культурного, освітнього, наукового, суспільно-політичного та спортивного життя міста. Тому в окремих випадках обмежимося подібними фрагментами. Щоби було наочніше: дослідження Олеся Ноги про світ львівського спорту у 1900—1939 рр. займає 750 сторінок. Отож просто пам'ятаймо: Львів як давня столиця Галичини був центром у багатьох сферах людської діяльності цього регіону, а наше завдання — перенести всі його позитивні здобутки з минулого у майбутнє.


Rok 1925. Mistrz Polski „Pogoń" bije we Lwowie mistrza Austrii „Hakoach" 2:1. Obrona i pomoc naszej drużyny, w walce z napadem wiedeńczyków. Na dalszym planie widać słynne „zielone trybuny" gęsto obsadzone. Spotkanie to ściągnęło rekordową dotychczas liczbę widzów we Lwowie, około 14.000 osób.

Чемпіон Польщі — львівська команда «Погонь». 1925 р.

Стрімкий урбаністичний розвиток Львова припав на початок XX ст. У 1900 р. місто налічувало вже 159 877 мешканців, тобто майже вдвічі більше ніж у 1870 р. У 1906—1913 рр. щорічно зводили 300 будинків. У цей період Львів бурхливо розширювався врізнобіч. Зносили цілі квартали як у середмісті, так і в районах, забудованих у XIX ст. Формувалася радіально-променева структура забудови, яка розвивалася одночасно з прокладанням нових інженерних мереж, зі створенням системи трамвайного руху, облаштуванням вулиць для потреб автомобільного транспорту, модернізацією залізничного руху тощо. Фактично з початку минулого століття Львів почав формуватися таким, яким ми його знаємо сьогодні.

Містобудівні зміни того часу стосуються появи багатьох нинішніх «візитівок» міста: остаточне перекриття Полтви (1910) та спорудження у 1897—1900 рр. Міського (Оперного) театру; будівництво у Краківському передмісті на площі Солярні (нині площа Кропивницького) костелу Св. Єлисавети (Ельжбети) у 1903—1911 рр.; формування

сучасного центру зі спорудами Художньо-промислового (Національного) музею, Торгово-промислової палати (сьогодні будинок обласної прокуратури); встановлення пам'ятника Міцкевичу; будівництво нового головного залізничного вокзалу та ін. Відбувалося ущільнення міської забудови, що традиційно поглинало зелені насадження, як це ми спостерігаємо й сьогодні. У той період щільність забудови (кількість будинків на одиницю площі) дещо зменшилася у середмісті, хоча й перевищувала в 10 разів цей показник у передмісті.

У 1909 р. був прийнятий третій будівельний статут Львова, який забороняв будувати житло вище чотирьох поверхів. У жодному випадку висота будинку не могла перевищувати 16 м. Відступ будинків від осі дороги мав бути не меншим ніж 20 м, щоби у майбутньому можна було перетворити дороги на зелені бульвари завширшки 40 м. Задля розширення вулиць навіть зносили окремі будинки, а на околицях з'являлися все нові дільниці, забудовані віллами…

2.2. Галичина перед Першою світовою війною

Населення Львова перед Першою світовою війною вже зросло до 220 тис. мешканців, зокрема й завдяки його столичному статусу. Тож аналіз розвитку міста буде неповним без характеристики самої Галичини. Огляд зробимо за матеріалами праці «Славянскія земли. Сельское хозяйство в славянских землях в связи с общим развитием этих стран» авторства Н. А. Крюкова, виданої в Петрограді 1915 р., у якій наведено багато статистичних даних, педантично зібраних чиновниками Австро-Угорської імперії. Фрагменти з книги подаємо українською мовою, наближені до авторського тексту.

Ознайомлюючись з мапою центральної Європи, передовсім кидається в очі величезне півколо, сформоване Карпатськими горами. На схід і північ від цих гір простягається розлога низовина Поділля, Придніпров'я та Польщі, а на захід і південь — велика мадярська рівнина. Неначе природа спорудила сторожовий вал, який оберігає захід від вторгнення кочівників зі сходу. Те, що ці гори нагадують захисну споруду, засвідчує та обставина, що східні схили Карпат значно крутіші та менш доступні ніж західні.

На північ та схід від цього сторожового валу простягається країна, пойменована Галіцією (Галичиною), займаючи не лише схили та передгір'я Карпат, а й захоплюючи частину низовини по верхньому басейну Вісли та Дністра.

Низинна частина Галичини постала на шляху великого переселення народів. Опісля того історичного руху і тоді, коли людські орди, охоплені жадобою переселення, заспокоїлися та осіли на нових місцях, Галичина, цілковито відкрита зі сходу, стала ареною наїздів і нападів кочівників з Чорномор'я, починаючи від печенігів і закінчуючи татарами.

За іменем міста Галич на Дністрі стала називатись уся країна (Галіція або Галичина).

Площа Галичини дорівнює 78 497 км^2. За переписом 1910 р. населення, яке проживало на цій території, налічувало 8 025 982 осіб, що становило 102 особи на 1 км^2.

У 1900 р. — 7,316 млн (92 осіб/км^2), у 1890 р. — 6,608 млн (84 осіб/км^2), у 1880 р. — 5,959 млн (76 осіб/км^2).

На той час у Київській губернії мешкало 4,604 млн; у Подільській — 3,812 млн, Волинській — 3,92 млн осіб.

За мовою домашнього спілкування населення розподілялося на такі групи: поляки — 4 672 789 осіб, або 58,55 %; українці [у тексті: ті, кого називають «русини»,



Карта Галичини та Володимирії. 1886 р.
Знимка зі сайта baitsar.blogspot.com

або Ruthen. — Ю. С.] — 3 208 093, або 40,2 %; інші слов'яни — 8906, або 0,11 %; німці — 90 131, або 1,13 %; румуни — 740, або 0,01 %; мадяри — 104; італійці — 21.

Однак, як зазначають видавці, тут необхідно взяти до уваги ту обставину, що у мовній статистиці відсутні євреї, які становлять 11 % населення, але під час опитування вони практично всі побутовою мовою визначають польську.

Народжуваність дітей на 1000 мешканців: в українців — 42, у поляків — 36, у німців — 25.

Якщо порівняти Галичину з трьома південно-західними губерніями, то співвідношення народжуваності й смертності на 1 тис. мешканців буде таким: Галичина — 40/29, Київська губернія — 43/26,3, Подільська губернія — 38,7/24,2, Волинська губернія — 41,8/24,1.

Високий відсоток смертності на Галичині можна пояснити поганими гігієнічними умовами, в яких перебуває більшість бідного населення.

Згадані національності неоднаково розподілені в Галичині. З давніх пір ця країна в етнографічному сенсі ділиться на дві частини: західну Галичину та східну; кордоном між ними є річка Сян. Загалом західна Галичина щільніше заселена ніж східна. У кожній з цих частин основні групи населення розподілені в такий спосіб:

Західна Галичина:	Східна Галичина:
українці — 3,3 %	українці — 61,7 %
поляки — 88,5 %	поляки — 25,8 %
євреї — 7,9 %	євреї — 12,4 %

Від усього населення Галичини (8026 тис. осіб) у містах проживає 1402 тис. або 17,5 %, відтак 82,5 % — це суто сільські жителі. Хоча зауважимо, що багато невеликих містечок практично не відрізняються від сіл, а частина їх мешканців також займається сільським господарством.

Загалом у Галичині 85 % населення займаються сільським господарством чи промислом безпосередньо з ним пов'язаним. В українців цей відсоток становить 93 %, а у поляків — 82 %.

Віросповідання

Станом на 1910 р. можна виокремити такі групи: римо-католики — 3 731 861 осіб, або 46,5 %; уніати [греко-католики] — 3 379 616 осіб, або 42,11 %; вірмени — 1392 осіб, або 0,01 %. Разом: 8 112 869, або 89,62 %. Православні — 2770, або 0,04 %; лютерани — 37 145, або 0,46 %; євреї — 871 906, або 10,86 %; інших віросповідань — 1296, або 0,02 %.

Релігійне представництво виглядає так: католики — архієпископ, три єпископи, чотири собори, 95 деканатів, 967 приходів, 338 монастирів і відділень; греко-католики — архієпископ, три єпископи, три собори, 115 деканатів, 1873 приходи, 37 монастирів і відділень; вірмено-католики — собор, три деканати, вісім приходів, монастир; православні — 3 приходи; лютерани — 24 приходи; євреї — 252 приходи.

Галичина є автономною областю Австрії та керується у внутрішніх справах сеймом. Очолює країну намісник (Statthalter) імператора; у нього три помічники з трьох головних галузей управління — адміністративної, шкільної та фінансової. При кожній галузі діє вища рада, в якій намісник є головою.

Галицький сейм складається зі 161 члена. У його складі: львівський католицький архієпископ, львівський вірмено-католицький архієпископ, єпископи Кракова, Перемишля, Тарнува, Станіславова, ректори Краківського та Львівського університетів, президент Краківської академії наук і ректор Львівської політехніки. Крім перелічених, усі інші члени сейму є виборними. Обираються вони від великих землевласників, від міст, від торгівлі та промисловості й від сільських общин терміном на шість років. Голова сейму — ландмаршал (Landmarschal), обраний сеймом і затверджений імператором.

Повіти керуються радами, які по суті є посередниками між общинним управлінням і сеймом. У члени повітової ради обираються представники від великих маєтків, від промислових і торгових підприємств, від міст, містечок і сільських громад.

Дрібні одиниці — ґміни (волості). На чолі ґміни в містах — бургомістри, а в селах — війти. Крім війтів, є ще два асесори. Львів і Краків мають особливі статуси: їх очолює президент, який має владу повітового начальства.

Галичина через своїх представників бере участь у загальнодержавному парламенті у Відні. Їх кількість — 106 осіб, один представник припадає на 75 414 населення.

Всіх міст на Галичині налічується 98; ринкових чи базарних місць — 197. Сільських громад є 6 246 — вони охоплюють 6 700 населених пунктів. Окрім того, у країні налічується 5 555 маєтків (Gutsgebiet), з них із житловими будинками — 4 609, а без житла — 946.

Галичина значно краще забезпечена залізницею ніж Київська, Подільська та Волинська губернії разом узяті. Загальна протяжність залізничних доріг становила 4 502 км. Вона також має добре розвинуту мережу шосейних доріг. Загальна їх протяжність у 1912 р. була 14 500 верст[1]. З них: державних — 2 880, обласних — 1 828, повітових — 2 751 і волосних (ґмінних) — 7 219.

У Галичині 1911 р. існували такі вищі учбові заклади: університети — 2; технологічний інститут — 1; академія мистецтв — 1; ветеринарний інститут — 1; сільськогосподарський інститут — 1.

Середніх навчальних закладів діяло: гімназій — 68 (з них казенних — 54, приватних чоловічих — 6, приватних жіночих — 8); реальних училищ — 13; духовних семінарій — 5; учительських інститутів — 31; комерційних інститутів — 20; сільськогосподарських і лісових училищ — 2.

Нижчих шкіл було: ремісничих шкіл — 161; з галузей сільського господарства — 17; шкіл гірничих — 2; шкіл акушерських — 2; шкіл із кування коней — 1; початкових сільськогосподарських і міських — 5620; інших навчальних і виховних закладів — 247.

Головним містом Галичини є Львів. За переписом 1910 р. тут мешкало 206 527 мешканців, з яких близько 30 % були євреями. «За зовнішністю місто вражає своїм благоустроєм; тут є низка чудових будівель, парків і садів, хороші чисті вулиці, електричне освітлення, трамваї та інше — все надає Львову образ великого, жвавого, європейського міста».

Населення міст Галичини з відсотком мешканців-євреїв: Львів — 206,5 тис. (30 %); Краків — 150,3 тис. (25 %); Перемишль — 54 тис. (30 %); Станіславів — 33 тис. (60 %); Тернопіль — 33,8 тис. (70 %); Галич — 5 тис. (65 %); Коломия — 40,5 тис. (70 %); Тарнов — 37,2 тис. (60 %); Ярослав — 24,9 тис. (60 %); Стрий — 30,2 тис. (60 %); Новоторг — 9,2 тис. (15 %); Закопане — 5,3 тис. (15 %).

Площа Галичини (78 497 км^2) також була розподілена за головними угіддями. Це землі: під полями — 380 6619 га, або 48,5 %; під лісами — 873 615 га, або 11,1 %; під садами — 108 884 га, або 1,4 %; під виноградниками — 17 га; під пасовиськами — 738 604 га, або 9,41 %; під «альпами» — 33 419 га, або 0,42 %; під лісами — 2 015 528 га, або 25,7 %; під озерами й болотами — 18 340 га, або 0,23 %; вільні від податків (сюди входять землі під забудовою, подвір'я, дороги й інші, які не обкладаються податком) — 254 226 га, або 3,24 %.

Отже, найбільше площ країни зайнято під польовими угіддями — 48,5 %; на другому місці ліси, які займають 25,7 %, далі луги — 11,1 % і пасовиська — 9,41 %.

Загальна кількість господарств на Галичині 1 008 541 шт. З них: суто сільські господарства — 900 499; лісові — 991; змішані — 106 833; садові — 218.

Величина окремих господарств: менше 0,5 га — 68 890 (6,8 %); від 0,5 до 1 га — 124 348 (12,8 %); від 1 до 2 га — 233 263 (23,1 %); від 2 до 5 га — 376 574 (37,8 %); від 5 до 10 га — 150 471 (15,0 %); від 10 до 20 га — 38 667 (3,8 %). Усіх більших за площею — близько 2 %.

Більша земельна власність у Галичині поділялася на дві великі групи: власність табулярна чи домінікальні землі[2]; власність нетабулярна. До першої належали землі поміщиків, які були такими ще за кріпосного права; ці землі не входили до складу

---

[1] У передмові дається таке пояснення: кілометр = 0,938 версти = 469 сажнів; гектар = 0,915 десятин; км^2 = 0,88 квадратних верст; кілограм = 2,44 фунта; центнер = 6,1 пуда; крона = 40 коп.; метр = 0,469 сажнів = 22,5 вершків; літр = 0,081 відра; гектолітр = 8,1 відра.

[2] **Домінія** (або табулярна власність) — форма земельної власності (вотчинної, церковної, державної) у період феодалізму, що поєднувалася з уособленою владою шляхти, церкви, держави (*з Вікіпедії*).

ґмін. У відсотках табулярні землі розподілялися так: 17,8 % належали казні; 71,5 % — приватним особам, християнам; 10,8 % — євреям; 0,9 % — юридичним особам.

Під угіддями в табулярних маєтках знаходиться: 1/4 всієї ріллі (27,2 %) і 4/5 лісів (84,7 %).

Простежується динаміка зростання землевласників серед євреїв; це явище має таку особливість, що євреї, стаючи власниками землі, не робляться її господарями. Єврейське землеволодіння в Галичині у 1910 р. було наступним: володіння понад 5 тис. га (4 575 десятин) — 18 % євреїв землевласників; від 2 тис. до 5 тис. га (1 830 — 4 575 десятин) — 16 %; 500 — 2 тис. (457 — 1 830) — 37 %; менше 500 га (457 десятин) — 29 %.

Ось найбільші землевласники в Галичині:

- Казенні володіння — близько 274,5 тис. десятин, переважно ліси.
- Уніатська митрополія — 33,8 тис. десятин.
- Майорат[3] Skarbek (рід Скарбків) — 30,2 тис. десятин.
- Католицька митрополія — 13,5 тис. десятин.
- Іоган Лібіх & К — 58,8 тис. десятин.
- Граф Р. Потоцький — 44,2 тис. десятин.
- Ерцгерцог Альбрехт — 41,6 тис. десятин.
- Zadik & К — 35,9 тис. десятин.
- Popper — 30,2 тис. десятин.
- Граф Я. Потоцький — 23,4 тис. десятин.
- Граф Джедушскій [вочевидь — Дідушицький. — Ю. С.] — 22,4 тис. десятин.
- Граф Бадені — 21,3 тис. десятин тощо.

Тваринництво

В Австро-Угорщині вже давно запроваджено перепис худоби.

Станом на 1910 р. у Галичині було: 905 807 коней (1900 р. — 869 тис. голів), 2 505 012 голів великої рогатої худоби (1900 р. — 2 718 166), 1 835 935 свиней (1900 р. — 1 264 334), 378 243 овець і кіз (1900 р. — 437 697).

Отже, у 1910 р. на 1 тис. мешканців припадало 112,8 коней, 312,2 голів великої рогатої худоби, 228,8 свиней і 44,7 овець.

В Галичині нараховується майже 1,6 млн дійних корів, які дають у середньому 1 200 літрів (97 відер) молока від голови на рік. У 1905 р. було 12 молочних товариств, з яких у західній Галичині — 8.

За переписом 1910 р. у Галичині налічувалось 326 194 вулики. У 1900 р. їх було 211 200, а в 1880 р. — 296 000. Найбільше бджільництво розвинуте у східній Галичині — між Львовом, Дністром і російським кордоном. Загалом у країні збирають в середньому близько 200 тис. пудів меду і 3—4 тис. пудів воску.

Штучне розведення риби в Галичині розповсюджене — тут дуже багато ставів. До прикладу, на Покутті, тобто у місцевостях на березі Дністра, 1912 р. їх налічувалося понад 550. Багато риби вивозять у Німеччину.

---

[3] **Майорат** — обов'язковість наслідування родового володіння старшим сином та найменування володіння на такому праві. Власне майорат було впроваджено у середньовічне право Європи у XIV—XV ст., але схожі правові норми існували в багатьох суспільствах. Метою майорату було запобігання роздрібленню володінь феодала між численними нащадками. За майорату увесь маєток і титул переходив до єдиного спадкоємця. Майорат, з одного боку, сприяв збереженню сили старої аристократії, а з іншого — призводив до появи величезного прошарку так званих молодших синів — людей знатного походження, які не могли розраховувати на спадок і змушені були шукати успіху в різних сферах діяльності, головно на державній службі чи у війську *(з Вікіпедії)*.

Лісова справа

Якщо взяти площу Галичини, то 25,7 % її вкрито лісами. Аналогічний показник у Волинській губернії — 25,8 %. У Київській губернії цей показник становить 15,6 %, а в Подільській — 9,5 %. На Галичині казенні ліси становлять 14 %, приватні — 71 %, селянських товариств — 5,1 %, церковні — 3,7 %, майоратні — 2,8 %.

За породами ліси поділяються на три головні групи: хвойні — 46,3 %; листяні — 29 %; змішані — 24,7 %.

Середньорічний приріст деревини визначається в 3,1 м^3/га.

Автор у примітці зазначає: «Відвідавши всі культурні країни земної кулі, я змушений сказати, що ніде, в жодній країні до лісової рослинності не ставляться з такою легкістю, й ніде так енергійно її не знищують, як у нас на Батьківщині [йдеться про землі, які належали Російській імперії. — Ю. С.]. Сумні наслідки цього відчуває саме населення, але воно вже безсильне щось зробити. У таких багатих губерніях як Подільська, Полтавська та інших, дрова продають на фунти і їх усе важче й важче придбати. Одним словом, обезліснення дійшло до того, що стає економічним лихом і вимагає великої енергійної праці та значних коштів, аби відновити порушену рівновагу земельних угідь».

За управлінням казенними лісами, площа яких 257,7 тис. десятин, Галичина поділена на дві дирекції — західну та східну. В першій нараховується 25 окремих лісництв, підпорядкованих трьом ревізорам, а в другій — 24 лісництва теж підпорядковані трьом ревізорам. Середній розмір одного лісництва — 5 260 десятин.

Промисловість і торгівля

В 1911 р. у Галичині діяло дев'ять банків із загальною сумою статутного капіталу 41 млн крон (16,4 млн руб.). Серед п'яти найбільших банків чотири розташовувались у Львові: Банк крайовий Королівства Галичини та Лодомерії (заснований 1883 р.), Галицька ощадна каса у Львові (1844 р.); Галицький акціонерний банк іпотечний у Львові; Галицьке товариство кредитне земельне у Львові. Крім того, віденські банки і декотрі німецькі мають відділення в різних містах Галичини. Але якщо статутний капітал Галицьких банків становив у 1911 р. лише 3 % від загальної суми статутного капіталу всіх австрійських акціонерних банків, то на частку Чехії припало 23 %.

У 1902 р. в Австрії було здійснено промисловий перепис, згідно з яким у Галичині налічувалось: 80 884 промислових підприємства з 238 116 працівниками; 99 188 торговельних підприємств з 146 473 працівниками.

Кількість одноосібних підприємств у промисловості дорівнювала 38 %, а в торгівлі — 48 %. Частка підприємств з чисельністю від двох до п'яти осіб становила 48 % і 36 % відповідно; з чисельністю від шести до десяти осіб — 3 % та 1 %. Компаній з чисельністю понад сто осіб налічувалося 145 у промисловості та 4 у торгівлі.



Приміщення старої корчми в с. Лани біля Бібрки

Якщо взяти спеціалізацію підприємств за галузями, то бачимо таку картину: 19 148 підприємств — це готелі й корчми (30 455 зайнятих осіб); 18 405 — виготовлення одягу (36 486); 15 340 — виробництво їжі та напоїв (40 692); 6193 — будівельна справа (16 899); 5951 — обробка металу (13 571); 5129 — обробка дерева (19 543); 2110 — обробка мінералів (15 108); 1955 — машинобудування (9631); 1298 — гірнича справа (25 332).

Відтак у Галичині, що займає 26 % усіх австрійських земель (тут порівняння береться лише з землями австрійської імперії, без урахування угорського королівства) та на яких мешкає 28 % населення, розташовано 15,8 % промислових підприємств, де працює 10,1 % від загальної кількості робітників.

Якщо ж порівняти західну та східну Галичину, то західна займає 29,5 % території, у ній проживає 34 % населення, розташовано 27 % промислових підприємств, де працює 31,2 % від усього числа таких робітників у країні. До речі, у Львові промислових підприємств більше ніж у Кракові.

В Галичині діють три торгово-промислові палати — у Львові, Бродах і Кракові.

Серед сільського населення Галичини розповсюджені такі ремесла: ткацтво полотна, домашнього сукна й іншого; вироби з дерева (переважно на гірських територіях), вироби з глини; виготовлення килимів; гуцульські вироби з міді, глини та дерева, прикрашені різьбою та гарними візерунками; виготовлення корзин, виробів із соломи та ін.

Загалом у Галичині в 1910 р. мешкало 8 022 126 чол. (у 1900 р. — 7 315 929), було 1 589 935 сімей і 1 251 139 будинків.

Населення деяких міст і повітів у 1910 р. (в дужках — у 1900):

Львів — 206 574 (159 877)

Львів (повіт) — 161 733 (128 033) у тому числі Клепарів — 6813 (3090), Замарстинів — 11 699 (7839)

1 2

Бібрка — 5631 (5315), Бібрецький повіт — 87 634 (79 390)

Броди — 18 055 (17 361), повіт — 145 315 (137 903)

Добромиль — 3633 (3309), повіт — 72 312 (67 274)

Дрогобич — 35 886 (19 432), повіт — 183 221 (134 056)

Городок — 13 382 (11 845), повіт — 80 158 (71 482)

Яворів — 10 034 (6571), повіт — 86 664 (78 002), у тому числі Шкло — 2084 (1909)

Кам'янка-Струмилова [Кам'янка Бузька — Ю. С.] — 8068 (7310), повіт — 115 548 (104 094)

Мостиська — 4770 (4674), повіт — 88 008 (79 184), у тому числі Судова Вишня — 4807 (4785)

Перемишляни — 4967 (4743), повіт — 86 623 (77 238)

Рава Руська — 10 440 (8927), повіт — 115 404 (105 185)

Рудки — 3715 (3247), повіт — 76 768 (68 348)

Самбір — 20 258 (17 089), повіт — 107 322 (96 215)

Сколе (повіт) — 54 430 (49 771)

Сокаль — 11 616 (9609), повіт — 110 726 (100 155)

Старий Самбір — 4918 (4569), повіт — 59 509 (56 859)

Стрий — 30 203 (23 205), повіт — 79 386 (66 637)

Турка — 10 910 (6080), повіт — 85 849 (71 057)

Золочів — 13 212 (11 842), повіт — 117 667 (108 886)

Жовква — 9463 (8966), повіт — 99 562 (90 227), у тому числі Великі Мости — 5396 (4554)

Жидачів — 3872 (3347), повіт — 83 175 (74 158), у тому числі Миколаїв — 3455 (3130).

2.3. Перша світова війна та «Великий Львів» Ігнатія Дрекслера

Перед Першою світовою набула популярності концепція міст-садів, розгорнута в книзі Ігнатія Дрекслера «Міста-сади» (Львів, 1912) й обґрунтована, як уже згадувалося, Е. Говардом у праці «Розквіт міст-садів» (1898). Прабатько ідеї міста-саду Е. Говард не був архітектором чи інженером, навіть не політиком або чиновником. Свої погляди він виклав лише в одній праці, яка не одразу знайшла читача та здобула популярність. Проте після доопрацювання та перевидання книги в 1902 р. під назвою «Garden cities of to-morrow» («Міста-сади майбутнього») вона стала класикою і була перекладена основними мовами світу. Ще у 1899 р. в Англії виникло Товариство міст-садів, яке взялося за практичну реалізацію говардівських ідей. Згодом подібні товариства з'явилися в Німеччині, Франції, Росії та багатьох інших країнах. У 1913 р. було створено Міжнародне товариство житлової справи та містобудування, президентом якого був Е. Говард. Так, завдяки зусиллям однієї людини з'явився потужний інтелектуальний спадок, що кардинально вплинув на все світове містобудування, у тому числі й на розвиток Львова.


NR. 1. LWÓW W CYFRACH. ROK XV.
LÉOPOL EN CHIFFRES.
DODATEK — SUPLEMENT. STYCZEŃ 1920 JANVIER.
MIESIĘCZNIK STATYSTYCZNY. — BULLETIN MENSUEL DE STATISTIQUE MUNICIPALE.
HERB MIASTA LWOWA.
LE BLASON DE LA VILLE DE LÉOPOL.
BIURO STATYSTYCZNE KRÓL. STOŁ. MIASTA LWOWA.
BUREAU STATISTIQUE DE LA VILLE DE LÉOPOL.
KIEROWNIK DIRECTEUR T. DYSZKIEWICZ.
Z DRUKARNI W. A. SZYJKOWSKIEGO WE LWOWIE UL. ZIMOROWICZA L. 14.

Титульна сторінка книги І. Дрекслера «Великий Львів», виданої у Львові 22 вересня 1920 р.

Місцевий послідовник ідей Говарда Ігнатій Дрекслер, здавалося б, дійшов утопічного висновку: «Спорудження перших гарних і здорових міст-садів дасть поштовх перебудові суспільного організму для кращого майбутнього». Проте, зважаючи на сучасний розвиток архітектурної сімеотики (науки про знаки та їх системи), у наш час таке твердження вже не видається настільки утопічним. Окрім того, сьогодні зелені насадження не лише наближують містян до природи, а ще й рятують наші легені від згубного впливу вихлопних газів. До прикладу, в генеральному плані Львова зазначено, що повітряний басейн міста характеризується забрудненням переважно від транспорту — 45,8 тис. тонн за рік, або 95 % від валового викиду, натомість зелені насадження на площі в 1 га за рік очищають 10 млн $м^3$ повітря.

У 1912 Р. Дрекслер очолює обмірно-регуляційний відділ технічного департаменту магістрату, а в 1913 р. — кафедру «Містобудування» Львівської політехніки. Десь у цей час і починає формуватися тодішня концепція Великого Львова: збільшення адміністративних меж міста за рахунок приєднання до нього найближчих територіальних громад. Навколишні села були настільки тісно територіально та економічно пов'язані зі Львовом, що ще в документах кінця XVIII ст. назвалися «міськими селами». У довідці про значення приєднання приміських сіл до Львова, складеній Дрекслером у 1914—

1915 рр., було зазначено: «для прийдешнього і самого Львова, і підльвівських громад велике значення мало об'єднання їх у єдину адміністративну й економічну цілісність».

Відтак 28 липня 2014 р. розпочалася війна, що згодом увійшла в історію як Перша світова. Після поразки у Галицькій битві війська Австро-Угорщини були вимушені відступити і покинути територію Галичини. У ніч з 30 на 31 серпня зі Львова відбулася масова евакуація державних установ, чиновників і частини населення — близько 40 тис. осіб. Того ж дня, 31 серпня, було скликано надзвичайну сесію міської ради з метою забезпечити спокій та порядок на вулицях міста, на якій прийнято відповідну відозву до мешканців та створено Міську громадянську охорону. Проте міська влада вирішила не чинити жодного опору російським військам, і частини російської армії 3 вересня безперешкодно зайняли Львів. Воєнний комендант Львова полковник Сергій Шереметьєв не заперечував проти виконання міською радою своїх прямих обов'язків, насамперед щодо забезпечення життєдіяльності міста.



Російська кавалерія у Львові. Перша світова війна

Після повернення Львова 22 червня 1915 р. під владу Австро-Угорщини міську раду було розпущено, а владу в місті передано урядовому комісарові, при якому було створено дорадчий орган — Прибічну раду. Тим часом загострювалися українсько-польські протиріччя. У листопаді 1918 р. Регентська рада проголошує незалежність Польщі, а Національні установчі збори у Львові — Західноукраїнську Народну Республіку (ЗУНР). Це призвело до українсько-польської війни, що тривала з 1 листопада 1918 р. до 18 липня 1919 р. Бойові дії відбувалися й у Львові. За дипломатичної та військової підтримки Франції Польща захопила ЗУНР, а французи за свою допомогу отримали контроль над східними галицькими нафтовими родовищами. Внаслідок Ризького миру, підписаного 18 березня 1921 р. між представниками РСФРР і УРСР, з одного боку, та Польщі — з іншого, яким формально завершився польсько-радянський збройний конфлікт 1919—1920 рр., Львів відійшов до Польщі і став столицею Львівського воєводства.

Війна призупинила розвиток міста, але не спинила його. Так, 22 вересня 1920 р. виходить друком книга Ігнатія Дрекслера «Великий Львів», що стала, мабуть, першою в історії Львова містобудівною концепцією, яка не лише обґрунтовувала розширення міста, а й окреслювала його просторові межі та стратегію розвитку.

На початку праці І. Дрекслер наголосив, що місто живе та розвивається подібно до живого організму. Спостерігається у ньому заміна матерії та відновлення клітин, бувають періоди здоров'я та хвороби, зростання та занепаду. Діагноз тогочасного стану міста автор розпочав з короткого огляду його топографічного розвитку й історичного екскурсу, де зазначав: на той час у музеях міста зберігалося багато ужиткових речей, взірців зброї з каменю та бронзи, давньогрецьких, римських і східних монет, які засвідчували дуже давнє перебування людей на теренах Львова та його околиць.

Сама концепція Великого Львова розпочинається з детальних статистичних даних по місту і підміських селах, на підставі чого Дрекслер описав демографічну ситуацію. Ця складова тоді вважалася дуже важливою, оскільки тільки-но закінчилась

українсько-польська війна та, проєктуючи формат Великого Львова, поляк Дрекслер вочевидь остерігався, щоби приєднання до міста навколишніх громад, у частині яких відсоток українців був доволі значним, не змінило співвідношення між польським, українським і єврейським населенням на користь місцевих русинів. Автор також наводить дані з розподілу нерухомості між етнічними групами і стверджує, що полякам та українцям вона належить пропорційно до їх чисельності, а євреям припадає на 10—16 % нерухомості більше, аніж їх частка у загальній кількості населення міста.

Окрім демографічних і майнових показників мешканців, І. Дрекслер аналізує структуру власності міста в кожній дільниці, зокрема парки та водойми. До прикладу, в Галицькій дільниці — це парк у Залізній Воді, парк біля електровні на Парсенківці (вул. Козельницька), парк Кілінського (Стрийський парк), парк біля Електровні (над нинішньою будівлею СБУ), Пелчинський став; у Краківській — парк Костюшки (ім. І. Франка), парк Вишневського (сквер обабіч гори Страт); у Жовківській — Високий Замок; у Личаківській — парк Бартоша Гловацького (Личаківський парк); у середмісті — Губернаторські та Гетьманські вали (бульвар на проспекті Свободи та сквер «На Валах»).

Характеризуючи розвиток міста, І. Дрекслер акцентує на земельних спекуляціях масового характеру в 1900—1910 рр., які були спровоковані тодішньою урбанізацією «внаслідок величезного напливу людності до Львова». Спекуляції відбувалися через парцеляцію, тобто подрібнення викуплених земельних ділянок для їх перепродажу під забудову. Це нагадує дещо ті процеси, які спостерігаємо й сьогодні, з відповідними негативними наслідками. Оскільки влада міста дивилася крізь пальці на стихійну забудову (мабуть, тодішні райці та міські урядовці не здогадалися, що, очоливши цей стихійний процес, можна добряче заробити), то не лише будинки, а й цілі вулиці поставали «там і так, де і як цього вимагали інтереси приватні». Безсумнівно, внаслідок появи таких нескоординованих фрагментів забудови не могли виникати зручні та привабливі нові райони міста, як і не з'являться вони в наші дні, коли Львів забудовується всупереч Генплану, на догоду приватним інтересам.

Подібна ситуація зі земельними спекуляціями відбувалась і в приміських громадах, тільки ще з гіршими наслідками, породжуючи плутанину вузьких вуличок, перетятих відкритими рівчаками, куди скидали всілякі побутові відходи. Села, що раніше потопали в зелені, перетворились на міські колонії найгіршого штибу, в яких через антисанітарію постійно спалахували інфекційні хвороби, загрожуючи благополучнішому, з огляду на гігієну, Львову.

Неефективним було й управління приміськими громадами, а брак фінансових ресурсів і кваліфікованого персоналу лише погіршував ситуацію. Отже, враховуючи позицію сильного Львова та слабких сільських громад навколо, І. Дрекслер доходить висновку, що для спільної вигоди їм потрібно об'єднатися. Аналізуючи можливий формат Великого Львова, він приділяв особливу увагу транспортному каркасу міста як містобудівній основі такого об'єднання.

Насамперед І. Дрекслер проаналізував львівський залізничний вузол як у контексті його загальноєвропейського значення, так і зважаючи на можливість використання для потреб Великого Львова. Він виокремив дев'ять напрямків, у яких рухалися потяги з головного двірця: краківський (до Берліна, Праги, Відня тощо); чернівецький (на Будапешт, Бухарест і до Івано-Франківська); підволочиський (на Київ та Одесу, з відгалуженням на Вільнюс і Петербург); белжецький (через Люблін і Варшаву до Ґданська), стрийський (на Будапешт); самбірський (через Ужок на Будапешт і з місцевими лініями на Дрогобич, Борислав і Трускавець), стоянівський (місцевий напрямок на Луцьк); підгаєцький (місцевий напрямок через Бережани

до Бучача); яворівський (місцевий напрямок). Відтак запропонував свою концепцію покращення організації залізничного руху, яка, зокрема, передбачала: поєднання місцевою лінією приміських громад із містом; будівництво залізничних станцій у всіх приміських громадах та організацію з ними залізничного сполучення; використання промислових колій для громадських потреб. До речі, ідеї Дрекслера, оскільки йдеться про транспортний каркас агломерації, є цілком актуальними й сьогодні, хоча з іншими маршрутами та опорними точками — станціями і перевантажувальними вузлами.

Не менш ретельно дослідник проаналізував «гостинці підльвівські», тобто шляхи, через які відбувалася піша, кінна й автомобільна комунікація Львова із зовнішнім світом, а також вуличну мережу міста. Найважливішими дорогами на той час були: Перемиський тракт (через Городок); Краківський тракт (через Янів [сьогодні — селище Івано-Франкове. — Ю. С.] і Яворів); Жовківський тракт (через Куликів); Подільський тракт (через Личаків, Винники, Золочів); Стрийський тракт (через Миколаїв). Три шляхи він зараховував до регіональних: Сихівську дорогу на Бібрку, Кульпарківську та Брюховицьку. Вісім доріг Дрекслер вважав комунальними дорогами (drogi gminny), що з'єднували місто з Білогорщею, Голоском, Підбірцями, Лисиничами, Зуброю, Сокільниками, Басівкою, Сигнівкою. Крім перелічених доріг, на його думку, з огляду Львова заслуговує на увагу шлях між Збоїськами та Кам'янкою-Струмиловою (Кам'янка-Бузька), з відгалуженням до Дублян. Як і у випадку з залізницею, Дрекслер не лише охарактеризував стан доріг, а й подав рекомендації стосовно їх покращення та розвитку. Через те, що вулична мережа формувалася без будь-якого містобудівного задуму, часто на догоду спекулятивним інтересам підприємців, були допущені містобудівні помилки, наслідки яких ми відчуваємо донині. Наприклад: забудова площі Галицької зі сторони оперного театру, внаслідок чого там утворилися вузькі вулички Гонти та Гавришкевича і в такий спосіб було розірване зелене кільце навколо середмістя. Подібне спостерігаємо і сьогодні, коли забудовуються території, призначені для нових розв'язок і магістралей, чим створюються неабиякі транспортні проблеми для наступних поколінь, звісно, якщо технології майбутнього не розв'яжуть ці проблеми шляхом підземних чи надземних комунікацій. Критично оцінюючи стан тодішньої хаотичної забудови міста, Дрекслер зауважував:

«Брак ідей у сучасній забудові Львова не найкращим чином вплинув на формування нових площ, які вирішують найважливіші мистецькі та архітектурні завдання у нашій галузі. Стосовно старого міста, яке найперше мало боротися з нехваткою місця і з тіснявою в межах середньовічних мурів, кількість площ, закладених на вільному, широкому просторі нового міста, є мізерною, їх форма є недосконалою та хибною, а розміри дисгармонійні та часто замалі.

Якщо попри ці вади наше місто навіть і в нових дільницях у багатьох пунктах не позбавлене привабливості, навіть краси, то це заслуга не тих, хто керує його забудовою і, за невеликими винятками, не має стосунку до архітектури, — а в прекрасному розташуванні міста на численних пагорбах і схилах серед буйної щедрості зелені».

Трамвайна мережа Львова, вважає І. Дрекслер, віддзеркалює недоліки планування самого міста. З основного вузла, яким на той час були вул. Гетьманська та вул. Легіонів (східна та західна сторони нинішнього проспекту Свободи), переважно старими шляхами розходилися містом десять ліній, з яких лишень одна — Замарстинівська — на коротку відстань залишає межі міста.

Ось їх назви та довжини:

- До Головного Двірця по вул. Городоцькій — 3016 м.

- До Янівської рогатки (навпроти Янівського цвинтаря) — 3205 м.

- До рогатки на Замарстинові (одразу за перехрестям вул. Замарстинівської та вул. Городницької) — 2270 м.

- До міської різниці (за радянських часів це був львівський м'ясокомбінат) — 4101 м.

- На Високий Замок (повз Порохову вежу, по вул. М. Лисенка, до кінця вул. Максима Кривоноса) — 1435 м.

- До Личаківського вокзалу (кінцева зупинка трамваю № 2 на перехресті Личаківська — Пасічна) — 3378 м.

- До Личаківського цвинтаря — 3270 м.

- До Промислової школи (сьогодні — Академія мистецтв, кінцева зупинка трамваю № 4) — 2152 м.

- На кінець вул. 29 Листопада (кінцева трамваю № 2, вул. Коновальця) — 3513 м.

- До Головного двірця по вул. Леона Сапіги (вул. С. Бандери) — 3042 м.

Загальна довжина колій на 1932 р. становила 24 206 м. Як і вулична, трамвайна мережа була радіальною, а її тодішні недоліки, зауважені І. Дрекслером, є властивими і нинішній трамвайній мережі, проте посилені автомобілізацією міста та хронічними заторами. На маршруті у цей час було 95 вагонів, що станом на 1911 р. перевезли загалом 28 284 935 пасажирів (від 59 785 до 126 006 осіб кожного дня).

Окрім перевезення пасажирів, трамваї слугували для доставки поштових відправлень (Головний двірець — Головна пошта), перевезення вугілля і навіть вивезення сміття за межі Львова вночі.

Важливим чинником для майбутнього розвитку міста І. Дрекслер вважав його розташування на Балтійсько-Чорноморському сухопутному шляху, який починається з Одеси, а завершується у Ґданську. На думку дослідника, біля Львова можна прокласти канал для суден невеликої вантажопідйомності, що з'єднає канал Вісла — Дністер зі Стиром. Проєкт такого каналу свого часу вже обговорювався, проте його реалізації завадила Перша світова війна: «XVI—XIX ст. з його науковими та технічними досягненнями зробило можливою реалізацію цих ідей. Одним із напрямів новітніх перетворень стали водні канали. 1869 р. відкривають знаменитий Суецький канал між Середземним і Червоним морями, 1893-го — Коринфський між Егейським та Іонічним, 1895-го — Кільський між Балтійським і Північним.

Саме тоді з ідеєю з'єднати басейни Балтійського та Чорного морів виступило міністерство транспорту Австрійської імперії. Гідростатичний відділ при ньому 1893 р. розпочав вивчення та розробку проектів водних доріг, які мали входити в єдину європейську систему та, як зазначає Czasopismo Techniczne, «скерувати значну частину товарообігу між східною і західною Європою через Галичину». 1900-го у Відні відбувся спеціальний конгрес, на якому обговорювали ці плани. Великого значення як в економічному, так і в стратегічно-військовому плані надавали каналу Вісла — Дністер. Окрім виходу до моря, він також мав підходити безпосередньо до кордону з Російською імперією, одного з основних противників Австрії. За умови мирного співжиття сусідів канал міг отримати продовження російською територією через Стир і Прип'ять аж до Дніпра та Чорного моря…» *(Білан Богдан. Газета ZIK. 2012. № 29, 26 лип. 2012)*.

Хтозна, як реалізація проєкту Балто-Чорноморського каналу вплинула би на характер і розвиток міста, але навіть зі здешевленням залізничних перевезень у Львові почали з'являтися товари та продукти з далеких країв, до прикладу — апельсини стали популярним продуктом серед мешканців міста. Перед війною у львівських крамницях можна було наприкінці березня придбати молоду картоплю з Алжиру, а згодом з'являлась картопля та цвітна капуста з Угорщини. Яблука привозили з Тіролю

й Австралії, цукор (kandyzy) з Італії та Франції, масло з Данії, сир зі Швейцарії, а в магазинах стояли скрині, наповнені віденськими цукерками, кексами та бісквітами. Зрештою, як пише Дрекслер, «щоранку білий возик (вантажівка) нам привозив під будинок молоко з Переворська [місто на етнічних українських землях, так зване Закерзоння. — Ю. С.], а зелений возик — моравський хліб, випечений з малопольської муки. Проте, коли світова війна затраснула браму міста й повернула назад увесь рух речей, залишився Львів без фініків і шоколаду, без ванілі та мускатних горіхів, а також без картоплі та молока, овочів і фруктів. Одразу ми стали безпорадні…»

Коли привид голоду став реальністю, люди кинулися обробляти закинуті ділянки у місті та на околиці. Проте це не відновило порушену гармонію економічних відносин між Львовом та навколишніми громадами. Ми вже згадували, що питання продовольчої безпеки сьогодні знову постало на порядку денному, тож співпраця міста з навколишніми громадами у цьому напрямі є такою ж актуальною як і 100 років тому…

Вперше питання про приєднання львівських приміських громад до міста було розглянуте на слуханнях міської ради ще 21 січня 1901 р. під час обговорення бюджету міста. І хоча тоді цю ідею вважали передчасною, до неї періодично поверталися. Спочатку йшлося про приєднання лише трьох громад, найбільше інтегрованих у структуру Львова: 1) Клепарова; 2) Замарстинова; 3) Знесіння. За переписом 1910 р. у місті мешкало 206 тис. мешканців, з яких римо-католиків — 51,2 %, греко-католиків — 19,1 %, євреїв — 27,8 %, інших — 1,9 %. Серед 24 тис. приміського населення конфесійна приналежність була подібною: 51,5 % римо-католиків, 23 % греко-католиків, 24,5 % євреїв і 1 % інших.

Площа Львова на той час становила 32,23 км^2, а до неї планували доєднати ще 21,13 прилеглих територій, збільшивши площу до 53,36 км^2, кількість мешканців до 230 тис., і зменшивши щільність населення з 6080 до 4320 людей на км^2. Але згодом потенційними учасниками Великого Львова почали розглядати й інші громади. На думку Дрекслера, для того, щоби виправити шкоду, заподіяну місту через короткозорість урядовців, до структури Великого Львова, крім зазначених трьох громад, доцільно ввести такі його складові:

- частину Білогорщі (Левандівку), на той час «дико розпарцельовану», тобто поділену на дрібні ділянки з метою забудови та земельних спекуляцій, площею 1,5 км^2 з населенням 3675 осіб (72 % — римо-католиків, 22 % — греко-католиків, 6 % — інші). Стосовно іншої частини району Дрекслер зазначив, що до цього питання варто повернутися після каналізування західної частини міста.

- Сигнівку, яка стала територією інтенсивної забудови надто вже жалюгідними халупками, площею 3,9 км^2 з 2060 мешканцями, у співвідношенні конфесій 74:17:5 [очевидно, насамперед ідеться про римо-католиків і греко-католиків, але не зрозуміло, чому 5 %: чи це кількість євреїв і тоді до 100 % ще залишається 4 % інших, чи це просто помилка. — Ю. С.].

- Кульпарків II і частину Кульпаркова I, розташовану на північ від колії чернівецького напрямку, площею 1,5 км^2 з населенням — 400 поляків і 100 русинів.

- Частину Козельників, розміщену на північ від залізничної колії, площею 2,3 км^2 з населенням — 400 поляків і 200 русинів.

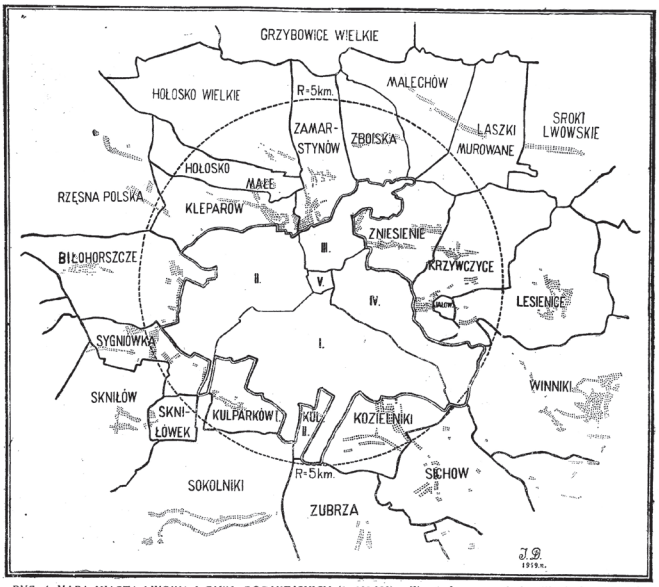
- Частину Кривчиць — з півдня від північної залізничної колії, площею 1,2 км^2 з населенням — 500 поляків, 100 русинів, 80 євреїв.

Останні дві місцевості (частина Козельнів, частина Кривчиць) налічують разом 10,4 км^2 площі та 6900 мешканців, серед яких: 5400 (79 %) поляків, 1200 (17 %) русинів і 300 (4 %) євреїв. Відтак площа міста становила б у цьому випадку 63,8 км^2, з населенням 237 500 мешканців і щільністю 3700 осіб/км^2. У такий спосіб планувалося

вирішити давніші та поточні проблеми і міста, і приміських територій.

Проте, зважаючи на перспективу, на переконання Дрекслера, видавалося доцільним ширше окреслити межі Великого Львова. Оцінюючи те, які території надаються до приєднання, він вважав за потрібне вибирати:

- землеволодіння, що належать до сіл та фундацій;
- території, придатні до забудови, зокрема на південних схилах;
- райони, з огляду на можливість використання їх для промислових цілей, або ті, де розташовані водоносні горизонти, торф чи поклади глини;
- території, які розміщені при шляхах існуючих і проєктованих комунікацій;



RYC. 4. MAPA MIASTA LWOWA I GMIN PODMIEJSKICH (1:100.000). *Fig. 4. La carte de la ville de Léopol et des villages suburbaines.* **Dzielnice** *(Quartiers):* **I. Halickie, II. Krakowskie, III Żółkiewskie, IV. Łyczakowskie, V. Śródmieście** *(La Cité).* Koło o promieniu 5 km wykreślono ze środka rynku. *Le circle au rayon des 5 Km est dessinée du centre de Grande Place de la Cité.*

Місто Львів та приміські громади. 1919 р. Ілюстрація з книги І. Дрекслера «Великий Львів»

- території, котрі можна охопити каналізаційною мережею, при цьому, як підтверджують гідрогеологічні й гіпсометричні мапи, у русло Полтви скидаються стоки практично з усього Львова і суміжних з ним поселень зі сторони північної та східної, натомість ділянки західні та північні будуть потребувати окремих каналізаційних мереж;
- ліси та поля, придатні для будівництва міських парків, цвинтарів, колоній Говарда [міст-садів за концепцією Ебенізера Говарда. — Ю. С.], до створення нових комунальних об'єктів і підприємств.

З огляду на такі критерії відбору територій, автор концепції Великого Львова брав до уваги такі поселення:

- Голоско Мале, площа 3,53 км^2, населення 747 осіб, у конфесійному співвідношенні 83:14:3.
- Голоско Велике, площа 11,34 км^2 (з неї половина — це ліси, власність Львова), 954 мешканці (57:38:5).
- Частина Рясної-Польської, ще відомої як Баторівка [Баторівка — приміська дільниця Львова, на перетині нинішніх вул. Т. Шевченка та вул. Брюховицької, згодом с. Кам'янка, яке 1958 р. увійшло в межі міста. — Ю. С.]. Площа 1 км^2, 800 осіб виключно польського населення.
- Решта Козельників.
- Скнилівок, площа 1,65 км^2, 224 мешканці, всі українці (в оригіналі — «русини»).
- Решта Кульпаркова.
- Дальша частина Кривчиць.
- Частина Лисиничів.
- Частина Ляшків Мурованих, за умови закладання там рибних ставів площею до 2 км^2.
- Збоїська, площа 4,1 км^2, 1098 мешканців (41:51:8).
- Подальші частини громад, розташованих обабіч гостинців.

Отже, максимальна програма передбачала приєднання 82 км^2 території з 40 тис. мешканців (60 % поляків, 22 % русинів, 18 % євреїв) із середньою густотою населення 2,2 тис. жителів/км^2. Відтак Дрекслер окреслив мінімальну та максимальну межу

Великого Львова, між якими й пропонував обрати оптимальний варіант, відкидаючи території, котрі найменше відповідали заданим критеріям.

Передбачаючи широку дискусію щодо його концепції, автор навів аргументи «за» і «проти» формування такого містобудівного утворення.

Аргументи «ЗА»

Головною мотивацією приєднання до Львова перелічених «підльвівських» поселень він зазначив «піднесення культури» приміських громад, яке принесе велику користь і місту, і цим громадам. Покращення взаємовідносин між містом і приміськими громадами мало би відбутися завдяки тому, що:

- Управління селами перейде до міської ради та магістрату, суб'єктів із ширшим кругозором, потужнішими впливами та більш ідеологічними ніж локальні органи місцевого самоврядування. Це полегшить європейське планування та залучення власних і запозичених коштів на реалізацію запланованого, оскільки приміські муніципалітети фінансово заслабкі, щоби утримувати кваліфікований адміністративний і технічний персонал. Після усунення меж між невеликими та зовсім маленькими громадами стане можливим поступовий і цілеспрямований розвиток територій.

- Міська гігієна, тобто санітарно-гігієнічні умови, стали би значно кращими внаслідок таких будівельних робіт і заходів: а) каналізування нових територій та охорони водних ресурсів від забруднення; б) проведення водогонів і з далеких водозаборів, і з близьких джерел; в) використання дорожнього покриття, яке не спричиняє великої кількості пилюки, підмітання та миття вулиць; г) лікарського (санітарного) нагляду за будинками та помешканнями, протидії епідеміям; д) опіки міста і доброчинних товариств над хворими й убогими; е) торгової інспекції; є) будівництва громадських лазень; ж) будинків для проведення траурних обрядів; з) спорудження парків, скверів та садів.

- Публічна безпека стане кращою завдяки: а) централізованій охороні громадського порядку, зосередженої в Дирекції міської поліції, та створенню єдиного поліцейського округу; б) запровадження обов'язку загороджувати ділянки під забудову; в) детальній інвентаризації будівель; е) освітленню вулиць.

- У сфері будівництва: а) новий прогресивний будівельний статут, ліберальний щодо приміських громад; б) будівельний нагляд над експлуатацією існуючих та спорудженням нових будинків; в) забудова нових територій із запровадженням здорової житлової політики (дотримання санітарних норм), насамперед через застосування будівельних правил і запобігання «дикій парцеляції» (хаотичному самовільному будівництву); г) охорона пам'яток архітектури, які ще можна вберегти від руйнації; д) надання вулицям і площам характеру архітектурних ансамблів.

- Комунікація: а) план мережі вулиць, доріг та площ; б) нові залізничні лінії, зокрема до територій, які придатні для промислової забудови; в) розширення львівської трамвайної мережі на нові території.

- Громадські споруди: а) перенесення на приміські території окремих шкіл із середмістя, які там не мають достатніх площ, з будівництвом житла вчителям; б) переміщення військових казарм з міста на території приміських громад; в) будівництво нових костелів з приватної ініціативи та сприяння всього суспільства.

- Промисловість: а) перенесення та розширення міських підприємств, передусім електричного, газового, харчового, опалювального, траурного та різниці (майбутнього м'ясокомбінату) на нові території, де вони отримають новий розвиток; б) освоєння заболочених сільських пасовиськ і подібних територій для облаштування парків та промислових зон унаслідок їх осушення, підсипання (землею, сміттям), з підведенням

до них залізничних і трамвайних колій; в) заходи з під'єднання Львова до судноплавних каналів і рік; г) зусилля з підключення Львова до загальнодержавної електромережі з низьким тарифом; д) використання природного газу з Прикарпаття для промислових потреб та освітлення.

- Включення до структури міста належних йому територій у семи приміських місцевостях — Білогорщі, Голоскові Малому й Великому, Клепарові, Кульпаркові, Скнилівку, Замарстинові — площею 12,5 км^2.

- Спрощення процедури купівлі містом ділянок у тих громад, що можуть бути введені до Великого Львова. Причому місто мало би мати переваги перед приватними покупцями, і перш ніж ці території знадобляться для міських потреб, вони можуть слугувати як джерело продуктів харчування для мешканців міста чи бути передані в користування місцевим мешканцям. [З цього пункту стає очевидним, що І. Дрекслер ще сто років тому передбачав потребу резервування приміських територій для потреб Львова, чого, як ми далі переконаємось, не зробила міська влада у XXI ст., а також згадував про такий важливий аспект життєдіяльності міста, як продовольча безпека. — Ю. С.].

- Вирівнювання межі міста. Найближча відстань від ратуші до кордону міста мала 1,2 км, а найдальша — 5 км. Окрім того, межі були «рваними». Після створення Великого Львова планувалося отримати рівномірний багатокутник з мінімальною відстанню від центру — 4,3 км (Сокільники) та максимальною — 8 км (Голосківський ліс).

- Зрештою можна сподіватися, що рільництво у приміських громадах, яке постраждало від низьких цін на завезені з далеких країв продуктів, отримає новий поштовх для інтенсивного розвитку і в такий спосіб задовольнятиме потреби львів'ян.

Аргументи «ПРОТИ»

- Основним чинником, що стримує уряд міста у справі Великого Львова, є фінансовий. Усі зазначені заходи потребують величезних одноразових, а згодом і постійних фінансових вливань. Натомість податкова спроможність приміських громад є низькою у співвідношенні до їхніх культурних і матеріальних потреб. Але варто розглядати проблему не лише з погляду сьогодення, а й на віддалену перспективу. На думку І. Дрекслера, лише десятиліття важкої, ретельної та інтеліґентної праці спроможні «створити Львів насправді великий, Львів самодостатній, Львів здоровий, Львів прекрасний». Він вважав, що можна ставити під сумнів доцільність та реальність Великого Львова, але не є виходом ігнорувати те, що коли все залишити в такому стані як є, то майбутнє міста та приміських громад буде вельми сумним. І якщо ідея Великого Львова не буде реалізована, то не через хибність концепції, а через її нерозуміння суспільством.

- Подальші потреби витрат: а) збільшення кількості чиновників у центральній структурі управління (значна проблема — кваліфіковані працівники); б) перенесення «акцизної лінії» на більшу територію, а відтак — будівництво нових пунктів збору акцизних податків; в) проведення обмірів доєднаних територій; г) опрацювання регуляційного плану для приєднаних територій.

- Надлишок землі під забудову. На аргументи тих, хто стверджує, що у Львові є достатньо вільних ділянок, тому немає потреби долучати значні об'єми незабудованих або слабозабудованих територій, І. Дрекслер відповідає показниками щільності населення не лише у таких містах, як Львів, а й у світових столицях:

Місто	Кількість мешканців у середмісті (центрі) осіб/км²	Середня щільність у місті осіб/км²
Великий Лондон	30 600	4 100
Великий Відень	40 000	6 900
Великий Париж	35 000	8 600
Великий Берлін	33 200	10 500
Великий Краків (за проектом 1905)	35 000	2 400
Львів тогочасний	40 000	6 300
Великий Львів (у максим. межах)	40 000	2 200

Отже, Львів за густотою населення є порівняльним навіть з містами мільйонниками.

- Небажання органів місцевого самоврядування приміських громад приєднуватися до Львова, причиною чого стали різні чинники: звичка до автономії; прагнення зберегти владу; нерозуміння глибини проблематики; страх перед невідомим майбутнім.

- Елементи, які загрожують громадській безпеці не зникнуть, а лише поширяться на більшу територію. Це так, але вони тяжіють до щільнозабудованих районів, а забудова приміських громад переважно віддалена від їхніх кордонів, тож легкість переміщення туди волоцюг значно зменшується.

- Склад майбутньої міської ради. Існує невпевненість, чи всі вибрані з-поміж приміських громад члени Ради Великого Львова усвідомлять важливість завдань. І. Дрекслер переконаний, що мешканці долучених громад делегують своїх найкращих представників, а також нагадує — максимальна їх кількість становитиме не більше ніж 20 %.

Насамкінець І. Дрекслер наголосив: проблема створення Великого Львова вже розглядається третє десятиліття та якщо би приступили одразу до справи, то вдалося б уникнути багатьох існуючих ускладнень. На його переконання, Львів залишиться визначним інтелектуальним і науковим центром Польщі. Це забезпечить його подальший розвиток, а впродовж 30—40 років мирного життя населення міста дорівнюватиме 500 тис. мешканців. Як зазначає дослідник праці Ігнатія Дрекслера кандидат архітектури, професор Богдан Посацький, населення Львова досягло цієї цифри вже у нових суспільно-економічних умовах, у 60-х роках XX ст. Отож, загалом автор першої сучасної концепції розвитку Львова не помилився — з моменту виходу книги минуло 40 років, хоча попереду ще була Друга світова війна.

Дослідниця архітектури міжвоєнних десятиліть (1919—1939 рр.) Юлія Богданова виокремила три головні містобудівні проблеми цього періоду. По-перше, це стихійний розвиток міста. Як писав Дрекслер, у той час відбувалося «…самовільне і дике будівництво, яке постійно практикується, наче в насмішку, з постійним відхиленням від планів, яке нехтує найелементарнішими правилами вигоди, здоров'я та краси, приклади чого можна спостерігати на будь-якій вулиці…»

Щось подібне, через сотню з гаком років (!) спостерігаємо й сьогодні, коли ринкові відносини та попит на львівське житло призводять до порушень чинного містобудівного законодавства і погіршують комфорт мешканців міста.

По-друге, в ті часи майже не існувало будівельного законодавства. По-третє, ігнорувався фах архітектора, коли в гонитві за зиском власники нехтували естетичним

виглядом споруд. Подібне простежувалося під час масової житлової забудови за типовими проєктами в радянський період. На жаль, часто зіштовхуємося з таким явищем і нині.

Оновлений Будівельний статут 1909 р. у міжвоєнний період практично не виконувався, а Перша світова війна завдала значної шкоди розвитку міста загалом. Тому в 1919—1921 рр. було напрацьовано проєкт нового Будівельного статуту, а після виходу з друку праці Дрекслера, яка стала основним матеріалом для подальших планів розвитку Львова, міська влада запропонувала йому та професору містобудування Варшавської політехніки Тадеушу Толвінському висловити своє бачення розбудови міста. Проєкти Дрекслера та Толвінського були виставлені на огляд у залі ратуші в лютому 1924 р. Місто придбало обидва й передало їх Бюро регуляції міста, що мало працювати над ними в подальшому. Консультантом Бюро став І. Дрекслер, який з 1925 р. обіймав посаду професора кафедри містобудування Львівської політехніки.

Проєкт Великого Львова, робота над яким тривала з 1920 до 1930 рр., відповідав сучасному поняттю генерального плану. У ньому, зокрема, було передбачено перспективний розвиток міста, програму озеленення вулиць і розширення паркових масивів, які мали утворити єдиний зовнішній зелений пояс, а також винесення промислових зон на околиці. До речі, тогочасні принципи містобудівного розвитку Львова, розроблені Ігнатієм Дрекслером і Тадеушем Толвінським, знайшли продовження у подальших генеральних планах міста — розроблених німецькою владою під час Другої світової війни й у радянському повоєнному.

Багате середмістя та бідні околиці, що надто контрастували з центром міста, об'єктивно потребували «вирівнення» ситуації, яку можна проілюструвати умовами проживання. Так, у центрі Львова 1931 р. 94 % усіх будинків мали водопроводи, 85 — каналізацію, 85,7 — електричне освітлення і 30 — газ, натомість на околицях водопроводи мали 4 % будинків, каналізацію — 6, електричне освітлення — 10, газ — 0,5, а 86 % будинків міської бідноти не забезпечувались жодними комунальними послугами.

Тож 1 квітня 1931 р., після закінчення багатолітніх перемовин з навколишніми громадами, до складу міста увійшли: Клепарів, Замарстинів, Мале Голоско, Старе та Нове Знесіння, Кульпарків, Сигнівка і частково — Білогорща (Левандівка), Кривчиці й Козельники. Внаслідок приєднання цих громад територія міста подвоїлась з 3233 га до 6664 га і замість п'яти стало дев'ять дільниць:

1. Середмістя.
2. Янівське.
3. Жовківське.
4. Личаківське.
5. Снопків, Красучин, Софіївка, Козельники, Парсенківка.
6. Новий Світ, Кульпарків.
7. Левандівка.
8. Замарстинів.
9. Знесіння.

На підставі попередньо розробленої концепції та подальшого її втілення у генеральному плані з'явився тогочасний Великий Львів. Кожна приміська громада внесла пропозиції щодо тих споруд, які мали би постати на їхніх територіях коштом міста. На доєднаних територіях планувалося збудувати 9 костелів, 13 шкіл, 6 ринків, 5 великих урядових будівель та ін. Отже, місто отримало вільні площі для розвитку, а поселення, що увійшли до складу міста, покращили інфраструктуру, зокрема соціальну.

У 1931 р. структура працездатного населення Львова виглядала так: 19,5 % працювало в торгівлі, 7,0 % — в транспорті, 15,2 % — це чиновники, священники, ченці, вчителі й медики, а 13 % — домашня прислуга. Більшість приватних підприємств мали в середньому сім працівників. Переважно то були підприємства з переробки сільськогосподарської продукції та дрібні майстерні.

З 1 жовтня 1937 р. постановою президента міста засновано Раду артистичну, тобто художню раду як консультативний та експертний орган, чиїм завданням була експертиза архітектурних і містобудівних проєктів з естетичного погляду. Пожвавлення будівництва у міжвоєнний період у Львові спостерігалося двічі: з 1925 до 1928 рр. — після закінчення інфляції, а потім — з 1934 до 1939 рр. Перерва була зумовлена світовою економічною кризою. Попри всі проблеми, цей період залишив нам у спадок низку відомих і корисних споруд, якими й досі користуються мешканці міста.

2.4. Від 1939 р. до розпаду СРСР

2.4.1. Великий Львів під час Другої світової війни

Чергова зміна у статусі Львова відбулася у 1939 р., коли внаслідок політичних домовленостей між СРСР і Німеччиною було захоплено та поділено територію Польщі. Тож від вересня 1939 р. до початку війни між колишніми союзниками, названою в радянській історіографії «Великою Вітчизняною війною», місто стало адміністративним центром Львівської області. Згідно з даними Львівського облвиконкому, наведеними в економічному огляді 7 березня 1940 р., параметри обласного центру були такими:

- населення наприкінці жовтня 1939 р. сягнуло 423 тис. осіб, а на початок 1940 р. зросло приблизно до 500 тис.;
- густота населення — 4683 на 1 км^2, за даними 1931 р.;
- працівників у 1931 р. було 139 400 осіб; ремісників у 1937—1938 рр. — 5826 осіб;
- площа міста становила 6668 га; довжина вулиць — 293 км, у тому числі 145 км з твердим покриттям;
- будинків налічувалося близько 16 300, з яких: 20 % — від 1 до 5 «мешкальних кімнат», 24 % — від 6 до 10 кімнат; 18,4 % — від 11 до 20 кімнат; 23,5 % — від 21 до 50 кімнат; 11,7 % — від 51 до 100 кімнат; 2,4 % — понад 100 кімнат;



Польський залізничник, місцевий мешканець, офіцери німецької та радянської армій у Львові. Орієнтовно 1939—1940 рр.

- мурованих будинків — 79,2 %, дерев'яних — 19,2 %, глиняних — 1,6 %;
- кількість дерев на вулицях — 8975;
- довжина вулиць, засаджених односторонньо деревами, — 33 км; двосторонньо — 23 км;
- освітлення забезпечувалося 864,7 тис. газових і 485 тис. електричних свічок, разом — 1 343 700 шт.; вуличних електричних ліхтарів — 1950 шт.;
- довжина водопровідної сітки — 312 км, під'єднаних до неї будинків — 7912;

- загальна довжина електричної сітки у 1939 р.: високовольтної — 165 км, низьковольтної — 194 км;

- будинків, під'єднаних до електричної мережі, — 9852;

- потужність трансформаторів — 21 914 кВт (кінець 1938 р.), відпуск електроенергії — 27 474 тис. кВт/год;

- відпущено мішаного газу в газопроводи — 15 736 тис. м^3, до газопровідної сітки долучено 13 608 абонентів, газових вуличних ліхтарів — 4100;

- довжина каналізаційної сітки — 163 км; каналізованих будинків — 9575 шт. (на кінець 1938 р.);

- довжина трамвайної колії — 708 км, вагонів — 170 шт. (115 моторових і 55 причепів, а також 5 господарчих і 16 «автобусових» вагонів), у 1939 р. перевезено 47 млн пасажирів;

- телефонна мережа на 12 тис. абонентів, під'єднано 6 тис.;

- у місті 10 лазень і 6 пливалень (басейнів);

- 8 базарних площ і 2 галі [так в оригіналі, насправді, мабуть, «салі», тобто зали або криті ринки. — Ю. С.];

- 1 різня [тобто різниця від слова «різати», згодом перейменована на м'ясокомбінат. — Ю. С.];

- 33 гостиниці (готелі) на 804 кімнати (дані на 1937 р.);

- 1 бетонарня міська;

- 8 лікарень на 1800 ліжок; психлікарня на Кульпаркові на 1800 хворих;

- 12 поліклінік; 6 лікарських здоровпунктів на підприємствах; станція швидкої допомоги;

- туберкульозні установи: туберкульозна лікарня на 100 ліжок; окремо дитяча в Брюховичах — на 100 ліжок; туберкульозних пунктів — 4; тубсанаторій на 1 тис. хворих;

- санустанови: держсанінспекція, дві підстанції, будинок санкультури;

- охорона здоров'я жінок і дітей: дитячих і жіночих консультацій — 11, дитячих поліклінік і амбулаторій — 4, дитячих лікарень — 2, будинків дітей — 2;

- у школах: 70 лікарів, 54 медсестер, молочна кухня;

- на 20 грудня 1939 р. організовано 56 державних аптек в області;

- 5 театрів на 500 місць, 4 театральних приміщення й одне недобудоване;

- 28 кінотеатрів на 13 023 місця;

- 23 музеї з урахуванням невеликих музейних зібрань (у 1939 р. у Львові було 4 українські музеї; згідно з постановою РНК УРСР від 8 травня 1940 р. «Про організацію наукових установ у західних областях України» у місті організовано: державний обласний історичний музей; державний обласний етнографічний музей; державну обласну картинну галерею; державний обласний музей мистецького промислу; державний обласний меморіально-літературний музей ім. І. Франка);

- 14 музичних шкіл з 4303 учнями;

- 3 великі оркестри (радіо, «фільгармонічний» і симфонічний), не враховуючи джазових;

- учнів у школах — 44 205, класів — 1284, учителів — 1892;

- Президії Академії наук УРСР доручено організувати у Львові: Інститут літератури ім. Т. Г. Шевченка; Інститут мовознавства; Інститут фольклору; Інститут історії України; Інститут археології; Інститут економіки; філіал бібліотеки АН УРСР; науковий природничий музей;

- на 26 грудня 1939 р. у Львові націоналізовано 178 заводів і фабрик;

- перший радянський бюджет міста становив 71 млн крб (що в порівняльних цінах

майже у 3,5 рази перевищувало бюджет магістрату за Польщі), з яких 45,4 млн (63,8 %) скеровано на соціально-культурні потреби, а 20 млн — на комунальне господарство.

Містобудівна діяльність у цей період практично не здійснювалася, але з'явився проєкт першого генерального плану з метою перетворення Львова на «соціалістичне» та «промислове» місто. У цьому генплані була підтримана ідея перетворення радіальної мережі вулиць на радіально-кільцеву, а також передбачалося відвести значні території під виробництво. Планувалося розчистити «нетрі середньовічного ґетто» і спорудити на їх місці новий центральний майдан. Знищенню великої частини культурної спадщини, яка згодом увійшла до Списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, завадив несподіваний наступ німецьких військ на СРСР у червні 1941 р. У липні німецькі війська зайняли Львів і влада знову змінилася.

За часів німецького панування Львів став регіональним адміністративним центром дистрикту Галичина, а відтак, на думку урбаністів Третього рейху, потребував значного розширення території. Отже, у 1942 р. через приєднання до Львова м. Винники і 20 сільських поселень територія міста зросла до 26 030 га. Окрім Винник (1410 — офіційна дата заснування поселення), до «німецького» Великого Львова, за даними з книги Олени Степанів «Сучасний Львів» (1953 р.), увійшли: «Білогорща (1423), Брюховичі (1452), Велике Голосько (1403), Каменопіль (1447), Кривчиці (1447), Ляшки Муровані (1454), Лисиничі (1411), Малехів (1357), Підбірці (1454), Рудно (1480), Рясна Польська (1430) і Руська, Сихів (1409), Козільники (1400), Скнилів (1396), Малий Скнилів, Львівські Сороки (1433), Збоїська (1359), Зимна Вода (1440), Зимновідка». Одночасно проведено новий адміністративний поділ міста на 11 дільниць.

У статті «11 Дільниць Великого Львова. Новий поділ міста на дільниці», опублікованої у «Львівських вістях» 24 лютого 1943 р., зазначено (текст подається зі сайта «Фотографії старого Львова» із збереженням стилю та особливостей написання):

«У зв'язку зі створенням Великого Львова, що сталось завдяки прилученню 22 сусідних сільських громад (а цьому одної міської — Винник), заіснувала потреба перевести зміни адміністраційної території міста Львова. В місці дотепер існуючих 4 Дільницевих Урядів, які з днем 31 січня 1943 р. розв'язано, створено з днем 1 лютого ц. р. 11 Дільницевих Урядів. Колишні чотири дільниці, які покривались із совєтськими районами, заступлено тепер 7 дільницями, 4 інші дільниці створено на терені прилучених громад.

Першу дільницю (Середмістя — Штадтмітте) творить середмістя, якого границі визначують вулиці Анни, Ветеранів, залізничний насип, дорога Кисельки, Кайзервальд, Антона, Ґловінського, Сакраменток, Широка, Академічна, Фридрихів, Поштова, Семінарійна і Панська (Красіцьких). Дільницевий Уряд приміщений при вул. Довгій (Рутовського), ч. 10, тел. 222-93.

Другу дільницю (Кайзервальд) замикають вулиці Ґловінського, Антона, Куркова, з однієї сторони, вулиці Пекарська, Петра і Павла і Погулянка — з другої сторони та границі Кривчиці — Лисиничі та Кривчиці — Сороки. До цієї дільниці влучена громада Кривчиці. Дільницевий Уряд приміщений при вул. Пекарській, ч. 17, тел. 281-83.

Третю дільницю (Квелленберг) замикають вулиці Широка, Охоронок, Пекарська, Петра і Павла, Погулянка, з однієї сторони, та Романовича, Зиблікевича, Пруса, Дверницького, Ґродинського — з другої і границі Сихів — Пасіки, Сихів — Зубра і залізничний шлях Львів — Станиславів. До цієї дільниці належать Сихів і Козельники. Дільницевий Уряд при вул. Вермахту (Баторія), ч. 33.

Четверту дільницю (Стрийський парк) замикають вулиці Поштова, Фридрихів, Зибликевича, Гродинського, з однієї сторони, та Коперника і Вулецька — з другої. Вона

сягає до залізничого шляху Львів — Станиславів. Дільницевий Уряд при вул. Софії, ч. 18, тел. 139-05.

П'ята дільниця (Політехніка — Гохшулє) лежить між вулицями Семінарійною, Коперника, Вулецькою та Віденською (Городецькою), Княжою, Любінською дорогою та сягає до границь Скнилів — Басівка і Скнилів — Зимна Вода. До цієї дільниці зараховано Скнилів і Скнилівок. Дільницевий Уряд при вул. Томи, 18, тел. 202-57.

Шосту дільницю (Головний двірець — Гавптбангоф) окружують вулиці Ветеранів, Анни, Віденська, Княжа, Любінська дорога, Віденська. Вона обіймає терен на північний схід і на південний схід від залізничого шляху Головний двірець — Підзамче. Дільницевий Уряд приміщений при пул. Західній (Янівській), ч. 11а, тел. 283-64.

Сьома дільниця (Замарстинів — Зоммерштайн) лежить між дорогою Киселькн, залізничим шляхом Головний Двірець — Підзамче і Підзамче — Личаків і сягає до давнішої границі міста. Туди належить Голосько Велике. Дільницевий Уряд приміщений при Театральній площі, ч. 14, тел. 206-53.

Восьму дільницю (Винники — Вайнберген) творять Лисиничі і Винники Каменопіль і Підбірці. Дільницевий Уряд приміщується у Винниках при Головній вулиці.

Дев'яту дільницю (Зимна Вода — Кальтвассер) творять громади: Білогорща, Зимна Вода, Зимнавідка, Рудно і Конопниця. Дільницевий Уряд приміщується у Зимній Воді, у віллі «Ясній».

Десята дільниця (Міський ліс — Штадтвальд). Це Баторівка, Рясна Польська, Рясна Руська та Брюховичі. Дільницевий Уряд у Брюховичах.

Одинадцята дільниця (Над Полтвою — Ам Пелтсв) — це колишні громади Збоїська, Малехів, Сороки та Ляшки. Дільницевий Уряд у Малехові. В кожному Дільницевому Уряді приміщена докладна карта Львова із поділом на дільниці так, що мешканці можуть самі зорієнтуватись, до якої дільниці приналежні.

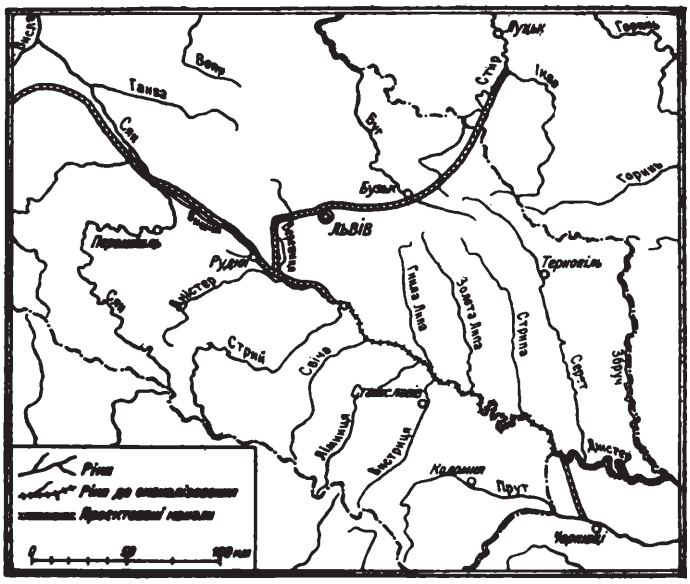
Новий адміністраційний поділ на дільниці є не лише висловом кращого адміністрування, але він сприяє дальшому розвоєві Великого Львова».

У книзі Олена Степанів зазначає, що впливи Львова обіймають навколо міста смугу в 30 км, як «простір, що має багато спільних географічних, кліматичних, геологічних, морфографічних і економічних ознак». Описуючи сферу впливів міста, авторка називає «великою хибою комунікаційної мережі Львова… брак замкнених довкільних шляхів, які сполучали б між собою важливіші центри, що лежать у сфері впливів Львова. Будова сполучення Бібрка — Миколаїв замикала б периферійну довкільну дорогу — Кам'янка-Струмилова — Жовква — Янів — Городок — Миколаїв».

Отже, вже у післявоєнний період побутувала думка, що Львів є де-факто агломераційним утворенням, складові частини якого мають бути інфраструктурно поєднані. А ось як описує авторка вже згадане нами Балто-Чорноморське водне сполучення: «Існував проєкт збудувати канал з транспортною місткістю в 600 т. Його траса мала б іти в західному напрямку долиною Стриховальця, Верещиці, менш-більш рівнобіжно до залізничної колії Львів — Городок, а у східному напрямку долиною Полтви через Брюховичі, близько залізничної лінії Львів — Красне — Тернопіль. На периферіях Львова проєктовано збудувати два річні порти: верхній — на Білогорських торфах, нижній — у долині Полтви, в північно-східній частині міста. Велику технічну трудність представляло б проведення верхнього і нижнього порту через велику різницю рівня (60 м) і конечність проведення каналу через забудовану площу міста.

Отже, Львів мав би лежати на важливому транзитно-водяному шляху, що перетинав би зі сходу на захід описану сферу впливів Львова».

У сферу впливів Львова, на думку Олени Степанів, потрапляють такі міста, «як



Львів на водяному шляху

Проєкт Балто-Чорноморського водного сполучення. Ілюстрація з книги О. Степанів «Сучасний Львів»

Бібрка з 5500 мешк., Миколаїв з 3800 мешк., Городок з 10 000 мешк., Жовква з 10 300 мешк. (дані 1931 р.). Головним заняттям населення цього простору є землеробство. На основі даних з 1931 р. більше як 80 % населення цього простору займалося рільництвом, а ледве 5 % працювало в промисловості».

Описуючи тодішні особливості приміської зони, вона згадує підприємства, що в ній розташовані: тютюнову фабрику у Винниках, великі гуральні та млини у Жовкві, Куликові, Янові, Городку, Великому Любіні, Бібрці, Давидові, Миколаєві, Куровичах, Задвір'ї та Красному, фабрику дріжджів у Лисиничах, керамічні підприємства, вапнярки, деревообробні підприємства в різних населених пунктах тощо. Авторка перелічує прогулянкові й відпочинкові місцевості, лікувальні, такі як Любінь Великий, Немирів і Шкло.

У самому Львові станом на 1935 р., за даними Олени Степанів, діяло 7446 торговельних підприємств (з них 763 підприємства великі), які «займалися скупом збіжжя, живих тварин, сирих шкур, шмат, всякої сировини та деревних матеріалів (усіх 167), а продавали: рільну сировину та рільничі продукти, смако-харчові вироби, одяг, меблі, господарські знаряддя, машини, хімічне виробництво, папір і вироби з паперу, книжки, газети, твори мистецтва, залізні та металеві речі (усіх підприємств було 6242, у цьому числі 3022 харчових, а 1340 конфекційних [тут — в сенсі крамниць із продажу одягу. — Ю. С.])». Промислово-ремісничих підприємств налічувалося (дані за 1937 р.) 3988, з яких на підприємства великої промисловості припадало 7, а в 1939 р. — 10.

Чимало підприємств працювало у сфері переробки сільськогосподарської сировини. Достатньо масовим було виробництво кераміки (у тому числі цегли), продукції та виробів з металу та цементу. Інтенсивно розвивалися електротехнічна, фармацевтична і косметична галузі та легка промисловість. Радянська влада у 1939 р. переінакшила існуючу торгівлю: кооперативну було реорганізовано, а всю іншу «одержавлено», за винятком невеликої кількості переважно єврейських споживчих крамниць. У місті з'явилися товари з СРСР, найбільше — з московських фабрик (косметика, мануфактура, залізні вироби).

Німецька влада 1941 р. перебрала майно торговельних та промислових підприємств, перебудовуючи їх за західними зразками. Було відновлено діяльність недержавних і кооперативних організацій, організовано велику кількість нових приватних крамниць з продажу галантереї, промислових товарів, одягу, взуття, годинників тощо. Станом на травень 1942 р. у Львові налічувалось: «5313 ремісничих підприємств, з них: 58 німецьких (1 %), 544 українських (10 %), 942 польських (18 %) і 3769 жидівських (71 %)».

У 1941—1942 рр. Львів «зазнає дошкульного голоду». Ось як цей період описує у спогадах в'язень колимських таборів Роман Яремкевич: «Через те, що наближалася

зима, з нею — не лише холод, а й голод, Український допомоговий комітет організував додаткове харчування для учнів. Нам давали по горнятку гарячої зупи на день. Моя бідолашна мати не раз уночі — з четвертої години — займала чергу до кіоску на ринку, що розміщався на площі Унії Брестської [сьогодні площа Липнева, Привокзальний ринок. — Ю. С.], в якому продавали кінське м'ясо. Та навіть вистоявши декілька годин, інколи поверталася ні з чим. Батько ж, здавши зміну, сідав у потяг і їхав на Волинь, аби виміняти зайвий одяг на декілька кілограмів квасолі…»



Черга у Львові за хлібом. 1941 р.

Тим часом, попри воєнне лихоліття, німецькі урбаністи з Центрального технічного відділу в Кракові по-своєму планували майбутнє адміністративного центру Дистрикту Галичина на території трьох колишніх воєводств — Львівського, Терно-пільського та Станіславського (сучасна Івано-Франківщина). З урахуванням цього статусу планувалося винести промисловість на околиці міста, віддавши центральну його частину під різноманітні заклади обслуговування. Такі плани найімовірніше й спричинили появу «німецького» Великого Львова на території 260 км^2, що суттєво перевищує нинішню площу міста (171 км^2). Вулична мережа міста підлягала суттєвій реконструкції з облаштуванням південного півкільця, яке би складам лося з двох частин, розділених зеленою смугою. Це півкільце планувалося прокласти у напрямку: паралельно вул. Клепарівській (по території нинішнього Краківського ринку), вул. Леонтовича й вул. Огієнка, низом парку ім. І. Франка, вулицями Словацького та Мартовича до перехрестя з проспектом Шевченка, а далі — по вул. Герцена, початком Левицького, Кониського, Тершаківців і Чернігівською до Личаківської. Причому планувалося облаштування великих площ перед головним корпусом Університету й Оссолінеумом, між вулицями Каліча Гора, Мартовича й Поповича, на перехресті з проспектом Тараса Шевченка, вулицями Пекарською та Личаківською.

Таке будівництво передбачало демонтаж низки будівель, що вкрай негативно би вплинуло на сформоване історичне середовище. Запроєктовані львівські майдани створювали видові осі на новий центр — комплекс «корони міста» у вигляді урядових споруд на Цитаделі, де, за концепцією німецьких урбаністів, після демонтажу всіх існуючих будівель, закладалася велика площа. З її північної сторони планували звести будинок Адміністрації дистрикту Галичина, який би нависав над історичним центром, з південної — великий палац («Зал спільноти»), із західної — партійну будівлю націонал-соціалістичного руху, а зі східної — вермахту (збройних сил). Новобудови передбачалися на 5—6 поверхів з двома домінантами: вежею будинку адміністрації та дзвіницею поруч Зали спільноти. Для кращого візуального сприйняття «корони міста» мали знести квартали житлової забудови від площі Міцкевича до вул. Словацького, включно з палацом Потоцьких (!), та розмістити якусь будівлю майже на місці сучасного Палацу мистецтв. Запроєктовану у такий спосіб композиційну вісь хотіли продовжити з іншого боку Цитаделі, споруджуючи на території сучасного Парку культури монументальний триярусний амфітеатр в «античному» стилі. Проте

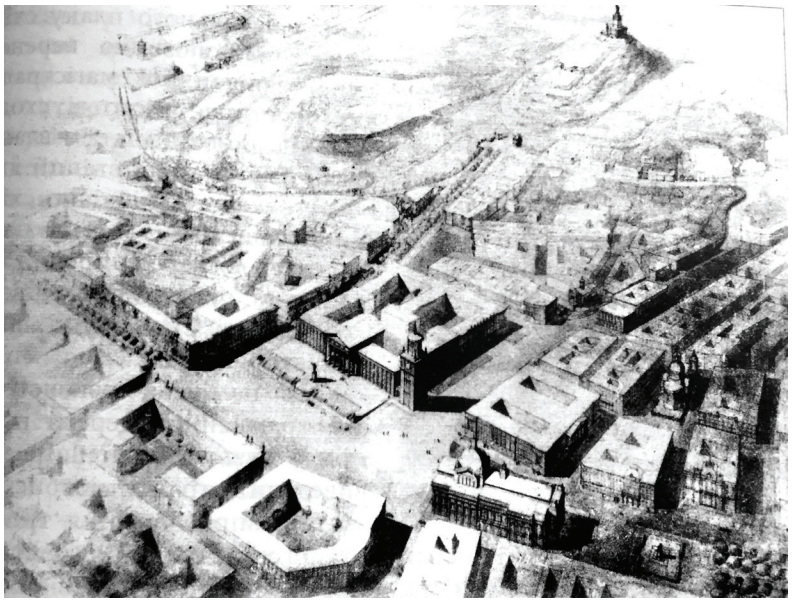
Львову знову пощастило, бо в липні 1944 р. грандіозні плани німецьких урбаністів, які передбачали руйнування історичного середовища на догоду імперській величі Третього рейху, закінчилися з наступом радянських військ. Відтак розпочався новий, цього разу довготривалий, радянський період у житті міста.

З приходом радянської влади межі «німецького» Великого Львова було скасовано й місто повернулося до кордонів і статусу взірця 1939—1941 рр. До прикладу, Сихів знову став селом Пустомитівського району і вдруге увійшов до складу Львова тільки 13 червня 1952 р., Винники після війни повернулися до отриманого в 1940 р. статусу центру Винниківського району Львівської обл. і перебували в ньому до 26 вересня 1959 р. За даним доцента ЛНУ ім. І. Франка, дослідника Андрія Байцара, до Винниківського району в різний час належали села: Виннички, Гончари, Давидів, Черепин, Товщів, Селиська, Великі Кривчиці, Лисиничі, Підбірці, Ямпіль, Кам'янопіль, Верхня Білка, Нижня Білка, Гаї, Чижиків, Підберізці, Чишки, Дмитровичі, Глуховичі, Козельники, Пасіки Зубрицькі, Кротошин, Сихів, Зубра, Гори.

2.4.2. Повоєнний Львів і перші радянські генеральні плани

Розвиток Львова у радянський період розпочався спробами насадження комуністичних цінностей та постановкою завдання перетворити Львів на потужний індустріальний центр країни. Вочевидь такі плани мали політичну складову — розбавлення населення «бандерівського Львова» завезеними з усіх куточків Радянського Союзу спеціалістами. Повоєнні руйнування міста виявилися порівняно невеликими, тож нова влада швидко приступила до відбудови та перебудови Львова на свій лад.

Перший повоєнний генеральний план Львова розроблено у 1946 р. Розуміючи унікальність історико-архітектурної спадщини міста, автори запропонували її збереження і з цією метою склали список пам'яток архітектури. Водночас їм необхідно було трансформувати образ Львова, зробити його «радянським не лише за суттю, а й за формою». З цією метою пропонувалося створити міську композиційну вісь «південь—північ» (завдовжки 3 км і придатною для проведення масових заходів), що починалася на нинішній площі Петрушевича, пролягала проспектами Шевченка і Свободи, продовжувалася проспектом Чорновола майже на 1,5 км за Оперним театром, а завершувалася новою площею з тріумфальною аркою на початку нинішньої вул. Липинського.



Нова Центральна площа Львова за проєктом 1946 р.

Основним елементом цієї осі вбачалася нова Центральна площа розміром 250 х 160 м, розташування якої було визначене північніше Оперного театру, на місці частково зруйнованої забудови єврейського гетто і Краківського ринку. Нова площа проєктувалась як одна з найбільших у СРСР, оскільки розмірами перевищувала навіть

Червону площу в Москві. Її композиційним центром мав бути пам'ятник Сталіну, встановлений на спільному стилобаті з новим урядовим будинком.

З цієї площі планувалося прокласти бульварну магістраль завдовжки близько 1,2 км, через площу Старий Ринок і вул. Ужгородську на Високий Замок, де ця нова вісь завершувалася пам'ятником Леніну загальною висотою 50 м. Цей генплан передбачав створення ще кількох великих площ із забудовою за периметром, зокрема площа Вокзальна. Хоча, крім чергової тоталітарної гігантоманії, у генплані були й цілком непогані містобудівні рішення, проте його так і не затвердили. У подальшій роботі над цим документом автори (А. Натальченко і Г. Швецько-Вінецький) ощадливіше та уважніше підходили до історико-архітектурної спадщини, розглядаючи її як предмет реконструкції: «Центральні райони міста вимагають розрядки забудови. Це може бути досягнуто лише при поступовому вивільненні переущільненої забудови… в міру руйнування старого житлового фонду. Тоді можна буде використати ці площі для середньоквартального озеленення».

Промисловість у повоєнному Львові розвивалась дуже інтенсивно, але хаотично, часто на зовсім до цього непридатних ділянках. Станом на 1950 р. випуск продукції підприємств металообробної промисловості, порівняно з 1940 р., збільшився у 5 разів. Змінився соціальний склад населення. Якщо у 1933 р. у промисловості, транспорті та в комунальному господарстві було зайнято близько 5 % населення, то в 1950 р. ця цифра перевищила 20 %. На багатьох підприємствах Львова кількість місцевих робітників сягнула 80—90 %, а загалом у місті частка місцевих кадрів у промисловості, транспорті та комунальному господарстві досягла 63 %, чого, звісно, не можна було сказати про керівні й партійні органи. На той час у Львові працювало сім відділень науково-дослідних інститутів Академії наук УРСР, 13 вищих навчальних закладів, 30 технікумів і 88 шкіл. Культурну сферу презентували п'ять театрів, державна філармонія, хорова капела Трембіта, картинна галерея, сім музеїв. Не забувала радянська влада про ідеологію — в місті відкрили філію Центрального музею В. І. Леніна…

У навчальних закладах і школах Львівської області загалом працювало 10 910 професорів, викладачів та учителів, котрі навчали 190 735 учнів і студентів.

Як засвідчують архіви, у 1950 р. кількість трамвайних вагонів становила 134 одиниць (це суттєво менше 170 передвоєнних вагонів), що за 10 місяців того року (коли були оприлюднені дані) перевезли 53,5 млн пасажирів.

Швидкими темпами зростало населення міста: зі 160 тис. осіб, які залишилися у 1942 р. — до 248 тис. у 1946 і 346 тис. у 1947 рр. Загалом в Україні чисельність міського населення упродовж 1950—1970 рр. збільшилася на 13,5 млн, тобто більш ніж удвічі; «якщо на 1 січня 1956 р. було зареєстровано 781 міське селище (284 міста і 497 поселень міського типу), то станом на 1 січня 1959 р. нараховувалось 1082 міські поселення (331 місто і 751 селище міського типу)».

Поглянемо на тодішній стан справ у місті через призму стенограми IX сесії Львівської міської Ради депутатів трудящих четвертого скликання, від 4 березня 1954 р.:

«Збільшився випуск валової продукції порівняно з 1952 р. по місцевій промисловості на 43,3 % і кооперативній — 34,2 %. Засвоєно ряд нових виробів широкого вжитку, таких як трикотаж з начосом, електроплитки, динаміки і ряд інших виробів…

За два роки відкрито 37 магазинів проти 7 затверджених по наказу виборців…

Зараз у місті працює 843 магазини та 424 підприємства громадського харчування…

Побудовано 14 цементних ям для квашення капусти на 210 тонн, 8 овочесховищ на 3,5 тонн та 2 засолопункти…

Відкрито додатково 104 майстерні побутового обслуговування…

… Розширено електротранспорт, побудовано 2 черги тролейбусної лінії: центр — вул. Городоцька; Стрийська до автобусного заводу, загальною довжиною 12 км, кількість тролейбусних машин доведено до 31 одиниці, побудована нова трамвайна лінія до бавовнопрядильної фабрики, організовано автобусне сполучення з околицями міста: Левандівкою, Богданівкою, аеропортом, Варшавською й ін.

Збільшився парк легкових та вантажних таксі для обслуговування населення, яких зараз в місті 166 одиниць.

Проведені роботи по розширенню водогону — добова подача води збільшилася за два роки на 9,2 тис. м^3 і доведена до 57 тис. м^3, що дало можливість покращити водопостачання населення міста.

Поширена на 8 км мережа водопостачання на околицях — в селищі Левандівка, Богданівка, Сигнівка, вирішено питання водопостачання селища Пасіки, встановлено та відремонтовано 444 водозабірні колонки на околицях міста. Закінчено будівництво зливного колектора в селищі Левандівка…

За ці два роки газифіковано додатково 7 тис. квартир, 9 тис. кахельних печей, прокладено 22,4 км вуличних газопроводів на вул. Варшавській, Левандівці, Професорській колонії та ін. Зараз в місті газифіковано 61 тис. квартир трудящих, що складає 80 % всього житлового фонду.

Збудовано та реконструйовано вулиці: Ковельську, Руставелі і Стрийську та 32 вулиці капітально відремонтовано…

На 1100 світоточок поширена мережа вуличного електроосвітлення, в тому числі на 500 — на околицях міста. Освітлені вулиці Пасічна, Гайдара, Бойківська, Городнича, Яблунева, Повітряна, Кленова, Проскурівська, Городецька, Стрийська, Леніна та ін. Тепер в місті освітлюється 363 вулиці.

Зміцнилась база тресту зеленого будівництва, що дало можливість значно розширити квіткове господарство міста, збільшити висадку декоративних дерев і кущів, побудувати нові сквери на Привокзальній площі, парк в селищі Левандівка, дитячий сектор Стрийського парку, провести роботи по благоустрою та озелененню скверів на площі ім. Богдана Хмельницького, на вулицях Кропивницького, Городецькій, Партизанській та інших, а також парків: Залізні води, Личаківський, ім. Івана Франка, культури і відпочинку ім. Б. Хмельницького. Створено зелену смугу навколо міста на площі 383 га…

Якщо на кінець 1952 р. в лікувальних установах нараховувалось 1185 стаціонарних ліжок, то тепер ми маємо 1335 ліжок. У 1952 р. на промислових підприємствах працювало 14 лікарських здоровпунктів, тепер — 25. Зараз нараховується 53 фельдшерських здоровпунктів…»

У повідомленні Львівської міської інспектури ЦСУ СРСР про виконання державного плану промисловістю міста за 1954 р. вказано 90 підприємств, зокрема такі як: Електроламповий завод, Завод телеграфної апаратури, Автобусний завод, Завод автонавантажників, «Львівсільмаш», Лако-фарбовий завод, Склодзеркальний завод, підприємства будівельної галузі, приладо- та машинобудування, легкої промисловості, харчової промисловості тощо. Сьогодні на території багатьох заводів виростають житлові квартали, що, на жаль, жодним чином не покращує ні планувальну структуру міста, ні його екологічне становище.

Варто згадати про таке явище, як «шефство» підприємств над МТС і колгоспами області, яке, попри ідеологічну складову, сприяло забезпеченню львів'ян продуктами харчування. До прикладу: «Серйозну допомогу надає колгоспу ім. Молотова, Бібрського району, мехсклозавод… Колектив заводу побудував систему водопостачання на фермах

та установив автопоїлки, електрифіковано тваринницькі ферми. Шефи зараз надають допомогу колгоспу в будівництві теплиць площею в 300 м^2. Партійна організація заводу систематично проводить масово-політичну роботу серед колгоспників» (з партархіву Львівського обкому КП України).

Така політика радянської влади була зрозумілою з огляду на діяльність націоналістичного підпілля в області. Хоча великі загони УПА були фактично ліквідовані до кінця 1953 р., проте дрібні військові підрозділи діяли щонайменше до 1956 р. Загалом, описуючи радянські часи, завжди варто пам'ятати про ідеологічну складову, яка була визначальною у всіх сферах — від культури до економіки…

Офіційні звіти про успіхи радянської господарки виглядають дуже переконливо, але насправді все відбувалося дещо по-іншому. Тож аби в читача не виникло ілюзії щодо тієї пори, проілюструємо тогочасні реалії ще одним фрагментом спогадів Романа Яремкевича, який після повернення з колимських таборів (не маючи жодної можливості прописатися та працевлаштуватися у Львові) знайшов роботу в м. Новий Розділ Львівської області:

«Працюючи на складі, мав змогу спостерігати, у який спосіб спритні ділки наживалися, користуючись хаосом, що панував на масштабних будовах, таких, до прикладу, як Новороздільський сірчаний комбінат. Ешелони з матеріалами надходили вдень та вночі. Пригадую, коли з Сибіру прийшов ешелон з деревиною. Це була 11-метрова сибірська модрина, яку використовували для стовпів під час будівництва електроліній. Завідувач центральними складами звернувся до мене з проханням — залишити ліс йому на зберігання. За задумом керівництва, цю деревину ми розпочали возити на рудник, де вантажні машини висипали її під лещата крокуючого екскаватора. Начальство сподівалося, що багатотонну машину, яка зав'язла у багнюці, можна буде підняти, підкладаючи під лещата сибірську модрину. Коли ж гідравлічними лещатами спробували вирвати базу з болота, то з дерева, яке під них підклали, нічого не залишилося. Я здав накладні, підписані начальником зміни, на склад і вагон модрини списали, хоча насправді використали лише кілька стовбурів. Вочевидь завідувач його продав, поклавши гроші собі в кишеню…»

Структуру Львова взірця 1955 р. проілюструємо за допомогою телефонного довідника, виданого у цьому ж році.

У довіднику з-поміж іншого зазначено 92 таксофони на вулицях міста, а також телефони: партійних, комсомольських і радянських органів; виконкому Львівської міської ради (який у часи інтенсивної розбудови міста був менш чисельним, аніж сьогодні); облпрофради й обкомів професійних спілок; судово-правових установ (народних судів у п'яти районах, прокуратури, колегії адвокатів і нотаріусів); міліції; військових комісаріатів; установ протипожежної охорони; ЗАГСів; державних інспекцій (пробірного, гідротехнічного та котлонагляду, санітарної, карантину сільськогосподарських рослин, якості сільськогосподарської продукції, торгової, ветеринарної, держстраху та ін.); банків та ощадних кас; промислових підприємств (59 заводів, 30 фабрик, 37 комбінатів і 4 райпромкомбінати, 13 друкарень, 34 майстерні); сільськогосподарських підприємств (21 шт.); кооперативних промислових спілок і артілей; трестів, контор, управлінь, об'єднань, експедицій, дільниць, складів, баз, автобаз, автоколон, гаражів; проектних організацій і установ (15 шт.); установ та організацій комунального господарства; добровільних товариств (ДТСААФ, Червоного Хреста); творчих організацій (письменників, художників, композиторів, архітекторів); архівів; науково-дослідних установ (14 наукових інституцій і 8 науково-дослідних станцій та лабораторій); навчальних закладів (університет, 10 інститутів, консерваторії, закладів заочного та вечірнього навчання, інститутів удосконалення

(2 шт.), технікумів (21 шт.), училищ, музичних і художніх шкіл, курсів, професійних шкіл, партійно-профспілкових навчальних закладів, ремісничих і технічних училищ, різноманітних гуртожитків); середніх, неповно-середніх і початкових шкіл (Залізничний район — 12 шт., з яких 5 українських, Ленінський район — 8 шт., з яких 2 українські, Сталінський район — 10 шт., з яких 5 українських, Червоноармійський район — 17 шт., з яких 8 українських, Шевченківський район — 13 шт., з яких 8 українських); середніх шкіл робітничої молоді, юнацьких спортивних шкіл, залізничних середніх шкіл, вечірніх шкіл робітничої молоді Львівської залізниці, спецшкіл-інтернатів, дитячих трудових колоній МВС, дитячих будинків, дитячих садків; охорони здоров'я (клінік та поліклінічних відділень інститутів, лікувальних закладів обласного підпорядкування, медичних закладів у підпорядкуванні міськздороввідділу, поліклінік, диспансерів, санітарно-епідеміологічних установ, санаторіїв, амбулаторій, аптек тощо); ветеринарних установ; дитячих установ (ясел і дитячих консультацій); преси та радіомовлення; культосвітніх установ (бібколекторів, бібліотек — обласних, міських, районних, робітничих селищ, ВУЗів, наукових); палаців, клубів і будинків культури; театрів (Оперного, ім. М. Заньковецької, Російської драми ПрикВО, ім. Горького, Театру ляльок), філармонії, концертного залу консерваторії, хорової капели «Трембіта», ансамблю пісні і танцю ПрикВО, цирку і кінотеатрів (22 шт.); парків; закладів фізкультури і спорту (у тому числі один критий та чотири літні басейни і п'ять стадіонів); закладів громадського харчування (ресторанів (5 шт.), їдалень (14 шт.), кафе (9 шт.), чайних (14 шт.); закусочних (5 шт.); сосисочних (7 шт.), шашличних (10 шт.), пельменних (2 шт.); торгових організацій; магазинів (промислових, книжкових, спортивних, ювелірних, господарських, бакалії-гастрономії, продовольчих, м'ясо-риба, пивоводи, вино-тютюн, води-морозиво, молочних, кондитерських, овочевих, хлібних тощо) і трьох бензоколонок; ринків (7 шт.) і м'ясо- та молококонтрольних станцій; готелів (12 шт.); лазень (7 шт.); фабрик-пралень (4 шт.) з приймальними пунктами; перукарень (44 шт.), майстерень та артілей; об'єктів зв'язку (телеграфу, телефонної станції, міжміської телефонної станції, переговорних пунктів, поштових відділень (Головпоштамт і 28 відділень), радіо; об'єктів транспорту (залізниці, аеропорта, міського автовокзалу й автобусних станцій), стоянок таксі (диспетчерських пунктів), трамвайно-тролейбусного управління.

Можливо, поданий вище список надто громіздкий для сприйняття і втомливий, але він дає читачеві уяву про складну структуру міста, а відтак — і його зв'язків: транспортних, економічних, соціальних, культурних тощо. Зважаючи на цей перелік і порівнюючи його з передвоєнною структурою міста, на швидкі темпи урбанізації, а також на зміну так званої суспільно-політичної формації, тобто переходу від активної фази розвитку капіталізму до планової соціалістичної економіки, можна уявити проблеми, з якими того часу зіштовхнувся Львів.

У зв'язку зі стрімким і часто хаотичним розвитком міста у 1956 р. було затверджено новий генеральний план, розроблений інститутом «Діпромісто» (Київ), який передбачав подальше зростання населення до 520 тис. осіб і збільшення житлового фонду на 94 %. Територія міста, практично приведена в попередні межі після ліквідації «німецького» адміністративного устрою, мала розширитися до 8315 га за рахунок земель тодішніх Брюховицького, Винниківського і Пустомитівського районів.

Генплан передбачав: пріоритетний розвиток міста у південному (вул. Володимира Великого — Наукова) та південно-західному напрямках внаслідок багатоповерхової житлової забудови; малоповерхове будівництво в районах Сигнівки, Левандівки, Збоїщ, а також в районі вул. Варшавської та вул. Кримської; створення промислових зон у північно-східній (район вул. Б. Хмельницького) та південно-східній (верх

вул. Зеленої та с. Сихів) частинах міста, а також промислово-складської зони між вулицями Городоцькою і Тараса Шевченка з наближенням до залізниці; розвиток вулично-дорожньої мережі з перетворенням радіальної системи вулиць на радіально-кільцеву.

Для зменшення транзитного навантаження на центральну частину міста планувалося збудувати два півкільця: північне — від вул. Б. Хмельницького через Збоїща та вул. Варшавську до вул. Шевченка, та південне — від с. Рясне через Левандівку, вул. Наукову до Сихова.

У цьому радянському генплані несподівано віднайшли також продовження ідеї міста-саду, тобто розвиток системи озеленення міста, площу якого планували збільшити з тодішніх 299 га до 677 га (до 13 м^2 на мешканця). Заради справедливості зазначимо, що, попри негативні явища, пов'язані з промисловою забудовою, питання озеленення міста у цей період успішно вирішувалися. Академік Володимир Кучерявий у згадуваній книзі «Сади і парки Львова» стверджує: «У 50—70-х рр. XX ст. у Львові було посаджено уп'ятеро більше зелені, аніж за всю півторавікову історію міста». Ось що писала газета «Вільна Україна» 6 червня 1954 р.: «Львівський трест зеленого будівництва і далі насаджує в місті квіти та дерева. Протягом останніх днів на привокзальному бульварі висаджено 6 тисяч канн, на вулиці Конєва — 1000 петуній. Цієї весни на вулицях, в парках, садах і скверах міста вже висаджено з оранжерейних парків понад мільйон штук різних квітів».

Динаміка збільшення зелених насаджень відображена у статистичних даних Львівської міської інспектури ЦСУ СРСР за січень 1956 р.: загальна площа зелених масивів міста у 1945 р. становила 273 га, 1950 р. — 485 га, 1955 р. — 1200 га; зелені масиви і насадження громадського користування у 1945 р. становили 273 га, 1950 р. — 287 га, 1955 р. — 995 га.

На 1 січня 1956 р. в місті налічувалося:

Парків: Стрийський (44 га), Залізна вода (30,5 га), Високий Замок (36 га), Культури і відпочинку (26,7 га), Кульпарківський (13,0 га), Студентів (10,0 га), ім. І. Франка (12,0 га), ОБО та Охматдиту (10,5 га), Левандівка (8,0 га), ім. Леніна (7,0 га), Холм Слави (6,0 га), Партизанів (2,0 га), «На торфах» (2,0 га), гірська закрита частина Стрийського парку (12,0 га). Всього — 219,7 га.

Лісопарків: Погулянка (90,0 га), Замарстинів (30,0 га), Клепарів (26,0 га), Холм Розточчя (82,0 га), Голоско Велике (115,0 га). Всього — 343 га.

Бульварів: ім. Першого травня (3,0 га), проспект ім. Тараса Шевченка (0,2 га), Привокзальний (2,0 га), Радянський (2,3 га), Підвальний (1,0 га), ім. В. Маяковського (2,0 га). Всього — 10,5 га.

Скверів — 65 шт. загальною площею 17,6 га.

Генплан 1956 р. швидко втратив актуальність через надто стрімкі темпи промислового розвитку територій та приросту населення, яке на 1 січня 1965 р. уже становило 495 тис. осіб, за проєктної чисельності 520 тис. на 1975 р. Через інтенсивне та хаотичне будівництво різноманітних підприємств порушилося також функціональне зонування міста,



Львівський оперний театр. Фото Василя Пилип'юка. 1984 р.

виникли проблеми з добиранням львів'ян до місця праці, відставав розвиток вулично-дорожньої мережі. Маятникова міграція населення з приміської зони збільшилася з 30 тис. осіб на добу до 75 тис., що створювало додаткові транспортні проблеми.

Все це призвело до потреби коригування чинного генерального плану, а фактично — до розробки нового, який мав спрогнозувати розвиток міста до 1990 р.

2.4.3. Новий генеральний план з прогнозом на 1990 р. та розвиток радянського Львова

Роботу над новим генпланом розпочали у 1962 р. Його розробником став той самий Інститут «Діпромісто» але вже за участю львівських архітекторів І. Базарника та А. Шуляра. Новий радянський генплан обґрунтовував розвиток Львова як великого індустріального центру України на підставі прогнозних розрахунків до 1990 р., з розрахунковою кількістю населення — 700 тис. Головний задум документа полягав у вдосконаленні планувальної структури міста в процесі його зростання, а також у збереженні історичного центру міста та перенесенні масового житлового будівництва на околиці. Планувалося розділити місто на п'ять великих планувальних районів — центральний, південний, північний, східний та західний і створити три великі промислові зони. Для зручності мешканців передбачалося створення в кожному районі громадських центрів, що, зокрема, відповідає популярним сьогодні принципам «нового урбанізму».

У цьому генплані продовжувалась ідея переходу з радіальної до радіально-кільцевої системи вулично-дорожньої мережі через прокладання двох внутрішньоміських кільцевих магістралей, а також швидкісної об'їзної магістралі міста. Для пропуску швидкісного транспорту в межах міста у напрямках найінтенсивнішого руху (вул. Стрийська — вул. Б. Хмельницького та вул. Городоцька — вул. Б. Хмельницького) було запропоновано дві швидкісні магістралі зі складними інженерними спорудами й транспортними розв'язками поза межами центральної частини міста. До прикладу, один такий «транспортний діаметр» планувався з вул. Стрийської (від автобусного заводу) через верхню частину вул. І. Франка, Снопківський парк, вул. Мечникова, парк Знесіння до вул. Б. Хмельницького та передбачав знос окремих будівель і зелених насаджень, унаслідок чого цю ідею неоднозначно сприйняла громадськість.

Наявність унікальної історичної спадщини, висока щільність забудови (в межах середньовічного міста до 90 %), інші особливості Львова обумовили необхідність створення в місті проєктного підрозділу для деталізації генерального плану. Тож у 1961 р. з'явилася спеціалізована проєктно-планувальна майстерня у Львівському філіалі Інституту «Діпромісто», яку очолив архітектор Ярослав Новаківський, син відомого художника Олекси Новаківського. Саме ця майстерня розробила детальні планування житлових районів Сихів, Рясне, Лисиничі та ін. Багато уваги у новому генплані відводилося розвитку інфраструктури, зокрема інженерних мереж. На його основі здійснювалося масове житлове будівництво, яке можна поділити на три етапи. Перший (1956—1964) характерний початком заводського методу будівництва п'ятиповерхових великопанельних будинків з малометражними квартирами. На другому етапі (1965—1970) стало більше типових проєктів багатоповерхових будинків і об'єктів обслуговування. На третьому (1971—1985) виникли житлові будинки з різною кількістю поверхів, повсюдним застосуванням опоряджувальних матеріалів і комплексним благоустроєм територій.

Особливе місце у тогочасній забудові Львова посів житловий масив Сихів, що виріс на місці однойменного села. Забудова цієї території найперше призначалася для

забезпечення житлом працівників південно-східної промислової зони міста. Перший проєкт детального планування, який сформував майбутні магістралі, розробили в 1965—1966 рр. архітектори Я. Новаківський, Л. Каменська, О. Кобат, Л. Скорик. Подальше проєктування відбувалося вже у 1970—1980 рр., до прикладу, північної частини Сихів-1 (1979 р., архітектори Я. Новаківський, А. Петрова, П. Крупа) і південної частини Сихів-2 (1986 р., архітектори В. Дубина, А. Петрова, О. Мар'єв, З. Підлісний).

Освоєння Сихова розпочалося у 1979 р. прокладанням вулиці Сихівської зі шляхопроводом через залізничну колію. Житловий масив площею 390 га було розраховано на 120 тис. мешканців і розділено на три планувальні зони: південно-східну, північно-східну та західну, розмежовану міськими магістралями — вул. Сихівською (на той час — Ворошилова) та проспектом Червоної Калини (Криворізькою). Забудова району передбачала вертикальні композиційні акценти у вигляді 14—15-поверхових житлових будинків, споруджених за індивідуальними проєктами, а також виведені на магістральні вулиці торгові центри. Один із таких торгово-побутових центрів на розі проспекту Червоної Калини та вул. О. Довженка (1986 р., архітектори В. Каменщик, О. Базюк, М. Кошло, О. Дрібнюк) навіть відзначено державною премією Ради міністрів СРСР.



Вул. Криворізька (нині пр. Червоної Калини). Знимка з книги «Архітектура Львова. Час і стилі XIII—XXI ст.»

Одночасно з розбудовою нових районів зростала увага до історичного центру міста, вивчення та збереження його архітектурних цінностей. У Львівському філіалі «Діпромісто» 1969 р. розробили проєкт формування історичного ядра Львова, а в 1970 р. — проєкт детального планування центральної частини Львова (архітектори Я. Новаківський, Р. Мих, А. Рудницький). Проєкт детального планування обґрунтовував виділення історичної частини міста в окрему зону з особливим статусом, що згодом було враховано під час створення у 1975 р. Історико-архітектурного заповідника на площі 120 га, за проєктом інституту «Укрзахідпроектреставрація».

З урахуванням загальносвітового значення культурної спадщини міста, а також розвитку міста як важливого регіонального центра передбачалося винести за межі центру невластиві йому функції, упорядкувати пішохідний рух зі створенням пішохідних зон, а також розвантажити центр від транзитного транспорту (на жаль, це не зроблено й донині). Для оптимальної організації транспортного руху запроєктовану радіально-кільцеву систему було запропоновано доповнити хордовими зв'язками: від вул. Тараса Шевченка по вул. Єрошенка і вздовж залізничної колії до Лисинич і Винник, а також від вул. Городоцької вздовж залізничних колій до вул. Зеленої та далі — аж до Бібрки, де планувалося розмістити рекреаційно-відпочинкову зону.

З метою розвантаження центральної частини міста планувалось облаштування трьох додаткових підцентрів: у районі перехрестя вул. Личаківської та вул. Пасічної (замість підцентру маємо там хронічні транспортні затори); в районі перехрестя вул. Городоцької та вул. С. Бандери, а також на вул. Стрийській, поруч зі Стрийським парком.



Транспортна розв'язка на перехресті вулиць Боженка (Княгині Ольги) та Артема (Володимира Великого)

Інститут «Діпромісто» (Київ) у 1975 р. розробив комплексну схему транспортного розвитку Львова. Тоді вперше запропонували будівництво швидкісних трамвайних ліній з облаштуванням тунелів у центральній частині міста (так званий підземний трамвай). Таке будівництво було технічно складним і потребувало значних капіталовкладень.

Схема передбачала три напрямки руху підземного трамваю: вул. Княгині Ольги — Личаківська, Сихів — Замарстинівська, Сихів — Левандівка — Рясне. На перехрестях тунелів планувалося облаштувати підземні станції у двох рівнях з ескалаторами, переходами та вестибюлями. Підземні відтинки планувалися по вул. Академіка А. Сахарова, а також від Снопківської до Гайдамацької. Так з'явилася надземна трамвайна лінія на вул. Княгині Ольги та вул. Академіка А. Сахарова, але далі виникли труднощі з проєктуванням тунелів діаметром 3,5 м у насичених водою ґрунтах і проходженням їх під руслом Полтви. Під час будівництва вентиляційної шахти з відкачуванням підземних вод на вул. М. Коперника з'явилися тріщини у прилеглих будинках. Будівництво було призупинене.

Враховуючи потенційні транспортні й інші проблеми в центральній частині міста, паралельно з проєктуванням підземного трамваю Львівський філіал інституту «Діпромісто» розробив схему підземної урбанізації центру Львова (архітектори Я. Новаківський, А. Петрова, П. Крупа), яка передбачала облаштування під землею автостоянок, закладів обслуговування, пішохідних зон, з використанням існуючих підземних ходів.

Містобудівна документація цього періоду передбачала прокладання транспортного зв'язку між вул. Підвальною, через вул. Замкову, в обхід Високого Замку, і далі, через залізницю, на вул. Б. Хмельницького. Пропонувалося також вивести залізничну колію Львів — Київ, що перетинає центральну частину міста, на північ з облаштуванням нової товарної станції на схилах с. Збоїща, поблизу сьогоднішньої транспортної розв'язки в Київському напрямку.

У 1983 р. Інститут «Київдіпротранс» розробив схему розвитку Львівського залізничного вузла на період до 2000 р. та на більш віддалену перспективу. За цією схемою відрізок залізничної колії від вул. Тараса Шевченка до Кривчиць мав бути виведений за межі міста, а саму трасу планували використовувати для потреб пасажирського транспорту. Таке містобудівне рішення актуальне й понині.

Генеральний план Львова передбачав перенести за межі міста і Львівський аеропорт, у напрямку м. Стрий, щоби «старий» аеропорт використовувати лише для місцевих авіаліній і таким способом зменшити негативний вплив шуму на навколишню житлову забудову. Це проєктне рішення було актуальне донедавна, навіть під час підготовки до футбольного чемпіонату «Євро-2012» серйозно розглядалося, але остерігаючись не встигнути у відведені терміни, відповідальні особи вирішили обмежитись реконструкцією летовища.

Перш ніж продовжити огляд розвитку міста, варто нагадати про його регіональний статус. Такий статус засвідчує і приєднання до складу Львівської області Дрогобицької

області у травні 1959 р. Ця зміна адміністративно-територіального поділу України ще більше посилила значення Львова як неофіційної столиці Західної України. Якою була Львівська область у 1960-х рр. проілюструємо цитатою з книги Першого секретаря ЦК КП України (1963—1972) Петра Шелеста «Україно наша Радянська»:

«…На карті області з'явилися міста з новими виробничими профілями. Червоноград — місто шахтарів. В області діє 9 кам'яновугільних шахт, де добувається понад 6 мільйонів тонн вугілля на рік. Добротвір — місто енергетиків. В ньому працює велика електростанція. Новий Роздол — місто гірничо-хімічної промисловості, яка дає 80 % союзного виробництва першосортної сірки. Біля Яворова будується місто під назвою Янтарне [сьогодні — Новояворівськ. — Ю. С.]. Воно є молодшим братом Роздола. Тут уперше в Радянському Союзі споруджено установку для підземного добування сірки.

Сірка Роздола і Яворова, нафта і гірський віск Борислава, газ Дашави (із нових родовищ Прикарпаття дашавським газопроводом мільярди кубометрів газу на рік надходять не тільки до Києва, Москви, Мінська, Ленінграда, а й за кордон), вугілля Червонограда, добрива Стебника, цілющі джерела всесвітньовідомого Трускавця, Моршина і Немирова, Шкла і Великого Любеня — всі ці багатства лежали віками невідомі або використовувались у незначних розмірах і до того ж хижацьким способом…

Уявлення про індустріальну Львівщину дає випуск великої кількості металорізальних верстатів, засобів автоматизації і механізації, виробів легкої, харчової, меблевої, цукрової промисловості. Це тут, на Львівщині, вперше в країні створено радянські великі фірми «Прогрес» і «Промінь», які виробляють високоякісне взуття і трикотаж. Щодня Львів дає 30—35 комфортабельних красивих автобусів, 40 автонавантажувачів, 20 автокранів, більш як півмільйона електроламп, понад одну тисячу телевізорів, сільськогосподарські машини, мотовелосипеди, медичну і телеграфну апаратуру. У Львові вперше в Радянському Союзі застосовано кібернетичну систему управління промисловістю. Картонно-паперовий комбінат у Жидачеві, картонна і білова фабрика у Львові, целюлозно-паперовий комбінат в Гніздичеві дають майже 50 процентів виробництва картону та близько 45 процентів виробництва паперу в республіці. Всюди знають, яка висока якість продукції Миколаївського цементного заводу.

Вироби з львівською маркою не поступаються кращим світовим зразкам. Вони йдуть в усі кінці нашої Вітчизни і в 70 зарубіжних країн. В області є такі промислові міста, як Дрогобич, Стрий, Борислав, Жидачів, Миколаїв. Починаючи з 1952 р., на Львівщині швидко розвивається кам'яновугільна промисловість. Найбільші поклади вугілля виявлені і добуваються в Сокалі та Червонограді…

Теперішнє село Львівщини — це 95 процентів нових будинків під черепицею, шифером, залізом. Скрізь височать антени телевізорів, сяють електрикою вікна…

На Львівщині працює дві тисячі загальноосвітніх шкіл, у 12 вузах навчається майже 75 тисяч студентів. У Львові знаходиться один із найстаріших в Європі і в нашій країні державний університет (заснований у 1661 р.). Нині він носить ім'я великого Каменяра — Івана Франка, якому тут споруджено пам'ятник. Науковці області розробляють великі, складні теоретичні проблеми. Сам Львів відомий як великий науковий і культурний центр. У ньому діють 50 науково-дослідних установ, у тому числі інститути АН УРСР. Тут працює велика кількість науковців, серед них — більш як 150 докторів наук.

Культурне життя міста представлене і такими установами: консерваторія імені Лисенка, картинна галерея, театр опери та балету, два драматичних театри, театр

юного глядача; державні музеї: історичний, українського мистецтва, етнографії і художнього промислу…»

Варто згадати, що ідейного комуніста Шелеста після виходу цієї книги у 1970 р. звинуватили у «недостатньому інтернаціоналізмі», а саму працю вилучили з продажу та бібліотек…

У 1960—1970 рр. Львів продовжував інтенсивно розвиватися. Знову ж таки проілюструємо цей розвиток тогочасними документами:

«За 1958—1959 рр. капітально відремонтовано та побудовано 210 тис. м^2 доріг та тротуарів, утворено 16 парків та скверів на площі 56 га. Станом на 1 липня 1960 р. на одного мешканця м. Львова припадає 12 м^2 зелені загальноміського користування…

Щороку здійснюється капітальний ремонт 220—230 житлових будинків на суму 30—32 млн крб, поточний ремонт — на 12 млн крб. За останні три роки газифіковано в нашому місті понад 12 тис. квартир…

Затверджено скоректований розгорнутий план створення та розвитку зеленої зони Львова на 1959—1965 рр. на загальній площі міських та приміських земель в 4254 га, з чого в міських кварталах, на вулицях, площах, парках, скверах, промислових територіях — 712 га, в приміських населених пунктах лісів і лісопарків — 2002 га, садів — 826 га, розсадників — 200 га, заліснення пісків та інших непридатних для сільського господарства земель — 350 га та території транспорту (залізниці, автошляхи) — 64 га…» (З рішення сесії Львівської міськради про стан та заходи поліпшення благоустрою міста. 28 липня 1960 р.).

«Протягом 1965—1966 рр. у місті збудовано 303 тис. м^2 житлової площі і надано трудящим 8700 благоустроєних квартир та близько 7000 місць у гуртожитках. Збудовано і введено в дію три загальноосвітні середні школи на 3000 учнівських місць, ряд об’єктів соціально-культурного призначення, зокрема широкоформатний кінотеатр «Мир» на 1200 місць, готель «Львів» на 682 місця, онкологічний диспансер на 120 ліжок…

З метою поліпшення водопостачання міста побудовано і введено в дію 2 водогони потужністю 36 тис. м^3 води на добу. Введено в експлуатацію нову потужну водопровідну магістраль від вул. Зеленої до просп. Ленінського Комсомолу [вул. Пасічна. — Ю. С.] протяжністю майже 3 км, що дало змогу поліпшити подачу води в районі вул. Стрийської…

Закінчено будівництво і здано в експлуатацію 1 чергу тролейбусної лінії № 9 Центр — Аеропорт (до вул. Окружної)…

…У 1966 р. у Львові створено 74 га нових насаджень. Всього за минулий рік посаджено по місту близько 70 тис. дерев, 110 тис. чагарників вільноростучих та 150 тис. чагарників різних декоративних порід в живій огорожі.

Основні роботи проводились по озелененню нових житлових масивів в районі вулиць Терешкової [Виговського. — Ю. С.], Каховської, 700-річчя Львова [проспект В’ячеслава Чорновола. — Ю. С.], вул. Кутузова [Ген. М. Тарнавського. — Ю. С.], вул. Немировича-Данченка [вул. Тютюнників. — Ю. С.] (Із доповіді першого секретаря Львівського міськкому КПУ… 21 березня 1967 р.).

«Населення Львова у післявоєнні роки виросло у 2,5 рази і на початок 1971 р. складало 566 тис. чоловік. За національною ознакою найбільшу питому вагу складали: українці — 68,2 %, росіяни — 22,3 % та інші національності — 9,5 %…

На початок 1976 р. населення міста досягне 635 тис. чоловік…

До послуг трудящих сьогодні 5 державних театрів, обласна державна філармонія з симфонічним оркестром, державна заслужена капела «Трембіта», заслужений

ансамбль пісні і танцю «Верховина», держцирк, 9 музеїв, 46 Будинків і Палаців культури, 353 бібліотеки з книжковим фондом більше 19 млн екземплярів книг…

Зараз на території міста функціонує 21 поліклініка з філіалами, а також 8 диспансерів і спеціалізованих поліклінік. Їх загальна пропускна здатність дозволяє приймати в середньому 20 тис. відвідувачів щоденно, що становить 42,4 відвідування в день на 1 тис. мешканців». (З доповіді другого секретаря Львівського міськкому партії. 23 березня 1972 р.).

«…За п'ять років у місті побудовано понад 1,4 млн $м^2$ загальної житлової площі, шкіл на 3740 учнівських місць, дошкільних дитячих закладів на 3200 місць, поліклінік на 3700 відвідувачів за зміну, АТС на 10 тис. номерів, водопроводів на подачу води до міської мережі потужністю 50 тис. $м^3$ на добу. Введено в дію 12 км нових тролейбусних ліній, парк міського пасажирського транспорту поповнився 200 тролейбусами, трамвайними вагонами, автобусами. Відкрито 115 нових магазинів, 230 підприємств громадського харчування, 180 майстерень і ательє побутового обслуговування населення…

Продовжується стрімкий ріст населення міста. Всього ж за останні двадцять років воно збільшилося на 250 тис. чоловік. У зв'язку з високими темпами розвитку індустрії обласного центру було допущене закономірне у даному випадку відставання у розбудові міського господарства, забезпечення мешканців відповідним рівнем торговельного, побутового, медичного обслуговування тощо». (Зі статті Голови львівського міськвиконкому В. Секретарюка «Львів крокує у майбутнє». 20 лютого 1976 р.).

А ось як про розбудову міста розповідав начальник архітектурно-планувального управління й багатолітній головний архітектор Львова Роман Мих у 1980 р.:

«У відповідності з Генеральним планом, розробленим у 1965 р. українським інститутом «Діпромісто» і затвердженим Радою Міністрів УРСР, здійснюється дальший розвиток Львова як великого промислового і обласного адміністративного центру Української РСР.

Основні обсяги житлового будівництва проведено за роки восьмої, дев'ятої і десятої п'ятирічок у південному і південно-західному районах, де збудовано понад два мільйони квадратних метрів житла. Наближається до завершення забудова цих районів. За генеральним планом йде будівництво в південно-західному і західному (селище Жовтневе [сьогодні — Левандівка. — Ю. С.], Рясне), північному (вул. Топольна, 700-річчя Львова, Варшавська) районах міста. Розпочато будівництво в Сихівському житловому масиві [Указом Президії Верховної Ради УРСР від 27 квітня 1978 р. у межі міста включено: землі промислової зони площею 1266,8 га; с. Білогорщу Воднянської сільради і земельну площу 790,8 га з Нестерівського (Жовківського), Пустомитівського і Яворівського районів, яку за генеральним планом міста передбачалося використати під промислове та житлове будівництво. — Ю. С.].

Львівським філіалом інституту «Діпромісто» розроблено детальні плани забудови житлових масивів в районі вулиці Леніна [вул. Личаківська. — Ю. С.], проспекту Ленінського комсомолу та тракту Глинянського. Вже споруджено ряд житлових будинків в районі Майорівки і дитячий садок на 280 місць. Планується тут будівництво середньої школи. В районі вулиць В. Пересади [вул. Медової Печери. — Ю. С.] та Соколиної у цьому році передбачено будівництво студентського містечка Львівського держуніверситету імені Івана Франка на 3000 місць з їдальнею на 330 посадочних місць та блоком побутового обслуговування.

Для поліпшення медичного обслуговування населення цього району на вул. Пересади буде зведено поліклініку на 1000 відвідувань у зміну.

Завершується забудова житлового мікрорайону № 1 на вул. Батальній. Тут, крім дев'ятиповерхових крупнопанельних житлових будинків, зведено дитячий садок на 280 місць, школу на 1176 місць і один з трьох запроектованих шістнадцятиповерхових будинків за експериментальним проектом. Крім того, тут ще буде торговельний центр. Розробляється проект забудови житлового кварталу на вул. Китайській, де за рахунок коштів промислових підприємств буде збудовано ряд дев'ятиповерхових житлових будинків і дитячий садок…» (Вільна Україна. 21 червня 1980 р.).

Не менш грандіозними були плани XI п'ятирічки (1981—1985 рр.):

«В XI п'ятирічці за рахунок лімітів місцевих рад необхідно збудувати — 93,4 тис. м^2 загальної площі житла. Крім того, за рахунок коштів житлово-будівельних кооперативів передбачено збудувати 135,1 тис. м^2 загальної площі житла. П'ятирічним планом передбачається збільшення мережі лікарень на 1120 ліжок, поліклініки на 1580 відвідувачів, 5 аптек. Буде завершено спорудження лікарні по вул. Промисловій, пологового будинку на 120 ліжок, дитячої поліклініки в селищі Сихів на 480 відвідувань, студентської поліклініки на 400 відвідувань, дитячої молочної кухні на 25 тис. порцій, розпочнеться будівництво госпіталю для інвалідів війни і праці на 750 ліжок у м. Винники… буде побудовано 5 загальноосвітніх шкіл на 7840 учн. місць.

Буде завершено будівництво палацу піонерів та школярів…

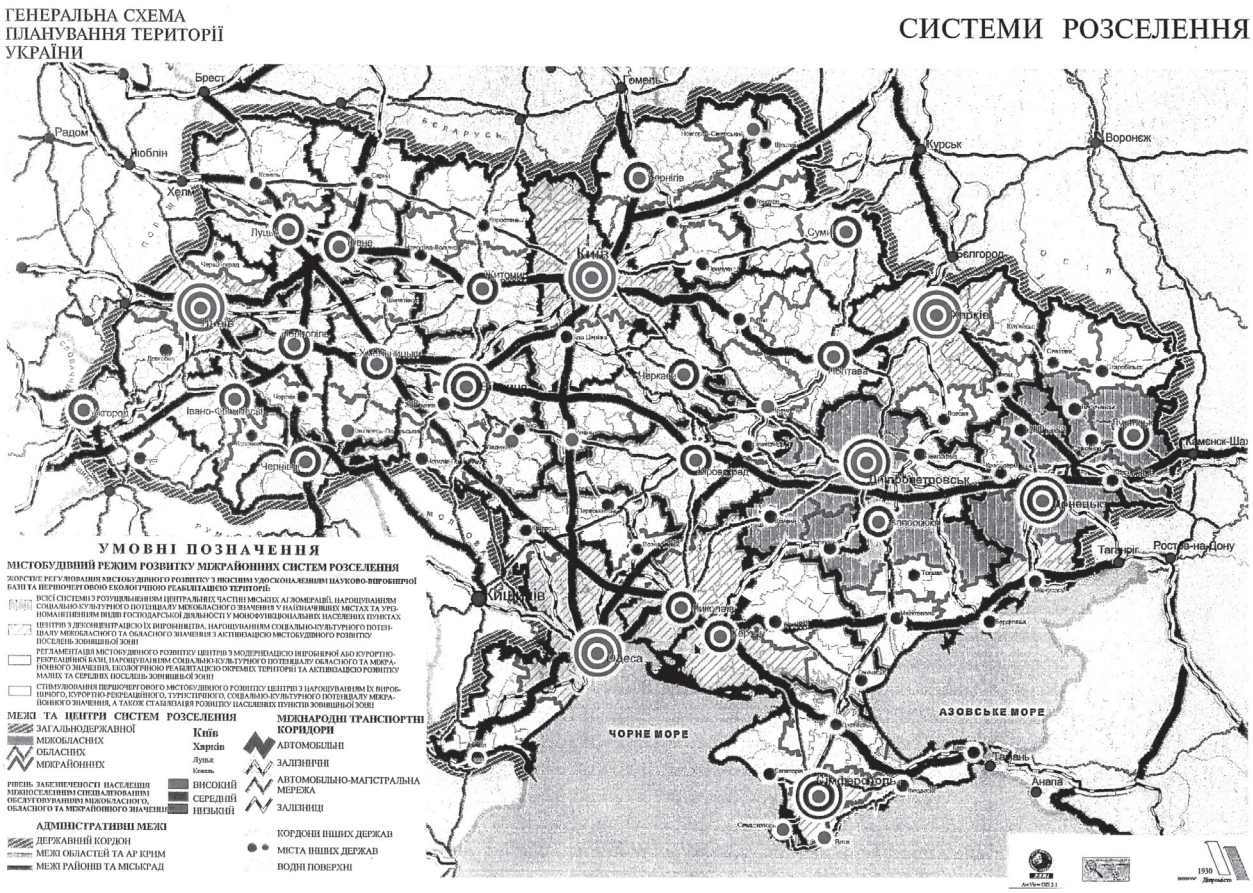
Завершиться будівництво Стрийського водоводу на 22,4 тис. м^3 води на добу, що забезпечить доведення його потужності до 140 тис. м^3 на добу. Потужність очисних споруд каналізації зросте на 247 тис. м^3 стічних вод. Ще 2,5 км русла Полтви в межах міста буде взято в колектор…» (З доповіді голови міськплану Я. Хом'яка на сесії міськради про хід і перспективи виконання плану економічного і соціального розвитку міста на 1981—1985 рр., 14 грудня 1981 р.).

Незважаючи на всі зусилля збалансувати швидкий розвиток промисловості й зростання населення міста будівництвом житла, зелених насаджень і об'єктів інфраструктури, питання впорядкування розташування існуючих та будівництва нових промислових об'єктів постало дуже гостро. Всупереч генеральному плану приймалися урядові рішення щодо будівництва все нових підприємств і науково-дослідних інститутів, що ускладнювало ситуацію із забезпеченням мешканців житлом, транспортом та належними комунальними послугами, водопостачанням.

Стрімкий розвиток міста, його перетворення на промисловий центр, залежний від трудових ресурсів з навколишніх сіл і містечок, неналежний стан вулично-дорожньої мережі (насамперед — відсутність кільцевих магістралей), щільна забудова та низка інших чинників спонукали містобудівників повернутися до теми Великого Львова. У 1982 р. Львівська філія Інституту «Діпромісто» (директор З. Підлісний) розробила «Проект районного планування групи адміністративних районів у зоні впливу м. Львова» (автори — Я. Новаківський, О. Петрова, П. Крупа, В. Дубина, А. Мар'єв, Л. Шевчук, керівник АПМ-2 З. Джигало, головний інженер інституту Р. Мишко). Він був виконаний на підставі «Регіональної схеми розселення на території Української РСР», розробленої у 1978 р. Київським науково-дослідним і проектним інститутом містобудування, для вирішення проблем розселення в зоні впливу Львова, пов'язаних із різноманітними довгостроковими галузевими та регіональними розробками.

Регіональна схема розселення УРСР передбачала формування великої Львівської регіональної групової системи населених міст (ЛРГСНМ) з містом-центром — Львовом. У документі зазначено, що в «межі Львівської регіональної ГСНМ увійшли в основному західні області УРСР: Чернівецька обл., Закарпатська обл., Івано-Франківська обл., Рівненська обл., Львівська обл., Тернопільська обл., Волинська і частина Хмельницької обл. з населенням 10 млн осіб».

ЛРГСНМ зі свого боку сформована з дрібніших локальних групових систем, створених на основі зон активного впливу обласних центрів. Проєкт охоплював територію Львівської локальної групової системи населених міст у зоні найбільш активного впливу Львова, зокрема на території сучасних Пустомитівського, Городоцького, Жовківського, Кам'янко-Бузького, Золочівського, Бродівського, Перемишлянського, Жидачівського, Мостиського, Миколаївського, Яворівського районів Львівської області. Яка мета ставилася під час формування Львівської локальної ГСНМ?



Регіональна схема розселення на території Української РСР

У проєкті зазначено три головні цілі формування локальних і регіональних систем населених місць. Перша — створення сприятливих для життя та розвитку людини містобудівних умов, подолання суттєвих відмінностей між містом і селом унаслідок формування єдиної системи розселення. Друга — «спрямована на створення містобудівних передумов подальшого і раціонального розміщення виробничих сил з урахуванням підвищення ефективності суспільного виробництва на базі науково-технічного прогресу». Формування системи населених місць може сприятливо вплинути на концентрацію та спеціалізацію виробництва у зв'язку зі створенням територіально-виробничих комплексів. Третя — розвиток населених пунктів з урахуванням збереження та покращення навколишнього середовища. Фактично йдеться про уникнення негативних екологічних чинників у процесі урбанізації: «створення умов розселення, які сприяють росту концентрації виробництва та міст без збільшення рівня забруднення навколишнього середовища… і відновлюють екологічну рівновагу в міських агломераціях та інших районах інтенсивного міського розвитку».

Проєкт районного планування групи адмінрайонів у зоні впливу Львова було виконано на розрахунковий період до 2000 р., з виділенням першої черги 1990 р. та

перспективними прогнозами на 2010 р. У процесі розробки проєкту враховувалась низка вже напрацьованих рішень, наукових досліджень проєктних і наукових інститутів, а також вищих навчальних закладів регіону та держави загалом. До прикладу, за договорами про науково-технічну співпрацю в документі використано такі дослідження: «Тенденції розвитку м. Львова й аграрне середовище» (Б. Черкес, Львівська політехніка); «Система культурно-побутового обслуговування зони впливу. Розрахунок трудових потоків за напрямками. Прогноз можливостей територіального розвитку населених пунктів у зоні впливу» (І. Русанова, Львівська політехніка); «Методичні основи дослідження природно-рекреаційних ресурсів у зоні впливу м. Львова. Ландшафтно-територіальне зонування природно-рекреаційних комплексів» (Т. Максимюк, М. Кравцов, Львівська політехніка); «Про стан збереження та перспективи використання пам'яток архітектури адміністративних районів приміської зони м. Львова» (В. Шуляр, Інститут суспільних наук АН УРСР) тощо. До роботи над проєктом було залучено відповідних фахівців з органів державної влади та місцевого самоврядування.

Просимо читача звернути увагу не лише на системний підхід до визначення меж Львівської агломерації (де-факто цим і є локальна система розселення в зоні впливу Львова), а й на теми наведених досліджень у таких сферах: продовольчої безпеки, задоволення культурно-побутових потреб мешканців і їх занятості, рекреацій та оздоровлення, пам'яткоохоронній.

Опис проєкту (включно з наявною в ньому аналітикою) зайняв би надто багато місця, тому обмежимося лише переліком основних населених пунктів та розрахунковою чисельністю їх населення на 2000 р. (вказаною в «дужках»), погоджених Облпланом для «групи адмінрайонів у зоні впливу м. Львова»:

міста: Броди (26), Буськ (10), Городок (17), Комарно (4,5), Золочів (25), Кам'янка Бузька (14), Мостиська (8,5), Судова Вишня (7,0), Жовква (15), Рава-Руська (10), Дубляни (10), Перемишляни (8), Бібрка (4,5), Яворів (16), Миколаїв (15), Новий Розділ (34), Жидачів (13), Ходорів (13);

поселення міського типу: Підкамінь (3), Красне (7,5), Олесько (2,0), Великий Любінь (5,8), Глиняни (4,5), Поморяни (2,2), Добротвір (5,5), Новий Яричів (3,0), Куликів (4,5), Магерів (2,0), Пустомити (8,5), Щирець (5,6), Ів. Франкове (5,5), Краківець (1,3), Немирів (3,0), Новояворівськ (35), Шкло (5,7), Розділ (5,8), Гніздичів (4,6), Журавно (4,3), Нові Стрілища (1,2).

Разом міського населення — 366,0 тис. осіб, а також 575 тис. сільського населення у межах перелічених районів Львівської області.

Цей проєкт так і залишився в архіві Містопроекту, хоча проблеми, які він мав вирішити, зосталися. У народному господарстві міста 1984 р. було зайнято 80 % працездатного населення. Великі промислові підприємства разом зі сферою обслуговування створили понад 450 тис. робочих місць, що суттєво перевищувало трудовий потенціал міста. Практично кожен третій працівник повсякденно доїжджав до Львова із сіл і містечок області. Відтак щоденна трудова міграція в окремі періоди сягала 150 тис. осіб.

Тим часом радянська доба в історії Львова добігала кінця. Вона залишила у спадок місту не лише промислові підприємства та масову житлову забудову однотипними «панельками», а ще й низку громадських будівель: у 1965 р. по вул. 700-річчя Львова (проспект Чорновола) збудовано готель «Львів» на 685 місць; у 1973 р. на вул. Енгельса (Коновальця) з'явився готель «Турист»; над парком ім. І. Франка у 1980—1982 рр. споруджено готель «Дністер» на 340 місць (одним зі співавторів якого був наш колега Я. Мастило); у той самий час побудовано готель «Росія» (сьогодні «Власта») на

нинішній вул. Клепарівській; постали нові корпуси Львівської політехніки; відкрився кінотеатр «Мир» (сьогодні — нічний клуб «Малевич») на 1200 місць; Львівський цирк; палац молоді «Романтик», палац культури та техніки заводу ім. Леніна (ВО ЛОРТА), який у народі прозвали «Наутилусом» через круглі вікна на фасаді; Палац піонерів і школярів на Погулянці (сьогодні — Центр творчості дітей та юнацтва Галичини); будівля нинішньої Обласної податкової адміністрації; універмаг «Львів», стадіон «Дружба» («Україна») у Снопківському парку тощо.

Завершальним радянським планом розвитку міста стала XII, фактично остання в історії СРСР п'ятирічка:

«…Новоселам буде передано 254 тис. м^2 загальної площі житла, стануть до ладу шість загальноосвітніх шкіл і чотири дошкільні дитячі установи, дитяча лікарня по вул. 60-річчя СРСР. Закінчиться реконструкція телецентру і розпочнеться спорудження будинку радіо. Буде прокладено 55 км дублюючої нитки водопроводу «Стрий—Львів»; 7,5 км трамвайної лінії по вул. Боженка і 6,8 км тролейбусних ліній у сел. Жовтневому…» (Вільна Україна. 2 серпня 1986 р.).

Щось із цих планів було реалізовано, хоча загалом п'ятирічка виявилася невдалою у спробі поєднати планову радянську економіку з елементами ринку. СРСР припинив існування у 1991 р. В історії нашого міста розпочалася нова доба.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ II

Львів, як поселення, виник задовго до першої про нього писемної згадки. Місцевість у поймі річки Полтва на Головному європейському вододілі, серед безлічі струмків та озер, з-посеред лісів і на стику кількох геоморфологічних районів зі щедрим біорізноманіттям, була вельми сприятливою для життя людей. Комфортному життєвому середовищу сприяв помірно теплий і вологий клімат. Але сьогодні деякі його особливості перетворюються на негативні чинники, до прикладу, такі як температурні інверсії, що сприяють накопиченню шкідливих домішок у приземному шарі атмосфери, особливо у центральній частині міста.

Ландшафт міста поступово змінювався під впливом антропогенних факторів, але його основна планувальна структура, ядро та радіальні зв'язки з навколишніми територіями сформувалися ще в період княжої доби. Міське поселення традиційно для Середньовіччя виросло навколо оборонних споруд — Високого та Низького замків, проте згодом центр міста зміщується на головний торговельний майданчик — площу Ринок. Львів, який стояв на перетині торгових шляхів, стрімко розвивався економічно. Переваги географічного розташування міста збереглися й донині, однак не використовуються на повну потужність.

Навколишні мальовничі території потопали в зелені та викликали захоплення у різних мандрівників, чиї спогади дійшли до наших днів. Незважаючи на тісняву середмістя, у Львові розвивалося садово-паркове мистецтво, а завдяки меценатству місто отримало у власність нинішній парк ім. І. Франка, який став одним з перших муніципальних парків Європи.

На певному етапі основними планувальними обмеженнями міста були оборонні споруди, а також навколишні укріплені монастирі, чиї сади подекуди збереглися до наших днів. Після демонтажу укріплень місто почало швидко розростатися, хоча його розвиток і був обмежений забудованими передмістями, навколишніми поселеннями та маєтками. З огляду на це зростання міста відбувалося доволі хаотично, а розкішні зелені насадження швидко забудовувалися кам'яницями. Перетворення Полтви у каналізаційний колектор можливо й було оправданим з інженерної точки зору,

проте позбавило місто водної артерії та негативно вплинуло на екосистему загалом. Таким чином, з поселення, потопаючого у садах і багатого водними ресурсами, Львів поступово перетворювався на переущільнене кам'яницями місто з браком водоймищ.

Важливим чинником стрімкого урбаністичного розвитку Львова став його столичний статус Королівства Галичини та Лодомерії (Володимирії) у складі Австро-Угорщини. Сама Галичина була чітко поділена на Східну з переважно українським населенням і Західну, заселену поляками, з кордоном по річці Сян. Окрім торгівлі, в місті розвивалися ремесла, а також освіта й наука. Будувалися університети, театри, урядові будівлі, парки та сквери, більшість з яких збереглися й донині. Інтенсивно зводилися житлові будинки та впроваджувалися перші будівельні норми і правила, що стримували стихійність забудови, однак лише в межах Львова. Формувалася планувальна структура і транспортний каркас міста, який значною мірою ми спостерігаємо сьогодні в середмісті.

Як відповідь на стрімкі урбаністичні процеси, що відбувалися в Європі наприкінці XIX — початку XX ст., та у продовження ідей здорового міста з'явилася концепція «міст-садів» Ебенізера Говарда, послідовником якого став львівський архітектор-урбаніст Ігнатій Дрекслер. Негативні наслідки урбанізації не минули Львова. Для збалансованого розвитку міста бракувало вільних територій і на початку XX ст. з'явилася ідея об'єднання Львова з підміськими громадами, які настільки вже були тісно пов'язані з містом, що їх називали «міськими селами». Перша світова війна дещо перешкодила праці над створенням тодішнього Великого Львова, але не зупинила її, тож 22 вересня 1920 р. з'явилася книга Дрекслера з однойменною назвою.

Якщо розглянути причини, які призвели до появи «Великого Львова», то ми побачимо багато негативних явищ і процесів подібних до тих, які спостерігаємо сьогодні: різке збільшення кількості нових мешканців; земельні спекуляції; знищення зелених насаджень; неефективне управління приміськими громадами; хаотична забудова; домінування приватних інтересів над муніципальними та ін.

Покращення відносин між містом і приміськими громадами, а також користь останнім від приєднання до Львова, Дрекслер вбачав у наступному: якісніше управління приміськими селами; проведення до них інженерних мереж і комунікацій; допомога та налагодження контролю з боку міста в інтересах громади у сферах торгівлі, санітарії, лікування, благоустрою тощо; краща охорона громадського порядку; регулювання забудови та охорона пам'яток; покращення інфраструктури; розвиток промисловості та ін. Натомість інтереси Львова, на його думку, полягали у резервуванні та використанні територій для міських потреб, зокрема для забезпечення городян продуктами харчування.

Знову ж таки, якщо проведемо паралелі зі сьогоденням, то помітимо, що мотивація для створення нинішнього Великого Львова є подібною, бо й надалі переущільненому місту не вистачає простору, зелених насаджень і … територій!

Як і сьогодні, сто років тому відбулося зволікання з формуванням «Великого Львова», стосовно якого Ігнатій Дрекслер зауважив: за умови своєчасного створення — багатьох проблем можна було уникнути.

Переговори з навколишніми громадами тривали десять років — насильно нікого не приєднували. Приміські села, які увійшли до складу Великого Львова, коштом міста на своїх територіях отримали низку культових і громадських будівель. У такий спосіб площа міста збільшилась удвічі…

Наступне збільшення території міста відбулося під час Другої світової війни, коли Львів став адміністративним центром дистрикту Галичина. Тоді межі Великого Львова охопили Лисиничі, Кривчиці, Сихів, Козельники, Скнилів, Голоско, Винники,

Білогорщу, Зимну Воду, Холодновідку, Рудно, Конопницю, Підбірці, Кам'янопіль, Рясне, Брюховичі, Малехів і Сороки-Львівські. Хоча з приходом радянської влади межі Львова повернулися до передвоєнного стану, території «німецького» Великого Львова згодом почали знову долучати до міста.

Дослідниця Олена Степанів, авторка монографії «Сучасний Львів» (1943 р.), зазначала, що впливи Львова охоплюють тридцятикілометрову смугу навколо міста. Водночас вона наголошувала на відсутності довкільних шляхів, які б поєднували між собою малі міста, що знаходяться у цій смузі: Бібрка, Миколаїв, Городок, Жовква, Янів (Івано-Франкове), Кам'янка-Струмилова (Кам'янка-Бузька).

Як бачимо, незважаючи на війни та повоєнне лихоліття, місто розросталося й ідеї створення Великого Львова у тій чи іншій конфігурації залишаються актуальними від початку XX ст. й донині.

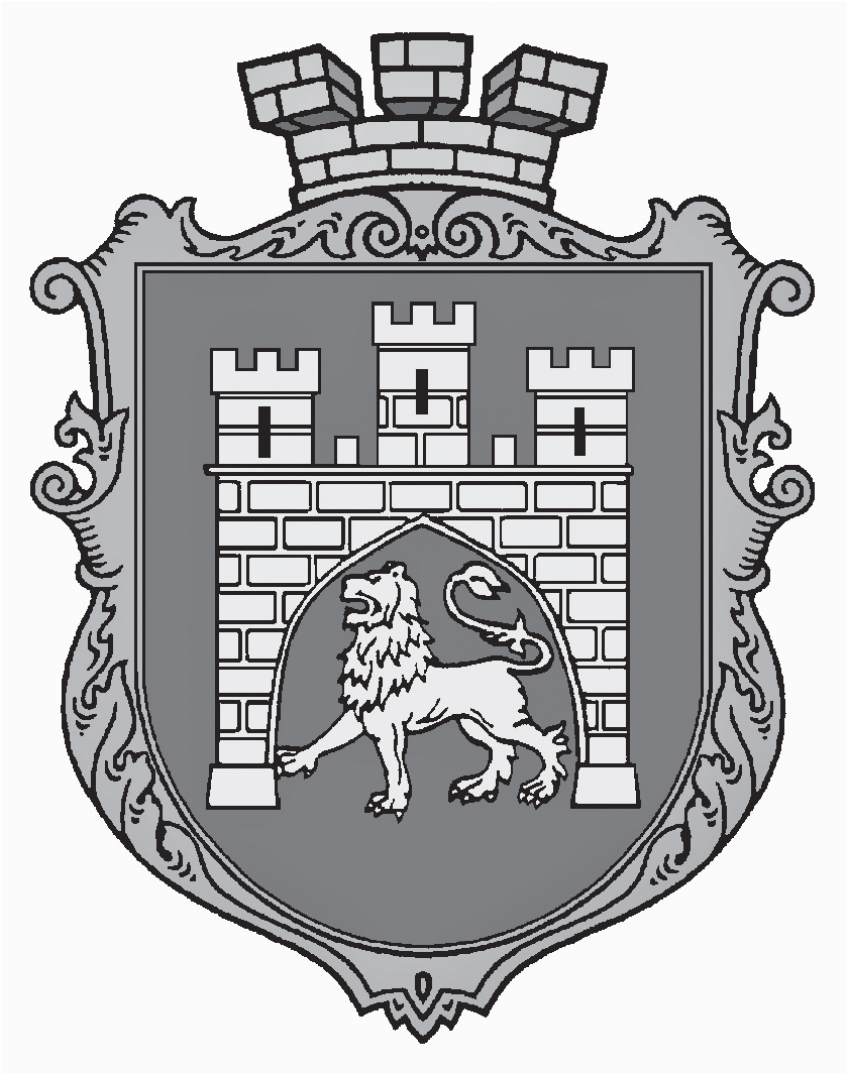
Концепцію Великого Львова І. Дрекслера можна вважати першим генеральним планом міста, з появою якого фактично розпочалася безперервна робота над містобудівною документацією. Розробки німецьких урбаністів, а згодом і радянських, так чи інакше відштовхувалися від напрацювань попередників, оскільки, незважаючи на зміну влад і суспільно-економічних формацій, процес розвитку міста є безперервним, а система його зв'язків охоплює всю урбанізовану екосоціогосподарську систему.

Починаючи від І. Дрекслера, містобудівники відзначали проблеми міста ідентичні сучасним: нестача вільного місця, великих площ і зелених насаджень; вузькі вулиці середмістя; відсутність кільцевих зв'язків тощо.

Від початку XX ст. до перших років Незалежності ми спостерігаємо ріст чисельності населення Львова, а також його розвиток як адміністративного, культурного, освітнього, торгового, а згодом і промислового центру. Автори генеральних планів міста, починаючи з повоєнних часів, фактично не встигали завершувати свою працю, як необхідно було вносити корективи і приступати до розробки нової містобудівної документації. Система зв'язків урбанізованого середовища ставала дедалі складнішою та інтенсивнішою, охоплюючи все нові галузі промисловості, вирішуючи проблеми маятникової міграції, враховуючи політичні й ідеологічні тренди, розвиток соціальної сфери, науки, освіти, медицини, спорту та ін.

Стрімкі, а часом і хаотичні темпи розвитку якось урівноважувалися плановою економікою та регулюванням містобудівної діяльності, проте на початку 80-х рр. минулого століття стало зрозуміло, що Львову, як потужному регіональному центру, в існуючих межах знову стало тісно. Враховуючи Регіональну схему розселення на території УРСР, львівська філія інституту «Діпромісто» розробила «Проект районного планування групи адміністративних районів, у зоні впливу м. Львова». Хоча цей проєкт є радше прототипом нинішнього Львівського району, однак на відміну від останнього, його напрацювання, з науково обґрунтованими межами та зв'язками, у подальшому були використані для визначення формату Львівської агломерації. Слід зауважити, що у цьому документі ретельно досліджено та передбачено забезпечення міста продуктами харчування і товарами першої необхідності.

У спадок від СРСР ми отримали не лише містобудівні проблеми, здебільшого пов'язані з надто інтенсивним розвитком промисловості, але і доволі розвинуту інфраструктуру, зокрема соціальну, нові дороги, житлові райони, громадські споруди, парки та сквери, а також місця праці й потужний науково-освітній потенціал.



Розділ III
СУЧАСНИЙ ЛЬВІВ

У розділі описано ситуацію у Львові на початку Незалежності. Наведено фрагменти інтерв'ю директора інституту «Містопроект» з аналізом містобудівної ситуації в місті та виділенням основних його проблем. Охарактеризовано Концепцію розвитку м. Львова, як першу стадію корегування генерального плану 1993 р., та розглянуто аналіз його виконання. Прослідковано особливості містобудівного розвитку міста у період роботи над Генпланом (корегуванням генплану 1993 р.). Визначено місце генерального плану в системі чинного законодавства. Представлено стенограму зустрічі учасників ГО «Великий Львів» з обговорення Генерального плану міста. Розглянуто Львівську область через призму Схеми планування території та «Стратегії розвитку Львівської області на період 2021—2027 років». Акцентовано увагу на поділі області на таксони у форматі Львівської агломерації. Проаналізовано «Комплексну стратегію розвитку Львова 2012—2025 рр.» та її основні складові частини. Наведено порівняння зі стратегією Кракова та розглянуто Стратегію прориву 2027.

3.1. Перші десять років Незалежності й аналіз містобудівної ситуації

З якими здобутками попередніх епох Львів зустрів Незалежність? Станом на 1989 р. у Львові мешкало 816,2 тис. мешканців, з яких: 395,7 тис. чоловіків і 420,5 тис. жінок. Ще кілька років процес зростання кількості населення тривав і у 1996 р. його чисельність сягнула 823,3 тис. осіб зі збереженням пропорції між жінками та чоловіками. Далі відбувався спад, і станом на 2001 р., коли відбувся єдиний за період Незалежності перепис населення, у Львові залишилося 785,5 тис. мешканців (357,9 тис. чоловіків і 400,6 тис. жінок).

Суттєвим чинником, що впливав на відтворення населення, була й залишається міграція, на яку в радянський період припадало 60 % абсолютного приросту. Як ми вже згадували, міграційні процеси у світі загалом є важливою складовою урбанізації, яка часто призводить до зміни соціальних і культурних характеристик, особливо у великих містах.

Упродовж XX ст. площа Львова збільшилася майже в 6 разів і становить сьогодні 171,0 км^2. Після формування Великого Львова за проєктом І. Дрекслера збільшення його меж німецькою владою та зменшення повоєнною радянською, подальші територіальні зміни міста відбувалися шляхом: приєднання Скнилівка, Підсигнівки, Сихова, Старих Збоїщ, Великих Кривчиць, Малих Кривчиць (13 червня 1952); збільшення площі міста на 1200 га за приєднання хутора Лисиничі з місцевою автобазою, дріжджового заводу, с. Козельники (88,8 га), а також хуторів Боднарівка та Богданівка (1955—1958); підпорядкування Брюховицької селищної ради (1957); приєднання населених пунктів — Гори, Кам'янки, Нових Збоїщ, Колонії, Голосівки (1958); підпорядкування м. Винники (1959) і Рудненської селищної ради (1963); долучення земель промислової зони площею 1266,8 га, с. Білогорщі та земель площею 790,8 га з Нестерівського (Жовківського), Пустомитівського та Яворівського районів.

Станом на 1 січня 2000 р. з 17 101 га (загальна площа Львова разом із Винниками, Брюховичами та Рудним — за офіційними даними Львівської міської ради) загальної території міста житлова забудова займала площу 3374 га (20 % всієї території), сільськогосподарські угіддя — 1723 га, заклади, установи й організації — 2884 га, промислові підприємства — 1792 га, підприємства й організації транспорту — 895 га, вулиці й площі — 1158 га, землі Міністерства оборони України — 918 га, ліси та інші площі, вкриті деревною рослинністю, — 3349 га.

У 1980 р. обсяг промислового виробництва у Львові зріс у 110 разів. Найактивніше розвивалися галузі машино- і приладобудування. Щоби уявити обсяги, а відтак темпи зменшення виробництва, наведемо дані з випуску деяких видів продукції у 1990/2000 рр.: плити газові побутові — 235/1,7 тис. шт.; електролампи освітлювальні — 366/166,9 млн шт.; автобуси — 12 118/969 шт.; автонавантажувачі — 21 084/358 шт. Обсяги падіння виробництва за 10 років, як засвідчують показники, уже були величезними, хоча станом на 1 січня 1993 р. на підприємствах міста ще працювало (тис. осіб): «Кінескоп» — 12,8; ЛОРТА — 10,5; ЛАЗ — 8,9; «Електрон», головний завод — 8,6, філія в Рясне — 6,5; «Львівприлад» — 7,2; Завод телеграфної апаратури — 6,9; «Автонавантажувач» — 6,8; «Полярон» (головний завод) — 6,7; «Іскра» — 5,8; «Львівсільгоспмаш» — 4,5 тощо.

Львівські промислові гіганти часто вклинювалися у квартали житлової забудови, незважаючи на шкідливі виробництва, а також займали земельні ділянки значно більші, ніж аналогічні підприємства в Європі. Машинобудівна, металообробна, хімічна та нафтохімічна галузі промисловості, що замінили кустарне виробництво, спричинили серйозні забруднення атмосферного повітря, водного середовища та ґрунтів. Останні

потерпали від суфозій, активно розвивалися ерозійні процеси, через складний рельєф та значне техногенне навантаження почастішали зсуви ґрунту. Ми вже згадували про карстонебезпечні зони, площа яких сягає до 30 км^2, що становить приблизно 17,5 % території міста. Серед найбільших забруднювачів атмосфери — шкірзавод; лакофарбовий і автобусний заводи; «Автонавантажувач», «Прикарпатпромарматура», «Львівсільгоспмаш», м'ясокомбінат та інші підприємства харчової, паливної, машинобудівної, металообробної та електроенергетичної галузей. У 1999 р. на Львів припадало 20 % викидів забруднюючих речовин в області.

Натомість позитивним чинником можна вважати те, що упродовж XX ст. суттєво зросла площа зелених насаджень. Академік В. Кучерявий у праці «Зелена зона міста» зазначає, що лише у 1971—1980 рр. створено понад 1 тис. га нових зелених насаджень, зокрема: 227 га — у житлових масивах, 35 га — на вулицях міста, 192 га — у парках і скверах. Відтак загальна площа парків і скверів станом на 1 січня 2000 р. сягнула 518 га. Далі детально розглянемо ситуацію із зеленими насадженнями міста як важливою складовою його екологічної безпеки.

Менше ніж із зеленими насадженнями Львову пощастило з вулично-дорожньою мережею. Усі проєкти перетворення радіальної системи на радіально-кільцеву — так і залишилися проєктами. Вузькі вулиці центральної частини міста, складний рельєф місцевості, нестача сучасних магістралей і розв'язок — усі ці проблеми з часом лише ускладнюються у зв'язку зі зростанням рівня автомобілізації населення. Станом на 2008 р. протяжність усіх міських автомобільних доріг загального користування становила 540,4 км, у тому числі 513,8 км з твердим покриттям.

Житловий фонд станом на 1990 р. дорівнював 11 940,7 тис. м^2. Станом на 2000 р. у місті налічувалось 63 аварійні будинки загальною площею 16 045 м^2; до зношеного житлового фонду віднесено 186 будинків загальною площею 19 475 м^2. Найскладнішою вважалася ситуація у центральній частині міста, де налічувалося 960 будинків, з яких 625 були у незадовільному технічному стані. У цей час на квартирному обліку перебувало 70 601 особа.

Наприкінці XX ст. темпи введення в експлуатацію житла суттєво зменшилися. Так, у 1990 р. здано в експлуатацію 368,5 тис. м^2 загальної площі житла, натомість у 2000 р. — лише 95,9 тис. м^2.

На території міста знаходилося 13 кладовищ загальною площею 185,8 га, дев'ять з яких нині закриті, два — музей Личаківський цвинтар (42 га) і Янівське (32,33 га) — напівзакриті, два — Сихівське (19,72 га) та Голосківське (84,83 га) — діючі.

Перетворення Львова на потужний індустріальний центр із 750-тисячним населенням і низка негативних чинників, породжена цією ситуацією, потребувала переосмислення стратегії його подальшого розвитку. Тому ще наприкінці 80-х рр., коли ніхто не міг собі уявити, що за кілька років радянська імперія розпадеться, Львівська філія «Діпромісто» розпочала роботу над черговим генеральним планом, основним завданням якого мало стати стримування промислового розвитку міста (автори З. Підлісний, Р. Мих, В. Дубина, О. Бугайов). Новий генеральний план було затверджено в 1993 р., але він втрачав актуальність ще швидше ніж генплан 1956 р. Радянські підприємства після розпаду планової системи соціалізму не витримали конкуренції з високотехнологічними підприємствами західних компаній — багато їхніх товарів стали непотрібними. Змінилася й військова доктрина, що призвело до фактичної зупинки підприємств оборонного комплексу, до якого належало більшість промислових гігантів міста.

Відтак львівські урбаністи постали перед новими викликами. Нещодавно розроблений генеральний план потребував уточнення, оскільки до суто містобудівних

інфраструктурних проблем додалися соціально-економічні, які виникли зі зміною так званої суспільно-економічної формації. Враховуючи всю складність такого завдання в умовах переходу від планової соціалістичної економіки до стихійної ринкової, було прийнято цілком правильне рішення: здійснити коригування генерального плану взірця 1993 р. в дві стадії.

Проте перш ніж перейти до аналізу генерального плану, для ілюстрації тодішньої ситуації та проблематики наведемо фрагменти з інтерв'ю директора інституту «Містопроект», створеного на базі Львівської філії «Діпромісто», заслуженого архітектора України та лауреата Шевченківської премії Зіновія Підлісного, опубліковане 26 березня 1999 р. у газеті «Високий Замок»:

«Місто зазнає таких же змін, як і суспільство. Кожна епоха чи формація має спільні і в той же час відмінні риси. На одному з етапів розвитку Львову стало тісно в оборонних мурах, і він вийшов за його межі, на іншому — почав освоюватися «Новий Львів», «Професорську колонію», Левандівку, а в повоєнний період відбулася невблаганна експансія на довколишні поля та пасовиська. Багатоповерхові «коробки» — новобудови поповзли аж за вулицю Наукову, в Рясне, Сихів, Лисиничі. Здійснювалась велика радянська індустріалізація і пролетаризація історичного міста.


Львів і далі є великим гуртожитком

Концепція реконструкції вокзального комплексу єдиний Львів Львівського інституту «Містопроект»

Знимка з газети «Високий Замок». Концепція реконструкції Двірцевої площі з будівництвом комплексу міжнародного вокзалу

І сьогодні, аналізуючи критично цей бурхливий процес розвитку, з вдячністю згадаймо лідерів творчої інтелігенції, що у важких баталіях відстояла архітектурно-культурну спадщину Львова від зазіхань недостатньо освічених керівників. Тільки два приклади: універмаг, що його збудовано на вул. Володимира Великого, постановою Ради Міністрів передбачалося спорудити за оперним театром, а поруч з ним мали збудувати новий будинок обкому партії та облвиконкому. Як ми знаємо, новий адміністративний будинок відсунули на вул. Стрийську. Збережено структуру і масштаб центральної частини міста»…

Таким лідером Підлісний вважає Я. Новаківського — першого керівника планувальної (містобудівної) майстерні № 2 Інституту «Діпромісто»; в основу генплану 1993 р. покладена концепція поліцентричної системи центру міста, вперше обґрунтована Новаківським у 1976 р. у проєкті детального планування реконструкції Львова; загалом Новаківський є автором та співавтором понад 400 містобудівних проєктів:

«Син великого художника Олекси Новаківського — Ярослав був людиною державного масштабу, а як архітектор-містобудівник — європейської величини»…

Щодо втрати «великого промислового потенціалу» Львова:

«Що ж ми насправді втратили? Візьмімо, наприклад, такі промислові гіганти, як автобусний завод, «Сільмаш», конвеєрний, «Кінескоп», «Автонавантажувач», ЛОРТА, «Електрон», телеграфної апаратури, домобудівельні комбінати та й багато інших машинобудівних підприємств, на яких було створено разом з обслуговуючою сферою понад 450 тис. робочих місць, що значно перевищувало можливості працездатного

населення нашого Львова. Це створило проблему нестачі робочої сили, яка вирішувалась шляхом щоденного довезення до місць праці понад 120 тис. мігрантів з навколишніх сіл і міст Львівщини. Виникла потреба в будівництві численних гуртожитків і «малосімейок» з багаторічними надіями на отримання хоч якоїсь квартири. В цій системі цінностей не було місця для соціального комфорту».

До речі, промислові гіганти припинили існування, а міграція залишилася, хоча переважно з інших причин.

«Вся ця індустріалізація досягалася за рахунок знекровлення малих міст і сіл, втрати сільського господаря, люмпенізації населення, втрати національної культури…»

Деградація українського села, у тому числі на Львівщині, а як нам відомо з попередніх розділів, з давніх часів Галичина була регіоном переважно сільськогосподарським, — активно відбувалася в радянські часи. Сьогодні, мабуть, багато львів'ян старшого покоління пригадують вислів: «Поїхати на село». Львів на вихідні ставав порожнім — десятки а то й сотні тисяч львів'ян, вчорашніх мешканців сіл і маленьких містечок, виїжджали на свою «малу батьківщину» провідати родину, допомогти стареньким батькам з господарством і привезти з собою до міста домашніх продуктів. Більшість учнів львівських шкіл, після повернення з літніх канікул, на запитання «Де був улітку?» — відповідали: «На селі»…

«Відродження, ренесанс згаданого промислового потенціалу є нереальним у конкурентних умовах міжнародного ринку. Його необхідно було б створювати наново, на новій виробничій базі, новій технології…»

На превеликий жаль, ні державні мужі, ні органи місцевого самоврядування не хотіли чи не могли зрозуміти цю просту істину. Відтак промислові гіганти вмирали, мов «древні ящери з новими вірусами у клітинах», висловлюючись словами з пісні рок-групи, популярної наприкінці існування СРСР, а нові виробництва майже не виникали…

Якою ж була територія та щільність міста:

«Львів має найвищу щільність забудови не тільки в колишньому СРСР, а і в усій Європі. Густота населення на один гектар території міста перевищує в три-п'ять разів усі великі міста України. Вузькі вулиці, затисненість забудови, катастрофічна відсутність широких хордових і кільцевих магістралей, брак вільних територій гальмує його розвиток і потребує зміни концепції спеціалізації виробничих сил і розселення, зокрема зменшення його населення до 600—650 тисяч. Ми маємо зрозуміти, що рано чи пізно, а для комфортного розселення навіть 650 тисяч населення потрібно зарезервувати територію, що в два-три рази більша від тої, що займає сьогодні наше місто».

Ця цитата вкрай важлива і дуже незручна, насамперед для міської влади, оскільки подібна оцінка категорично заперечує масове житлове будівництво в межах міста без належного розвитку інфраструктури та збільшення його території! Не менш влучно Зіновій Підлісний висловився про економічний потенціал міста:

«Запорукою майбутнього розвитку міста є перш за все його потужні, культурні, навчальні та наукові заклади. Ми маємо надійну основу для інтелектуальної праці — пошуку і впровадження пріоритетних ідей — в гуманітарних та інженерно-технічних напрямах.

Крім того, бажано відродити з віків притаманну роль Львову як центру міжнародного ґандлю (хай вас не лякає це слово), бо тому сприяє його географічне розташування як містка між Сходом і Заходом. Торгово-посередницькі функції зможуть реалізуватися через багатофункціональні ярмарки, виставки, банки, бізнес-центри, готелі і сферу

обслуговування. Адже за приклад можна навести діючу ще за часів Австро-Угорщини міжнародну торгову виставку-ярмарок у верхній частині Стрийського парку…»

Про проєкт залізничного сполучення:

«Сьогодні ж, якщо прокладемо залізничну колію європейського стандарту від кордону з Польщею через Львів і до Чернівців, то отримаємо європейський товарно-пасажирський маршрут від Стамбула аж до Ґданська».

Подібний проєкт надалі залишається актуальним і, мабуть, зацікавив би потужних іноземних інвесторів…

Про міжнародний туризм:

«Для широкомасштабного туризму потрібно залучати не тільки Львів, а і Жовкву, Підгірці, Карпати, зимові і літні атракції на річках і озерах, треба мати іншого класу дороги як до Львова, так і в самому місті, цілодобове гаряче і холодне водопостачання, екологічно чисті продукти харчування…»

Знову ж таки цілком актуальна цитата, оскільки так званий алко-секс туризм, зосереджений на площі Ринок та кількох прилеглих кварталах, жодним чином не розкриває туристичного потенціалу регіону загалом.

Про розвиток малих міст:

«Головне — мати магістральну ідею, що мале місто має бути культурним центром мікрорегіону, мати рівні права й можливості з великим містом як для економічного, так і для соціально-культурного розвитку».

Якщо в місті йдеться про громадські центри, то в межах агломерації доцільно розглядати питання про супутні центри, поєднані ефективною транспортною інфраструктурою, де можуть розташовуватися окремі важливі об’єкти.

Про малі села:

«Незалежно від наших бажань, рано чи пізно, більшість таких сіл відімруть, як це сталося в Північній Італії, Франції, Німеччині, Англії».

Прикро, але в Європі, принаймні, цьому намагаються запобігти, про що ми вже згадували.

Про зменшення навантаження на міське середовище:

«Передислокація вантажомістких і пасажирських об’єктів та служб, розміщення яких у Львові не є зумовлене потребою. Якщо розглядати на міжобласному регіональному рівні, то чому такі об’єкти, для прикладу, як штаб Західного оперативного командування зі всіма своїми службами, зооветеринарна чи торгова академії, інститут фізкультури мусять перебувати обов’язково у Львові, а не в Рівному, Луцьку чи Івано-Франківську?»

На продовження теми. Йдеться про формування оптимальної системи «зв’язків», на чому, як згадують його учні, наголошував Ярослав Новаківський.

«Винесення зі Львова багатьох підприємств…, а також середніх учбових закладів, військових частин, складів і баз. Усі ці виробництва, управління, навчальні заклади створюють додаткове навантаження на місто, і особливо на його центральну частину, тисячами автомобілів, що перевозять вантажі і пасажирів, а головне — не сприяють так необхідному економічно-соціальному розвитку малих і середніх міст».

Ще одна дуже важлива і в певному сенсі пророча думка:

«Головне завдання, про яке постійно нагадував Новаківський, — це децентралізація багатопрофільних функцій центрального ядра Львова (в діаметрі 1,5—2 км). Концентрація усіляких установ, закладів, підприємств і баз в центрі призводить до зростання потоку автомобілів. Сьогодні у Львові є приблизно 110 машин на одну тисячу населення, а в європейських країнах автомобілізація досягла до 450 машин

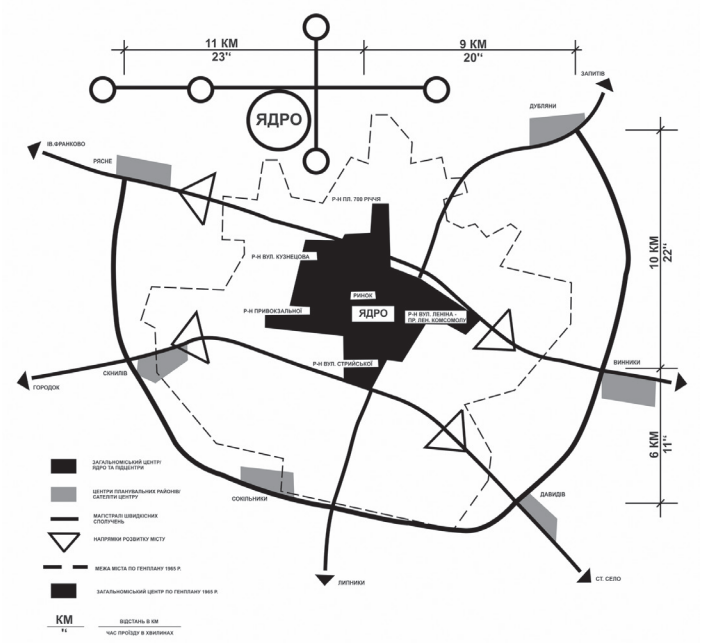


СХЕМА ПЕРСПЕКТИВНОЇ СТРУКТУРИ МІСЬКИХ ЦЕНТРІВ М-Б 1:50 000

на одну тисячу. Ми цей процес не зупинимо. Без радикальних заходів вже через 10—15 років у центральній частині може наступити транспортний колапс».

Так ось. Транспортний колапс настав. Зауважимо: не випадково і не раптово, а очікувано і прогнозовано. Не хотіли на це зважати, бо навіщо нам генеральний план — цей рудимент радянських часів, як стверджують декотрі новочасні урбаністи? Виявляється, містобудівники всі ці проблеми бачили, знали і попереджали:

«Із-за обмеженості коштів будівництво нових обхідних, дотичних до центру магістралей, затримується, а місця притягування автомобілів постійно збільшуються. І немає значення, чи свідомо, чи за браком знань ми перетворюємо центр Львова на безконечні торгові ряди та кафе-кав'ярні…

Я розумію, що продаючи місце для банку чи торгової фірми в центрі, ми більшими коштами наповнюємо скарбницю міського бюджету, що має особливе значення в теперішній скрутний час. А що завтра буде? Транспортно-екологічні проблеми на століття…

А де ми, як європейське місто, маємо в центральній частині міста зони відпочинку, тенісні корти, плавальні басейни? Отже, давайте не будемо шукати винних, а разом поміркуємо і подаймо один одному руку і забезпечимо здоров'я Львова, який буде існувати ще сотні років».

Хочеться підтримати цю оптимістичну ноту Зіновія Підлісного, і для цього насправді не потрібно шукати винних, але водночас необхідно ретельно проаналізувати помилки, аби їх не повторювати, якщо справді хочемо щасливого майбутнього для рідного міста…

3.2. Концепція розвитку Львова

Коригування генерального плану Львова було завершено у 2008 р., а сам документ затверджений сесією міськради у вересні 2010 р. У томі 3 Генерального плану «Основні положення» зазначено:

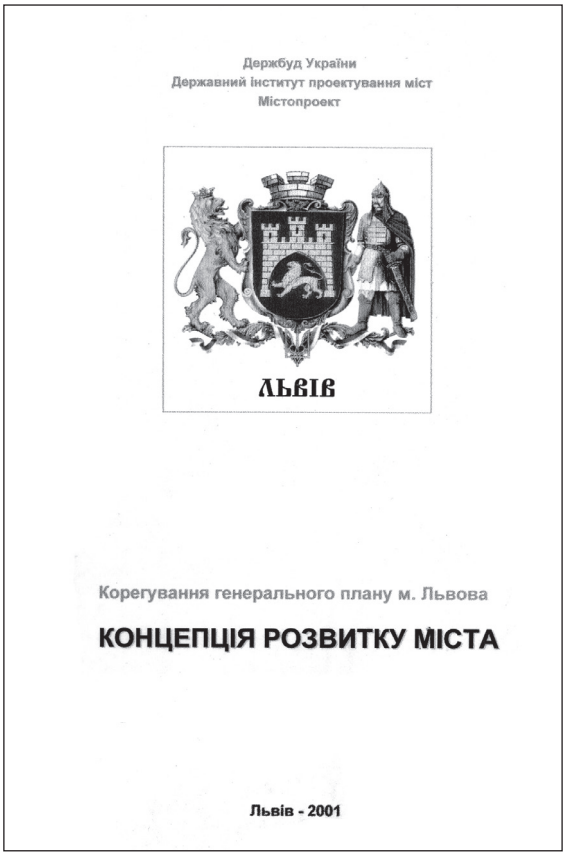
«Коригування генплану м. Львова виконане колективом АПМ-2 ДІПМ «Містопроект» на замовлення управління архітектури департаменту містобудування Львівської міської ради. Коригування виконане у дві стадії:

1 стадія — Концепція розвитку м. Львова, розроблена у 2001 р. ДІПМ «Містопроект» і затверджена ухвалою Львівської міської ради № 2146 від 31.03.2005 р. для подальшої роботи над Генпланом.

2 стадія — Коригування генплану м. Львова, розроблення якого здійснене на основі тендеру, проведеного у 2006 р.».

У чинних на момент розробки Концепції розвитку м. Львова (надалі — Концепції) ДБН Б.1-3-97 «Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження

генеральних планів населених пунктів» (сьогодні діють нові ДБН Б.1.1-15:2012 «Склад і зміст Генерального плану населеного пункту») зазначено:



«Концепція розвитку міста, селища (далі — концепція) є стадією розроблення генерального плану, призначеною для визначення основних проблем, пріоритетів і масштабів планувального розвитку населеного пункту та рекомендацій щодо їх вирішення та подальшого розроблення генерального плану. Концепція як окремий документ, як правило, розробляється для значних (табл. 1.1 ДБН 360-92*, чинного на той час) та найзначніших міст, а також на вимогу замовника для міст із складними проблемами містобудівного розвитку або значними обсягами інвестицій».

Львів однозначно потребував такої стадії розробки Генплану як місто з категорії «значних» (понад 500 тис. мешканців), а також з огляду на складні проблеми містобудівного розвитку, що склалися історично внаслідок зміни згаданої «суспільно-економічної формації».

Концепція розвитку Львова як Стадія 1 «Коригування генерального плану м. Львова» була розроблена на підставі рішення Львівського міськвиконкому № 10 від 26 січня 2001 р. Замовником виступав Департамент землеустрою та планування забудови міста Львівського міськвиконкому, а «генпроєктувальником» — Державний інститут проектування міст «Містопроект». У роботі над проєктом Концепції також взяли участь: Інститут регіональних досліджень НАН України (демографічне прогнозування, економічні моделі розвитку міста, світовий досвід регулювання розвитку міст); НДІ «Діпромісто», м. Київ (магістральна вулична мережа і транспорт, природні умови — стан і заходи щодо захисту навколишнього природного середовища); Державний науково-дослідний інститут автоматизованих систем у будівництві, м. Київ (програмне забезпечення проєктних робіт із коригування генерального плану м. Львова); НУ «Львівська політехніка» і приватна науково-виробнича фірма «Рутенія» (соціологічне обстеження до генерального плану м. Львова). У складі цих інституцій працювали фахові спеціалісти, архітектори, інженери, академіки, доктори, кандидати наук тощо. Від ДІПМ «Містопроект» керівником авторського колективу був В. Дубина, головним архітектором — П. Крупа, членами авторського колективу: архітектори О. Чамара, О. Мар'єв, М. Федик, І. Склярова, І. Куляса та інженери П. Федак, І. Божик, С. Фіалковський.

Згідно із затвердженим міським головою м. Львова В. Куйбідою Завданням на коригування генерального плану м. Львова тривалість розрахункового періоду концепції становила 30—40 років. Тобто сьогодні цей документ, хоч і знайшов продовження у другій стадії коригування генерального плану, формально є чинним, а як пересвідчимося далі — у багатьох аспектах актуальним.

Завдання Концепції — прогнозування розвитку основних містоутворюючих факторів і визначення першочергових напрямків і масштабів містобудівельного

розвитку міста. Закладені у ній рішення мали становити основу для розроблення інших видів містобудівної документації.

У розділі Концепції «Аналіз реалізації діючого Генплану» зазначено, що прогноз розвитку міста, закладений у попередньому, затвердженому у 1993 р. генплані, суттєво різниться від тенденцій, які з'явилися зі зміною соціально-економічних умов у державі. Відтак очевидною стала потреба коригування генерального плану м. Львова, зокрема в частині пошуку альтернативних пріоритетів економічної діяльності, інженерно-транспортної інфраструктури, охорони історичного й природного середовища тощо.

Концепцією визначено основні чинники, які обмежують або визначають особливий режим розвитку міста: 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; дефіцит ресурсів для водопостачання (розташування міста на головному європейському вододілі) — збільшення водопостачання потребуватиме освоєння нових водозаборів на віддалених територіях; розташування міста в зоні високого метеорологічного потенціалу забруднення атмосфери; обмежені можливості для нарощування потужності існуючих каналізаційних очисних споруд.

Принаймні у цій частині питання все не тільки залишилося актуальним, а й стало ще важливішим, аніж майже 20 років тому: екологічні проблеми та катастрофічний стан об'єктів природно-заповідного фонду є очевидними; культурна спадщина продовжує знищуватися; пам'ятки архітектури ніхто належно не зберігає; ресурсів більше не стало тощо.

Концепція акцентувала на дуже важливій проблемі, яка, на превеликий жаль, не вирішена й донині. Йдеться про оперативне інформаційне забезпечення управління містобудівним процесом, що вже станом на 2001 р. був «результатом неузгоджених, залежних від постійних змін кон'юнктури ринку, позбавлених стратегічної глибини дій великої множини конкуруючих між собою суб'єктів містобудівної діяльності». Відтак зазначалася необхідність містобудівної документації у новій формі, створеної за допомогою використання геоінформаційних технологій, яка зможе підтримувати стан динамічної рівноваги всіх елементів міської системи й оперативно моделювати ефективну планувальну та соціально-економічну структуру міста.

Інститут регіональних досліджень НАН України розглядав містоутворюючі галузі міського господарства поліфункціональним комплексом, у якому: пришвидшено розвивається туризм і торгово-посередницька діяльність; виробництво зберігає провідне місце за чисельністю зайнятих, але вже у високотехнологічному, наукоємному, маловідходному, маловодомісткому виробничому комплексі; освіта, наука і культура відновлюють своє значення провідних галузей. На жаль, розвитку набув лише туризм, що спричинило низку негативних явищ, які розглянемо далі.

До основних видів житлового будівництва, що між собою суттєво відрізняються потребою в територіях, віднесено забудову з квартирною формою заселення середньої та високої поверховості (щільність розселення 250—300 люд./га) і забудову садибну та блоковану з присадибними ділянками (щільність розселення 50—80 люд./га). Житлову забезпеченість, яка становила на той час 17,8 м^2/люд., розрахунково прийняли 26 м^2/люд.

Чинником, який визначає масштаби містобудівного розвитку міста, було встановлено сельбищну місткість, тобто кількість населення, що можна розселити на його території з урахуванням усіх наявних обмежень й особливих умов забудови, забезпеченості всіма видами ресурсів і комфорту проживання. За критерій меж

міської забудови взяли затрати часу на трудові та культурно-побутові поїздки. Згідно з ДБН 360-92* п.7.1 — це територія в межах 40-хвилинної доступності громадським транспортом від місць проживання до місць праці. За експлуатаційної швидкості масового громадського транспорту 12—15 км/год, місто — це територія в межах кругу діаметром 8—10 км, тобто територія, яка переважно входить в існуючі адміністративні межі.

Сельбищну місткість території Львова в існуючих межах визначили залежно від співвідношення квартирного та садибного типу житла (80 % / 20 % або 95 % / 5 %): 735 тис. (530 тис. в існуючій та 205 тис. у новій забудові) у першому варіанті; 795 тис. (530 в існуючій, 260 — у новій забудові) мешканців — у другому. Решту населення пропонується розмістити в зоні приміського розселення. Можлива чисельність населення у приміській зоні, окреслена за оптимістичним і песимістичним прогнозами, становить від 0 до 85 тис. люд. Щоби читачеві було зрозуміліше: генеральний план передбачав розущільнення міста через розселення його мешканців із центральних районів на околиці, зокрема на території, які мали бути зараховані до міста. Інакше кажучи, передбачалося покращення житлових умов мешканців, а не збільшення їх чисельності.

Житловий фонд на момент початку роботи над Концепцією становив 13 881,7 тис. м^2. Об'єм нового будівництва залежно від варіантів розрахунків сельбищної місткості планувався від 5260 тис. м^2 (19 060 тис. м^2 житлового фонду) до 6700 тис. м^2 (20 500 тис. м^2 житлового фонду). Розміщення нового будівництва та розселення мешканців пропонувалося у такий спосіб:

1. Північний напрямок: район Збоїща — на території, зайнятій переважно самовільними колективними садами; район Варшавської — за рахунок винесення декількох виробничих об'єктів і колективних садів.

2. Північно-західний напрямок: завершення забудови району Рясне-2, формування нового району Рясне-3 на вільних від забудов територіях і за рахунок винесення колективних садів; район Левандівка — ущільнення існуючої забудови та будівництво на вільних територіях;

3. Східний напрямок: завершення забудови району Лисинич на вільних від забудови територіях і через винесення колективних садів.

4. Південно-східний напрямок: формування нового району по вул. Зеленій, вул. Дж. Вашингтона за рахунок винесення складів і виробничих об'єктів.

5. Південний напрямок: забудова вільних ділянок у районі іподрому і танкового заводу, ущільнення існуючої забудови району Сихів.

Крім цього, передбачалося вибіркове будівництво на всій території міста внаслідок ущільнення існуючої забудови, особливо в районах, сформованих у 60—80 роках, винесення військових частин і виробничих об'єктів.

У розрізі районів, за співвідношення квартирного та садибного житла у пропорції 95/5 %, передбачалися такі заходи:

Галицький район

Існуючий стан: житлова площа (загальна) 1383,9 м^2; населення 66,9 тис. осіб.

Планувалося: під забудову відвести 5,0 га; збудувати 50,2 тис. м^2 нового житла; житловий фонд мав становити 1429,1 тис. м^2 (загальної житлової площі); розселення (розміщення населення на певній території) — 55 тис. осіб; щільність — 340 осіб/га.

Шевченківський район

Існуючий стан: житлова площа 2282,1 тис. м^2; населення 127,6 тис. осіб.

Планувалося: під забудову 615,5 га; 3788,7 тис. м^2 нового будівництва; житловий фонд 6045,3 тис. м^2; розселення 232,5 тис. осіб; щільність від 200 до 400 осіб/га.

Личаківський район

Існуючий стан: житлова площа 2314,7 тис. м^2; населення 98,4 тис. осіб.

Планувалося: під забудову 129,5 га; 781,4 тис. м^2 нового будівництва; житловий фонд 3077,1 тис. м^2; розселення 118,3 тис. осіб; щільність від 59 до 250 осіб/га.

Сихівський район

Існуючий стан: житлова площа 2682,1 тис. м^2; населення 143,1 тис. осіб.

Планувалося: під забудову 101,5 га; 1148,1 тис. м^2 нового будівництва; житловий фонд 3810,2 тис. м^2; розселення 146,5 тис. осіб; щільність від 170 до 240 осіб/га.

Франківський район

Існуючий стан: житлова площа 2608,3 тис. м^2; населення 138,8 тис. осіб.

Планувалося: під забудову 23,5 га; 219,8 тис. м^2 нового будівництва; житловий фонд 2827,1 тис. м^2; розселення 108,7 тис. осіб; щільність приблизно 300 осіб/га.

Залізничний район

Існуючий стан: житлова площа 2620,2 тис. м^2; населення 147,2 тис. осіб.

Планувалося: під забудову 118,3 га; 695,9 тис. м^2 житлового будівництва; житловий фонд 3307,3 тис. м^2; розселення 127,3 тис. осіб; щільність від 200 до 400 осіб/га.

Чисельність населення подана за даними районних відділів житлового господарства станом на 1 грудня 2001 р.

Отже, підсумовуючи аналіз, доходимо таких висновків. На момент розробки Концепції житловий фонд Львова (загальна житлова площа) становив 13 388,1 тис. м^2 житла, в якому мешкало 722 тис. осіб, що складає 18,64 м^2 на особу (це чомусь не відповідає раніше зазначеній у Концепції житловій забезпеченості в розмірі 17,8 м^2). Загалом у місті під житлову забудову планувалося виділити 1083,3 га, на яких спорудити житла загальною площею 6683,8 тис. м^2. Це житло передбачалося переважно для розселення тодішніх мешканців міста зі збільшенням житлової забезпеченості до 26 м^2/люд. Отже, прогнозована чисельність населення міста становила 788,3 тис. осіб, з них 242,3 тис. мешканців мали покращити свої житлові умови, а житловий фонд — зрости до 20 496,1 тис. м^2 житлової площі.

Система обслуговування населення у Концепції пропонувалася чотирирівневою:

Перший рівень — це загальноміський центр, що мав розвиватися в чотирьох напрямках із формуваннями підцентрів: північний напрямок уздовж проспекту Чорновола — за рахунок винесення підприємств (завод газової апаратури, підприємства північної промзони); південний напрямок — уздовж вул. І. Франка — вул. Шота Руставелі з акцентом у районі Стрийського базару; східний напрямок — уздовж вул. Личаківської з акцентом у районі Винниківського базару; західний напрямок — уздовж вулиць Городоцької, Коперника, С. Бандери з акцентом у районі Привокзальної площі. У цих підцентрах пропонувалося розміщення адміністративних, ділових установ, культурно-освітніх і культурно видовищних закладів, продаж елітних товарів та ін.

Другий рівень — багатофункціональні обслуговуючі комплекси переважно в зонах перетину радіальних вулиць і маршрутів громадського транспорту з основною кільцевою магістраллю та на в'їздах у місто. Тут пропонувалося розміщення об'єктів, які б розвантажували загальноміський центр.

Третій рівень — багатофункціональні обслуговуючі комплекси сельбищних утворень, де рекомендується розміщення об'єктів епізодичного обслуговування з номенклатурою послуг і товарів масового попиту.

Четвертий рівень — обслуговуючі центри та комплекси мікрорайонів і груп кварталів для повсякденного обслуговування.

Окрім цього, передбачалися спеціалізовані центри: спортивно-видовищні в

районі іподрому та вул. Богданівської; лікувально-оздоровчі за рахунок винесення військових складів у Брюховичах; духовні в районі вул. Стрийської — вул. І. Франка — вул. Козельницької, по вул. Хуторівка, а також у районі вулиць Чорновола — Варшавської.

Система забезпечення функціонування міста охоплює підприємства й організації, діяльність яких спрямована на задоволення побутових потреб населення та підтримання забудови міста і міського середовища в належному стані. Зазначалося, що особливої уваги та додаткового інвестування потребуватимуть: системи водозабезпечення, громадського транспорту, очищення та утилізації відходів. У зв'язку зі зношенням старої житлової та історично цінної забудови необхідними будуть і підприємства поточного ремонту й реставрації об'єктів міста.

Окремо розглядалося питання розташування кладовищ і пожежних депо.

Розрахункова потреба в територіях кладовищ на 20-річний період, для варіанта максимально прогнозованої чисельності населення в кількості 790 тис. осіб, становила: за 100 % традиційних захороненнях — 190 га; традиційних та урнових захороненнях у співвідношенні 70 х 30 — 137 га; традиційних та урнових захороненнях у співвідношенні 50 х 50 — 103 га.

Концепція брала за основу середній варіант, що передбачав спорудження крематорію та створення поля урнових поховань площею 5 га на існуючому північному кладовищі, та виділення ділянок під традиційні захоронення на землях Сокільницької сільради, району Рясне-2 (120 га), розширення існуючого північного і Сихівського кладовищ — 15 га. Резервні ділянки — Скнилів і Сороки Львівські.

Для забезпечення передбаченого Концепцією житлового і громадського будівництва передбачалося спорудження чотирьох нових пожежних депо в районі вулиць Варшавської, Пасічної — Личаківської; Хуторівки та Городоцької.

Виробничий комплекс і комунально-складські об'єкти пропонувалося розташовувати в межах уже сформованих зон промислових забудов за рахунок наявних там територіальних резервів, оцінених в обсязі 20—40 % відповідних територій. Йшлося про промзону Сигнівку, промвузол Скнилів, Рясне, Північну промзону, Північний і Північно-Східний промрайони, Південно-Східну промзону і промвузол Сихів. Більшість промислових об'єктів, розташованих на сельбищних територіях, пропонувалося винести у зазначені промутворення.

Об'єм споживання основних видів ресурсів (вода, тепло, газ, електроенергія) передбачався на рівні 40—50 % від розрахункового об'єму попереднього генплану, що приблизно відповідає рівню споживання 1990 р.

Як зазначалося у Концепції, Львів загалом має достатню площу зелених насаджень. Ця площа згідно з формою 6-зем дорівнює 4460 га, причому площа насаджень загального користування становила 1132 га, тобто 14,5 м^2/люд. (на другій стадії ген-плану ми спостерігаємо вже інші дані: площа існуючої системи зелених насаджень загального користування — 820 га, забезпеченість 11,2 м^2/люд. за норми 17 м^2/люд.). Акцентувалося на необхідності встановлення меж існуючих паркових територій.



Архітектурно-просторова композиція забудови міста передбачала такі принципи: обмеження поверховості й стильових характеристик

забудови в межах територій з охоронним режимом (у тому числі в зоні регулювання забудови); виявлення (розкриття) основних природних домінант, що відіграють провідну роль у формуванні візуального образу міста (гора Високий Замок, Цитадель, Святоюрська гора, пасмо горбів районів Збоїща — Голоско і парку Знесіння); формування основних домінант у забудові на головних композиційних осях — в'їздах у місто; визначення поверховості забудови периферійних районів з урахуванням її ролі у формуванні панорами міста з основних видових точок тощо.

Внаслідок дотримання цих принципів передбачалося розв'язати основні завдання архітектурно-просторової композиції міста: збереження визначальних рис візуального басейну Полтвинської котловини — історичної частини міста; формування перехідних зон між візуальним басейном історичної частини міста і забудовою периферійної частини; спадкоємність принципів формування середовища районів нової та історичної забудови.

Розвиток магістральної вуличної мережі планувався у напрямку, започаткованому попередніми генпланами, — перетворення радіальної системи магістралей на радіально-кільцеву, яка найбільше відповідає компактному плану міста. Першочерговим завданням визначалося формування великого транспортного кільця магістральних доріг безперервного руху трасами вулиць Липинського, Єрошенка, Левандівської, Сяйво, Луганської, Пасічної, Богданівської, Проектованої, Пластової та транспортних розв'язок на всіх перетинах.

Зменшення транспортного навантаження на центральну частину міста запропоновано у двох варіантах:

- будівництво хордової магістралі, наближеної до ядра центру, що змогла би прийняти всі транспортні потоки, які тягнуться через центр міста в напрямку північ-південь (цей варіант і передбачений сьогодні діючим Генпланом);

- організація проїзду транспорту по системі вулиць одностороннього руху, що належать до магістральних, із забороною зупинок і стоянок транспортних засобів.

Автотранспорт пропонувалося паркувати у багатоповерхових гаражах-стоянках за місцем проживання у районах новобудов. У центральній частині міста, вздовж кільцевих об'їздів, передбачалося облаштування гаражів-стоянок системи «P+R» і «P+W» («Паркуй і далі їдь громадським транспортом»; «Паркуй і далі йди пішки»).

Громадський транспорт міг розвиватися теж за двома варіантами:

- збереження і розвиток існуючих видів — трамвай, тролейбус, автобус — із продовженням маршрутів у райони новобудов; будівництво двох ліній швидкісного «полегшеного» метрополітену або системи «Радан», розробки КБ ім. Антонова, що мали би зв'язати основні райони міста між собою, з вокзалом і центром міста;

- збереження і розвиток тролейбуса й автобуса з продовженням маршрутів у райони новобудов; заміна трамваю системою «Радан» шляхом спорудження трьох ліній, які зв'яжуть основні райони міста між собою, вокзалом і центром.

Пропонувалося використання існуючих залізничних колій для організації міських перевезень, про що ще згадував у своїй концепції Ігнатій Дрекслер.

У сфері «зовнішнього транспорту» передбачалося:

- реконструкція Львівського залізничного вузла з перенесенням залізничної лінії, яка перетинає північну частину міста, далі на північ, з ліквідацією лінії, що перетинає смт. Брюховичі;

- заведення колії Європейського стандарту до ст. Львів—Головний і будівництво міжнародного залізничного вокзалу;

- прокладання високошвидкісних магістральних залізничних ліній у напрямку Берлін — Київ з відгалуженням на Чоп;

- прокладання концесійної автомобільної дороги Краківець — Львів із північним обходом Львова;

- реконструкція кільцевої дороги з доведенням її до першої технічної категорії;

- реконструкція існуючого автовокзалу на Стрийській з доведенням його до міжнародних стандартів.

Інженерне забезпечення

Водопостачання

У Концепції зазначено, що джерелом централізованого водопостачання міста є підземні води, а водозабори розосереджені на території в радіусі 100 км навколо міста. За даними Львівводоканалу, система водопостачання характеризується такими показниками:

1. Розрахункова потужність водозабірних споруд — 452,0 тис. м^3/добу (сьогодні — те ж саме).

2. Відбір води станом на 1 січня 2001 р. — 344 тис. м^3/добу (сьогодні — 280), з них: Львова — 194,3, інших населених пунктів — 28,7; втрати під час транспортування — 121,3, або 35,2 % (11 % — сьогодні при транспортуванні до міської мережі).

3. Реалізація води з міського водопроводу — 201,6 тис. м^3/добу, з них по Львову — 194,3, інших населених пунктів — 7,3.

4. Реалізація води на 1 мешканця — 219,0 л/добу (до 200 л сьогодні).

Планувалося ввести в експлуатацію «східну» групу водозаборів і зменшити витрати у процесі транспортування до 15 % внаслідок реконструкції існуючих водогонів і водопровідних споруд. Збільшення споживання води передбачалося 265 л/добу на одного мешканця.

Каналізація

У місті є загальносплавна (Балтійський басейн) і повна роздільна з переходом у напівроздільну (Чорноморський басейн) системи каналізації. Стоки загальносплавної системи каналізування та господарсько-фекальної роздільної системи очищуються на каналізаційних очисних спорудах (КОС) потужністю 490 тис. м^3/добу, поверхневі стоки роздільної системи скидаються без очистки.

Розрахунковий об'єм стоків на перспективу становить 437,8 тис. м^3/добу. Планувалося будівництво комплексу доочистки стічних вод і господарства зі зневоднення мулу. Розглядався варіант спорудження південно-східного колектора глибокого залягання з ліквідацією каналізаційних насосних станцій південно-східного району міста.

Саночистка

Тверді побутові та промислові відходи (ТПП) в кількості 253,5 тис. т/рік утилізуються на «необладнаному звалищі» площею 33 га, розташованому в районі сіл Збиранка та Малі Грибовичі, за 2,5 км від північної околиці міста.

У Концепції зазначено, що засипання території існуючого звалища практично закінчується, а датою його закриття визначено 1 січня 2006 р. Як зауважувалось, «пошуки нової ділянки не дають позитивних результатів».

На перспективу передбачалося 429 тис. т/рік ТПП. Для їх утилізації планувалося побудувати сміттєпереробний завод, що «не потребує збільшення території, накопичення відходів і розширення санітарної зони».

Теплопостачання

На момент написання Концепції централізованим теплопостачанням у Львові забезпечувалися багатоповерхові житлові будинки, частково малоповерхові громадські будинки та промислово-виробничі об'єкти. Джерело централізованого теплопостачання — ТЕЦ-1 потужністю 520 Гкал/год і ТЕЦ-2 потужністю 200 Гкал/год,

а також 1050 котелень загальною продуктивністю 3600 Гкал/год. Усього 4320 Гкал/год. У центральній частині міста близько 80 % теплоспоживання забезпечується індивідуальними джерелами.

Розрахункові витрати тепла складають 3700 Гкал/год.

Газопостачання

Стовідсоткове забезпечення міста природним газом. Газифікація від системи магістральних газопроводів, прокладених територією приміської зони, через чотири ГРС: «Липники», «Винники», «Кривчиці», «Холодновідка». Витрати газу по місту — 873 млн м^3/рік. Витрати газу на перспективу оцінювалися в об'ємі 850 млн м^3/рік за умови запровадження енергозберігаючих технологій і системи індивідуального обліку витрат газу.

Електропостачання

Суміщене максимальне навантаження станом на 2000 р. становило 280 мВт (на розрахунковий строк передбачалося 300 мВт). Сумарне електроспоживання — 959 млн кВт/год (1500). Електричні навантаження покриваються від Львівського енерговузла через опорні підстанції (ПС) Львів-2, Львів—Південна, Львів—Західна, напругою 220 і 330 кВ та міські ПС напругою 110 кВ (19 шт.) і 35 кВ (3 шт.). Загальна потужність міських ПС — 1140 мВА, завантаженість на 2000 р. — 35 %. Передбачалося 1 ПС — 110 кВ у північній частині міста.

Для вдосконалення схеми і покращення електропостачання в центральній частині міста передбачається реконструкція мережі 6 кВ з переводом на напругу 10 кВ.

Телефонізація

На той час у місті налічувалось 30 АТС у 16 окремих будівлях абонентською ємністю 227,4 тис. номерів. Передбачалося збільшення до 315 тис.

Охорона міського середовища

Охорона природного середовища мала на меті зменшення антропогенного навантаження шляхом:

- запровадження безвідходних, маловідходних, водозберігаючих, екологічно чистих технологій, ефективних методів очистки;
- використання нетрадиційних і малоресурсних джерел тепла задля мінімізації викидів у атмосферу;
- пріоритетного розвитку пасажирського транспорту на електротязі з розширенням його інфраструктури;
- обмеження проїзду транспорту в центральній частині міста;
- утилізації та переробки твердих промислових і побутових відходів;
- будівництва сміттєпереробного заводу;
- розширення системи зелених насаджень загального користування і зменшення антропогенного навантаження на паркові території центральної частини міста;
- запровадження комплексного екологічного моніторингу міста.

З метою збереження природного каркасу лісопаркових територій, забезпечення його безперервності пропонувалося:

- визначити юридичні межі паркових територій;
- комплексно їх благоустроїти та рекультивувати порушені ділянки;
- встановити особливий режим забудови і благоустрою міжпаркових територій з меншою щільністю забудови й формувати так звані екологічні доріжки;
- створити і розширити систему об'єктів природно-заповідного фонду й забезпечити природозберігаючий режим використання територій.

Охорона історичного середовища

Збереження історичного середовища Львова належить до стратегічних напрямів діяльності всіх учасників містобудівного процесу.

Цю діяльність розподіляли на два напрямки:

- охоронна діяльність: інвентаризація пам'яток; встановлення умов використання пам'яток, їх територій і зон охорони; режим допустимих і заборонених видів діяльності та нової забудови; контроль за дотриманням режиму використання й охорони;

- реставраційна діяльність: консервація, реабілітація, реставрація, музеєфікація, ремонт і пристосування пам'яток, відновлення (за відповідного обґрунтування) втрачених об'єктів, ліквідація дисгармонійних об'єктів.

На стадії Концепції за раніше розробленим історико-архітектурним планом міста було виконане попереднє зонування, яке визначало об'єкти та зони охорони різних рангів (охоронні зони, зони регулювання забудови, історичного ландшафту, який підлягає охороні). Як зазначалося, у процесі подальших стадій містобудівного проєктування охоронне зонування підлягає уточненню згідно з рішеннями «Проекту регенерації центральної частини м. Львова», що розробляє «Укрзахідпроектреставрація».

Принципи формування зони приміського розселення

Об'єктом проєктування на цій стадії робіт визначена зона приміського розселення — найурбанізованіша територія ядра агломерації з найвищою щільністю кореспонденцій.

Критерієм для визначення зон приміського розселення взято затрати часу на доїзд до міста-центру. Відповідно до чинних на той час норм ДБН 360-92* п. 7.1 (прим. 1) затрати часу для основної частини мешканців цієї зони повинні становити до 40 хв, що за середньої експлуатаційної швидкості масового пасажирського транспорту (електропоїзди, міжміські автобуси місцевого сполучення) 30 км/год визначає межу зони на відстані приблизно 20 км від міста.

Розрахунково планувалося розселити у цій зоні 85 тис. людей, переважно в садибному житлі (котеджі з присадибною ділянкою 0,1 га) і щільністю розселення 30 осіб/га. Потреба в житлових територіях визначалася 85 000 : 30 = 2833 га. Загальна потреба, враховуючи території під об'єкти обслуговування, — приблизно 3500 га.

Розселення передбачалося в напрямках основних транспортних зв'язків: північний напрямок — район смт. Куликів; північно-східний — смт. Запитів і Новий Яричів; південно-східний — с. Оброшино, Ставчани, Пустомити; західний — с. Суховоля, Мшана; північно-західний — с. Бірки.

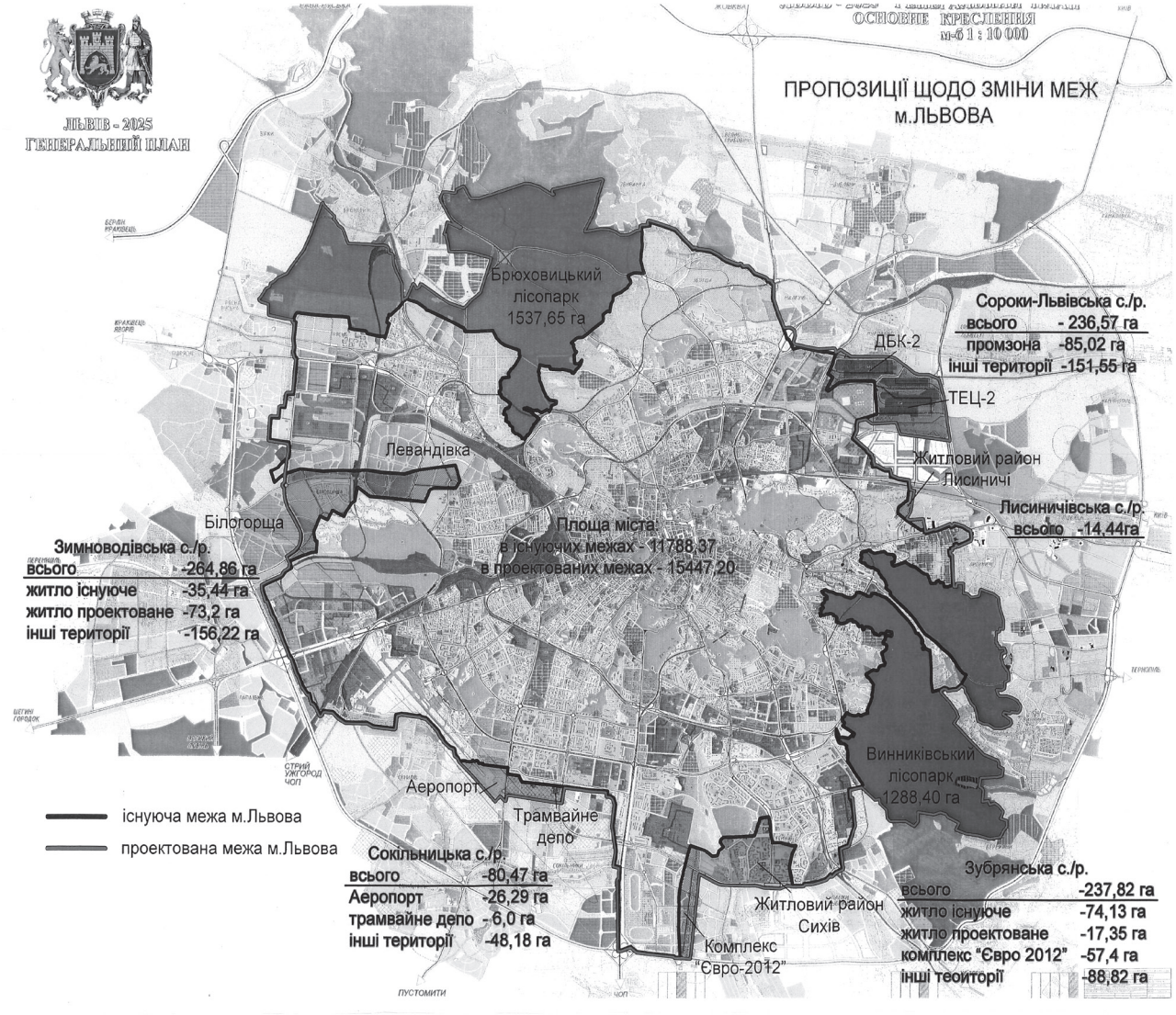
Зони концентрації приміського розселення Львова й існуючі населені пункти розглядалися як цільні сельбищні утворення з формуванням спільної системи соціального та інженерно-транспортного забезпечення.

Крім цього, переважно на базі лісів Винниківського і Брюховицького лісництв планувалося формування зон короткочасного та довготривалого відпочинку населення. На базі курортів Брюховичі й Любінь Великий — подальший розвиток лікувально-оздоровчої діяльності.

Мали бути сформовані зони спільних інтересів міста і територіальних громад приміських населених пунктів. Виділення ділянок планувалося здійснювати на компенсаційній основі, формуючи містобудівний резерв. Взаємоузгодженість регулювання їх використання пропонувалося реалізовувати на договірній основі, з можливим створенням асоціації ОМС Львівської приміської зони.

Зазначалася потреба в коригуванні межі міста.

«В перспективі може бути розглянуте питання включення в межі Великого Львова або підпорядкування Львівській міській раді всіх земель в межах кільцевої дороги».



Площа м. Львова та навколишніх територій.
Джерело: генеральний план м. Львова

Дослідження і розробки для подальшого містобудівного проєктування

Основними дослідженнями та розробками, необхідними для подальшого проєктування, було визначено:

- Цифрове векторне картографічне забезпечення, тобто цифровий векторний план міста і прилеглих територій М 1:2000. На час підготовки Концепції, в 1995—1998 рр., ДП «Західгеодезкартографія» на площі 177 тис. м^2 (у межах кільцевої дороги) виконало зйомку, дешифрування та планово-висотну прив'язку аерофотознімків у М 1:2000. У 1998—2000 рр. на площі 71 тис. км^2 створено цифрові топографічні плани у М 1:2000. Акцентувалося на необхідності якнайшвидшого оцифрування всіх матеріалів.

- Інвентаризацію промислових територій міста — виявлення стану забудови, інженерно-транспортного забезпечення й ефективності їх використання.

- Транспортні обстеження — визначення пріоритетних напрямків і масштабів пересування населення та вантажів.

- Створення системи екологічного моніторингу, проведення спеціальних робіт із визначення й обстеження ландшафтного комплексу міста і сучасних цілеспрямованих екологічних досліджень території міста для виявлення біотично-геохімічних зв'язків

екосистеми, динаміки міграційних процесів забруднень і їхнього впливу на здоров'я людей.

- Завершення роботи над проєктом регенерації центральної частини Львова (розпочата у 2001 р.). Для подальшого проєктування необхідна інформація, яка уточнює перелік пам'яток, цінних об'єктів та зон їх охорони різних рангів для прийняття обґрунтованих рішень стосовно реконструкції та забудови центру.

Заходи щодо реалізації та забезпечення управління містобудівним розвитком міста

Містобудівний розвиток міста планувалося охопити двома групами заходів.

По-перше, тими, які забезпечать додаткове надходження коштів у міський бюджет: перерозподіл податків на користь міського бюджету; режим особливого сприяння інвестиціям; підтримка місцевого виробника; залучення до реалізації міських програм коштів населення;

По-друге, це заходи, що забезпечують ефективне використання власних і запозичених коштів, зокрема через систему передпланових, планових і проєктних розробок: завершення стадій містобудівного проєктування (концепція, генплан, правила забудови); галузевих схем розвитку міського господарства (комплексна транспортна схема, схеми інженерного забезпечення по видах мереж тощо); плану земельно-господарського устрою територій міста для визначення спеціальних заходів, спрямованих на оптимізацію землекористування; стратегічного плану соціально-економічного розвитку міста на 10 років і плану інвестицій на три-п'ять років; проєкту розміщення будівництва на три-п'ять років з виокремленням пріоритетних напрямків інвестування містобудівного розвитку на заданий період.

Роботу над зазначеною системою документів пропонувалося здійснювати постійно, враховуючи динамічний характер містобудівних процесів і наявність непрогнозованих змін містобудівної та економічної ситуації. Для такого управління містобудівним розвитком рекомендувалося створити комп'ютерну базу містобудівних даних і ведення містобудівного моніторингу.

У Концепції таку базу передбачалося створити на основі геоінформаційної системи містобудівного кадастру (ГІС-кадастру), яка давала би змогу оперативно оцінювати наслідки прийнятих управлінських рішень з містобудівного розвитку міста. Зазначалося також, що в рамках роботи над Концепцією були закладені основи експертної ГІС-Генплану, роботу над якою планувалося продовжити на подальших стадіях проєктування.



Панорама середньовічного Львова з макету Я. Вітвіцького

ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ КОНЦЕПЦІЇ:

№	Назва показника	Один. вимірюв.	Значення показників	
			Існуючий стан	Прогноз
1	Чисельність населення - варіант 1 (оптимістичний) - варіант 2 (песимістичний)	тис. люд.	781,5	 820 735
2	Чисельність населення, що розселяється в межах міста - варіант 1 - варіант 2 У т. ч. в існуючій забудові, що зберігається на перспективу	тис. люд.	781,5	 735 790 530
3	Чисельність населення, що передбачається розселити в межах зони приміського розселення для варіантів чисельності населення - варіант 1.1 - варіант 1.2 - варіант 2.1 - варіант 2.2	тис. люд.		 85 30 - -
4	Житловий фонд - варіант 1 - варіант 2	тис. м^2 заг. площі	13 881,7	 19 060 20 500
5	Вибуття житлового фонду, у т. ч. з умов - амортизації - реконструкції	тис. м^2 заг. площі	- - -	81,7 29,7 52,0
6	Нове будівництво - варіант 1 - варіант 2	тис. м^2 заг. площі	-	 5260 6700
7	Житлова забезпеченість	м^2/особу	17,76	26,0
8	Територія, передбачена під житлове будівництво - варіант 1 - варіант 2	га	 - -	 1048 1083
9	Об’єм житлового будівництва, що здійснюється в межах існуючих житлових утворень, в т. ч. - варіант 1 - варіант 2	тис. м^2		412,1 266,1 146,0
10	Середня щільність розселення в районах новобудов - варіант 1 - варіант 2	люд./га	-	 178,5 223,7
11	Сельбищна територія	га		
12	Щільність населення на сельбищ ній території - варіант 1 - варіант 2	люд./га		
13	Територія в межах міста (без приміських лісів)	га	11 984	12 800

3.3. Від Концепції до Генплану (2000—2008 рр.)

Під час роботи львівських містобудівників над Концепцією, після своєрідного 10-річного перехідного періоду від планового соціалізму до стихійного капіталізму, багато великих підприємств через уже згадане падіння обсягів виробництва практично збанкрутували. Спричинила це і так звана Азійська криза 1997—1999 рр., коли в Україні обвалився курс гривні: з 1,86 грн/дол. у 1997 р. до 2,45 грн/дол. у 1998 р. і до 4,15 грн/дол. у 1999 р. Це вплинуло на зменшення реальної середньої зарплати та купівельної спроможності більшості громадян України внаслідок прив'язки ціноутворення до долара США, а також високого рівня інфляції. У 1998 р. офіційно було зареєстровано понад 1 млн безробітних, а в 1999 р. ця цифра зросла до 1,2 млн.

Огляд Львова початку нового тисячоліття проілюструємо фрагментом (без політичних аспектів) тексту спільної заяви заступників тогочасного міського голови Любомира Буняка стосовно економічної та політичної ситуації у місті, оголошеної на пресконференції 2 лютого 2005 р.:

«За три роки роботи міськвиконкому фонд розвитку міста становить 115 млн грн [приблизно 23 млн дол. — Ю. С.]. На розвиток міста за три роки освоєно коштів у два рази більше, ніж було напрацьовано і освоєно попередніми владами міста з 1990 до 2002 рр.

За три роки, станом на 14 січня 2005 р., за програмою «Вода» мешканці міста отримали водопостачання за цілодобовим та розширеним графіком — 75 % і 25 % — за графіком. При тому, що у 2001 р. лише 20 % мешканців Львова були забезпечені водою цілодобово та за розширеним графіком, 70 % — за графіком, а 10 % — незадовільно забезпечувались або взагалі було відсутнє водопостачання.

Переломним періодом у водопостачанні міста було завершення і здача в експлуатацію 14 кілометрів каналізаційного колектора, розмірами три метри висоти і два метри ширини на глибині 40 метрів поза межами центральної частини міста від вулиці Липинського до стику вулиць Кульпарківська — Наукова.

Це дозволяє подати воду цілодобово, бо каналізаційні мережі уже спроможні прийняти таку кількість води. Існує багато технічних факторів, які впливають на темпи виконання програми «Вода», з яких чи не найосновніший — це її якість. Тому майже один рік було затрачено на будівництво і зараз завершується монтаж станції знезалізнення на водозаборі «Будзень» для того, щоб мешканці міста отримали не просто воду, а раз і назавжди якісну воду.

За три роки роботи міськвиконкому у Львові капітально відремонтовано найскладніші дороги центральної частини м. Львова (вул. Дорошенка, Підвальна, Кн. Романа, Личаківська, Листопадового Чину, Володимира Великого, пл. Петрушевича та інші). На 2005 рік заплановано ремонт вулиць Городоцька, Ів. Франка, пл. Ринок.

Міська влада зробила помітний внесок у розвиток охорони здоров'я. Якщо у 2001 р. на одного мешканця міста на охорону здоров'я припадало 57 грн, то у 2004 р. при середньодержавному показникові — 85 грн у м. Львові припадає 115 грн. Зокрема, автопарк швидкої допомоги збільшився удвічі. Для лікарень міста придбано двадцять апаратів УЗД, комп'ютерний томограф, інші вкрай необхідні для покращення умов діагностування і здоров'я львів'ян апарати.

За кошти, що були надані на фонд розвитку та кошти спецфонду, реставровано історичні пам'ятки — будинки центральної частини міста Львова. Зокрема піднято з руїн Палац Бандінеллі, збережено і врятовано від руйнування 240 будинків, на яких зроблено шатрові дахи та підсилено фундаменти.

З 2000 до 2002 рр. у м. Львові продано 35,7 гектара земельних ділянок і в бюджет

розвитку міста отримано 12 млн грн, а з 2003 до 2004 рр. реалізовано на аукціоні 7,54 га землі і отримано в бюджет 37,2 млн грн».

На рівні держави ще простежувалися спроби якось зберегти виробничий потенціал міста й області. Так, у матеріалах доповіді голови Західного наукового центру НАН України і МОН України академіка НАН України М. Долішнього на засіданні бюро Західного наукового центру 3 лютого 2005 р. було зазначено, що «важливим для регіону засобом сприяння його соціально-економічному розвитку є створення та функціонування кластерних систем, тобто територіально-виробничих об'єднань підприємницьких структур, які інтегрують свої зусилля з науково-дослідними установами та органами влади для вирішення виробничих проблем».

У Львівській області основними пріоритетними галузями визначено машинобудування, приладобудування, хімічну промисловість. Доповідач, зокрема, зазначив про потенційні можливості розвитку такого напрямку, як автобусобудування, оскільки, крім ще діючого ВАТ «Львівський автобусний завод», у цьому напрямі працювали ВАТ «Укравтобуспром», ВАТ «Стрийавто», ДП «Доброта авто» і под. У кластері машинобудування пропонувалося виробляти також дорожньо-будівельну техніку, автобуси з низькими підлогами, шкільні автобуси, спецтехніку та ін. Для цього варто активно «використовувати науковий потенціал НУ «Львівська політехніка», Фізико-механічного інституту НАН України, Інституту прикладних проблем механіки і математики НАН України, Інституту регіональних досліджень НАН України тощо».

Науковці також пропонували задіяти львівські заводи для потреб аграрного сектору. Приміром, виготовляти мінітрактори з відповідним комплектом пристосувань для фермерських та приватних господарств, використовуючи для цього лізингові схеми, мікрокредитування й іпотеку. Основною виробничою базою за цією програмою визначалися ВАТ «Львівсільмаш», ВАТ «Агромашпроект», ВАТ «Конвеєр», ВАТ «Завод фрезерних верстатів» та ін. Для цього напряму пропонувалося задіяти науковий потенціал Львівського державного аграрного університету, Національного університету «Львівська політехніка», Фізико-механічного інституту ім. Г. Карпенка НАН України, Інституту землеробства і тваринництва західного регіону і под.

Виробництвом вантажопідіймальної техніки традиційно займалися ЗАТ «Львівський завод автонавантажувачів», ВАТ «Дрогобицький автокрановий завод», ВАТ «Автовантажмаш», ВАТ «Завод гідромеханічних передач» та інші підприємства. У цьому напрямі можуть пропонувати свої розробки Фізико-механічний інститут НАН України, НУ «Львівська політехніка».

Подібні пропозиції розглядалися стосовно виробництва: телевізійної техніки; системи контролю та приладів обліку енергоносіїв і води; телекомунікаційних технологій і засобів зв'язку; продукції для ВПК та інших галузей економіки України. На жаль, практично нічого з запропонованого так і не було реалізовано через розбалансованість економічної системи загалом, нехтування державою своїх функцій «координатора», інших пріоритетів інвесторів тощо.

До прикладу, під час продажу державою контрольного пакета акцій ВАТ «ЛЗТА» (77,82 %) основними споживачами продукції заводу були: на той час ще державний Укртелеком, Укрзалізниця та Міноборони. Тож який сенс продавати підприємство приватному акціонерові, якщо споживачем його продукції фактично є держава, та ще й із зобов'язаннями п'ять років зберігати обсяги профільного виробництва? Звісно, після виконання зобов'язань перед Фондом державного майна України підприємство невдовзі припинило існування. Проте, насправді — це позитивний приклад! Річ у тому, що завод у 1946 р. як виробництво телефонної та телеграфної апаратури був перевезений до Львова з Саратова і на початках зайняв приміщення закладу для

невиліковно хворих людей, раніше збудованим родиною Білінських в околицях старого городоцького цвинтаря. Навколо існувала житлова забудова, яку завод невпинно поглинав, захопивши у часи свого розквіту цілий квартал між вулицями Городоцькою та Героїв УПА (раніше Тургенєва) і частину вул. Федьковича. На момент приватизації підприємство займало територію 11,9 га, а його виробничо-адміністративні площі становили 78,2 тис. м^2.

Проте навколо підприємства житло так і залишилося, незважаючи на сусідство з садибною забудовою гальванічного та ливарного виробництва, які потребували санітарно-охоронної зони принаймні 300 м! Натомість перепрофілювання виробничого комплексу на бізнес-містечко «Технопарк ЛЗТА» із закладами харчування, торговельним центром «Скриня», спортивним центром «Спорт Лайф», відкриттям вул. Федьковича не лише покращило екологічну ситуацію в районі, а й підвищило його статус.



Реконструкція виробничого корпусу № 40 ЛЗТА з пристосуванням під спортивний центр

На противагу цій плановій трансформації виробничого комплексу в адміністративний і громадський центр, розпродаж за борги майна заводу «Кінескоп», розташованого по сусідству, призвів до дисгармонійного розвитку території, проблем з енергопостачанням, паркуванням та низки судових спорів.

Загалом стрімкий розвиток бізнесу створив великий попит на офісні приміщення та сприяв розвитку комерційної нерухомості загалом. Окрім бізнес-містечка «Технопарк ЛЗТА», у Львові з'явилася ще низка офісних центрів, таких як: «LEMBERG» (вул. Б. Хмельницького); «Комфорт» (вул. Сахарова, 43); «Кінескоп» (вул. Героїв УПА, 73); «БРАЙТ» (пр. Чорновола, 63); «НТОН» (пл. Петрушевича, 3); ФЛК «Електрон-лізинг» (вул. Стороженка, 12) та ін. У більше чи менше сучасні офісні центри масово переробляли численні адміністративні приміщення, а інколи готелі й гуртожитки.

Дешеве іпотечне кредитування, зокрема в іноземній валюті, а також розвиток бізнесу не лише стимулювали ринок нерухомості, а й призвели до стрімкого підвищення цін.

У 2006 р. порівняно з 2005 р., у Львові обсяг будівельних робіт зріс на 30,8 %, обсяг пасажирських перевезень — на 19,7 %. Рівень прямих іноземних інвестицій (ПІІ) з 33 країн світу перевищив показники минулого року в 2,8 рази і станом на 1 січня 2007 р. сягнув 307,1 млн дол. США. В експлуатацію було введено 153,1 тис. м^2 загальної площі житлових будинків, що становило на 3,5 % менше ніж у 2005 р. (тоді приріст до 2004 р. склав 30,4 %). Ціни на житло упродовж року зросли на 19 %, а середня вартість 1 м^2 загальної житлової площі дорівнювала 1015 дол. США. На 1 грудня 2006 р., за даними Головного управління статистики у Львівській області, чисельність населення Львова становила 762,6 тис. осіб.

Середньомісячна зарплата у 2006 р. зросла порівняно з минулим роком на 29 %

і становила 1034,91 грн, що за стабільного курсу 5,05 грн/дол. США відповідало 204,9 дол. США.

Натомість обсяг сільськогосподарської продукції в області за 1990—2004 рр. зменшився більше ніж на 30 %. Скоротилося виробництво майже всіх її видів, у т. ч.: цукрових буряків — у 4 рази, зернових — вдвічі, м'яса — у 2,5 раза. Матеріально-технічна база сільськогосподарських підприємств оцінювалась як на 75—80 % зношена, морально і технічно застаріла.

Станом на 1 січня 2007 р. ДП ДІМ Містопроект проаналізував реалізацію рішень генерального плану міста, розробленого у 1985—1993 рр. і затвердженого ухвалою 15 сесії 21 скликання Львівської міськради 29 червня 1993 р. Проєктні рішення цього документу були розроблені на перспективу до 2010 р.

Наприкінці прогнозного періоду генплан передбачав зайнятість населення в економіці міста у кількості 620 тис. осіб, у тому числі: 37 % — у містоутворюючій групі й 17,9 % — в обслуговуючій, за загальної чисельності населення Львова 950 тис. Натомість на 1 січня 2007 р. показники були такими: чисельність населення міста — 732,8 тис. осіб; зайнятих в економіці міста — 407,7 тис. осіб, з яких 36,7 % — у містоутворюючій групі, 18,9 % — в обслуговуючій.

Містоутворююча група — це ті підприємства та галузі економіки, розвиток яких спонукає до будівництва нових та розвитку існуючих поселень. До цієї групи належать промисловість, сільськогосподарські, будівельно-монтажні та транспортні підприємства, туризм, наука та ін. Для функціонування повноцінної містобудівної структури містоутворююча група доповнюється обслуговуючою (органи управління, освіти, культури, охорони здоров'я, побутового обслуговування тощо). Отже, населення міста розподіляють на три основні групи — містоутворюючу, обслуговуючу та несамозайняту (діти, студенти-стаціонарники, пенсіонери, особи з інвалідністю, домогосподарки).

Більшість колишніх промислових гігантів працювало в режимі неповної (часткової) зайнятості, а велика кількість перебувала у стадії банкрутства, зокрема: ВАТ «Львівський м'ясокомбінат», ВАТ «Кінескоп», ВАТ «Електрон», ВАТ «Автонавантажувач» (ділянка по вул. Залізничній — Шевченка), ВАТ «Львівський лакофарбовий завод», ВАТ «Львівський мехсклозавод», ЗАТ «Завод півколо», ВАТ «Львівський завод газової апаратури», ЗАТ «Райдуга» та ін.

Якщо поглянути на зайнятість населення через призму Генплану 1993 р., то картина буде такою (тис. осіб — факт 1991/ прогноз Генплану на 2006/ факт 2006):

- промисловість (229,1/ 238,3/ 59,9);
- капітальне будівництво (21,3/ 21,4/ 14,9);
- зовнішній транспорт (33,6/ 34,3/ 36,9);
- складське господарство (6,2/ 6,3/ 24,7);
- вища та середня спеціальна освіта (17,2/ 17,3/ 18,1);
- НДІ (40,1/ 41,4/ 13,5);
- сільське господарство (4,9/ 5,0/ 1,1);
- туризм (1,8/ 2,7/ 2,1);
- інші кадри (7,6/ 7,3/ 12,8);
- установи позаміського значення (24,5/ 23,5/ 23,9);
- об'єкти підприємницької діяльності (25,2/ 28,0/ 60,8);
- обслуговуюча група (115,2/ 153,7/ 138,7);
- загальна кількість зайнятих (526,7/ 579,2/ 407,7).

За Генпланом, з 1991 до 2007 рр. планувалося ввести в експлуатацію 7940 тис. м^2 житла, а фактично було введено 2340 м^2. Об'єм житлового фонду планувалося довести

до 22 292 тис. м^2, а фактично на початок 2007 р. він становив 12 914,5 тис. м^2. Проте, наводячи ці дані, варто завжди пам'ятати, що будівництво житла передбачалося разом з реалізацією низки інфраструктурних проєктів, що ми далі розглянемо детальніше. Житлова забезпеченість мала зрости з 14,4 м^2/особу до 23 м^2, натомість фактично становить 17,6 м^2. Хоча цей показник дуже умовний, особливо в реаліях сьогодення, адже він установлений шляхом поділу загальної площі житла на кількість мешканців міста. Насправді ніхто не знає, скільки у Львові нині реально мешкає людей. Крім того, масового характеру набуло явище інвестування в житло заради збереження власних заощаджень з метою перепродажу, здачі в оренду тощо.

Генплан взірця 1993 р. передбачав будівництво житла в районах Лисиничі, Збоїща, Білогорща, Рясне, Зубра, Підбірці, Малехів на площі 2498 га. Натомість станом на 2007 р. жоден із зазначених районів не був освоєний, а будівництво велося через ущільнення існуючої забудови та на місці нежитлових об'єктів і територій. Деякі з приміських громад пропонувалося ввести у межі міста, але це станом на 2007 р. так і не було реалізовано.

Не були реалізовані пропозиції з розвитку системи обслуговування, зокрема стосовно збільшення місткості театрів на 3980 місць, спорудження концертного залу, нового цирку, будинків культури на 9360 місць, лікарень на 3900 ліжок, поліклінік на 20 600 відвідувань на добу, комплексів площинних спортивних споруд на 266 га, спортзалів площею 41,1 тис. м^2, басейнів площею дзеркала води 22 тис. м^2 (з яких 5,9 тис. м^2 критих) та ін. Натомість показники стосовно об'єктів торгівлі та громадського харчування перевиконані на 20—30 %, з'явилися не передбачені Генпланом торгові центри, як-от: «Південний», «Метро», «Епіцентр», «Інтермаркет» тощо.

Практично не втілено в життя нічого з проєктів розвитку транспортної інфраструктури, окрім розв'язки на перетині вул. Луганської та просп. Червоної Калини, більше відомої в народі під назвою «міст Кірпи». Об'єкт, який 15 років стояв довгобудом, споруджено за сприяння тодішнього міністра транспорту Георгія Кірпи на кошти Львівської залізниці. Що цікаво: вартість «мосту Кірпи», як повідомляли ЗМІ, становила трохи більше 9 млн дол., а стадіону «Арена Львів» — приблизно 375 млн дол. Це репліка стосовно пріоритетів, адже «Євро-2012» минуло, а стадіон, про зловживання на будівництві якого не писав хіба лінивий, сьогодні є збитковим. Натомість згадана транспортна розв'язка вже багато років допомагає сихівчанам вирішувати транспортні проблеми.

Відтак серед заходів, передбачених генеральним планом 1993 р., не реалізовано:

- південний залізничний об'їзд міста;
- виніс вантажного двору зі станції Львів-головний;
- реконструкцію Головного вокзалу;
- будівництво нового північного автовокзалу;
- будівництво нового аеропорту на базі аеродрому «Черляни»;
- 44 км ліній позавуличного транспорту;
- збільшення потужності міських водозабірних споруд;
- збільшення потужності очисних споруд;
- організація нового сміттєзвалища та будівництво сміттєпереробного заводу тощо.

Офіційно Грибовицьке сміттєзвалище закрите для експлуатації ще з 1 січня 2006 р. У червні 2006 р. новообраний мер Андрій Садовий на зустрічі з місцевою громадою заявив: «Це є Чорнобиль. Відкритий, без саркофага. Якщо цей саркофаг не збудувати — біда з кожним днем буде більшою. Я пропоную його будувати. І вкладати в це великі гроші…» Ця проблема, як низка інших, до прикладу — перетворення



Кадр з виступу А. Садового перед громадою с. Грибовичі

радіальної вулично-дорожньої мережі на радіально-кільцеву, належить до нагальних стратегічних проблем, вирішення яких, на жаль, попри їх важливість, затримується невиправдано довго. Так, зволікання з будівництвом нового полігону твердих побутових відходів і продовження експлуатації Грибовицького сміттєзвалища закінчилося загибеллю людей, а невирішення побудови хоча б однієї кільцевої магістралі стало однією з причин нинішніх заторів.

У цій праці ми багато уваги приділяємо генеральному плану міста як основному виду містобудівної документації. Проте не лише ним регламентується забудова міста. Для кращого розуміння, на базі чого формується містобудівна політика і яке у ній місце посідає генеральний план, звернемося до певних норм чинного законодавства.

3.4. Генеральний план у структурі чинного законодавства

Відносини у сфері містобудівної діяльності регулюються Конституцією України, Цивільним, Господарським і Земельним кодексами України, законами України «Про Генеральну схему планування території України», «Про основи містобудування», «Про архітектурну діяльність», «Про комплексну реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду», «Про землеустрій» тощо.

Ст. 3 Конституції України гласить, що людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави.

Ці конституційні норми знаходять своє продовження, зокрема, у Законі України «Про основи містобудування», у якому визначено, що містобудування (містобудівна діяльність) — це цілеспрямована діяльність державних органів, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій, громадян, об'єднань громадян по створенню та підтриманню повноцінного життєвого середовища, яка включає прогнозування розвитку населених пунктів і територій, планування, забудову та інше використання територій, проектування, будівництво об'єктів містобудування, спорудження інших об'єктів, реконструкцію історичних населених пунктів при збереженні традиційного характеру середовища, реставрацію та реабілітацію об'єктів культурної спадщини, створення інженерної та транспортної інфраструктури.

Тобто основну мету містобудівної діяльності становить реалізація найвищої, за Конституцією України, соціальної цінності. Над досягненням цієї мети повинні цілеспрямовано працювати не лише органи місцевого самоврядування, а й усі суб'єкти господарської діяльності. Окрім того, їхня містобудівна діяльність, з-поміж іншого, повинна ґрунтуватись на прогнозуванні та плануванні. Головними напрямами містобудівної діяльності згідно з Законом України «Про основи містобудування» є

розробка і реалізація містобудівної документації та інвестиційних програм розвитку населених пунктів і територій.

Відповідно до Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» містобудівною документацією, що визначає принципові вирішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території населеного пункту, є генеральний план населеного пункту. Окрім того, генеральний план населеного пункту є основним видом містобудівної документації на місцевому рівні, призначеної для обґрунтування довгострокової стратегії планування та забудови території населеного пункту. У такий спосіб законодавець пов'язує генеральний план зі стратегією, що є цілком логічно і відповідає європейській практиці.

На сайті ЛМР зазначено:

«Генеральний план є основним планувальним документом, який встановлює, в інтересах населення та з врахуванням державних завдань, напрямки і межі територіального розвитку м. Львова, визначає умови і принципи комплексного містобудівного освоєння прилеглих до міста земель в межах приміських сільрад, функціональне призначення і будівельне зонування територій в межах міста, містить принципові рішення щодо розміщення об'єктів загальноміського значення, організації магістральної вуличної мережі, вуличного руху транспорту і пішоходів, інженерного обладнання, інженерної підготовки та благоустрою, охорони природи та історико-культурної спадщини, першочергових заходів розвитку міста та підготовки до чемпіонату Європи з футболу «Євро-2012».

Статтею 143 Конституції регламентовано, що територіальні громади села, селища, міста безпосередньо або через утворені ними органи місцевого самоврядування управляють майном, що є в комунальній власності; затверджують програми соціально-економічного та культурного розвитку і контролюють їх виконання.

Стаття 27 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» конкретизує цю конституційну норму, зазначаючи, що до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад належить: підготовка програм соціально-економічного та культурного розвитку сіл, селищ, міст, цільових програм з інших питань самоврядування, подання їх на затвердження ради, організація їх виконання; подання раді звітів про виконання цих програм.

У п. 4 ст. 11 Господарського кодексу України визначено, що органи влади Автономної Республіки Крим, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування відповідно до Конституції України розробляють і затверджують програми соціально-економічного та культурного розвитку відповідних адміністративно-територіальних одиниць та здійснюють планування економічного і соціального розвитку цих одиниць.

У чинних практично до 2020 р. Державних будівельних нормах України (ДБН) № 360-92 «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» передбачено, що основою проектування, планування і забудови міських і сільських поселень повинна бути попередньо розроблювана концепція їх соціально-економічного розвитку, яка забезпечить реалізацію прав і свобод населення відповідно до Конституції України. Концепція повинна розглядатися на альтернативній основі і до затвердження розглядатися й обговорюватися професіональними та громадськими організаціями, жителями населених пунктів.

Отже, досягнення основної мети містобудівної діяльності, а саме — створення та підтримання повноцінного життєвого середовища, забезпечують два основні, взаємопов'язані документи: стратегія (концепція соціально-економічного розвитку) та генеральний план як її візуалізація.



У нових ДБН «Планування і забудова території», які замінили ДБН 360-92, питання стратегічного планування звучить дещо по-іншому. У п. 4.2 закріплено: функціональна структура та планувальна організація територій (на перший етап — п'ять-сім років, розрахунковий період — 15—20 років і стратегічну перспективу) визначаються на основі комплексної оцінки території з урахуванням пріоритетності соціальних та екологічних критеріїв, потенціальних ресурсних можливостей і потреб населення.

Для збалансування загальнодержавних і регіональних інтересів, а також інтересів територіальних громад у нових ДБН зазначено необхідність враховувати вимоги Генеральної схеми планування території України. У Законі України «Про Генеральну схему планування території України» визначено, що для створення повноцінного життєвого середовища та сприятливих умов розвитку економіки, забезпечення ефективного використання потенціалу територій із збереженням їх природної та історичної самобутності на підставі результатів оцінки природних і антропогенних чинників (вид та щільність забудови, екологічний стан тощо) визначено за видами та режимами переважного використання: … території з інтенсивною, переважно промисловою, міською житловою та громадською забудовою (зона урбанізації), в тому числі: з критичним рівнем виробничо-містобудівного освоєння (центральна частина Донбасу, міста з населенням понад 500 тис. осіб…)

Львів однозначно потрапляє до цієї категорії, що згідно з цим Законом передбачає «жорстке регулювання містобудівного розвитку з першочерговою реструктуризацією економічної бази та екологічним оздоровленням територій». Таке суворе регулювання може відбуватися лише на основі стратегії (концепції соціально-економічного розвитку) та генерального плану як основного виду містобудівної документації, яка цю стратегію відображає у системі просторового планування.

У ДБН «Планування і забудова території» зазначено, що на етапі «стратегічна перспектива» на засадах попередньої комплексної оцінки території обґрунтовується «місія об'єкта проєктування (довгострокове бачення його майбутнього), головні

напрями та основні параметри його соціально-економічного і територіального розвитку, які забезпечують реалізацію місії, концептуальна модель функціонально-планувальної організації території». Рішення, що приймаються в межах розрахункового періоду та першого етапу, мають бути спрямовані на поступову реалізацію стратегічної перспективи. Отже, у нових ДБН ми спостерігаємо сучасніший підхід до стратегічного планування, а також чітку вимогу: «при переході від стратегічної перспективи до розрахункового періоду та першого етапу має зростати деталізація рішень та, відповідно, масштаб графічних матеріалів, визначаються існуючі та прогнозовані проблеми використання територій, ступінь невідкладності їх вирішень».

Тут варто пояснити різницю між поняттями: «стратегія», «концепція соціально-економічного розвитку» і «програма соціально-економічного та культурного розвитку».

У ст. 75 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», в якій ідеться про відповідальність органів та посадових осіб місцевого самоврядування перед територіальними громадами, зазначено, що органи та посадові особи місцевого самоврядування є підзвітними, підконтрольними і відповідальними перед територіальними громадами. Вони періодично, але не менш як два рази на рік, інформують населення про виконання програм соціально-економічного та культурного розвитку, місцевого бюджету, з інших питань місцевого значення, звітують перед територіальними громадами про свою діяльність.

На сайті Львівської міськради, на сторінці «Програма соціально-економічного та культурного розвитку м. Львова на 2017—2019 рр.» зазначено: «Відповідно до ст. 143 Конституції України, п. 22 ст. 26 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», керуючись Законом України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного та соціального розвитку України», Комплексною стратегією розвитку Львова 2012—2025 рр., затвердженою ухвалою Львівської міської ради від 20.10.2011 № 861, пропонуємо затвердити дану програму».

Згідно з Законом України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» державне прогнозування економічного і соціального розвитку — це науково обґрунтоване передбачення напрямів розвитку країни, окремих галузей економіки або окремих адміністративно-територіальних одиниць, а програми економічного та соціального розвитку — це державні цільові програми економічного, соціального розвитку, програми економічного, соціального розвитку Автономної Республіки Крим, областей, районів, міст.

Система прогнозних і програмних документів економічного та соціального розвитку складається, зокрема, з прогнозів економічного й соціального розвитку районів та міст на середньостроковий період і програм їх економічного й соціального розвитку на короткостроковий період. Відповідно до закону прогноз розробляється на п’ять років, а програма — щороку. Проте це стосується лише Автономної Республіки Крим, області, району, міста Києва, Севастополя… Отже, вимога щорічної розробки програми на Львів не поширюється і короткострокове планування здійснюється раз на два роки затвердженням програми соціально-економічного та культурного розвитку.

З огляду на зазначене, можемо дійти таких висновків. У ДБН 360-92, які діяли на момент розробки Концепції генерального плану (2001) та самого Генплану (2008) як двох стадій коригування генерального плану, затвердженого у 1993 р., підставою для розробки зазначеної містобудівної документації мала слугувати попередньо розроблена концепція соціально-економічного розвитку, розглянута на альтернативній основі, що пройшла відповідні громадські обговорення. Насправді такої концепції як стратегічний документ розвитку міста, на підставі якого мав би розроблятися генеральний план,

не існувало. Натомість ми маємо чинну до 2025 р. комплексну стратегію розвитку Львова, що детально проаналізуємо згодом.

Окрім розробок і звітування про виконання короткострокових програм соціально-економічного та культурного розвитку, ст. 23 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» передбачено містобудівний моніторинг як систему спостережень, аналізу реалізації містобудівної документації, оцінки та прогнозу стану і змін об'єктів містобудування, які проводяться відповідно до вимог містобудівної документації та спрямовані на забезпечення сталого розвитку територій з урахуванням державних і громадських інтересів.

Згідно з Наказом Мінрегіонбуду № № 170 від 1 вересня 2011 р. завданням моніторингу на регіональному рівні є аналіз містобудівної документації стосовно: динаміки функціонального використання земель, демографічного, соціально-економічного та територіального розвитку, розвитку в межах відповідної адміністративно-територіальної одиниці загальнодержавної, регіональної та місцевої інфраструктури; інженерних, геологічних та гідрологічних вишукувань; оцінки екологічного та санітарно-гігієнічного стану земель, водного та повітряного басейнів, рівнів шумового, електромагнітного та радіаційного забруднення тощо.

Як ми вже згадували, затвердити «Програму соціально-економічного та культурного розвитку м. Львова на 2017—2019 рр.» пропонувалося з урахуванням «Комплексної стратегії розвитку Львова на 2012—2025 рр.» (надалі — КС). Оскільки КС практично була єдиним стратегічним документом за відсутності передбаченої на той час законодавством «концепції соціально-економічного розвитку», то зупинимося на ній детальніше. Хоча комплексна стратегія мала би передувати генеральному плану, насправді робота над двома найважливішими для розвитку міста документами велася паралельно і, видається, не зовсім узгоджено. Дотримуючись хронології подій, спочатку розглянемо певні аспекти Генплану, а тоді повернемося до КС.

3.5. Про Генплан (зі стенограми круглого столу ГО «Великий Львів», 4 січня 2020 р.)

Щоби читач глибше зрозумів проблеми міста і те, чому станом на сьогодні Генплан є по суті єдиним документом, який передбачав їх комплексне вирішення, наведемо фрагменти стенограми зі зустрічі учасників круглого столу ГО «Великий Львів», присвяченої обговоренню Генплану, яка відбулася 4 січня 2020 р. у приміщенні ДП ДІПМ «Містопроект». На цій зустрічі було заслухано інформацію керівника авторського колективу генерального плану м. Львова Віталія Дубини.

В. Дубина:

— Роботу над попереднім Генпланом 1993 р., розробленим на період до 2010 р., було розпочато ще у 1982 р. після смерті Я. Новаківського. Концепцію його коригування розроблено у 2001 р., а затверджено у 2005 р. У 2006 р. відновилася робота над новим Генпланом. До початку цих проєктних робіт Львів дуже довго по суті жив без генерального плану. Старий документ [генплан] 1966 р. — основні напрямки зберігалися, але багато показників давно не відповідали параметрам і намірам 80-х років. Генплан 1993 р. — може і добрий, але зорієнтований на бурхливий приріст населення: тоді щорічно Львів збільшувався на 12 тис. мешканців. Відповідний прогноз зробили на майбутнє і визначили, що у 2010 р. нас мало би бути 950 тис.; хотіли дотягнути до мільйона — та не виходило. Вирішили, що через декілька років

нас буде мільйон. Тоді вважали, що місто-мільйонник має певні преференції, (йому) допомагає держава, держфінансування вирішується набагато легше…

Я. Мастило:

— Місто-мільйонник має мати метро і крематорій.

В. Дубина:

— За статистикою на 1989 р. місто налічувало 791 тис. осіб. На 2001 р., за результатами перепису, було 733 тис. осіб. Чисельність зменшилася майже на 60 тис. Такий був процес 90-х років. Багато людей виїжджало на заробітки і назавжди — роботи не було, незважаючи на надзвичайно розвинений промислово Львів, [який] мав 537 тис. робочих місць у містоутворюючих галузях. Тільки в промисловості було 450 тис. Велика кількість зайнятих створила велику маятникову міграцію. Доїжджало 130 тис., бо власного населення на ці [робочі] місця не вистачало. Якби всі, хто працює, жили у Львові — то нас було б понад мільйон. Розрахунки попереднього Генплану [були] обґрунтовані процесами 80-х рр. Свого часу, в середині 80-х, було прийнято рішення влади про заборону нового промислового виробництва у Львові. Однак виникали нові промислові об'єкти, проходила реконструкція, оновлення з розширенням: незважаючи на заборону, промисловий потенціал наростав до 90-х рр., в основному — воєнно-промисловий комплекс. Далі пішов занепад, відповідно чисельність населення у 2001 р. складала 733 тис. По всіх інших показниках ми також мали менше, ніж пропонував попередній генплан. Тому постала потреба його коригування.

Передумови для коригування Генплану: функції, які Львів виконував і виконуватиме далі.

Львів — потужний транспортний вузол у західній частині України. Це тягне розвиток логістики, складування: ще з радянських часів увесь імпорт звозили до Львова і розвозили по всій Україні. Логістика і далі мала розвиватися у Львові та в районі кільцевої дороги, особливо у місцях, де є можливість забезпечити територію для логістики, [до прикладу] район Городоцької — забезпечити автомобільним транспортом та залізницею. Поєднання автомобілів та залізниці — дуже сприятливе.

Львів — крупний адміністративно-обслуговуючий центр цього регіону, це вся Західна Україна, вся Галичина. Транспортний вузол тягне за собою і розвиток виробництва. Легко довозити сировину та комплектуючі, легко вивозити.

Львів — місто історичне з потужним пам'яткоохоронним потенціалом, тому туризм і його різновиди — це вид діяльності, що дуже характерний для Львова.

Осередок культури: театри, художники, виставкові зали.

Львів — потужний осередок освіти, має багато середніх і вищих навчальних закладів, кількість студентів понад 100 тисяч — відповідно, величезний викладацький потенціал. Студент — свого роду місце роботи, у порівнянні з виробничим підприємством: університет є підприємством, де «клепають» спеціалістів.

Львів розташований на вододілі, є проблеми з питною водою [та й іншими ресурсами] — її треба тягнути зі всіх околиць, своєї води мало. Відповідно потрібні неводоємкі види виробництва.

Львів завжди був дотаційний в енергозабезпеченні: власне джерело — ТЕЦ-1, а ТЕЦ-2 — так і не побудована. У процесі роботи над Генпланом 1993 р. була ідея збудувати у західній частині так званий атомний котел, щоби забезпечити Львів теплом та електроенергією. Всі стали категорично проти цього… Атомна енергетика потребує великих розривів до найближчих населених пунктів — мінімально 3 кілометри. При



Віталій Дубина розповідає про Генплан

нашому густому розселенні такого місця не знайшлося. Ідея через це відпала. Якщо є проблеми з енергетикою, то мають бути й енергоощадні технології у всіх видах діяльності.

За кліматичними умовами Львів належить до зони несприятливих природних факторів, зокрема тут часті температурні інверсії. Це тягне за собою те, що вихлопи та викиди з димових труб не піднімаються, а теплий шар повітря їх притискає донизу з відповідним накопиченням у нижніх шарах атмосфери. Саме місто знаходиться у великій ямі (т. зв. Полтвинська котловина)…

Пониження між Високим Замком і Кортумовою горою географи називають Полтвинським Проривом. Тут накопичувалося багато води, річка «проривалася» і текла у Західний Буг. Вся територія знаходиться в ямі — метрів 30—40 нижче ніж околиці. В околицях ями — промислові підприємства, відповідно всі їхні газові викиди притискалися (інверсія) донизу і накопичувалися у центральній частині міста. Жити в центрі — це [жартома] спати в туалеті. Центр — надзвичайно шкідлива зона. Раніше видавали молоко за шкідливість…

В. Квурт:
— …Підвищення на вул. Тарнавського та схожі — це були найдорожчі райони…

М. Одуха:
— Починаючи від Погулянки — там нормальне повітря.

В. Дубина:

— Снопківський парк — підйом, там повітря значно чистіше… в долині, внизу — там все гірше і гірше. Найгірше — площа Ринок, історична зона…

В. Квурт (жартома):

— Тепер зрозуміло, чому Андрій Іванович хоче виїхати — четверта каденція починає шкодити здоров'ю.

М. Одуха:

— Але виїжджають невдало — до церкви Анни.

Ю. Ситник:

— З новим будівництвом біля церкви Анни все просто — там інвестор має збудувати готель і ще щось. По суті відбудеться безкоштовна передача земельної ділянки під комерційну забудову…

В. Дубина:

— Новий Генплан, над яким робота розпочалася у 2006 р., виходив із передумов… перетину магістралей міжнародного рівня — коридорів А-3 і А-5... По аналізу щільності розселення на прилеглих територіях ми вважали, що необхідно виділити території довкола Львова в межах дво- чи трикілометрової зони в районі кільцевої дороги, як окремий елемент агломерації містобудівної системи «Великий Львів». Територія за межами Львова, але в межах системи, є територією спільних інтересів Львова і навколишніх громад. Ми почали [розглядати] Львів як центр системи: міста — Винники, Дубляни; селища: Брюховичі, Рудно; села: 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 та Великі Грибовичі, — всього 26 населених пунктів на території приблизно 30 тис. га з існуючим на той час населенням 816 тис. людей. У тому числі 83 тис., які проживали поза межами Львова. Генплани цих сіл передбачалося розробляти окремо, але відповідно до планувальних рішень містобудівної системи «Великий Львів».

Генплан розглядався на період до 2025 р. із першою чергою у 2012 р. Містоутворюючий комплекс, в основному промисловий, вже був у занепаді… ТЕЦ, «Полярон», Автобусний завод, Сихівський промвузол, Сихівська фабрика переробки вторсировини, Бронетанковий завод, дві ділянки «Сільмашу»… — зберігали, сподівалися, що [виробництво] оживе і зможе функціонувати. Завод залізобетонних конструкцій — вважали його необхідним у зв'язку з потребою у збільшенні об'ємів житлового будівництва. Не врахували технологічного прориву та змін…: збірне домобудування замінилося монолітним і потреба такого виробництва відпала. Завод залізобетонних конструкцій припинив існування.

В.Квурт:

— А що з очисними спорудами? Промзона, що там знаходиться?

В. Дубина:

— Тут є ТЕЦ… Генпланом передбачалося на місці ТЕЦ-2 понад 80 гектарів території, вже побудована перша черга котельні, яка дає тепло на Північний район — решта території вільна. Ми пропонували там сміттєпереробний завод. Те, що не переробляється — можна складати тут [показує на схемі].



Під час обговорення Генплану

В. Квурт:
— Тут територія сільрад — Кам'янопіль та Сороки-Львівські.

Ю. Ситник:
— Ті території, що мали бути зарезервовані у 2010 р.

В. Квурт:
— Забудовані, роздаються паї…

М. Одуха [здивовано]:
— Ні, тут болота…

В. Дубина [ствердно]:
— Роздаються…

В. Квурт:
— А військова частина…? Сороки-Львівські… біля 100 гектарів. Теж хочуть забудувати?

В. Дубина:
— Це в Мурованому. Потреба в них [військових] відпала і Генплан села передбачає

розвиток сельбищної території с. Мироване. Цвинтар планувався, санітарно-захисна зона від залізниці, Дублянський промвузол, проєктований розвиток виробничих зон — розвиток промисловості передбачався між залізницею і дорогою на Київ; кільцева дорога до Київської траси — планувалося розміщення львівського цвинтаря…

На жаль, Генплани сіл робили приватні архітектори, село Сороки-Львівські передбачає житло майже до Полтви. Чому не зробили набережну вздовж Полтви? Генплан села тут передбачає [лише] житлову забудову…

В. Квурт:

— Селу навіть сперечатися не потрібно, прийняти Генплан, який дає право розпоряджатися землею, фактично, поза межами населеного пункту. Потім детальними планами зроблять [те], що хотітимуть…

В. Дубина:

— …У Дублянах робота над Генпланом зупинилася… По раніше розробленому Генплану тут залишалася зелена зона… Зараз є наміри забудувати житлом. Єдине, що зупинило і Генплан «завис», — у лісі знайшли місце захоронення кислих гудронів. Вони давно закам'яніли, але для гудронів не визначено санітарно-захисну зону. Переписка з інститутом Марзєєва [Державна установа «Інститут громадського здоров'я ім. О. М. Марзєєва Національної академії медичних наук України». — Ю. С.] результатів жодних не дала… [Це] відходи нафтопереробки… — із заводу на вул. Б. Хмельницького [Львівський дослідний нафтомаслозавод — нафтопереробне підприємство, що працювало у Львові упродовж 1896—2009 рр. — Ю. С.] вивозили.

В. Квурт:

— … Там територія [про нафтомаслозавод] теж забруднена, була розмова про те, щоби зняти верхній шар землі, її збираються забудовувати…

В. Дубина:

— Тут була велика промислова зона: кавова фабрика, «Світоч», нафтопереробний завод, «Світанок», шкірзавод, м'ясопереробний комбінат — багато підприємств, які могли б продовжувати існувати.

Ю. Ситник:

— Ще всі не вмерли, але деякі об'єкти вже забудовуються.

В. Дубина:

— Розроблений детальний план району захоплює територію нафтопереробного заводу… Розробляв, здається, ПІ-3 [раніше — філіал Проєктного інституту № 3 у Львові; сьогодні — дочірнє підприємство «Проєктний інститут «Львівський Промбудпроект» державного акціонерного товариства «Будівельна компанія «УКРБУД». — Ю. С.] робив детальний план на верхню частину, ми [Містопроект] робимо детальний план на нижню частину. Вся ця територія йде під житлову, частково громадську забудову, готелі…

В. Квурт:

— Успішно хоронять проєкт «Сіті» — ділового центру…

В. Дубина:

— Діловий центр тут залишається, там — де «Алмазінструмент». Ближче до

вул. Б. Хмельницького передбачається діловий центр, а далі до хорди — … частково діловий, на нижніх поверхах — офіси, на верхніх — житло. Передбачається ще житловий квартал…

Я. Мастило:

— Від «Сіті» нічого не залишилося…

В. Дубина:

— «Світанок» теж весь розпродали, він розпався на п'ять чи шість окремих підприємств, які теж продаються під житло… Генеральний план зберігав значну кількість промислових об'єктів які, ми вважали, будуть потрібні Львову як база зайнятості та функціонування міста в цілому — як значного промислового центру. Промзона Рясне зберігала своє функціональне призначення, як у попередньому Генплані. За рахунок території, призначеної під технопарк, — були неузгоджені питання щодо встановлення міської межі…

В. Квурт:

— …Аналогічна ситуація є біля Винник — по краю озера ніби проходить межа. По краю межі є будинки, які мають винниківську прописку, там є цілий житловий квартал… Чим встановлена межа міста?

В. Дубина:

— На час розробки Генерального плану нам межа міста була видана на підоснові. Підоснову — зйомку 5-тисячного масштабу, яка використовувалася для Генплану, робило Державне геодезичне підприємство, яке знаходиться в Києві. Цей інститут ще з радянських часів мав монополію на виготовлення таких зйомок…

В. Квурт:

— Є підоснова — є межа. Ми піднімали документи. Виглядало так: при розформуванні Винниківського району місто Винники долучили до Львова у статусі міста обласного значення… Територія між Ензимом і Винниківським озером — це територія житла… було село Млинівка, яке увійшло до складу Винник… [Тож] межа Винник насправді мала би бути … де лев стоїть, спуск вниз — і починається межа Винник… Ніхто не говорить чітко — Львів дав довідку, що це територія за межами міської ради… Проте одну з ділянок там виставляв на аукціон ще десять років тому…

В. Дубина:

— Пам'ятаю, коли Рясне і так зване Рясне-1 не входили у місто Львів… В кінці 70-х років були подані пропозиції Львова щодо зміни межі, включення у межі [міста] території Рясне-1, яке на той час вже забудовувалося…Багатоповерхові будинки тут збудовані ще в радянські часи. Дитячий садок, школа. То — Рясне-1…

В. Квурт:

— Сихів теж будувався за межами Львова…

В. Дубина:

— А Сихів до сьогодні є за межами Львова. Південна частина Сихова… два мікрорайони знаходяться за межами Львова, в межах Зубрівської сільради. Тоді будував УКБ, він отримав землі від сільської ради для будівництва житлових

мікрорайонів. Користуючись рішенням сільської ради — забудували. Але в межі Львова будівництво так і не було включено…

В. Квурт:

— Незважаючи навіть на створення Сихівського району… Сьогодні сільська рада, тобто вже Давидівська ОТГ, могла б виставити претензії щодо сплати їй податків з цієї території…

Ю. Ситник:

— Давидівська ОТГ мала би провести інвентаризацію своїх земель і тоді…

В. Дубина:

— Довгий час львівські землевпорядники вели роботи по зміні межі, і по цій території і тут [показує на карті район Рясне]. Хоча тут в кінці 70-х було подання від міської ради і прийнято (здається була ухвала Верховної Ради про зміну межі)…

В. Квурт:

— Так само по Винниках: перший етап передачі земель… ми пройшли. Але кінцевого рішення ніхто не отримав. Результат — підвішена територія…

В. Дубина:

— З межею поки не зовсім зрозуміло, навіть у показниках Генплану тогочасна площа міста складала 11 788 гектарів.

В. Квурт:

— А де ще кілька тисяч?… Пам’ятаю, коли виносили Генплан на затвердження… Чи це за рахунок лісів?

В. Дубина:

— Брюховицький ліс в існуючу межу міста не входив. Львівські землевпорядники включили у межі Брюховицький ліс…

В. Квурт:

— На підставі чого, бажання?

В. Дубина [ствердно]:

— Бажання. Коли ми подали Генплан, після погодження та експертиз, у міськраду на затвердження, землевпорядники зробили зауваження: «Чому у вас 12 тис. гектарів, коли в нас числиться 15 тис.?» Ми змушені були внести зміни вже в затверджені матеріали, хоча за матеріалами експертизи — 11 788. Ми потім зробили «так, як треба», як хотіли землевпорядники. На підставі чого вони то зробили [вивели таку цифру] — невідомо.

В. Квурт:

— У проєкті Генплану до Великого Львова входить близько 30 тис. гектарів…

В. Дубина:

— По тих записах — так, біля 30 тис. гектарів.

В. Квурт:

— А чому не потягнули… [межу] до території проєктованої концесійної дороги? Виглядало б логічно…

В. Дубина:

— Вважали, що то заторфована зона…

М. Одуха:

— Там знаходиться меліорація, болота, страшні торфовиська…

В. Квурт:

— Поки ніхто не прагнув цих земель. Але їх освоєння — лише питання часу. І зона торфів тягнеться не тільки тут, Левандівка теж в торфах…

В. Дубина:

— Тут йде зона басейну Балтійського моря, називається Грядове Побужжя [показує на карті територію між Львовом і «північним обходом» — проєктованою магістраллю]. Всі ріки течуть до Західного Бугу, ще в льодовиковий період утворилося декілька гряд. Має характер витягнутих пагорбів. Між тими горбами знаходяться заболочені долини, знову горб і знову долина — такі гряди. Це північна частина Львова. Що стосується Левандівки — це вже басейн Верещиці. Де торфовище, Левандівка — це верхів'я річки Верещиця… Верхові болота обов'язково треба зберігати, бо вони живлять річки. Якщо осушити цю зону, то Верещиця пропаде…

В. Квурт:

— Концесійна дорога проходить через цю ж територію?

М. Одуха:

— За нею. Зверху. Концесійна дорога йде по краю торфовиська…

В. Дубина:

— Магістральна схема [доріг] формується як радіально-кільцева — всі радіуси є, нових не створюємо. Основна проблема — все стікається до центру, де є більш-менш завершені кільцеві переїзди. З півдня на північ через центр є найбільш пряма дорога, люди інстинктивно обирають найкоротшу відстань, вважаючи, що проїдуть швидше. Насправді — все навпаки…

Луганська [планувалася як кільцева магістраль] вздовж залізниці, до Городоцької. Далі — вихід на вул. Городоцьку, Левандівський міст, існуюча вул. Сяйво, вул. Левандівська. Тут дуже складна розв'язка [перетин з вул. Тараса Шевченка], виходимо на вул. Єрошенка… далі по існуючій трасі вул. Липинського до вул. Б. Хмельницького; вул. Пластова — попід залізницею до вул. Богданівська (до автобазару). Вул. Богданівська вже добре зроблена…

Ю. Ситник:

— Зараз відбувається реконструкція вул. Шевченка, її [ідею кільцевої магістралі] знівелювали — там зробили прямокутний об'їзд, все навколо забудують і розв'язки не буде.

В. Дубина:

— Якщо забудують — то буде дуже погано. Пропонують, вважаю, тимчасове рішення — велике квазікільце. Воно вирішує питання організації руху та має малу пропускну здатність. Там їздить велика кількість машин…

М. Габрель:

— А далі від вул. Богданівської до вул. Луганської?

В. Дубина:

— Від вул. Богданівської виходимо на Глинянський Тракт, тут має бути розв'язка в різних рівнях і далі — нова траса. Проходимо незабудовані території, виходимо в районі Дріжджзаводу, потім над вул. Личаківською, через ліс із частковим зносом житлової забудови (садиби), виходимо на Пасічну біля автостоянки.

В. Квурт:

— Там обов'язково зносити будинки чи можна пройти естакадою?

В. Дубина:

— Тут розв'язка у різних рівнях — десь можна пройти естакадою, але над будинками не пройдемо. Далі — йде по Пасічній… Тут уже існуюча вулиця.

В. Квурт:

— Куди пішло розгалуження?

В. Дубина:

— Вул. Хуторівка, ще не добудована, продовжена нижче від ДБК, попід залізницю, виходить на Зелену, — з облаштуванням тут великої розв'язки на різних рівнях… Примикання до вул. Пасічної теж в різних рівнях… Це фактично починається друге кільце, спочатку нова ділянка, далі — існуюча вул. Хуторівка, вул. Наукова, частково збудована до вул. Кульпарківської… Її потрібно продовжити до вул. Патона, вийти на вул. Городоцьку. Потім дуже складне рішення — через промзону, з мостом через залізницю, 5-й парк, біля ПТУ на вул. Широкій, далі по торфах. Розроблено детальний план, трасу трохи змінено. Попід залізницю виходимо на вул. Шевченка. Тут теж багаторівнева розв'язка… По колишній петлі залізниці проходимо трасою, над залізницею, котра йде у Брюховичі, знову багаторівнева розв'язка. Далі через сади потрібно пройти через ліс. Тут складний рельєф, з великими перепадами… Проходимо у район Голоско, який зараз активно будується. Проспект Чорновола… рубероїдний завод… тут ведеться масова багатоповерхова забудова. Внизу, долиною, там проходить магістральна дорога, у червоних лініях її зберігають, хоч нові забудовники намагаються в районі червоних ліній робити автостоянки, дитячі майданчики. Далі перетинаємо, проходимо в різних рівнях вул. Замарстинівську. Далі — ТЦ Спартак. Біля нього [траса] проходить, піднімається вверх, йдемо по рельєфу…

В. Квурт:

— Виходить до сміттєзвалища… там Гряда. Дачний масив…

В. Дубина:

— Далі через дачі [попід сміттєзвалище]. Там розпочалося будівництво, виходить до дороги на Жовкву — Раву-Руську, перетин у різних рівнях. Через с. Малехів — там

долина струмка, яка не була забудована… Малехів і Зимна Вода — їм показували той Генеральний план і вони його погодили.

М. Одуха:
— Зараз вони [майбутню трасу] забудовують, весь низ уже в особняках.

В. Дубина:
— Є забудовник, який на палях у заболоченій долині вже побудував [житло]… Далі планувався вихід на Київську трасу.

Всі говорять: …. Виглядає песимістично. Дуже песимістично. Катастрофічно.

Ю. Ситник:
— Все забудоване буде заселено, урбанізація триватиме. Триватиме і занепад міста.

В. Квурт:
— … Виглядає песимістично. Наскільки дорогим буде хірургічне втручання? Тут хіба «австрійська доба» [натяк на тодішню жорстку містобудівну політику. — Ю. С.] — їхати танком по вулицях і прокладати дорогу.

М. Одуха:
— Було вже, як барон Осман будував Париж? Завалив — збудував.

Мастило:
— І Гітлер теж. Та й інші диктатори…

Ю. Ситник [жартівливо]:
— Диктатура неминуча. З точки зору урбанізму… [сміх]

В. Квурт [жартівливо]:
— Диктатура є передумовою розвитку Львова…

В. Дубина:
— Як любив повторювати З. Підлісний: «без диктатури нема архітектури».

М. Одуха:
— Рано чи пізно Епіцентр [на вул. Б. Хмельницького] таки доведеться знести…

В. Дубина:
— Щоби зв’язати Північ-Південь — ще планувалося будівництво хордової магістралі, яка йде біля ТЕЦ-1… Вона частково надземна, подекуди підземна…

В. Квурт:
— Наскільки поляки використовують підземні траси? Чи будують зараз їх у містах, крім Варшави?

М. Габрель:
— Вони будують багато розв’язок. Якщо розв’язки — то підземного багато

робиться… Окремі транспортні вузли мають підземні вирішення… Тунелів бачив у містах не дуже, а щодо естакад і розв'язок — їх таки багато.

В. Дубина:

— Тунелі… Кожних сто метрів треба робити вентиляційні шахти. Велике накопичення вихлопу у тунелі, що потребує весь час провітрювати, — це велика незручність. То дорожче ніж естакада.

Ю. Ситник:

— В Мадриді кільцева магістраль. Збудована у 70-х роках для розвантаження руху довкола центральної частини міста… проходила вздовж річки. Вони дорогу загнали в тунель, а вивільнені величезні площі використали під тенісні корти, парки, пляжі та ін…

В. Дубина:

— Те, що легше вирішується, — «мале кільце» [кільцева магістраль — продовження вул. Луганської] треба обов'язково зробити, дальнє кільце — можна робити і не кільцем, а тільки окремі фрагменти. [Мале кільце] майже вирішено — від вул. Городоцької до вул. Пасічної… Решта — можливо робити фрагментами…

М. Габрель:

— А від хорди повністю варто відмовитися? Як ти, Віталію, відчуваєш? Адже зв'язок Північ-Південь дуже потрібний.

В. Дубина:

— Тут треба прогнозувати транспортний та транзитний потік. Наскільки буде використовуватися автомобільний транспорт. Якщо дивитися розвиток на Заході, те, що ми побачили у Дрездені у 2008 р. — при майже нашій чисельності населення, тодішня автомобілізація — приблизно 500 машин на 1000 мешканців… Вони [Дрезден] настільки багато вклали у розвиток свого трамваю, його пропаганду та агітацію і підвищення комфорту поїздок, що машин на вулиці небагато…

М. Габрель:

— Вже 30 років, як професійна думка створила ідеї щодо транспорту: 1. Ідея підземного метро чи трамваю, радан; 2. Ідея хорди — топ ідея, їй понад 20 років; 3. Перетворення радіальної системи у радіально-кільцеву; 4. Були локальні — дрібніші пропозиції. За ці 20 років, після останнього Генерального плану: чи спродуковано щось нове професійною думкою? Які нові ідеї пропонуються?

В. Дубина:

— Альтернативною ідеєю є «Інтегральна стратегія розвитку міста», яку представляв Чаплінський разом із архітектором Коломєйцевим. Стосовно транспорту, основна теза там: Львів — місто коротких відстаней. Тобто: той, хто живе у Сихові, — то сфера його інтересів знаходиться там і в зоні пішохідної доступності.

М. Габрель:

— Зрозуміло, ще що там [передбачено]?

В. Квурт:
— Поліцентрична концепція, тобто створення багатьох центрів…

В. Дубина:
— …Відповідно, пропадає потреба будівництва магістральних доріг.

М. Габрель:
— Це хибна концепція. Бо треба зшивати місто у ціле. Воно може бути самодостатнє в межах окремих фрагментів. Але місто мусить бути цілісною системою…

В. Квурт [додає]:
— Інакше воно втратить потенціал.

М. Габрель [погоджується]:
— Звичайно…

3.6. Комплексна стратегія розвитку Львова й інші стратегічні документи

«Стратегія без тактики — це найповільніший шлях до перемоги.
Тактика без стратегії — це просто метушня перед поразкою»
Сунь Цзи, давньокитайський стратег і мислитель (543—495 до р. Хр.)

3.6.1. Історія виникнення та загальний огляд

Комплексна стратегія (КС) була затверджена ухвалою № 861 сесії Львівської міської ради від 20 жовтня 2011 р., тобто більше ніж через рік після затвердження Генплану. Проте презентація цієї Стратегії вперше відбулася ще у грудні 2009 р., майже за рік до затвердження сесією Генплану, однак уже після його розробки. Ось що про це повідомив сайт zaxid.net: «18 грудня у Львівській міській раді відбулися презентації Концепції розвитку Львова, напрацьованої у 2000—2001 рр. ГО «Інститут міста», та Стратегії сталого розвитку до 2025 р., яку розпрацьовує незалежне громадське утворення «Унівська група». Це остання презентація у рамках першого етапу формування Єдиної стратегії Львова.

Орест Друль, Олександр Фільц, Євген Глібовицький, Мирослав Маринович, задіяні у цій роботі, акцентували на тому, що Стратегія розвитку Львова має базуватися на цінностях львів'ян і Львова, цілісному баченні обличчя міста у тривалій перспективі.

На думку розробників, доцільно говорити про сталий розвиток міста і не обмежуватися короткостроковими економічними завданнями. Є. Глібовицький, зокрема, зазначив: «Стратегія конкурентоспроможності, розроблена компанією Monitor Group, орієнтована на те, щоб зробити місто багатим, але вона не дає відповіді, як зробити мешканців щасливими. Нас непокоїть, що кластер туризму визначено як ключовий. Розвиток туризму, безперечно, є важливим для Львова, однак його не треба ставити на перше місце, бо надзвичайно активний туризм у місті може порушити те середовище, яке маємо, загрожувати його вартостям».

Проте учасники презентації погодилися, що лише шляхом широкої дискусії можна досягнути мети — напрацювати виважену і правильно націлену стратегію для міста».

Тут одразу варто звернути увагу на дві речі: відсутність серед презентуючих

архітекторів за фахом і застереження Євгена Глібовицького щодо домінування кластеру туризму, до чого ми ще повернемося.

На сайті Інституту міста місію Львова в контексті цієї стратегії сформульовано так:

«Місія: Львів — це відкрите для світу, дружнє для людей місто. Зберігаючи неповторну понад 750-річну європейську спадщину, Львів є твердинею українських національних та духовних цінностей. Працюючи чесно, ефективно, всі разом, ми будуємо екологічно чисте та комфортне для мешканців, сприятливе та безпечне для інвестора, цікаве для подорожуючого середовище. Львів — сучасний і динамічний, тут престижно і весело вчитись, розвиватись культурно і духовно, займатися спортом, творити і любити».

На побудові «екологічно чистого та комфортного для мешканців середовища» ми ще зупинимося детальніше, а зараз звернемо увагу ось на що:

«На момент початку роботи з цією стратегією у Львові існували більше ста різних стратегічних документів (стратегії, плани, програми, концепції), які регламентували або описували довгостроковий розвиток міста. Тому завданням Інституту міста було не створення чергової «сто двадцятої стратегії...», а об'єднання всіх найкращих ідей і методик, розроблених до теперішнього часу і адаптованих відповідно до сучасних умов з використанням найбільш успішних європейських моделей».

Отже, на думку Інституту міста, завдання КС полягає у тому, щоби звести до єдиного знаменника всі попередні напрацювання, яких виявилося дуже багато. Автори наголошують, що документ є колективним продуктом, хоча зараховування до авторства людей, яких опитували на вулиці, є дещо сумнівним:

«На різних етапах до роботи з підготовки стратегії, враховуючи опитування громадської думки, залучалися більше 3000 осіб, і лише за вересень 2011 р. на сайті Інституту розвитку міста з проєктом ознайомилися близько 9000 осіб. Максимальне залучення зовнішніх експертів, управлінців міської ради і представників громадськості дозволяє запобігти проявленню слабких сторін кожного з підходів і дозволяє використати всі джерела інформації та переваги всіх зазначених вище підходів».

Базовими документами, покладеними в основу цієї стратегії, названо лише чотири:

«Використовуючи досвід, здобутий під час створення «Стратегії підвищення конкурентоспроможності міста Львова до 2015 р.», «Інтегрованої концепції розвитку центральної частини міста», «Плану сталого енергетичного розвитку м. Львова до 2020 р.», «Генерального плану Львова до 2025 р.», і вивчивши світову та національну практику, місцева влада консолідувала здобуті знання в цій Комплексній стратегії».

Отже, Генплан потрапив у перелік базових документів КС, хоча, за логікою та чинним на той час законодавством, він мав би розроблятися на основі КС, що, як комплексний стратегічний документ заміняє зазначену в ДБН 360-92 «попередньо розроблювану концепцію соціально-економічного розвитку». Проте це не бентежить авторів стратегії, які «вирішили використати розуміння стратегії як узгодженого напрямку розвитку», а відтак цілком конкретну містобудівну документацію доєднали до свого документа.

Загалом КС містить багато теоретичних тез, до прикладу: стратегічне планування передбачає системне визначення чітких цілей і завдань, що взаємопов'язані між собою і взаємоузгоджені із наявним обсягом ресурсного потенціалу. Натомість, як ми вже переконалися, Генплан визначав чіткі цілі та завдання. Окрім того, першим етапом Генплану, тобто Концепцією, вже передбачено те, на що претендує КС: «…На концептуальному етапі проєктування стратегії проводиться деталізований

аналіз реального стану міста та формується візія міста, тобто те, яким ми бачимо місто в майбутньому».

Водночас із названими чотирма базовими документами у КС також зазначено:

«На даний момент для міста Львова уже було розроблено 7 комплексних стратегій (розроблялися у 2005—2008 рр.). Узагальнюючи усі нижченаведені стратегії, можна зробити такі висновки:

- економічний та соціальний розвиток міста повинен концентруватися на високих технологіях та інноваціях, побудові міжнародної співпраці, вдосконаленні інфраструктури та доступі інвесторів до регіону;

- потрібно вдосконалювати управління ресурсами та людським капіталом;

- у сфері надання послуг особливу увагу потрібно надати освіті та науці, співпраці між наукою і бізнесом, а також оновленню міської інфраструктури і транспорту».

Ми вже згадували і навіть трішки цитували Нову програму розвитку міст (Хабітат-III), яка містить 175 пунктів, подібних за узагальнюючою суттю до наведених КС висновків. У цих, подібно до багатьох інших схожих документів, не вистачає конкретики, скажімо: на яких саме високих технологіях та інноваціях повинен концентруватися розвиток міста і в який спосіб? Адже стратегія — це не лише рекомендації та напрями, а й конкретні заходи з досягнення визначених цілей.

Узагалі кількість розроблених стратегічних документів у нашому місті, згаданих у КС, вражає:

«Зокрема, у місті Львові з 1991 по 2010 рр. було розроблено 115 стратегій, програм, концепцій за регіональним та галузевим принципом… 1—11 грудня 2009 р. близько 30 стратегій, програм, концепцій були представлені на першому етапі публічної компанії «Єдина стратегія сталого розвитку Львова». В їх обговореннях взяли участь близько 350 експертів, серед яких представники міської і обласної влади, громадських організацій, науково-дослідних інститутів, інформаційних видань та експерти з різних сфер діяльності міста…»

Крім того, розробники КС, за їх же твердженням, у документі опрацювали всі ці 115 важливих документів:

«Щоб не залишити також поза увагою жодну з раніше розроблених стратегій, програм, концепцій, Інститут розвитку міста дослідив наявність та тексти усіх стратегій, які можна було ідентифікувати. Під стратегіями також маються на увазі комплексні документи, що охоплюють всі основні сфери життя львів'янина. Ідентифіковані 115 стратегій, програм та концепцій були поділені на 10 блоків, а саме: загальні (стосуються комплексного розвитку міста), соціально-економічні, освіта, туризм, культура, ЄВРО-2012, транспорт, житлово-комунальне господарство, охорона здоров'я, енергоефективність, екологія».

Проте опрацювання раніше розроблених стратегічних документів, вочевидь розроблених не задурно і з певною метою, призвело до їх фактичного поглинання КС. У цьому факті прихована негативна складова, що, як ми згодом переконаємося, притаманна і подальшим міським «стратегіям» — відсутність моніторингу виконання та звітування за десятками прийнятих програм, планів і стратегій. Одні стратегічні документи змінюють інші, створюючи інформаційний шум, таку собі видимість невтомної інтелектуальної праці. Натомість віднайти аналізи чи звіти про виконання практично неможливо.

Оскільки всі 115 стратегій, програм і концепцій, як зазначено у КС, зводилися до «пріоритетів якості життя», то варто ці пріоритети згадати: ЖКГ; екологія; енергоефективність; освіта; транспорт; охорона здоров'я; культура та охорона історичного середовища; фізична культура і спорт. Поглянувши на Генплан через

призму зазначених пріоритетів, пересвідчимося, як вони у ньому конкретизуються у проєктах та заходах, починаючи від системи розселення до розрахунку потреби в зелених насадженнях загального користування.

До прикладу, проаналізувавши запропоновані КС «кроки до втілення» у транспортному пріоритеті та порівнявши їх зі шляхами вирішення транспортних проблем, передбаченими у Генплані, вочевидь переконуємося, що принаймні у цьому аспекті КС пропонує набір стандартних рішень, які або не можуть бути реалізовані у Львові, або несуттєві з огляду на «пріоритети якості життя». Натомість Генплан Львова чітко вказує на інфраструктурні недоліки транспортної системи, без вирішення яких про комфорт транспортних перевезень немає сенсу розмовляти. Йдеться про слабкий розвиток вулично-дорожньої мережі, нестачу паркомісць, непристосованість центральної частини міста до значних транспортних потоків тощо. Відтак Генплан передбачає конкретні заходи, спрямовані на вирішення цих проблем, — облаштування радіальних магістралей та розв'язок, організація транспортних вузлів з багаторівневими паркінгами, розвиток екологічно чистого громадського транспорту та ін.

Розуміючи, що більшість стратегічних документів, інтегрованих у КС, є декларативними та нежиттєздатними, її автори все-таки намагаються віднайти у такій ситуації позитив:

«На перший погляд, велика кількість документів стратегічного характеру в місті свідчить про відсутність чіткого єдиного напряму розвитку. Але це буде помилкове твердження. Це насамперед неоціненний скарб, багатство, яке представляє собою думку експертного, наукового, громадського середовищ».

Не будемо сперечатися про цей «неоціненний скарб», а зупинимося лише на чотирьох базових документах і КС загалом.

3.6.2. Інтегрована концепція розвитку центральної частини Львова

Розпочнемо з «Інтегрованої концепції розвитку центральної частини міста Львова» (ІКРЦЧ), написання якої завершено у квітні 2011 р. Для розробки цієї концепції експерти, як було зазначено в документі, проаналізували програми, стратегії та концепції, що мають особливе значення для подальшого розвитку старої частини Львова, а саме:

- Стратегію розвитку Львівської області до 2015 р. (розроблена Львівською обласною державною адміністрацією та Інститутом регіональних досліджень Міністерства міжнародного розвитку Великої Британії);
- Стратегію розвитку Львова до 2027 р. (Центр комунального та регіонального розвитку, 2007);
- Генеральний план розвитку Львова до 2025 р. (ДП ДІПМ «Містопроект», 2008);
- Стратегію підвищення конкурентоспроможності економіки Львова (ЛМР, Фонд ефективного управління, Monitor Group);
- Стратегію міського транспортного руху для м. Львова до 2030 р. (консорціум PTV AG-VCDB GMBH та DREBERIS, фінансування: Кредитна установа для відбудови KfW);
- Міську цільову програму підготовки та проведення Євро-2012 (Управління адміністрування, будівництва та розвитку інфраструктури, 2009);
- Стратегію культурного розвитку Львова (Центр культурного менеджменту Львова спільно з European Cultural Foundation, Амстердам, 2008);
- Стратегічний план збереження історичної забудови у Львові на 2010—2024 рр. (ДП УРСНРІ Укрзахідпроектреставрація);
- Українсько-німецький проєкт «Муніципальний розвиток та оновлення старої

частини міста Львова» (Львівська міська рада, Німецьке товариство міжнародного співробітництва GIZ, з 2009);

- План розвитку громадського простору, 2004.

Як бачимо, концепція, що увійшла в КС, складається з низки інших стратегічних документів різного спрямування та якості. Наскільки сама вона є стратегічним документом? До прикладу, в ній щодо покращення транспортної ситуації та технічної інфраструктури сказано: «Покращення роботи громадського електротранспорту несе в собі значний потенціал для зменшення руху індивідуальних транспортних засобів та кращої досяжності центральної частини міста з використанням громадського транспорту. З цією метою передбачено ремонт трамвайних маршрутів (колії, зупинок тощо) у зовнішніх кварталах старої частини міста. Водночас модернізація маршрутів має відбуватися й за межами території Концепції. Модельний проект передбачає зразкову перебудову людних пунктів пересадки на площі Торговій та площі Митній, які мають відповідати вимогам до вузлів пересадки громадського транспорту. Він включає у себе наступні аспекти:

- захист від негоди, розклад руху і квиткові автомати;
- залучення всіх видів громадського транспорту, які перетинають вузол пересадки;
- безпечне поєднання зупинок з пішохідними та велосипедними доріжками.

Для покращення якості трамвайного руху планується модельна інсталяція автоматичної системи пріоритету для трамваїв, у результаті чого очікується економія часу для пасажирів.

У майбутньому на всій території Концепції планується зниження конфліктності руху всього вуличного транспорту (громадського транспорту, індивідуального автотранспорту та вантажівок). Для досягнення цієї мети слід запланувати заходи, спрямовані на покращення схеми руху транспорту та його обмежень. Розробка і втілення в життя концепції паркування на території проекту має забезпечити управління кількістю, якістю та контроль за паркувальними місцями чи зонами заборони паркування».

Начебто багато правильних слів. Але знову ж таки, порівнюючи ці тези з текстом раніше розробленого Генплану, можна зауважити в останньому значно глибше розуміння проблем та шляхів їх вирішення. Без належного рівня розвитку вулично-дорожньої мережі, про що йдеться у Генплані, у комплексі з іншими містобудівними заходами все перелічене у ІКРЦЧ втрачає будь-який сенс. Елементарно: якщо для транспорту не вистачає вулиць, то скільки не ремонтуй колії, не поєднуй зупинки з велодоріжками і не знижуй конфліктність руху між трамваями й автівками — затори неминучі. А відтак усі «покращення» — це бутафорія та намарне (коли забути про таке явище, як «відкати») витрачання грошей міста.



Ратуша на тлі руїн. Осінь 2020 р. Знимка Ю. Ситника

Поглянемо на ще один аспект цієї концепції на п. 7.1 «Збереження архітектурної спадщини та забезпечення житлової функції», а потім на реалії сьогодення.

Виникає одразу багато запитань. До прикладу: скільки архітектурних пам'яток з того часу відреставровано; чому надалі самовільно замінюють дерев'яні вікна на пластикові; скільки балконів відреставровано, а скільки ще є аварійними і под.? Перейшовшись містом, навіть не центральною його частиною, побачимо безліч не лише аварійних балконів, а й часто знищену ліпнину на фасадах, обвалені карнизи, пошкоджені скульптурні елементи тощо. Немає коштів? А є хоч інвентаризація та паспорти пам'яток, проєкти їх реконструкції чи бодай консервації? Ми це ще детальніше обговоримо, але виникають запитання до пріоритетів у цій стратегії! У чому вони полягають? Адже концепція в подальшому передбачає конкретні заходи, інакше вона втрачає будь-який сенс. Де їх перелік? Де звіти про виконання? Немає. Натомість практично знищені дві профільні проєктні інституції, які б мали займатися проблематикою збереження архітектурної спадщини — «Укрзахідпроектреставрація» та «Укржитлоремпроект» (сьогодні Львівська філія Державного підприємства «Державний науково-дослідний та проектно-вишукувальний інститут «НДІПРОЕКТРЕКОНСТРУКЦІЯ»)! Це випадково? Чи величезний ринок «зачищається» для невідомого «інвестора»? І зрештою: найважливіший документ, без якого виконком не має права видавати містобудівні умови й обмеження в історичному ареалі, донині не затверджений. Ще у 2016 р. тодішній головний архітектор Львова Юліан Чаплінський анонсував: «Думаю, цього року розробимо історико-архітектурний опорний план для Галицького та Личаківського районів. А це фактично 99 % роботи». Станом на 15 червня 2020 р. цього документу немає, а будівництво ведеться. Навіщо тоді така концепція, виготовлена коштом львівської громади, яка залишається лише набором декларативних гасел? Та коли б то був поодинокий випадок! Ні, маємо справу з системою…

3.6.3. Стратегія підвищення конкурентоспроможності економіки Львова до 2015 р.

Наступним ключовим документом названа «Стратегія підвищення конкурентоспроможності економіки Львова до 2015 р.» (СПКСЕ).

У ній, зокрема, зазначено:

«Під час першої фази, яка тривала близько шести місяців, була проведена системна та глибока діагностика економіки міста, розставлені пріоритети з основних питань економічного розвитку та визначені ключові бар'єри. Оцінка економіки Львова показала, що місто може використати ряд активів (наприклад, культурну спадщину під захистом ЮНЕСКО, високий потенціал людських ресурсів, конкурентну оплату праці, західну ментальність і перспективу Євро-2012) для підвищення своєї конкурентоспроможності. Водночас потрібно усунути існуючі бар'єри, які гальмують розвиток міста, а саме: тіньова економіка, нестача інновацій, відтік інтелекту, корупція і непрозорі процеси регулювання, незадовільний стан інфраструктури міста».

Що ж, культурна спадщина, м'яко кажучи, перебуває у не найкращому стані, людський ресурс із високим потенціалом масово виїжджає закордон, Євро-2012 залишило за собою шлейф корупційних скандалів, недороблений аеропорт і збитковий стадіон. Зате «бар'єри» лише укріпли, але про них далі.

«Аналіз Глобальної бази даних кластерів показав, що у Львові існує більше 40 кластерів, які становлять фундамент економічної конкурентоспроможності міста.

На підставі інформації, отриманої під час інтерв'ю з зацікавленими сторонами, вторинних досліджень та формування карти кластерів були визначені первинні «мета-кластери» та допоміжні платформи, як потенційні сфери інтересу для підвищення економічної конкурентоспроможності та зростання.



Руїни заводу «Укрвино» на Погулянці. Літо 2020 р. Знимка Ю. Ситника

До складу основних «мета-кластерів» входять: прикладні науки (наприклад, IT, біофармацевтика, вимірювальні прилади), логістика та інфраструктура (наприклад, наземні перевезення/логістика, повітряні перевезення) і туризм (підкластери включають культурний, медичний та бізнес-туризм)…»

Стосовно останнього зауважимо, що насправді домінуючим став кластер так званого алко-секс-туризму, але ж розробники цієї стратегії у цьому не винні. Щодо інших перелічених кластерів — мабуть, можна відзначити ріст IT-сектору. Тільки чи готове місто створити належні умови для працівників цієї галузі?

«Інші кластери для подальшого дослідження включають: продукти харчування (наприклад, бакалійна продукція), виробництво одягу/взуття, лісопромисловий комплекс, інфраструктурне будівництво та важке машинобудування…

Варто відмітити, що Львів володіє унікальними активами, які на сьогодні не в повній мірі використовуються для розвитку міста. Це і прикордонне розміщення міста, Львів є фактично воротами України в ЄС, основні міжнародні транспортні коридори проходять через Львівську область. Львів володіє унікальною світовою історичною спадщиною, враховуючи 750 років історії та збереження австро-угорських, польських та українських культурних традицій, експерти нараховують 366 історичних пам'яток, що було відзначено включенням Львова у список захисту ЮНЕСКО».

Насправді, Львів отримав у спадок колосальні культурні надбання минулих поколінь, але збереження їх вкрай незадовільне. Щоби не бути голослівними, наведемо факти: у бюджеті 2020 р. на проєктування, реставрацію й охорону пам'яток архітектури міста передбачено 0,7 млн грн. До прикладу, у Кракові на цю ж мету в 2018 р. було виділено 76,3 млн польських злотих — у 817 разів більше!

«Львів є відомою студентською столицею Західної України — тут діє 38 навчальних закладів, в яких навчається 130 тис. студентів, з них 31 % вивчають економіку, комерційну діяльність, 22 % — інженерні науки, 23 % — медицину, гуманітарні науки та право. Така ситуація створює значний потенціал людських ресурсів для міста».

Поза сумнівом — це колосальний потенціал. Проте останнім часом ми

спостерігаємо, як щороку все більше нашої молоді виїжджає навчатися за кордон. Отже, втрачаємо найцінніший ресурс — людський. І навіть процес урбанізації цю втрату не компенсує. Звісно, це проблема не лише Львова, а держави загалом. Але чи достатньо місто робить для того, щоби не було цього «відтоку мізків»?

Серед бар'єрів підвищення конкурентоспроможності у стратегії названо «значну частку тіньової економіки в місті (до 80 % в деяких секторах). Приблизна частка тіньової економіки становила: 21 % у сфері реалізації промислової продукції, 35 % — у будівництві та 30 % — у сфері послуг і торгівлі. Неофіційна зайнятість, за підрахунками, становить 18 %, а зарплати — 35 % від офіційного сектору».

На думку авторів стратегії, бар'єрами є:

1. «Відсутність великого капіталу (у місті немає масштабних галузей і підприємств; перехідна економіка в поєднанні зі складним бізнес-середовищем стримують розвиток великих підприємств; у середньому, малі підприємства отримують річну виручку на суму 60 тис. дол. США і мають 5 штатних працівників; роздрібнене бізнес-середовище зменшує притік інвестицій, сприяє корупції і обмежує здатність місцевої влади контролювати/співпрацювати з бізнесом)».

Насправді великий капітал, як про це згадувалося ще у доповіді Римському клубу і як ми бачимо на прикладі стихійної забудови міста, не є благом, оскільки диктує власні «закони».

2. «Нестача інновацій». Коли в пріоритеті корупція — то не до інновацій…

3. «Відтік інтелекту: значна кількість досвідчених професіоналів і випускників виїхали зі Львова; місту не вистачає професійних та управлінських кадрів; теперішня криза може пришвидшити процес повернення окремих людей, що, з одного боку, сприятиме економічному зростанню через приплив професійної робочої сили, але, з другого боку, може також створити додаткові соціальні проблеми. Існує висока ймовірність повторного виїзду зі Львова після закінчення кризи».

На жаль, криза не повернула до Львова трудових мігрантів, зворотно — цей процес триває. Зрештою, а чи потрібні місту фахівці, якщо воно нехтує їхньою працею?

4. «Нестача якісних послуг для жителів міста: система освіти характеризується високим рівнем корупції, амортизацією матеріальних активів і невідповідністю з потребами бізнесу; якісні медичні послуги часто надаються лише за окрему плату; кваліфікації персоналу погіршуються; загалом соціальний захист у місті недостатній; бюджетні витрати на душу населення у Львові майже вдвічі менші ніж у Вільнюсі, і майже в 5 разів менші ніж у Вроцлаві».

Мабуть, читач погодиться, що зазначені проблеми абсолютно не вирішені.

5. «Корупція і бюрократія: минулого року корупція були першими в списку проблем для ведення бізнесу у Львові та Україні загалом; 18,2 % респондентів у Львові вважають, що корупція є найбільшою проблемою; показник сприйняття корупції (CPI) — 35 %; бюрократія — це основна причина корупції, вона забирає багато часу в керівництва та сприяє розвитку тіньової економіки».

Центри надання адміністративних послуг начебто зменшили бюрократичні «бар'єри», але корупція й надалі залишається нездоланною проблемою.

6. «Обмеження довготермінового планування: реалізація стратегії міста залежить від терміну перебування на посадах міських чиновників, а він може бути нестабільним; політична нестабільність стоїть на заваді довготермінового планування; короткотермінове планування призводить до недостатнього фінансування ініціатив розвитку; бюджетне планування міста безпосередньо пов'язане з державним

бюджетом, який затверджується щорічно та може змінюватися через політичну нестабільність».

З цією тезою важко погодитись, оскільки бюджет у загальних рисах прогнозований, чинною стратегією є генеральний план та згадані у КС 115 стратегічних документів. Тому ніщо не перешкоджає їх дотримуватися, у тому числі тих пріоритетів, які визначені першочерговими заходами Генплану.

7. «Обтяжлива та неефективна податкова система: податкова система — головна перешкода для ведення бізнесу в Україні: 99 різних податків, фактична податкова ставка — 58,4 %...»

Податкову систему критикують постійно. Проте ми не будемо заглиблюватись у цю сферу, оскільки теоретично тут правила гри для всіх населених пунктів однакові.

8. «Політична нестабільність... нестача свободи в прийнятті рішень на рівні міста».

Тут і коментувати нічого, оскільки ця нестабільність з моменту написання стратегії і понині не зменшилася. Проте, як можемо переконатися з історії Львова, ні політичні кризи, ні війни, ні зміни суверенів і суспільно-економічних формацій не зупиняли розвиток міста, хоча в окремі періоди таки відчутно його гальмували. Однак нестача самостійності є меншим лихом, аніж той хаос, який коїться нині через сумнівної якості реформу децентралізації на тлі жорсткого політичного протистояння...

Цікаво у СПКСЕ згадано про екологічні проблеми:

«Забруднення довкілля у першу чергу спричиняється міським транспортом:

- Львів ніколи не був головним промисловим центром, і забруднення довкілля у місті спричиняється надмірною кількістю міського транспорту в центрі, а також побутовими відходами;

- близько 95 % забруднення повітря спричиняється транспортними засобами, і лише 5 % — стаціонарними джерелами, до яких відносяться житлово-комунальні підприємства, що надають послуги з теплопостачання та водопостачання і є необхідними для життєзабезпечення міста.

- Забруднення повітря зі стаціонарних джерел у Львові є досить незначним — 2,9 тонн/1000 мешканців порівняно з Києвом (9,7).

- Забруднення довкілля міським транспортом (60,1 тонн/1000 мешканців) є вищим за показники по Україні (55,4), проте нижчим порівняно з Києвом (74,5).

- Забруднення води відбувається в першу чергу, через потрапляння каналізаційних стоків у річку».

Це перегукується з Генпланом: «Збереження природно-територіального комплексу ПТК потребує мінімізації техногенного впливу, який характеризується наступним чином: повітряний басейн характеризується забрудненням в основному від транспорту (45.8 тис. т/рік, 95 % від валового викиду)».

У СПКСЕ наведено також окремі важливі показники. До прикладу:

«Для покращання громадських послуг міста необхідно в середньому 1,3 млрд дол. США. Основні сфери, які потребують інвестицій (70 %): будівництво доріг (~ $365 млн), водопостачання (~ $317 млн) та інвестиції в культурну спадщину (~$238 млн).

— Погана якість існуючих доріг (потрібно відремонтувати 18 доріг до Євро-2012); потрібно також збудувати 7 нових доріг до Євро-2012.

— Водопостачання обмежується до 16—18 годин на добу; 70 % системи водопостачання потребують ремонту.

— Більшість історичних будівель в центральній частині міста потребують значних реставраційних робіт».

Звісно, для реалізації цих програм місто потребує потужної економічної бази. Відтак бачення його економічного розвитку згідно зі Стратегією таке:

«Через 10—15 років Львів сформує сучасну економіку, відкриту до зовнішнього досвіду та капіталу і представлену добре збалансованим спектром компаній. Це буде стабільна, диверсифікована економіка, яка використовує власні значні людські ресурси, сприяє їх втриманню у Львові та забезпечує місто необхідними коштами для інвестування у сферу послуг для створення здорового і безпечного середовища для своїх мешканців».

Звісно, не вдасться побудувати «комунізм в окремо взятому селі», і ми залежні від того, що коїться в державі, але навіть за тих економічних можливостей, які сьогодні є у міста, можна по-іншому виставляти пріоритети його розвитку. Однак за винятком ІТ-сектора, який розвинувся сам собою, тобто завдяки «зовнішнім» чинникам, Львів так і не сформував жодну «сучасну економіку», попри заходи, передбачені цим стратегічним документом: «економічне зростання через розвиток кластерів; розвиток кваліфікованих людських ресурсів; створення Агентства з питань сприяння інвестиціям; прозора система управління; допоміжна інфраструктура».

З конкретики у цьому списку є лише створення Агентства з питань сприяння інвестиціям:

«Для втілення цього бачення в життя Львову необхідно створити Агентство з питань сприяння інвестиціям, використовувати значний потенціал своїх освітніх і дослідних установ і забезпечити прозоре середовище управління, сприятливе для бізнесу…»

Якоїсь згадки в інтернеті про Агентство з питань сприяння інвестиціям розшукати нам так і не вдалося. Вочевидь ці функції мало б виконувати Управління інвестицій та проєктів Львівської міської ради. Але перш ніж проаналізувати його діяльність, варто згадати ще один стратегічний документ — «Стратегічний план залучення інвестицій до Львова до 2020 р.» (СПЗІ).

3.6.4. Стратегічний план залучення інвестицій до Львова до 2020 р. Звіт управління інвестицій та проєктів Львівської міської ради

На сайті ЛМР про СПЗІ, розроблений у лютому 2013 р., сказано: «ця стратегія — спільна робота представників місцевого бізнесу, міжнародних інституцій, Львівської міської ради». Очікуваним результатом від цього документа було: «залучення інвестицій на основі сили громади; постійні інновації та підвищення продуктивності; розширення числа та різноманіття робочих місць; економічна диверсифікація та підвищення доходів громадян». Також зазначено, що СПЗІ «пов'язаний з Комплексною стратегією розвитку та Стратегією підвищення конкурентоспроможності Львова». Відтак цей документ варто розглядати як невід'ємну частину згаданих документів, тим паче, що наведене у ньому стратегічне бачення розвитку міста дослівно збігається з уже згадуваним СПКСЕ.

СПЗІ передбачено справді важливі та конкретні речі:

«Для забезпечення належного рівня відповідальності за реалізацію Стратегічного плану необхідно створити систему моніторингу його впровадження. Така система повинна включати: Орган з моніторингу (необхідно створювати із врахуванням особливостей територіальної громади); Документ (Положення) про систему моніторингу виконання Стратегічного плану; Систему індикаторів (результатів) виконання Стратегічного плану (кількісні та якісні)».

У СПЗІ також наведені показники для оцінки його реалізації:

Показники оцінки реалізації Стратегічного плану

№	Цільові показники (назва)	Значення показників			
		од. виміру	2010 р.	2015 р.	2025 р.
1	Бюджет міста на 1 мешканця	дол. США / ос.	310	500	650
2	Середня місячна заробітна плата	дол. США	250	400	1000
3	Загальний обсяг експорту товарів і послуг	млн. дол. США	333	350	500
4	Рівень прямих іноземних інвестицій на 1 мешканця	дол. США / ос.	761	900	3470
5	Валовий Регіональний Продукт на душу населення	тис. дол. США	13	19	25
6	Показник інвестиційних настроїв іноземних інвесторів у Львові (див. методологію ЕВА)	% до середньо-українського	100	100	100
7	Обсяг інвестицій в основний капітал	млн. дол. США	500	520	1000
8	Рівень безробіття	%	8,6	6	5

Дивно, але немає (не стало?) планових показників на 2020 р., що зовсім нелогічно. Найімовірніше, це помилка, і оскільки план охоплював період до 2020 р., то можемо зробити припущення: замість 2025 р. має зазначатись 2020 р. Давайте порівняємо, наскільки це можливо, цільові показники СПЗІ з нинішніми реаліями.

За даними статистики, на початок 2020 р. у Львові мешкало 756 032 особи. Дохідна частина бюджету Львова на цей рік (без урахування міжбюджетних трансфертів) становить 7664,0 млн грн, з яких: доходи загального фонду — 7272,7 млн грн, а спеціального фонду — 391,3 млн грн (у т. ч. бюджету розвитку — 260,0 млн грн). Отже, на особу припадає приблизно 375 дол. США бюджетних коштів міста замість 650 запланованих. Для порівняння: цей показник у Кракові у 2018 р. становив 2130 дол. США на особу.

За даним комунальної установи Інститут міста, валовий регіональний продукт на душу населення становив у 2015 р. 17,2 тис. дол. США, у 2016—2017 рр. — 16,7 тис. дол. США. Наведені цифри викликають сумніви в їх достовірності. За даними статистичного збірника «Валовий регіональний продукт у 2016 р.» (Київ, 2018), цей показник у Києві становив 191 736 грн/особу (приблизно 7380 дол. США), а у Львівській області — 45 319 грн/особу (приблизно 1750 дол. США). Яким чином у Львові цей показник міг бути більше ніж удвічі вищим за Київ — не зрозуміло.

Середньомісячна зарплата у 2019 р. становила приблизно 370 дол. США, але цей показник через величезні розриви в оплаті праці не зовсім відображає реальну картину. До прикладу, заробітна плата одного з заступників міського голови за 2019 р. склала 959 546 грн, тобто приблизно 1300 дол. на місяць, натомість посадовий оклад професора Львівського національного університету імені Івана Франка — 7761 грн, або близько 300 дол. США. Середня зарплата лікаря місцевої комунальної лікарні — 6094,74 грн, тобто близько 230 дол. США, а середнього медичного працівника — 4516,78 (приблизно 170 дол. США).

Експорт товарів і послуг у 2019 р. сягнув 912,3 млн дол. США, що суттєво перевищило заплановані показники, а прямі іноземні інвестиції у 2019 р. — 518,2 дол. США на особу, що в 6,7 рази менше запланованого. Даних по валовому регіональному продукту міста немає, а по Львівській області у 2018 р. він дорівнював 2,6 тис. дол. США на особу. Капітальні інвестиції по Львівщині загалом у 2018 р. становили менше 500 млн дол. США.

Оскільки, як і у випадку з Агентством, жодної інформації про якийсь орган моніторингу ми не знайшли, тому змушені ще раз повернутися до згаданого підрозділу органу місцевого самоврядування, а точніше — до звіту Управління інвестицій та проектів Львівської міської ради за 2017—2019 рр.

Тож розглянемо його показники та досягнення міста у сфері інвестицій.

Прямі іноземні інвестиції (ПІІ) з 32 млн дол. у 2016 р. зросли до 108 млн дол. у 2018 р. Непоганий ріст, але якщо взяти цей показник за той самий рік у Кракові, то ми побачимо цифру 4,588 млрд злотих, тобто приблизно 1240 млн дол., або в 11,5 разів більше. Управління підготувало до продажу земельні ділянки у промзонах Сигнівка (92 га) та Рясне (37 га). Місто закупило на 33,84 млн євро автобуси, трамваї та тролейбуси у львівського підприємства «Електрон», яке після занепаду автобусного заводу переорієнтувалося з випуску телевізійної техніки на пасажирський транспорт (автобуси, трамваї, тролейбуси). Не зовсім зрозуміло, в чому полягав «супровід проєктів», де на презентації зображено фасад колишнього заводу телеграфної апаратури, а також «підтримка експортерів», але це вже деталі. Згадано і про 12 проєктів з міжнародними фінансовими організаціями, з яких три проєкти реалізовано, а дев'ять у процесі імплементації, та про супровід двох реалізованих міських інфраструктурних проєктів: будівництво 11,5 км трамвайної колії на Сихів — офіційне відкриття маршруту відбулося в листопаді 2016 р. (тобто виходить за часові рамки звіту), та вже згадану закупівлю громадського транспорту. Йшлося і про підготовку ще чотирьох: будівництво сміттєпереробного заводу, ремонт магістральних вулиць (С. Бандери, Т. Шевченка та Д. Вітовського), впровадження е-квитка та подальшу закупівлю громадського транспорту.

Щодо проєктів, підготовка до яких триває, зауважимо:

1. Будівництво сміттєпереробного заводу, яке за генеральним планом мало би розпочатися ще 2010 р., викликає певні сумніви щодо місця розташування та технології.

2. Ремонт перелічених магістральних вулиць, безсумнівно, необхідний. Проте сьогодні на прикладі вул. Т. Шевченка спостерігаємо реконструкцію ділянки дороги з облаштуванням розв'язки всупереч Генплану, а це означає неефективне вирішення транспортної проблеми та намарне витрачання коштів, оскільки містобудівною документацією тут передбачена принципово інша — дворівнева розв'язка (див. стор. 180).

3. Е-квиток — це епопея, яка тягнеться щонайменше відтоді, коли компанія «Луїс Бергер» за грант 540 тис. євро у 2011 р. одночасно із розробкою транспортної мережі Львова працювала над системою електронного продажу квитків. Але е-квиток жодним чином не вирішить транспортної проблеми, як не вирішили їх грантові напрацювання, адже, крім цього проєкту, є ще низка інфраструктурних, без реалізації яких Львів і далі стоятиме в заторах. Зрештою, закупівля громадського транспорту теж лише відносно покращить комфорт мешканців, які нудьгуватимуть у корках за дещо комфортніших умов.

У звіті також ідеться про Green City Action Plan (GCAP), програму ЄБРР, яка передбачає стратегію «зеленого розвитку міста» за всіма напрямками: «вода та водовідведення; транспорт; поводження з ТПВ та інші екологічні питання, необхідні

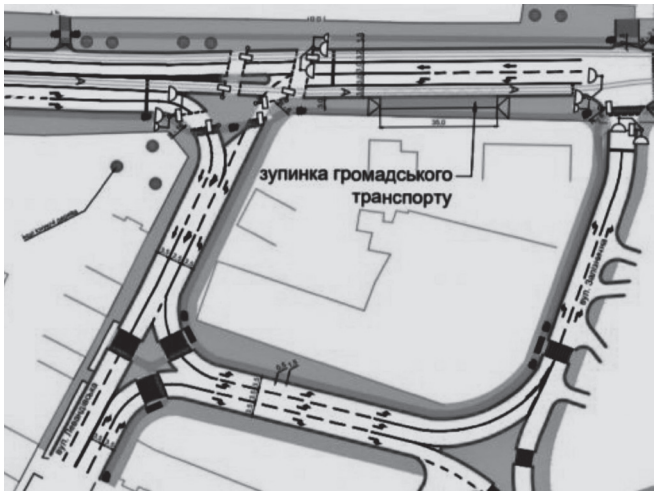
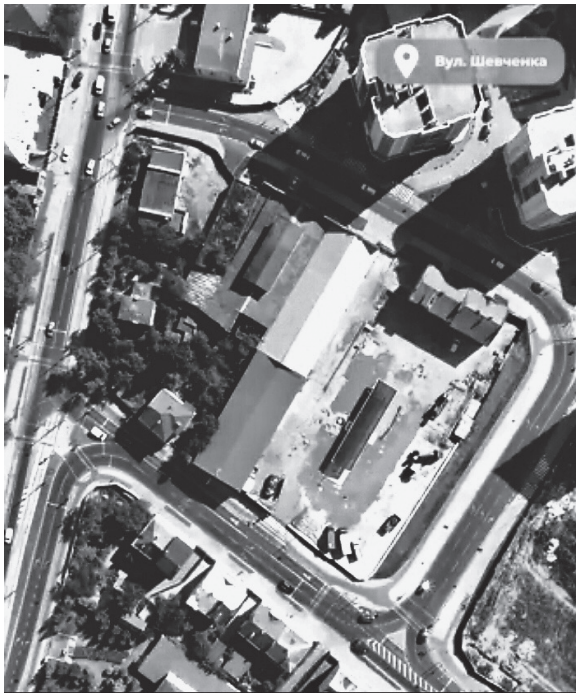


Схема розв'язки на перетині вул. Левандівської та вул. Шевченка. Знимка зі сайта ЛМР



Багаторівнева розв'язка на міській кільцевій магістралі, перехрестя вул. Левандівської та вул. Шевченка. Знимка з Генплану



Так реально виглядає розв'язка восени 2020 р.



На знимці з Google-карти можна побачити щільну багатоповерхову забудову, яка ведеться з обидвох боків від вул. Залізничної на території колишнього заводу Автонавантажувач. Очевидно, що транспортний потік, який згенерують ці новобудови, незабаром перевантажить існуючу розв'язку

для сталого розвитку міст». Ці питання ми проаналізуємо далі, а зараз розглянемо інвестиційні проєкти, зазначені у звіті Управління інвестицій та проєктів Львівської міської ради:

1. Канатна дорога на Високий Замок, яка передбачає 60 млн грн коштів у вигляді внеску в інфраструктуру міста, та 395 млн грн інвестицій. Цей проєкт реалізовуватиметься у межах об'єкта Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО «Львів — ансамбль історичного центру (Україна)», парку «Високий Замок» та скверу «На Валах», які є пам'ятками садово-паркового мистецтва, тому потребує дуже виваженого підходу. Проте сумнів викликає його пріоритетність на тлі невирішених інфраструктурних проблем міста.



Старе трамвайне депо на перехресті вул. Вітовського та вул. Сахарова

2. LEM-station — проєкт створення 5390 м^2 креативних просторів на базі старого трамвайного депо по вул. Д Вітовського — Сахарова. Цей проєкт згадували ще у 2016 р. Сьогодні на території «креативного простору» передбачається реконструкція частини нежитлових приміщень із облаштуванням офісів і фудкортів. Відповідні містобудівні умови й обмеження на реконструкцію погодили 31 січня 2020 р. на засіданні виконавчого комітету Львівської міської ради. Зважаючи на те, що висота будівлі не має перевищувати 21,2 м, а від загальної площі приміщень 30 %, тобто близько 2 тис. м^2 буде відведено для зони харчування, то існує підозра, що насправді під виглядом реконструкції планується нове будівництво, яке у цьому районі є сумнівним, оскільки у ньому спостерігається надмірне транспортне навантаження, проблеми з паркуванням, порушення масштабу історичного середовища тощо.

3. Підземний паркінг на 400 місць, площа Двірцева. Оголошена сума інвестицій — 12,6 млн дол. Насправді відбувається реконструкція площі, а будівництво самого паркінгу, за останніми повідомленнями ЗМІ у травні 2020 р., затримується. Як і в низці інших проєктів, не передбачених Генпланом серед першочергових, є сумніви у доцільності реалізації такого проєкту саме сьогодні й у зазначеному обсязі. Адже вокзал на цьому місці побудовано ще 1904 р. Уже тривалий час він перевантажений, а доїзд до нього залишається проблемним, зокрема тому, що навколишня вулично-дорожня мережа сформувалася водночас із його будівництвом! Затори в районі Привокзальної теж стали звичним явищем, відтак питання доцільно розглядати в контексті розвантаження самого Двірця, як часто називають у Львові Головний вокзал, шляхом побудови міжнародного вокзалу та розвитку транспортного каркасу міста загалом.

4. Підземний паркінг на площі Петрушевича (300 паркомісць). Сума інвестицій — 10,6 млн дол. Паркінги належать до нагальних проблем, вирішення яких пропонував Генплан. Тому до неї ми ще повернемось.

У звіті наведено показники зростання львівського ІТ сектору. З 2017 до 2025 рр. кількість зайнятих у цій сфері зросла з 15 до 25 тис. осіб, а компаній — з 247 до 461. Яке це має відношення до діяльності управління — не зовсім зрозуміло, але як ілюстрація розвитку названої галузі цілком годиться. «Супроводжує» цей структурний підрозділ Львівської міської ради і «два великі інфраструктурні проєкти», реалізація яких за-

грожує повністю заблокувати вже й так ускладнений рух по вул. Стрийській. Йдеться про Innovation District IT Park і LvivTech.City. Далі це питання розглянемо детальніше.

Тут також презентовано: динаміку офісних площ у місті, які на 2018 р. становили 146 тис. м^2; аутсорсингові й інші компанії, наявні у Львові; партнерство управління у шести міжнародних форумах; відзначення міста як «найкращого міста для бізнес-аутсорсингу у Центрально-Східній Європі у категорії міст, що розвиваються» (сам Business Services Summit & Awards, на якому відзначили Львів, відбувся 29—30 січня 2020 р., тобто знову ж таки поза часовими рамками звіту). На завершення наведено схвальні відгуки двох топменеджерів компаній з іноземними інвестиціями.

«Даний звіт виглядає дещо непереконливо. Так, після трагедії на Грибовицькому сміттєзвалищі чисельні ЗМІ та й окремі причетні до цієї теми особи, наводили приклади відмови Львівською міськрадою кільком десяткам інвесторів, які пропонували свою допомогу в будівництві сміттєпереробного заводу. Проте всі пропозиції чиновники відкинули. Тут і знадобився б аналіз фахівців Управління інвестицій та проєктів Львівської міської ради стосовно цієї ситуації, а відтак і «нейтралізації» чуток, що потенційні інвестори були просто відлякані розміром «відкатів», які їм озвучили.

А загалом цей орган Львівської міської ради, що засвідчує і сам звіт, не зовсім відповідає передбаченим стратегічними документами інституціям — Агентству з питань сприяння інвестиціям і Органу моніторингу виконання Стратегічного плану.

Підсумовуючи тези СПКСЕ як однієї з найважливіших складових КС, наведемо ще одну цитату:

«Узагальнюючи, можна зробити такі висновки: економічний та соціальний розвиток міста повинен концентруватися на високих технологіях та інноваціях, побудові міжнародної співпраці, вдосконаленні інфраструктури та доступі інвесторів до регіону. Потрібно вдосконалювати управління ресурсами та людським капіталом. У сфері надання послуг особливу увагу потрібно надати освіті та науці, співпраці між наукою і бізнесом, а також оновленню міської інфраструктури і транспорту.

Ключовими пріоритетами для розвитку туризму повинні стати просування рекреаційного, бізнесового та культурного туризму, а також відновлення історичних пам'яток, інфраструктури, охорона навколишнього середовища».

3.6.5. Програма сталого енергетичного розвитку м. Львова до 2020 р.

Третім, із начебто найважливіших документів КС, є «Програма сталого енергетичного розвитку м. Львова до 2020 р.», прийнята 14 липня 2011 р.

На сайті Львівської міськради читаємо:

«На виконання зобов'язань Угоди мерів (масштабної ініціативи Європейської комісії щодо усталеного розвитку міст) міська рада затвердила Програму сталого енергетичного розвитку м. Львова до 2020 р. (далі — ПСЕР), оскільки поставила собі за мету повністю трансформувати всю свою муніципальну енергетику відповідно до принципів сталого енергетичного розвитку з використанням всього наявного досвіду міст Європи.

Ця Програма спрямована на підвищення енергоефективності у всіх секторах енергетики міста: виробництві, транспортуванні (постачанні) та споживанні.

Процес розробки ПСЕР передбачає:

- розроблення загальної стратегії зі скорочення споживання енергії;
- розроблення Кадастру викидів вуглекислого газу;
- визначення ролі мерії як основної адміністративної рушійної сили у вирішенні заходів, пов'язаних зі споживанням енергії та використанням відновлюваних джерел енергії у сфері муніципальної інфраструктури;

- підвищення рівня поінформованості громадськості через поширення інформації про застосування заходів з енергозбереження;

- ПСЕР складалась максимально прагматично, на підставі оцінок та тенденцій, що зараз існують в енергетичній сфері міста. Цілі ПСЕР, а також передбачені нею заходи синхронізовані з цілями та заходами інших документів, що визначають стратегію розвитку м. Львова та регіону».

Як зазначено, внаслідок розроблення Програми:

«- зроблено оцінку технічної й економічної ефективності наявних систем енергозабезпечення міста, зроблено висновок про необхідність та напрями їх модернізації;

- оцінено ефективність споживання енергоресурсів у бюджетній сфері, підприємствами житлово-комунального господарства, населенням та на транспорті; сформульовано пріоритетні цілі модернізації цих об'єктів;

- виконано прогнозний паливно-енергетичний баланс і вартісні баланси майбутніх періодів».

У результаті виконання Програми очікувалось:

«- зменшення енергоспоживання на 22,4 відсотка;

- поліпшення екологічного стану міста, зокрема зменшення викидів вуглекислого газу на 20,8 відсотків;

- досягнення 11 відсотків частки відновлювальних джерел енергії у загальній структурі енергоспоживання;

- завдяки переходу до мультипаливного балансу буде підвищено енергетичну безпеку міста та його економічну незалежність».

Інформації про стан виконання цієї програми теж знайти не вдалося. Однак на міжнародному заході під назвою «Lviv Eco Forum», який відбувся у вересні 2019 р. на «Арені Львів», позаштатний радник міського голови Львова з питань енергоефективності та енергозбереження Роман Рувінскі зауважив, що Львів минулого року підписав меморандум про перехід на 100 % відновлення джерел енергії та «впевнено йде своїм шляхом до енергоефективності». Він додав: хоча такий перехід є реальним, питання в тому, «хто за це заплатить, і чи готові люди це сприймати — бо тарифи зростуть в рази… є інфраструктура, яка абсолютно не готова це сприймати і зробити».

На цьому ж форумі прозвучали дуже важливі слова про «стратегію», які наведемо в контексті цього розділу. Експерт Метью Гріффітс з Організації економічного співробітництва і розвитку (ОЕСД, Великобританія) розповідав про важливість комплексної стратегії, яка передусім має бути реалістичною:

«Є дуже амбіційні проєкти, але вони мають бути дуже реалістичними. Дуже важливо окреслити дорожню карту і визначити терміни. Треба розуміти: якщо у вас немає стратегії, тоді ви просто витратите інвестиції надаремно. Потрібні успішні стратегії і правильні стандарти, перехід на ефективний менеджмент, врахування екологічного стану, з огляду на обмежені ресурси. Дуже важливою є мова, якою написана ця стратегія, — вона має бути доступною для всіх, не технічною, а зрозумілою, і тоді це працюватиме на благо країни…»

3.6.6. Заходи, передбачені КС, і Генплан

Повернемось до Комплексної стратегії розвитку Львова. Серед заходів, запропонованих цим документом, виокремимо наступні:

«Перспективним є запровадження у м. Львові безтранспортних зон, втіливши європейську систему «Park and walk» («Паркуй і далі йди пішки»). Для цього необхідно:

1. Сформувати транспортні розв'язки навколо таких зон.

2. Збудувати систему автостоянок.

Згідно зі Стратегією міського транспортного руху у місті Львові, розробленої за дорученням Federal Ministry for the Environment, Nature Conservation and Nuclear Safety (надалі — Стратегія міського транспортного руху у місті Львові), передбачено такі заходи:

1. Спорудження магнітної підземної залізниці (метро) з трьома гілками, які перетинатимуть діаметр міста трьома змінними розв'язками.

2. Оперативна система автобусних експресів, які працюватимуть на півкільцевих та окружних лініях.

3. Спорудження нових трамвайних ліній».

Окрім трамвайної лінії на Сихів, про стан реалізації інших проєктів нічого не відомо, проте всі вони вже раніше, як і система «Park and walk» («Паркуй і далі йди пішки»), розглядалися у попередньо розробленій, а також чинній на момент затвердження КС містобудівній документації. Не лише розглядалися — у них пропонувалися конкретні рішення: варіанти прокладення кільцевих магістралей, місця розташування автостоянок і багаторівневих паркінгів, місця та види транспортних розв'язок тощо.

До прикладу, як ми вже зазначали, у Концепції розвитку Львова (перша стадія Генплану) громадський транспорт пропонувалося розвивати за двома варіантами:

1. Збереження і розвиток існуючих видів — трамвай, тролейбус, автобус — з продовженням маршрутів у райони новобудов; будівництво двох ліній швидкісного «полегшеного» метрополітену або системи «Радан», розробки КБ ім. Антонова, які мали би зв'язати основні райони міста між собою, з вокзалом і центром міста.

2. Збереження і розвиток тролейбуса і автобуса з продовженням маршрутів у райони новобудов; заміна трамваю системою «Радан» шляхом спорудження трьох ліній, які зв'яжуть основні райони міста між собою, вокзалом і центром міста.

Система «Радан» — це так званий легкий метрополітен, пасажиропотік якого, як правило, не перевищує 20 тис. осіб на год, а лінії здебільшого розташовуються на поверхні чи на естакадах, з невеликою кількістю тунельних ділянок (у вузлах пересадок, центрі міста, в районі транспортних розв'язок).

Отже, принаймні у сфері транспорту КС не передбачила нічого нового порівняно з раніше розробленою містобудівною документацією і лише описувала іншими словами відомі проблеми та способи їх вирішення. З огляду на це, варто зауважити, що згадано у КС про Генплан як її четвертий наріжний камінь:

«Генеральний план є основним планувальним документом, який встановлює, в інтересах населення та з врахуванням державних завдань, напрямки і межі територіального розвитку м. Львова, визначає умови і принципи комплексного містобудівного освоєння прилеглих до міста земель в межах приміських сільрад, функціональне призначення і будівельне зонування територій в межах міста, містить принципові рішення щодо розміщення об'єктів загальноміського значення, організації магістральної вуличної мережі, вуличного руху транспорту і пішоходів, інженерного обладнання, інженерної підготовки та благоустрою, охорони природи та історико-культурної спадщини, першочергових заходів розвитку міста».

Згідно з КС Генпланом передбачено розвиток:

«1. Міста:

- як міжнародного туристичного центру;
- як промислового центру на базі наукоємних і безвідходних виробництв;
- як міжнародного транспортного вузла, що передбачає:

а. реконструкцію залізничних колій та розвиток інфраструктури вокзалу;

б. розвиток Львівського аеропорту;

в. доведення автовокзалу до рівня міжнародних стандартів;

- як центру міжнародних торгових зв'язків;
- як культурного, освітнього і наукового центру.

2. Приміської зони:

- формування містобудівної системи «Великий Львів»;
- формування зон відпочинку;
- розвиток інженерної інфраструктури.

3. Сельбищних територій:

- ефективне використання і комплексний благоустрій, обмеження екстенсивного територіального розвитку.

4. Виробничих територій:

- винесення дисгармонійних об'єктів із сельбищних територій;
- підвищення щільності забудови і ефективності використання території в межах промоутворень.

5. Ландшафтно-рекреаційних територій:

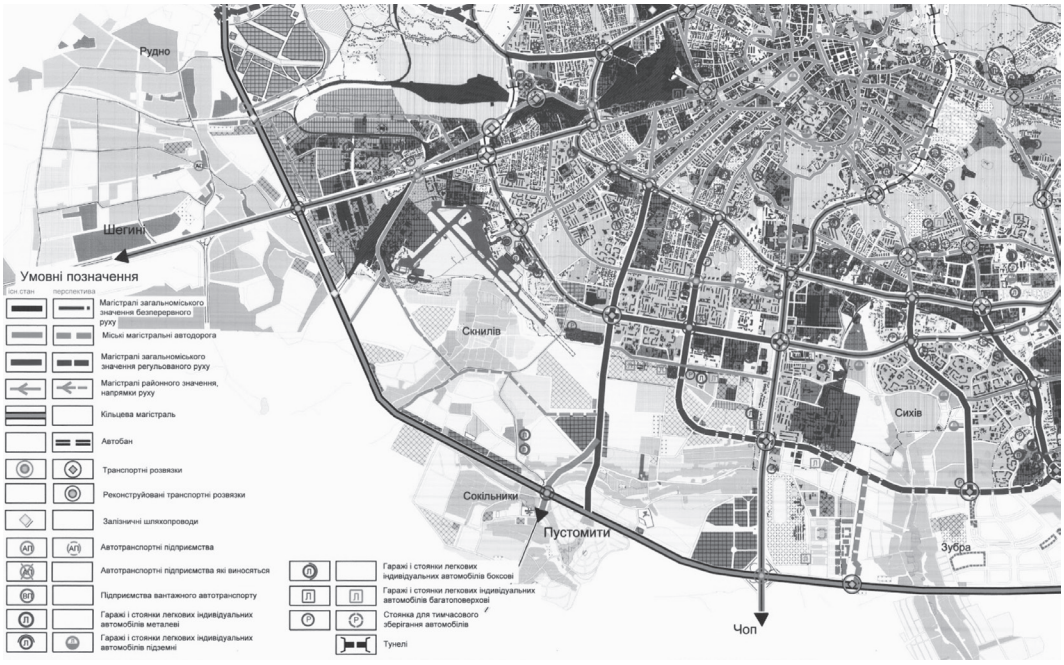
- формування природного екологічного каркасу міста;
- створення повноцінних умов для відпочинку.

6. Системи обслуговування:

- розвиток загальноміського центру, створення буферних підцентрів на під'їздах до загальноміського центру для зменшення навантаження на центральну частину міста.

7. Вуличної мережі та парковок:

- завершення формування радіально-кільцевої структури;
- формування раціональної системи довготривалого і короткочасного паркування автотранспорту;
- створення безтранспортних зон в історичному центрі міста.



Фрагмент транспортної схеми Генплану, де видно проєктовані: вулично-дорожню мережу, розв'язки та систему паркінгів. Навіть часткова реалізація цієї схеми в процесі інтенсивного житлового будівництва у певному ступені би вирішила сьогоднішні проблеми із заторами та відсутністю паркомісць

8. Системи громадського транспорту:

- розвиток традиційних видів громадського транспорту;

- вдосконалення маршрутної схеми, створення транспортно-пересадочних вузлів (ТПВ);

- використання залізниці для внутрішньоміських перевезень;

- будівництво метрополітену системи «Радан» (на перспективу).

9. Системи інженерної інфраструктури, утилізації відходів та захисту довкілля:

- впровадження сучасних технічних рішень для гарантованого комфорту та безпеки проживання і перебування в місті.

Згідно з аналізом існуючої ситуації виробничий комплекс міста, системи міського господарства — транспорт, інженерне обладнання і благоустрій території, житловий фонд у значній мірі не відповідають сучасним вимогам. Нерентабельність діяльності та банкрутство багатьох підприємств є причиною неефективного використання міських земель.

У зв'язку з цим на розрахунковий період генплану пріоритетним завданням є розвиток міста в напрямку його реконструкції, тобто оновлення і нарощування потужності існуючих систем забезпечення його функціонування, реструктуризації виробничого комплексу і розширення галузевої структури економічної діяльності, вдосконалення планувальної структури міста із зміною функціонального використання ряду територій, збереження та реставрації історичної спадщини, охорони та оздоровлення навколишнього середовища».

Отже, автори КС виокремили основні напрямки реалізації Генплану, але потрібно дещо уточнити. По-перше, «обмеження екстенсивного розвитку» полягає не в ущільнені забудови, а в раціональному використанні території у процесі створення містобудівної системи «Великий Львів». По-друге, «щільність забудови і ефективність використання території в межах промоутворень» — це дотримання балансу територій, а не забудова всіх промислових об'єктів житлом.

Загалом очевидно, що, на відміну від згаданих трьох «основних» стратегій, в яких, безперечно, міститься непоганий аналіз за їхньою тематикою, Генплан передбачає цілком конкретні містобудівні заходи, виконання яких значною мірою сприяло б реалізації всіх стратегій загалом. Сама КС повністю відповідає Генплану, що й передбачено законодавством, а також деталізує й розширює його окремі положення. Проте ще раз наголосимо: КС мала би передувати Генплану як концепція соціально-економічного розвитку міста. Натомість вона йому не суперечить, а за фактом наявності інтегрує у свою структуру.

3.6.7. Окремі аспекти КС, порівняння зі стратегією Кракова, візія Львова та нова «Стратегія прориву 2027»

Згідно з КС частка тіньової економіки у Львові складає, за оцінками експертів Monitor Group, від 30 до 80 відсотків.

Окрім тіньової економіки як такої, варто додати кошти заробітчан, які теж є величезною, необлікованою інвестицією в економіку Львова, зокрема через викуп квартир у новобудовах.

«На даний момент залишаються актуальними два напрямки послуг, що вимагають термінового втручання:

1. Освіта — слабке фінансування та практично відсутнє оновлення матеріально-технічної бази;

2. Утилізація сміття (уже близько 10 років ведеться робота з залучення інвестора

для будівництва сміттєпереробного заводу, однак лише в останні роки відбулось суттєве зрушення у цьому питанні)».

Як переконуємося сьогодні, насправді жодних зрушень не відбулося, а проєкт будівництва сміттєпереробного заводу, на думку експертів ГО «Великий Львів», є недоцільним на цій території навіть з огляду на транспортні проблеми району, куди можливо добиратися лише через хронічні затори.

«До кінця осені 2011 р. заплановано закінчити реформу транспортної системи міста, створення хордових та радіальних маршрутів руху, що має суттєво розвантажити центр та транспортну систему загалом».

Усе це було передбачено вже кількома останніми генпланами міста, починаючи з генплану взірця 1966 р. З огляду на згадану вартість таких робіт (365 млн дол. США лише на будівництво доріг), не зрозуміло, як автори КС збиралися створювати «хордові маршрути руху».

«Закупівля великої кількості нових автобусів, що замінять старі моделі, дозволять зменшити викиди CO^2».

Подібне теж передбачено Генпланом, проте викиди CO^2 лише збільшуються внаслідок зростання рівня автомобілізації та закоркованості міста, а для великих автобусів банально не вистачає вулиць.

Аналіз активів для підвищення конкурентоспроможності міста засвідчує:

«…Львів володіє унікальними активами, які на сьогодні не в повній мірі використовуються для розвитку міста. Це і прикордонне розміщення міста. Львів є фактично воротами України в ЄС, основні міжнародні транспортні коридори проходять через Львівську область. Львів володіє унікальною світовою історичною спадщиною, враховуючи 750 років історії та збереження австро-угорських, польських та українських культурних традицій, експерти нараховують 366 історичних пам'яток, що було відзначено внесенням Львова у список захисту ЮНЕСКО.

Одним з найбільш привабливих факторів для інвесторів, який зазначався в стратегії конкурентоспроможності, є відносно низький рівень заробітних плат, які на момент аналізу були суттєво нижчими ніж в Києві, та в рази нижчими ніж у Вроцлаві або в Будапешті…

Львів є відомою студентською столицею Західної України, Тут знаходяться 38 навчальних закладів, в яких навчається 130 000 студентів, з них 31 % вивчають економіку, комерційну діяльність, 22 % — інженери науки, 23 % вивчають медицину, гуманітарні науки та право. Така ситуація створює значний потенціал людських ресурсів для міста».

Однак станом на 2020 рік ситуація змінилася й у закладах вищої освіти вже навчається менше 100 тис. осіб.

Мабуть, нічого нового в цьому аналізі порівняно з Концепцією розвитку Львова як першою стадією Генплану, ми не побачимо. Крім того, на другій стадії проєктування Генплану у «Загальній пояснювальній записці» (том І «Економічна та архітектурно-планувальна частина») на 228-ми сторінках всі подібні речі проаналізовані значно раніше, детальніше та глибше. Наведені тут дані не зовсім збігаються з іншими документами Львівської міської ради. До прикладу, не зрозуміло, звідкіля в аналізі Львівської міської ради взялося «366 історичних пам'яток», і що саме мається на увазі. Згідно із Законом України «Про охорону культурної спадщини» об'єкти культурної спадщини за видами поділяються на: археологічні, історичні, монументального мистецтва, архітектури, містобудування, садово-паркового мистецтва, ландшафтні, науки і техніки. До об'єктів історичної спадщини належать: «будинки, споруди, їх комплекси (ансамблі), окремі поховання та некрополі, місця масових поховань

померлих та померлих (загиблих) військовослужбовців (у тому числі іноземців), які загинули у війнах, внаслідок депортації та політичних репресій на території України, місця бойових дій, місця загибелі бойових кораблів, морських та річкових суден, у тому числі із залишками бойової техніки, озброєння, амуніції тощо, визначні місця, пов'язані з важливими історичними подіями, з життям та діяльністю відомих осіб, культурою та побутом народів».

У зведеній базі Пам'яток архітектури та містобудування, історії та мистецтва, археології та садово-паркового мистецтва, опублікованій на порталі «Відкритих даних Львова», налічується 2269 пам'яток. Теоретично всі вони є історичними, але якщо йдеться про об'єкти історичної спадщини, то такого списку знайти не вдалося. Є перелік історичних мозаїчних творів (74 шт.), історичних аптек (21 шт.), зрештою лише на Личаківському цвинтарі є понад 2000 гробівців, серед яких дуже багато поховань відомих історичних осіб, не кажучи вже про кам'яниці середмістя, де мешкали львів'яни, які залишили свій слід в історії.



Залишки мозаїчного панно зруйнованого заводу «Укрвино» на Погулянці

Згадка про низькі зарплати, як «найбільш привабливий фактор для інвесторів», мабуть є повним нонсенсом, оскільки понижує статус Львова з метрополійного центру регіону до відсталої економічної зони з дешевою робочою силою. Щодо навчальних закладів, то ті ж «Відкриті дані Львова» нам дають цифру 23 закладів вищої освіти, з яких дві філії, та 45 технікумів, коледжів та училищ. Таких неузгоджень навіть в офіційних документах, оприлюднених на сайті Львівської міської ради, є багато.

«- Ключові соціальні бар'єри. Відтік інтелекту;

- значна кількість досвідчених професіоналів і випускників виїхали зі Львова;

- місту не вистачає професійних та управлінських кадрів;

- теперішня криза може пришвидшити процес повернення окремих людей, що, з одного боку, сприятиме економічному зростанню через приплив професійної робочої сили, але може також створити додаткові соціальні проблеми;

- висока ймовірність повторного виїзду зі Львова після закінчення кризи. Нестача якісних послуг для мешканців міста;

- система освіти характеризується високим рівнем корупції, амортизацією матеріальних активів і невідповідністю з потребами бізнесу;

- якісні медичні послуги часто надаються лише за окрему плату; кваліфікації персоналу погіршуються;

- загалом соціальний захист у місті недостатній; бюджетні витрати на душу населення у Львові майже вдвічі менші ніж у Вільнюсі, і майже в 5 разів менші ніж у Вроцлаві, місту не вистачає професійних та управлінських кадрів».

Якщо ми порівняємо видатки міського бюджету Львова на одну особу за 2016, 2017 та 2018 рр. з відповідними показниками Кракова, то матимемо таку картину:

	Львів	Краків
2016 р.	9205,42 грн (~ 380 $)	6123 злот. (~ 1530 $)
2017 р.	11 765 грн (~ 430 $)	6540 злот (~ 1635 $)
2018 р.	14 099 грн (~ 520 $)	7242 злот (~ 1800 $)

У наведеному фрагменті бачимо спробу аналізу ситуації та прогноз (криза пришвидшить повернення людей), який не справдився, відтак зазначені соціальні бар'єри не лише залишилися, а ще й стали важчими до подолання.

«Ключові бар'єри для управління містом. Корупція і бюрократія:

- минулого року корупція була перша в списку проблем для ведення бізнесу у Львові та в Україні загалом;

- 18,2 % респондентів у Львові вважають, що корупція є найбільшою проблемою; показник сприйняття корупції (CPI) — 35 %;

- бюрократія — це основна причина корупції, вона забирає багато часу в керівництва та сприяє розвитку тіньової економіки».

Знову ж таки — це не аналіз, а дані соцопитувань, хоча, порівнявши сьогоднішні соцопитування, можна стверджувати, що проблема корупції турбує більшу кількість людей ніж на момент написання КС. Так, минулого року, за даними соціологічної групи «Рейтинг», 48 % українців були стурбовані корупцією в державних органах.

У КС також наводяться приклади стратегій низки європейських міст, але в дуже спрощеному вигляді і практично не містять жодної корисної інформації. Приміром, стосовно Кракова сказано наступне:

«Візія.

Краків — місто для людей, яке забезпечує високу якість життя мешканців і демонструє сталий розвиток як європейська метрополія і осередок конкурентоздатної сучасної економіки, яка базується на науковому та культурному потенціалі.

Місія.

Місія місцевого самоврядування Кракова — це інтеграція роботи мешканців, яка спрямована на реалізацію візії Кракова через впровадження партнерського урядування з використанням шансів, що виникають через його метрополійний потенціал та європейську інтеграцію. Будь-які дії місцевого самоврядування повинні брати до уваги потреби і бажання родини — як базової ланки суспільства.

Стратегічні цілі.

- Краків є містом, приязним для родини, привабливим місцем для життя та перебування.

- Краків є містом з конкурентоздатною та інноваційною економікою.

- Краків є європейською метрополією з важливими функціями науки, культури і спорту».

Натомість чинна стратегія Кракова під назвою «Тут хочеться жити. Краків 2030» містить конкретні дані, які дають змогу провести певні паралелі між нашими містами. Так, у ній зазначено, що Краків, подібно до інших великих міст Європи та світу, наприкінці другої декади XXI ст., постає перед істотними викликами його розвитку. Найважливіші з них це: необхідність поліпшення якості навколишнього середовища, передусім повітря; пристосування до кліматичної політики, особливо у сфері обмеження подальшого забруднення довкілля і поліпшення енергетичної ефективності; формування «витривалості» міста щодо негативних наслідків кліматичних змін; можливість залучення найкращих кадрів, зокрема студентів, для подальшого розвитку

сучасної економіки, спонукання їх до тісного зв'язку з містом; демографічні процеси, у тому числі старіння суспільства, — потреба пристосування публічних послуг до потреб старших осіб; поліпшення просторового планування, покращення якості й естетики публічних просторів, які зазнають сильного тиску інвестиційних процесів; занадто висока участь індивідуальних автомобілів в транспортній системі міста; потреба врівноваження розвитку міста так, щоби воно функціонувало як один організм; негативні наслідки глобалізації у вигляді різких коливань кон'юнктури, а також збільшеної мобільності ринку праці; невпевненість, яка виникає через економічні і політичні процеси, що точаться в Європейському Союзі та на його зовнішніх кордонах; ментальна та інституційна підготовка до прибуття чисельно значних груп людей, які несуть з собою нові культури та нові стилі життя; обмеження негативного впливу масового туристичного руху на функціонування міста і якість життя мешканців тощо.

Проаналізувавши стан справ у нашому місті, можемо дійти висновку, що загалом проблеми у нас такі самі, як і в Кракові, лише з місцевим «колоритом». Це стосується й активів міста.

І Львів, і Краків претендують на статус Метрополії — економічного та культурного центру агломерації. У візії Кракова зазначено, що місто є сучасною культурною метрополією, відкритою, багатою, безпечною, приязною, яка пишається своїм історичним спадком.

Над стратегією Кракова працювала влада міста, науковці, експерти, громадські середовища, і ця робота тривала з 1 липня 2013 р., коли міська влада представила оновлення Стратегії та сформулювала принципи, які застосовуються у процесі стратегічного планування, і аж до погодження проєкту «SRK-2030» уповноваженими громадськими інституціями міста, тобто п'ять років!

У цій Стратегії детально проаналізовано сильні та слабкі сторони міста, а також можливості реалізації перших і загрози від других. Тому 75 % документа присвячені власне стратегії, згрупованій за такими розділами:

1.1. Краків — вузол у мережі мегаполісів Польщі, Європи та світу.

1.2. Скоординоване використання потенціалу Краківської метрополії.

2.1. Співпраця науки бізнесу та місцевого самоврядування.

2.2. Підтримка інноваційності підприємств.

2.3. Система освіти, адаптована до потреб економіки, що базується на знаннях.

3.1. Краків — столиця європейської культури.

3.2. Висока культурна компетентність мешканців.

4.1. Широко доступний, високоякісний громадський простір.

4.2. Ревіталізація міських територій.

4.3. Стале середовище (йдеться про високоякісне природне середовище з особливим акцентом на поліпшенні якості повітря, зниженні рівня шуму та зменшенні впливів електромагнітних полів).

4.4. Приязна до мешканців, ефективна й екологічна транспортна система.

4.5. Високий рівень безпеки.

4.6. Комплексна реалізація ідеї здорового й активного способу життя.

5.1. Високий рівень соціальної активності мешканців.

5.2. Потужний сектор соціальних, неурядових організацій.

5.3. Соціальна згуртованість.

6.1. Приязне та ефективне адміністрування послуг.

6.2. Висока якість стратегічного управління містом.

До кожного розділу прописані стратегічні програми та конкретні проєкти, зокрема містобудівні, а також механізми взаємодії та контролю у процесі реалізації стратегії.

Однак, повертаємось до КС. У документі пафосно зазначено: «Місія Львова була сформована на підставі глибокого усестороннього аналізу і вивчення досвіду українських та іноземних міст із застосуванням експертно-наукової думки, а також використанням сильних сторін всіх попередніх стратегій Львова та напрацювань у галузі стратегічного розвитку міста:

Львів – це відкрите для світу, дружнє для людей місто. Зберігаючи неповторну понад 750-річну європейську спадщину, Львів є твердинею українських національних та духовних цінностей.

Працюючи чесно, ефективно, всі разом ми будуємо екологічно чисте та комфортне для мешканців, сприятливе та безпечне для інвестора, цікаве для подорожуючого середовище.

Львів – сучасний і динамічний, тут престижно і весело вчитись, розвиватись культурно і духовно, займатися спортом, творити і любити...

Візія міста розписана такими розділами:

Львів — твердиня національних традицій.

«У Львові постійно проводяться заходи щодо популяризації національних культурних цінностей (тематичні свята, виставки, фестивалі). Місто стало центром підтримки сучасних українських письменників і поетів. Тут постійно друкуються підручники з історії України, які посилюють національну ідентифікацію та свідомість українців».

Місто — комфортне середовище для мешканців.

«Львів є містом, де рівень задоволення комунальними послугами (вода, освітлення, тепло, транспорт, дороги, безпека) вище 80 %. Водночас тут досягнуто найбільшого в Україні рівня інвестицій та зарплат на одного мешканця серед обласних центрів, а управління житловим фондом на 95 % передано ОСББ та управляючим компаніям. Також у місті найвища серед великих міст частка ОСББ. У Львові створено 50 тис. додаткових робочих місць і реалізовано принцип «Комунальний транспорт до кожного дому».

Львів вигідно вирізняється з-поміж інших міст своєю соціальною політикою.

«Всі школи, дитсадки, лікарні відремонтовані та забезпечені сучасним обладнанням. Рівень задоволення медичним обслуговуванням вищий 80 %. Львів — найкомфортніше місто України для осіб з інвалідністю. У нас будується соціальне житло і діють програми підтримки доступного житла. Проводяться програми правової освіти мешканців. У Львові активно розвивається громадянське суспільство».

Львів — освітній, науковий та інноваційний центр.

«Львівські вищі навчальні заклади є конкурентоспроможними на ринку освітніх послуг і входять до рейтингів найкращих вузів світу (ТОП-500). Львівські школярі мають найвищий рейтинг зовнішнього незалежного оцінювання і разом зі студентами львівських ВНЗ є постійними переможцями міжнародних олімпіад та конкурсів. У Львові створено сприятливе середовище для розвитку і втілення інноваційних ініціатив —

працює Центр інновацій та досягнутий найвищій рівень створення успішних стартапів у Східній Європі».

Здійснені важливі екологічні програми.

«У Львові модернізована система каналізації та очистки стічних вод, зачинено сміттєзвалище та збудовано завод з переробки сміття. Облаштовані парки в місті. Створена відпочинкова та розважальна інфраструктура (відновлений Зелений театр, сучасні й безпечні дитячі атракціони)».

Наше місто — культурна та туристична столиця Східної Європи.

«У Львові відреставровані та підтримуються в доброму стані усі пам'ятки архітектури і відновлено центр міста. Розширено пішохідну зону в межах середмістя. Також місто досягнуло високого рівня розвитку туризму (3 млн туристів на рік) та найвищі темпи зростання кількості в'їзних туристів у Європі. Спостерігається щорічний приріст нових туристичних продуктів та проводяться культурні заходи європейського значення. У Львові активно розвиваються креативні та культурні індустрії».

Львів — світовий центр спорту та здорового способу життя.

«УЄФА визнало рівень проведення Євро-2012 у Львові найкращим серед приймаючих міст і Львів отримав право на проведення Зимових Олімпійських ігор 2022. Львів — місто з сучасною спортивною інфраструктурою. В ході підготовки до подачі заявки на проведення Зимових Олімпійських ігор 2022 розвинута інфраструктура (у т. ч. побудовано Палац зимових видів спорту). Також у нашому місті організовано та успішно проведено Чемпіонат світу з фігурного катання та досягнута найвища частка велосипедного транспорту серед міст України».

Львів — місто високотехнологічних індустрій.



Руїни Львівського автобусного заводу. Знимка Ю. Ситника

«У Львові розвивається сучасна легка, харчова, біотехнічна, електронна промисловість. Місто є лідером у Східній Європі в галузі ІТ-бізнесу. Промисловість міста розвивається виключно за принципами економіки знань. Львів — найвідвідуваніше туристичне місто Східної Європи».

У місті створені сприятливі умови для бізнесу.

«Львів — це місто, де рівень задоволеності прозорістю та зрозумілістю правил/процедур для бізнесу вищий за 80 %. Тут створений діючий сучасний технопарк за європейським зразком. У нас розміщені представництва провідних світових компаній та збудовано сучасний діловий центр навколо нового стадіону».

Забезпечено сучасний і стабільний рівень енергозабезпечення.

«ТЕЦ-1 та ТЕЦ-2 забезпечують потребу міста в енергії більш ніж на 30 %, а для забезпечення енергетичної незалежності збудовано газопровід з українських свердловин (наприклад, «Дашава — Долина — Львів»). У процесі виконання зобов'язань за «Угодою мерів» у Львові досягнуто найкращий в Україні рівень енергоощадних та екологічних технологій серед обласних центрів України».

Додатково до місії та візії визначено три пріоритети:

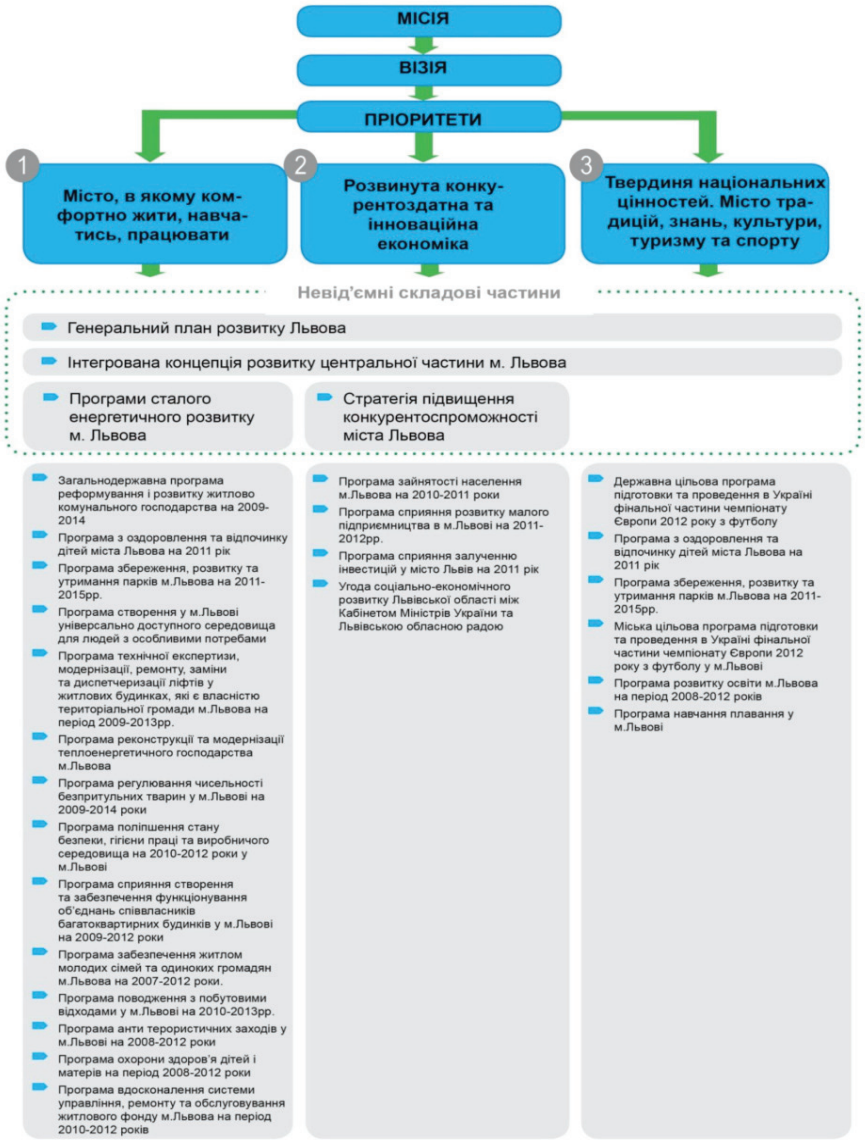
«1. Місто, в якому комфортно жити, навчатись, працювати.

2. Розвинута конкурентоздатна та інноваційна економіка.

3. Твердиня національних цінностей. Місто традицій, знань, культури, туризму та спорту».

Розписано також показники ефективності до кожного з пріоритетів. До прикладу, в пріоритеті «Розвинута конкурентоздатна та інноваційна економіка» передбачалося до 2015 р. залучення в економіку міста прямих іноземних інвестицій з розрахунку 1840 дол. США на мешканця. Згідно з даними статистики, цей показник становив у 2015 р. 751,4 дол. США, а у 2018 р. — 528 дол. США.

У розділі КС «Шляхи досягнення стратегічних цілей» описані основні вимоги до стратегічних програм, організацію та моніторинг виконання КС і прикінцеві положення, в яких, зокрема, наведено схему КС:



Чотири невід'ємні складові частини КС, а саме Генплан, Інтегрована концепція розвитку центральної частини Львова, План сталого енергетичного розвитку Львова та Стратегія підвищення конкурентоспроможності Львова прив'язані хоч до якихось пріоритетів і показників. Інші програмні документи є, так би мовити, випадковими. Мається на увазі, що, на відміну від наведеної стратегії Кракова, вони чітко не корелюються з візією та пріоритетами міста. Окрім того, в Інтернеті практично немає жодної інформації про стан виконання цих програм. Далі ми проаналізуємо виконання КС, аби краще зрозуміти стратегічний розвиток міста і те, на чому він ґрунтується.

Взагалі займатися процесом аналізу стратегічних документів Львівської міської ради можна безконечно довго, оскільки приймаються все нові й нові документи. До прикладу, 20 червня 2019 р. сесія ЛМР, з-поміж 177 (!) питань порядку денного, прийняла чергову «доленосну» стратегію (попри те, що дія КС, яка містила понад сотню стратегічних документів, ще не завершилася):

«З метою забезпечення сталого розвитку м. Львова, підвищення якості життя громадян міська рада ухвалила Стратегію прориву 2027 — комплексний план розвитку Львова. Стратегія базується на сучасному успішному міжнародному досвіді. Барселона, Берлін, Кельн, Гельсінкі, Буенос-Айрес, Таллін, Вільнюс — міста, що вже стали креативними центрами для своїх мешканців, досягли соціального добробуту та забезпечили стабільне зростання економіки, що базується на інноваціях. Творці Стратегії бачать Львів 2027 центром креативності та нововведень. Саме тому Стратегія прориву включає чотири основні пріоритети розвитку міста — виховання, збереження, концентрації та залучення креативних людей. За цю ухвалу проголосувало 35 депутатів».

У цьому черговому стратегічному документі ми простежуємо вже знайомі та нові епохальні проєкти:

«Зокрема, для концентрації креативності Стратегія передбачає підтримку та розвиток мережі хабів для генерації ідей і проєктів: Startup Depot, YEI, Innovation District IT Park, Lem Station, а також Tech StartUp School Національного університету «Львівська політехніка». Ініціативи не обмежуються лише сферами бізнесу та IT, передбачено розвиток культурних і мистецьких кластерів».

Отже, дещо ознайомимося з тією новою «стратегією»:

«1.2. Засади.

1.2.1. Візуалізуючи Львів 2027 р., необхідно змістити акценти з мислення у категоріях інституцій, структур, економічних систем на мислення про людину, тобто львів'янина та про спільноту загалом.

1.2.1.1. Найбільшим гальмом для розвитку міста є не інституційні проблеми і не економічні передумови, а спосіб мислення, а як наслідок — і спосіб дій людей, котрі ухвалюють рішення. Інертність мислення (спротив новому), толерантність до корупції і зацикленість на споживанні мають перестати превалювати в мисленні львів'ян. Нові базові цінності: самореалізація, взаємодовіра, взаємодопомога, взаємоповага і відповідальність.

1.2.1.2. За умови досягнення мети, поставленої у Стратегії прориву 2027 (надалі — Стратегія), уже через 10—15 років нове покоління творців та управлінців зможе побудувати зовсім інше бачення міста. Ці люди матимуть більш прогресивні уявлення про розвиток Львова. Вони будуть визначати, яким має бути Львів, адже саме їм жити у цьому місті.

1.2.2. Пропозиція — формування суспільства з новими цінностями на основі створення потужного креативного класу — є достатньо реалістичним шляхом для розвитку міста.

1.2.2.1. Насамперед для реалізації цієї Стратегії майже не потрібно рішень, які ухвалюються на рівні держави. На загальнодержавний процес місто впливає лише опосередковано.

1.2.2.2. Одночасно, потужність креативного класу набагато менше залежить від кількісних показників, а більше від якісних. Для досягнення по-справжньому проривного результату достатньо, аби в місті з'явилося лише кілька новаторів рівня Казимира Малевича, Стіва Джобса чи Володимира Вернадського.

1.2.2.3. В результаті втілення цієї Стратегії Львів може вийти на якісно новий рівень розвитку — не наздоганятиме світові економічні тренди, а формуватиме та експортуватиме їх.

1.3. Візія.

1.3.1. Львів 2027 р. — місто гідного життя, базованого на довірі, чесності, взаємоповазі та взаємодії.

1.3.2. Саме можливість реалізувати свій творчий, інтелектуальний, бізнесовий потенціал для максимальної кількості людей, і при цьому брати на себе відповідальність за долю міста — тут вважають основною цінністю. Разом із нетолерантністю до корупції та новою традицією взаємодовіри це дасть можливість побудувати нову, креативну економіку.

1.3.3. Основою розвитку міста стає наявність потужного креативного класу, для якого наведені вище цінності і цілі є органічними, та його інтеграція в усі сфери економіки, міської влади та суспільного життя. Виходячи з того, що кожна людина від природи є креативною, здатною до творчості та до новаторства, місто повинно створити якнайкращі умови для прояву креативу та самореалізації.

1.3.4. В економічному сенсі відбувається:

- формування у місті нових для регіону галузей креативної економіки;
- зростання доходів та збільшення кількості робочих місць у місті;
- прихід у місто великих інноваційних компаній, яких приваблює активний креативний клас;
- поява інноваційних продуктів і компаній у різних сферах економіки;
- пожвавлення ринку фінансів, зокрема венчурних;
- зростання рівня задоволеності мешканців життям у місті;
- збільшення кількості якісних інноваційних рішень управління містом.

1.3.5. Львів стає експортером інновацій, технологій, практик, творчих і соціальних трендів».

У документі зазначено:

«3.1. У процесі підготовки Стратегії було проведено дослідження та проаналізовано різні джерела.

3.2. В основі напрацювань лежать:

3.2.1. «Соціальний моніторинг якості життя у Львові 2017».

3.2.2. 25 сфокусованих дискусій з представниками різних середовищ, у яких взяли участь 150 респондентів.

3.2.3. Опрацьовані праці провідних міжнародних фахівців у темі креативу.

3.2.4. Вивчено досвід 16 міст, яким вдалося досягти проривних результатів завдяки креативності.

Враховано три стратегічні документи, які вже існують у місті:

Комплексна стратегія розвитку міста 2012—2025 рр. і її п'ятирічний план «Львів—2020», Програма розвитку освіти м. Львова на 2017—2020 рр., Стратегія розвитку культури м. Львова до 2025 р.»

Як переконуємося, нова Стратегія прориву 2027 не лише увібрала в себе КС з

усіма 115 стратегічними документами, а ще й містить низку нових програм, стратегій, моніторингів та дискусій. Недаремно статутний капітал комунальної установи Інститут міста, яка продукує ці стратегії, постійно поповнюється для організації різних заходів. До прикладу, з січня до червня 2020 р. додатково до бюджету, в якості внесків у СК було скеровано 1820 тис. грн. З них 199,5 тис. грн витрачено на всілякі опитування (вказано кількість — 1200 осіб). Така ж сума — 199,5 тис. грн — на оплату якихось «подій». 300 тис. грн (250 осіб) заплановано на «щось» із локацією в Українському католицькому університеті (УКУ). 120 тис. грн — місцем витрат зазначено пл. Ринок, 1, каб. 108—111, на що саме — не зазначено. Ще 100 тис. має бути витрачено на 100 осіб за адресою: FEST Republik, вул. Старознесенська, 22. Наступних 300 тис. 11 квітня виділено на 250 осіб за адресою: стадіон «Арена Львів». Далі, 11 травня, ще на «щось» мало бути витрачено 500 тис. без конкретизації. І врешті, 11 червня — транш 101 тис. грн на локацію УКУ для 150 чоловік.

Тут варто читачам нагадати, що з 12 березня в Україні було запроваджено карантин у зв'язку з так званою пандемією COVID-19, а всі світові ЗМІ вже пророкували глобальну економічну кризу.

Читаємо далі:

«Для більш глибокого розуміння ситуації у місті було використано соціологічне дослідження «Соціальний моніторинг якості життя у Львові 2017», яке дозволяє простежити динаміку основних показників якості життя у Львові згідно з авторською методикою комунальної установи Інституту міста. Згідно з дослідженням є підстави стверджувати, що Львів станом на сьогодні вже є містом, в якому створені сприятливі умови для життя. За даними дослідження, 84 % мешканців міста почуваються щасливими людьми, 80 % — не бажають переїжджати зі Львова, а 96 % стверджують, що люблять Львів.



Якість життя у Львові є дуже різною. Знимка Ю. Ситника. Осінь 2020 р.

Попри те, що 55 % мешканців задоволені тим, як вони проводять своє дозвілля, лише 18 % львів'ян відвідують театри, 10 % — музеї, 3 % — бібліотеки. Це означає як те, що мешканці міста проводять своє дозвілля поза культурними інституціями, так і те, що якість послуг, що надається у цих культурних інституціях, є надто низькою, аби приваблювати більше відвідувачів. Часто люди відпочивають у такий спосіб, який не сприяє їхньому розвитку, наприклад, 74 % мешканців переглядають телебачення. Як згадано вище, більшість мешканців, задоволені тим, як вони проводять дозвілля, одночасно дані того ж дослідження засвідчують, що 55 % опитаних проводять вільний час, просто байдикуючи. Відповідно місто має подбати про створення більш різноманітних та цікавих способів відпочинку для львів'ян та гостей».

Деякі показники Інституту міста вчергове вражають. До прикладу, з приводу рівня щастя заглянемо у Вікіпедію. Нещодавно Україна зайняла 138 місце в рейтингу найщасливіших країн світу за 2018 р. У цьому ж рейтингу за 2017 р. з індексом (показником рівня щастя) 4,096 ми посіли 132 рейтингове місце та перебували після

Гани (131 місце, індекс 4,12) і перед Угандою (133 місце, індекс 4,081). За рівнем змін Україна займає 122 місце з показником — 0,93 в кінці негативного сектору: нижче України лише Ботсвана — 0,973; Греція — 1,099, Центральноафриканська Республіка — 1,467 та Венесуела — 1,597. У цій ситуації два варіанти: або Львів є такою собі оазою щастя у знедоленій країні, або Інститут міста займається, перепрошуємо, розвішуванням локшини мешканцям міста за їхні ж кошти.

Оскільки вивчати величезні за сукупним обсягом програми та документи міста, як уже згадувалося, можна безконечно довго, а ми вже вочевидь «перевантажили» читача такою інформацією, спробуємо підсумувати наш поверхневий аналіз стратегічних документів міста. Тобто — поділитися враженнями, оскільки глибоко аналізувати «творчість» десятків, а може й сотень чиновників, які невпинно продукують подібні плани, програми і стратегії, ми не вважали за доцільне.

Безумовно, «стратегічна продуктивність» чиновників ЛМР, зокрема так званого «Інституту міста», вражає. З'являються все нові й нові важливі документи, що створює безперервний інформаційний шум, метою якого, як видається, є формування ілюзії, начебто у місті відбувається щось важливе та епохальне.

Насправді все це «стратеготворення» є сумішшю різного статусу та якості документів як важливих, так і декларативних. До прикладу, якщо ви раптом дочитаєте до кінця КС, або просто кинете оком на 107 сторінку головного стратегічного документу міста, то побачите там список зі 160 проєктів. Першим у цьому списку є такий: «Концепція та правила для збалансування інтересів мешканців та туристів в сфері закладів харчування і торгівлі». Про ставлення авторів до свого проєкту та до його читачів найкраще свідчить оте «туристів в сфері», бо не поставити прийменник «у» замість «в» у цій фразі практично неможливо. Але творці КС на це таки спромоглися.

Серед зазначених проєктів є справді необхідні. До прикладу, «Інвентаризація зелених насаджень Львова та заходи щодо покращення їх стану: інвентаризація, план засадження та догляду, реалізація». Не будемо надто прискіпливі щодо того, про яку «реалізацію» йдеться, а лише зазначимо: незважаючи на двічі вжите слово «інвентаризація», цього важливого дійства ніхто у Львові за останні 20 років не проводив.

Є проєкти симпатичні, на кшталт «Леополтвісу» — «порятунку міської ріки» шляхом «відкриття частини русла в центральній частині», але, на жаль, майже фантастичні з огляду на багато об'єктивних чинників. Є проєкти-гасла: «Без стовпів і ланцюжків — увесь наш Львів». Трапляються цілком конкретні, такі як «Будівництво готелю Площа Міцкевича, 9». Щодо останнього, то не зрозуміло, яке відношення до цього будівництва мала влада міста, якщо ділянка у приватній власності й обтяжена низкою судових проваджень. Проте минуло понад 10 років, а цей проєкт лише продукує нові скандали — тепер через незаконну видачу міськвиконкомом містобудівних умов і обмежень за відсутності у Львові затвердженого історико-архітектурного опорного плану. Ви запитаєте: а як же інші будови, які провадяться без цього документа в історичній частині міста? Мабуть це запитання до чиновників міської ради. І подібних запитань є дуже багато…

Можна ще багато аналізувати й іронізувати над списком проєктів, наведених у Додатку 3 до Комплексної стратегії розвитку Львова, але їх кількість передбачає окрему, проте мабуть нікому не цікаву, книгу. Крім Додатку 3, є ще Додаток 4, де перелічено 27 документів із зазначенням підстави їх появи та терміну дії. Ми наведемо цей перелік з однією метою — може читачам пощастить віднайти звіт про виконання хоч однієї програми з нижченаведеного списку.

Додаток 4
До Комплексної стратегії розвитку Львова

№	Назва документа	Підстава для виконання	Термін дії
1.	Програма вдосконалення системи управління, ремонту та обслуговування житлового фонду м.Львова на період 2010-2012 років	ухвала ЛМР від 25.03.2010р. №3420	до 2012 р.
2.	Програма навчання плавання у м.Львові	рішення виконкому ЛМР від 05.06.2009 №401	До 2013
3.	Програма охорони здоров'я дітей і матерів на період 2008-2012 роки	ухвала ЛМР від 11.10.2007 №1143	до 2012р.
4.	Програма розвитку освіти м.Львова на період 2008-2012 років	ухвала ЛМР від 20.03.2008 №1615	до 2012р.
5.	Програма сприяння створення та забезпечення функціонування об'єднань співвласників багатоквартирних будинків у м.Львові на 2009-2012 роки	ухвала ЛМР від 18.06.2009 №2693	до 2012р.
6.	Програма забезпечення житлом молодих сімей та одиноких громадян м.Львова на 2007-2012 роки.	ухвала ЛМР від 18.12.2007 №1379	до 2012р.
7.	Програма поводження з побутовими відходами у м.Львові на 2010-2013рр.	рішення виконавчого комітету ЛМР 26.03.2010 №362	до 2013р.
8.	Програма анти терористичних заходів у м.Львові на 2008-2012 роки	ухвала ЛМР від 20.03.2008 №1616	до 2012р.
9.	Програма зайнятості населення м.Львова на 2010-2011 роки	ухвала ЛМР від 24.06.2010 №3627	до 2011р.
10	Програма поліпшення стану безпеки, гігієни праці та виробничого середовища на 2010-2012 роки у м.Львові	ухвала ЛМР від 25.03.2010 №3421	до 2012р.
11	Програма регулювання чисельності безпритульних тварин у м.Львові на 2009-2014 роки	ухвала ЛМР від 30.09.2009 №2880	до 2014р.

12	Міська цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу у м.Львові	ухвала ЛМР від 16.02.2009 №2315	До 2012р.
13	Програма реконструкції та модернізації теплоенергетичного господарства м.Львова	ухвала ЛМР від 29.04.2004 №1239	У програмі не вказані терміни дії
14	Програма технічної експертизи, модернізації, ремонту, заміни та диспетчеризації ліфтів у житлових будинках, які є власністю територіальної громади м.Львова на період 2009-2013рр.	ухвала ЛМР від 09.07.2009 №2867	До 2013р.
15	Програма створення у м.Львові універсально доступного середовища для людей з особливими потребами	ухвала ЛМР від 11.10.2005 №2582	Програма виконується постійно
16	Програма сприяння розвитку малого підприємництва в м.Львові на 2011-2012рр.	ухвала ЛМР від 21.04.2011р. №373	До 2012р.
17	Програма сприяння залученню інвестицій у місто Львів на 2011 рік	ухвала ЛМР № 437 від 19.05.2011	До 2013р.
18	Програма збереження, розвитку та утримання парків м.Львова на 2011-2015рр.	ухвала ЛМР № 375 від 21.04.2011	До 2015р.
19	Програма розвитку туристичної галузі міста	ухвала ЛМР № 243 від 10.03.2011	На 2011р.
20	Програма з оздоровлення та відпочинку дітей міста Львова на 2011 рік	рішення виконкому ЛМР від 26.01.2011, №67	Виконується протягом 2011р
21	Державна цільова програма підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу	постанова КМУ від 14.04.2010 №357	до 2012р.
22	Загальнодержавна програма реформування і розвитку житлово комунального господарства на 2009-2014	Закон України № 1869-15 Від 11.07.2009 р.	До 2014р.

23	Угода соціально-економічного розвитку Львівської області між Кабінетом Міністрів України та Львівською обласною радою	розпорядження КМУ від 17 червня 2009 р. N 681-р	До 2013р.
24	Інтегрована концепція розвитку центральної частини м. Львова	ухвала ЛМР № 429 від 21.04.2011 «Про затвердження Інтегрованої концепції розвитку центральної частини м. Львова»	До 2015 р.
25	Програми сталого енергетичного розвитку м. Львова	ухвала ЛМР № 663 від 14.07.2011	до 2020 року
26	Генеральний план розвитку Львова	ухвала ЛМР № 3924 від 30.09.2010	до 2025 р.
27	Стратегія підвищення конкурентоспроможності міста Львова	ухвала ЛМР від 07.05.2010 №3460	до 2015р.

Давайте ще раз повернемося до зазначених у Додатку 4 базових документів КС. Що у нас відбувається з «Інтегрованою концепцією розвитку центральної частини міста», в основу якої покладено низку стратегій і програм? Як там ситуація зі «зниженням конфліктності руху всього вуличного транспорту»? А що можна сказати про «збереження архітектурної спадщини та забезпечення житлової функції»? Гаразд — це лише концепція. А як справи зі «Стратегією підвищення конкурентоспроможності економіки Львова до 2015 року»? Чому населення «студентської столиці» зменшилося зі 130 тисяч до менше 100 тисяч? Які досягнення у боротьбі з тіньовою економікою? На ці та інші запитання ви теж не знайдете відповідь, принаймні, нам це не вдалося. А може чиновники відзвітувалися за виконання «Програми сталого енергетичного розвитку Львова до 2020 року»? Адже там заплановано досягнення конкретних показників. Які успіхи в її виконанні? Аналогічно всім іншим — вони невідомі, а це наштовхує на думку, що їх і немає. Єдиний стратегічний документ, який відповідає саме такому визначенню, — це генеральний план міста Львова. Ось тут можна чітко сказати — він більше ніж на 90 % не виконується.

Однак такі «успіхи» в реалізації десятків стратегій, а також сотень програм і проєктів жодним чином не впливають на подальше продукування подібних нікчемних (щодо відсутності результату) документів. Окрім згаданої нової «Стратегії прориву 2027», яка експлуатує тезу «креативного класу» Річарда Флориди (оприлюднену ним у книзі «Homo creativus» ще у 2002 р.), нещодавно з'явився наступний «епохальний» документ під назвою План сталої міської мобільності м. Львова (надалі — ПСММ). За словами його авторів — це «стратегічний документ, який визначає транспортну політику міста на найближчі десять років і дає відповідь на питання: як оптимізувати місто для того, аби переміщення мешканців у ньому були ефективними з точки зору часу, комфорту, вартості, сприяли здоров'ю та спричиняли якнайменший негативний вплив на довкілля». Зауважуєте прозорий натяк на пересування пішки та велосипедами?

До створення цієї чергової стратегії були, зокрема, причетні: комунальна установа «Інститут міста», ЛКП «Інститут просторового розвитку», ЛКП «Львівавтодор», ЛКП

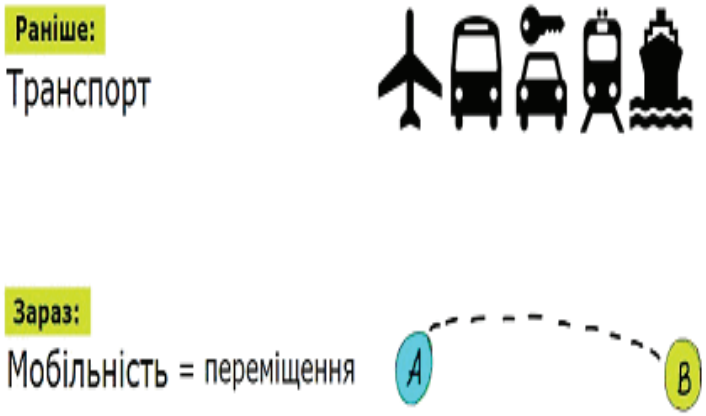
«Львівелектротранс» (збитки якого у 2018 р. перевищили 100 млн грн), департамент житлового господарства та інфраструктури, управління транспорту департаменту житлового господарства та інфраструктури, управління архітектури та урбаністики департаменту містобудування, міжнародні експерти зі Швейцарії та Німеччини, а також експерти з різних галузей і представники громадськості, «котрі зацікавлені в розвитку міста» — саме так зазначено у самому документі.

У кращих традиціях львівського «стратеготворення» ПСММ опирається на солідну «наукову» базу раніше розроблених документів:

1. Стратегія міського транспортного руху у місті Львові, Dreberis, 2009.
2. Львів — 2025. Генеральний план, ДПІ Містопроект, 2010.
3. Інтегрована концепція розвитку центральної частини міста, GIZ, 2011.
4. Проект у сфері громадського транспорту м. Львів: удосконалення регулятивного середовища для міської транспортної системи, Луіс Бергер, 2011.
5. Програма сталого енергетичного розвитку Львова (SEAP), Львівська міська рада, 2011.
6. Проект комплексної програми розвитку електротранспорту міста Львова, ГО «Львів'яни за електротранспорт», 2014.
7. Комплексна стратегія Львів-2025, КУ «Інститут міста», 2011.
8. Solution of Traffic Problems in the Central Area of Lviv, Gottfried Zantke, Architectural Studies, 2015.
9. Проект паркувальних майданчиків, автостоянок та гаражів, ППВП Архново, 2016.
10. Концепція розвитку електромобільності, ГО «Екологічні ініціативи», 2017.
11. Стратегія розвитку ЛКП Львівелектротранс, ЛКП «Львівелектротранс», 2018.
12. Оптимізація маршрутної трамвайної мережі Львова, ЛКП «Львівелектротранс», 2018.
13. Інтегрована концепція розвитку, Львівська міська рада (у розробці).

Багато знайомих документів, чи не так? Зокрема Генплан, який традиційно включають у різні стратегії, й одразу забуваючи про його виконання. Цього разу львівські «стратеги» пішли далі: «Генплан містить велику кількість нереалістичних ідей, спрямованих на покращення автомобілекористування, проте є і виключення. Найбільшим реалізованим рішенням Генерального плану стало будівництво лінії руху трамвая на Сихів, ефективність якого перевершила навіть найоптимістичніші очікування. Проте реалізувати усі рішення Генерального плану неможливо з огляду на наявну економічну ситуацію та великою мірою недоцільно у порівнянні з іншими можливостями для розвитку переміщень містом».

Просто геніально — в одному абзаці спаплюжити Генплан і прорекламувати єдиний інфраструктурний проєкт, реалізований упродовж останніх 15 років, завдяки кредиту та гранту від ЄБРР і «мосту Кірпи»! Те, що Генпланом передбачалося серед першочергових заходів, зокрема й покращення сполучення Сихова з іншими районами міста шляхом з'єднання вул. Кн. Ольги з вул. Вернадського (з продовженням цієї магістралі аж до вул. Зеленої) — у ПСММ не згадується. Зрештою, як і не згадується «Стратегія міського транспортного руху для м. Львова до 2030 р.», покладена в основу «Інтегрованої концепції розвитку центральної частини Львова»… Щоби не перевтомлювати читача подальшим аналізом документа, покликаного вирішити усі транспортні проблеми міста, наведемо малюночок, який демонструє його принципову відмінність від усіх попередніх:



Правда, геніально?..

Поданої у цьому розділі інформації більш ніж достатньо вдумливому читачеві для власних висновків, але щоби уникнути звинувачень у неконструктивній критиці, дозволимо собі кілька тез щодо того, як би мало виглядати справжнє «стратеготворення»:

1. Кожна стратегія є шляхом досягнення певної конкретної мети. Тому ця мета має бути чітко окреслена.

2. Стратегія базується на ґрунтовному аналізі поточної ситуації, оскільки не можна прокласти вірний шлях, якщо не розуміти, де ти знаходишся.

3. Стратегія передбачає поетапність або послідовність кроків. Ці етапи мають бути зазначені у часовому вимірі та показниках, які планується досягнути за визначений проміжок часу.

4. Поетапність передбачає моніторинг, об'єктивно необхідний для корегування стратегії, внаслідок впливу внутрішніх і зовнішніх факторів на її виконання.

5. Після досягнення запланованої мети або після того як сплив строк, відведений на реалізацію стратегії, необхідно підготувати звіт та аналіз щодо її виконання.

У випадку, коли йдеться про стратегії розвитку міста, виконання окремих програм чи проєктів, увесь цей процес має бути максимально відкритим і публічним.

3.7. Львівська область

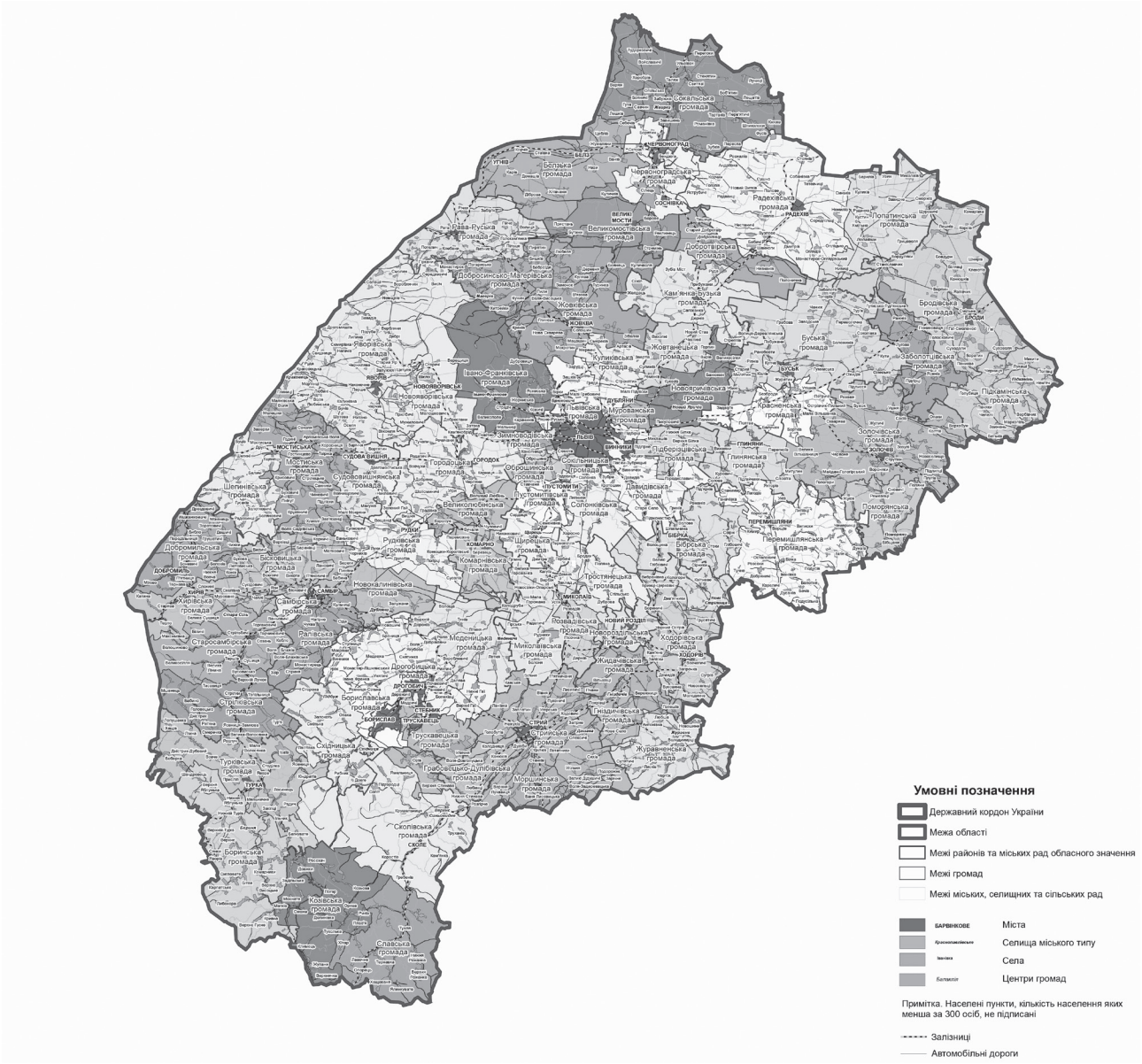
Незважаючи на фактичний і законодавчо визначений статус Львова як регіонального центру надобласної системи розселення (НСР), він насамперед є центром обласної та надрайонної системи розселення, отже — метрополією та водночас центром агломерації. Відтак концепцію Великого Львова передусім необхідно розглядати у контексті Львівської області, у т. ч. її природно-ресурсного потенціалу.

Деякі характеристики Львівщини тут подаємо за матеріалами Схеми планування Львівської області (далі у цьому розділі — Схема), виконаної Українським державним науково-дослідним інститутом проєктування міст «Діпромісто» у 2009 р. (розрахунковий термін дії документу — 2031 р.), а також зі «Стратегії розвитку Львівської області на період 2021—2027 років» (далі у цьому розділі — Стратегія).

Львівська область, як адміністративна одиниця, утворена 4 грудня 1939 р., після розподілу території Польщі між Німеччиною та Радянським Союзом за пактом Молотова-Рібентропа, мала площу 21,8 тис. км^2 (3,6 % від території України).

За даними Стратегії, станом на 1 січня 2019 р. у Львівській області мешкало 2522 тис. осіб, тобто з моменту Всеукраїнського перепису населення у 2001 р. чисельність населення області скоротилась на 104,5 тис. осіб.

Адміністративно область розділена на 20 районів, 44 міста, у тому числі дев'ять міст обласного підпорядкування (Львів, Борислав, Дрогобич, Моршин, Новий Розділ, Самбір, Стрий, Трускавець, Червоноград), 34 селища міського типу і 1850 сільських населених пунктів. До реформи децентралізації на території області діяло 34 селищні ради, 45 міських рад, 20 районних рад і 632 сільські ради.



Мапа до Перспективного плану формування територій громад Львівської області зі сайта https://www.kmu.gov.ua/storage/app/uploads/public/5ee/0aa/461/5ee0aa461b19d680478834.doc

Станом на 1 січня 2019 р. із 1928 населених пунктів області 1657 забезпечені генеральними планами (86 %), частина з яких потребує оновлення.

Варто зазначити, що Львівщина — найчисельніша серед областей України за кількістю сільських поселень: вона охоплює 6,5 % сільських населених пунктів країни. Найбільше їх у Жовківському (160), Яворівському (132), Жидачівському (113), Мостиському (110) і Старосамбірському (110) районах. У ЗМІ наводили дані, що з моменту останнього перепису населення і до 2016 р. кількість сіл в Україні скоротилася на 235 одиниць. Не оминуло таке негативне явище і Львівщину: за цей період було «знято з реєстрації» (як було сказано в одному коментарі відповідального працівника статуправління) три села у Пустомитівському районі, два у Стрийському, по одному в Сокальському та Бродівському, а також село Маяк Червоноградської міської ради. Крім того, існує багато сіл, де практично немає мешканців. Ще за переписом 2001 р. таких налічувалося п'ять одиниць, а в шести селах мешкало менше 10 осіб. Скільки безлюдних сіл станом на сьогодні — достеменно невідомо.

3.7.1. Географія області

Львівська область розташована на Головному Європейському вододілі, який розділяє басейни рік Чорноморського та Балтійського морів. На її території виокремлюють п'ять природних районів: гірські Карпати на півдні, до яких прилягає Передкарпатська височина; Подільська височина (плато) — в центральній частині; Мале Полісся і Волинська височина — на півночі.

Середня висота рельєфу області становить 376 м над рівнем моря. Центральну частину території області займає Верхньобузько-Стирська рівнина, південніше розташована Подільська височина, на півночі — Волинська височина у вигляді Сокальського пасма. На північний захід від Львова простягається Розточчя — дуже горбиста височина з окремими висотами понад 350 м над рівнем моря. Територія басейну річки Сян називається Надсяння і складається з Яворівської улоговини (до 250 м над рівнем моря) та Сяно-Дністровської увалистої височини (з висотами понад 320 м над рівнем моря). Придністровська рівнина простяглась вздовж русла річки Дністер, місцями є дуже заболоченою. Прикарпаття — це вузька смуга вздовж Карпат з хвилясто-рівнинними формами рельєфу (окремі висоти досягають 400 м). Південну частину області займають Українські Карпати, гірські хребти яких, розчленовані глибокими долинами рік Дністра, Стрия та їх приток, простягаються пасмами з північного заходу на південний схід.

Найнижчою частиною території є Сокальське пасмо зі середньою висотою близько 210 м (мінімальною — 180 м). Другий рівень за висотою — Передкарпаття із середніми висотами понад 300 м і максимальною 519 м — горою Радич у північній частині Старосамбірського району. Третій рівень утворює Львівське горбогір'я з висотами 350 м і максимальною 472 м — горою Камула на Перемишлянщині.

До басейну Чорного моря належать ріки Дністер, Стрий, Стир, Свіча. До басейну Балтійського моря — Західний Буг і Сян. Найбільша кількість річок у басейні Дністра — 5838, Західного Бугу — 3213 та незначна кількість у басейні ріки Сян. Разом — 9051 річка.

За даними Стратегії, налічується 8950 річок, сумарною довжиною 16 343 км. На території області налічується 20 водосховищ, розташованих у басейнах Дністра, Західного Бугу та Сяну.

До великих рік належать Дністер (протяжність у межах області — 207 км) і Західний Буг (195 км); до середніх — Стрий (232 км), Серет (5 км), Сян (56 км), Іква (17 км), Стир (91 км). Малих річок налічується 235 шт., загальною довжиною 4732 км.

Найбільшою рікою Львівської області є Дністер. Він бере початок з джерел, які виходять на поверхню на північно-західному схилі гори Розлуч у Турківському районі на висоті 760 м над рівнем моря. Довжина Дністра становить 1362 км, площа басейну — 72 100 км^2.

Загальний фонд водойм області складає 42,7 тис. га, у т. ч. річки та струмки — 12,7 тис. га, меліоративні канали, колектори — 14,4 тис. га, озера, прибережні замкнуті водойма, лимани — 1,2 тис. га, ставки — 9,9 тис. га, штучні водосховища — 4,5 тис. га.

Територія Львівщини розташована у межах трьох природно-кліматичних зон: Полісся (26,2 % території), Лісостеп (34,1 %), Карпати (39,7 %). У межах цих зон виділяють п'ять кліматичних районів: Мале Полісся між містами Броди та Кам'янка-Бузька; Лісостеп — Розточчя (Рава-Руська та Львів); Опілля (Яворів і Мостиська); Передкарпаття (Самбір, Дрогобич і Стрий); Карпати (Турка, Славське).

3.7.2. Водопостачання і водовідведення

Водопостачання сільських населених пунктів Львівщини питною водою відбувається переважно за рахунок експлуатації підземних водоносних горизонтів. У 95 % водозабезпечення населених пунктів здійснюється з підземних джерел і лише 5 % — з поверхневих. В області функціонує: 51 водопровідно-каналізаційне господарство різних форм власності; 519 свердловин; 497 насосних станцій; 139 споруд для зберігання води; 137 каналізаційних насосних станцій; 169 очисних споруд.

Використання для водопостачання поселень поверхневих вод переважно здійснюється у гірських районах Карпат, де на поверхню виходять численні гірські джерела та струмки з високоякісною прісною водою. Централізовані системи водопостачання є у 213 населених пунктах: 43 містах, 25 селищах міського типу; 145 сільських поселеннях. Системами централізованого водопостачання обладнано 52,2 % житлового фонду області. Централізованим водовідведенням у Львівській області забезпечено споживачів 39 міст (із 44), 13 селищ міського типу (із 34), 11 сільських населених пунктів (зі 1850). Нижчим від середнього по області є рівень водопостачання та водовідведення у сільській місцевості.

Окрім природної якості води, важливим чинником у системі водопостачання є технічна сторона. З 749 комунальних, відомчих і сільських водозаборів станом на 1 січня 2007 р. діючим вимогам не відповідали 20.

Згідно зі Схемою в 2008 р. одиночна протяжність водоводів у межах області становить 1687,90 км, з яких ветхих і аварійних — 804,90 км (40,5 %). Вулична, внутрішньоквартальна та внутрішньодворова водопровідні мережі мають довжину 3049,40 км, з них 1414,80 км (46,4 %) перебувають у незадовільному стані. «Загальна протяжність каналізаційної мережі становила 1700,7 км, з яких 683,9 км (40,2 %) були замортизовані та 313,9 км (18,5 %) перебували в аварійному стані».

За даними Стратегії, станом на 1 січня 2019 р. протяжність комунальних водопровідних мереж становила 4699,72 км (в аварійному та ветхому стані знаходиться 727,8 км, або 47,6 %), комунальних каналізаційних мереж — 1960 км (в аварійному та ветхому стані — 118,63 км, або 33,9 %).

Поверхневі води часто використовують для рибоводних ставів, а також технічного водопостачання підприємств. Однак екологічний стан поверхневих вод загалом незадовільний, оскільки до них потрапляє 78 % забруднених стоків. Згідно з даними Львівського облводгоспу, в 2006 р. у водні об'єкти області було скинуто 179,58 млн м^3 недостатньо очищених та неочищених стічних вод, а у 2007 р. — вже 200,59 млн м^3.

«Найбільші показники скиду неочищених та недостатньо очищених стічних вод підприємств у водні об'єкти Львівської області має Львів — 159,5 млн м^3 (з них не відповідають нормам — усі 159,5 млн м^3). Друге місце за кількістю скинутих вод посідає Дрогобицький район — 31,757 млн м^3, однак 92,8 % становить скид нормативно очищеної води. Жидачівський район перебуває на третьому місці за скидами — 10,56 млн м^3, з них 8,675 млн м^3 (82 %) відповідають нормам».

У більшості населених пунктів області приватний сектор не під'єднаний до централізованої каналізації, а відтак скидає фекальні стоки у вигрібні ями, часто — у канави або на рельєф, що призводить до погіршення екологічної безпеки та забруднення водних ресурсів. Отже, водопостачання приватного сектора Львівщини без організації належного водовідведення погіршує санітарний та екологічний стан річок. Упродовж року подібні факти виявлені майже в усіх районах області.

3.7.3. Виробництво електроенергії, електропостачання, газифікація

До основних джерел електропостачання Львівщини належить Добротвірська ТЕС, яка виробляє понад 85 % електроенергії в області. Водночас Львівська область має великий потенціал у сфері відновлювальної енергетики.

Станом на 1 січня 2019 р. в області діяло 26 об'єктів відновлюваної й альтернативної енергетики загальною потужністю 159,359 МВт:

- три вітрові електростанції на території Старосамбірського району загальною потужністю 33,9 МВт;
- 20 сонячних електростанцій на території Самбірського, Яворівського, Жовківського, Пустомитівського, Кам'янко-Бузького районів і в м. Борислав загальною потужністю 122,444 МВт;
- дві мінігідроелектростанції на території Турківського та Дрогобицького районів загальною потужністю 0,615 МВт;
- одна міні-ТЕЦ на території Радехівського району, електрична потужність — 2,4 МВт;
- 343 сонячних електростанції приватних домогосподарств на території 20 районів і восьми міст потужністю 5,87 МВт.

У кількох районах області функціонують підприємства, які успішно виробляють паливні брикети (пелети, гранули) з відходів сільськогосподарського виробництва (солома, стебла соняшнику, лузга соняшнику, кукурудзи тощо) і деревообробки, а також з деревини, яка з'являється внаслідок розчищення лісових масивів, лісопосадок (гілля, хмиз та ін.).

У Львівській області працює: 1334 газові станції; 18 газопроводів високого тиску завдовжки 1475,4 км; 21 газопровід середнього тиску — 4212,8 км; 21 газопровід низького тиску — 6365,4 км.

Не газифіковано 254 населених пункти у Бродівському, Дрогобицькому, Сокальському, Жидачівському, Мостиському, Перемишлянському, Радехівському, Турківському, Яворівському, Жовківському, Старосамбірському районах. Їх мешканці користуються послугами з доставки скрапленого газу.

3.7.4. Геологічні чинники та корисні копалини

Більша частина області належить до районів з підвищеною, а Карпати — з високою інженерно-геологічною складністю освоєння. Чинники, які обумовлюють таку ситуацію: «висока сейсмічність (область розташована в зоні 6-бальної сейсмічності), карст, яружна ерозія, зсуви, підтоплення, заболоченість і заторфованість, селі тощо». До прикладу, карстом уражено 4650 км^2, або 22 % території області, з них 30 км^2, як уже згадувалося, розташовано в межах Львова, що становить 17,5 % його площі.

У зоні техногенно активізованого карсту перебуває понад 50 населених пунктів в 11 районах області та південно-західній частині Львова. Найураженішими карстом є території Яворівського, Пустомитівського, Миколаївського, Городоцького районів (близько та понад половина території).

Карстові провали та зсуви неодноразово зафіксовані у містах Борислав, Городок, Сколе, Турка, Трускавець, Шкло, Дрогобич, Стебник та інших населених пунктах області. На 39 % території області, зокрема у Львові, Яворівському, Золочівському, Самбірському, Перемишлянському, Дрогобицькому і Турківському районах, спостерігаються негативні сукупні прояви кількох екзогенно геологічних процесів (ЕГП).

За високого ступеня ураженості природними несприятливими процесами

Львівській області загрожують процеси техногенного походження, які за певних обставин можуть спричинити техногенно-екологічні катастрофи. Основною причиною таких явищ є інтенсивна в минулому розробка корисних копалин за відсутності належних природоохоронних заходів надрокористування, що й зумовило негативні зміни в навколишньому природному середовищі, в т. ч. геологічному, та призвело до активізації ЕГП.

Наведемо за приклад ситуацію, яка загрожує перлині Львівщини — місту-курорту Трускавцю. Мабуть, читачі пригадують ґрунтове провалля поблизу Трускавця, над колишньою шахтою з видобування калійної руди? Якщо хто призабув, то нагадаємо: у ніч на 30 вересня 2017 р. поблизу дороги, яка з'єднує Трускавець і Дрогобич, утворилося на поверхні землі провалля — 50 м у глибину і 300 м у діаметрі. На самій автомобільній дорозі, що з'єднує Трускавець з Дрогобичем і Львовом, виявили численні тріщини. На думку деяких фахівців, обвал цієї дороги — лише питання часу.

Проблема в тому, що видобуток калійної солі, а згодом калійних руд триває тут упродовж століть. Територія, де утворилося провалля, належить до Стебницького ДГХП «Полімінерал». Лише внаслідок діяльності цього підприємства, як стверджують фахівці, потрібна ліквідація більш як 24 млн м^3 пустот (підземних гірничих виробок), утворених у процесі відробки запасів руди. Інакше — катастрофа неминуча.

Наведемо офіційні дані з «Регіональної доповіді про стан навколишнього природного середовища у Львівській області» — щорічного випуску об'єктивної аналітичної інформації про екологічний стан Львівської області:

«Небезпечна техногенно-екологічна ситуація склалась в зоні діяльності Стебницького державного гірничо-хімічного підприємства «Полімінерал». Внаслідок багаторічного видобутку і переробки калійних руд, який проходив без закладки відпрацьованих порожнин, утворилося близько 30 млн м^3 підземних порожнин, що сягають другої санітарної зони курортополісу Трускавець, це призводить до просідання земної поверхні і утворення провалів. У зоні впливу відроблених територій розташовані житлові будинки м. Стебник, районний водогін, залізнична колія державного значення Трускавець — Київ, шосейні магістралі, каналізаційний колектор, лінії високовольтних передач, річки басейну Дністер, санітарні зони курорту Трускавець. Спостерігається активізація карстових процесів. Тільки за останні 2 роки активізація поверхневого карсту фіксувалася в межах 3-го поясу ЗСО курортополіса Трускавець».



Карстове провалля поблизу Стебника та Трускавця. Знимка Юлії Бундз, 2020 р.

Нижні горизонти відробіток затоплені мінералізованою водою, яка туди потрапляє вже понад 40 років, що призводить до розмиття (розчинення) «несучих конструкцій» підземних порожнин. Під загрозою не просто дорога Трускавець — Дрогобич, водогін і навіть не родовище Нафтусі — біда чигає на людей, котрі проживають у цьому районі!

Окрім того, обвал перекриттів між величезними підземними пустотами може спричинити локальний землетрус або зворотно — підвищена сейсмічна активність спровокує такий обвал. Що ж зробила держава, аби уникнути цих загроз? А нічого. Другого жовтня 2013 р. ФДМУ продав «Полімінерал» за 56 млн грн. Переможцем конкурсу з продажу державного пакета акцій стало ПАТ «Компанія Райз» (м. Київ) — компанія, яка входить в агрохолдинг Ukrlandfarming Олега Бахматюка.

А чи було прописано в умовах викупу контрольного пакету акцій усунення наслідків і подальших загроз екологічної катастрофи? Невідомо. Зате відома позиція нового власника, який не вважає себе відповідальним за наслідки минулої діяльності підприємства, та держави, яка в особі чиновників стверджує: коли підприємство пана Бахматюка придбало комплекс, то взяло на себе й усю відповідальність.

Отже, проблему «підвісили», а з приводу названих позицій сторін тривають судові спори. Тим часом у березні 2020 р. з'явилося нове провалля — у 120 м від старого, діаметром 150 м і глибиною 50—55 м. Нинішні кліматичні умови можуть пришвидшити процеси і… На жаль, цей приклад яскравий, але непоодинокий.

Корисні копалини

Поза проблемами ЕГП, надра Львівщини надзвичайно багаті на корисні копалини: «кам'яне вугілля, природний газ, нафта, сірка, торф, озокерит, кухонна та калійна сіль, сировина для виробництва цементу, вапняки і сланці, мергель, будівельні та вогнетривкі глини тощо…

Всього на території Львівської області є 472 родовища з 24 видів корисних копалин і лише половина з них розробляється (за даними на 1 січня 2007 р.)».

Мінерально-сировинні ресурси Львівщини розподілені так:

- паливно-енергетична сировина (нафта, вільний газ, конденсат, кам'яне і буре вугілля, торф) — 41,6 %;
- ресурси для виробництва будівельних матеріалів — 34,9 %;
- поклади прісних і мінеральних підземних вод — 19,5 %;
- самородна сірка, сіль, германій, озокерит — 4 %.

До найкоштовніших природних багатств області належать великі запаси лікувальних мінеральних вод, на базі яких діє низка курортів.

Найпоширеніші води з підвищеним вмістом органічних речовин на кшталт «Нафтуся» та сульфідні (сірководневі) води. «За показником балансу прогнозних ресурсів, розвіданих та затверджених запасів мінеральних вод Львівщина займає перше місце серед усіх областей України — 113 872,6 м^3/добу. Сумарні запаси мінеральних вод області становлять 41,6 % державних запасів. Мінеральні промислові підземні води у Львівській області представлені 19 родовищами (затверджені запаси 1314 м^3/добу)...»

На території області розташовано шість користувачів природних лікувальних ресурсів — це курорти Трускавець, Моршин, Любінь Великий, Немирів, Шкло та Східниця, якими освоєно лише 9,5 % експлуатаційних запасів мінеральних вод, що свідчить про можливості значно ефективнішого використання цього ресурсного потенціалу. Налічується 60 родовищ мінеральних підземних вод з балансовими запасами 5,4 тис. м^3 на добу, з яких експлуатується 21 одиниця.

На Львівщині розміщене єдине в Україні озокеритове родовище. Видобуток озокеритової руди шахтним способом ведеться ще з 1853 р. на Бориславському родовищі, яке за запасами та рівнем видобутку є найбільшим у світі. Станом на сьогодні з технічних причин видобуток озокериту фактично припинено, хоча його використовують у медицині (потреба в медичному озокериті становить 700 т/рік), електротехнічній, текстильній, деревообробній, лакофарбувальній та інших галузях промисловості.

Потужний лікувальний ресурс — торфові грязі Немирівського, Великолюбінського, Книселівського, Нинівського родовищ і родовища «Шкло», запаси яких перевищують 1,5 млн м^3, чого повністю вистачає для довготривалого функціонування на їх базі санаторно-курортних установ.

Необхідною умовою нарощування наявної сировинної бази є проведення геологорозвідувальних робіт, зокрема на нафту, газ, кам'яне вугілля, питні й мінеральні води.

3.7.5. Сільське господарство

Земельний фонд області становить 2183,1 тис. га. Сільськогосподарські угіддя у загальній площі території області займають 58,1 % (1268,5 тис. га), а їхня структура така: рілля 62,9 % (797,4 тис. га), багаторічні насадження 1,8 %, сіножаті 14,8 %, пасовища 20,4 % та перелоги 0,1 %. Землезабезпеченість в області найнижча в Україні: 0,47 га сільськогосподарських угідь на мешканця (в Україні — 0,82 га), у тому числі — 0,31 га ріллі. Львівщина володіє незначним земельним фондом, а його природно-ресурсний потенціал в якісному відношенні невисокий. За останні 30 років уміст гумусу зменшився в середньому на 0,3 % і становить 2,2 %, причому його щорічні втрати сягають 0,1 т/га.

У структурі сільськогосподарського виробництва області населення є основним виробником — його частка у 2018 р. дорівнювала 59,7 %. У господарствах мешканців області вироблено 55,4 % продукції рослинництва (92 % овочевих і плодово-ягідних культур) та 65,4 % — тваринництва (понад 90 % яєць і молока). Така ситуація — характерна ознака Львівської області.

Як уже згадувалося, Львівська область належить трьом природно-кліматичним зонам: Полісся (26,2 % території), Лісостеп (34,1 %), Карпати (39,7 %). Відтак придатних для ведення сільського господарства земель у середньостроковій перспективі є: у Поліссі — 58,7 % території, Лісостепу — 66,8 %, у Карпатах — 49,8 %. Загалом у середньому на одного мешканця області припадає лише 0,49 га сільськогосподарських угідь, тобто на третину менше від гранично необхідного.

«Пріоритетним для сільськогосподарського комплексу Львівської області завжди було і на перспективу буде зернове господарство, у тому числі виробництво продовольчого зерна. Потреби продовольчого зерна для населення можуть повністю покриватися ресурсами ріллі в області. При чому половина ресурсів зерна буде вироблятися для інших потреб, зокрема тваринництва — на утримання свиней та потреб птахівництва».

Для зберігання зернових і технічних культур на Львівщині задіяно 26 елеваторів загальною потужністю зберігання зерна 726,6 тис. т. Розрахункова потреба у додаткових потужностях становить 300 тис. т. Також в області діє 21 овочесховище загальною ємкістю 15,5 тис. т.

З метою задоволення суспільних потреб область повинна виробляти близько

95 тис. т цукру та 30 тис. т рослинної олії. «Ринковий попит на картоплю й овочі визначено за науковими нормами споживання, а пропозиція підтримується залученням до виробництва лише 101 тис. га земельних ресурсів. Картоплярство прогнозується на рівні 2,5 млн т з огляду на традиційну значимість продукту для населення».

Пріоритетними напрямами розвитку тваринництва на Львівщині вважаються практично всі галузі, зокрема молочне скотарство, вівчарство. Що стосується свинарства й птахівництва, то, як зазначено, їх розвиток обмежений зернофуражними ресурсами.

«На відміну від інших Львівську область на перспективу розглядають як територію, яка багата природними кормовими угіддями. Це означає, що площа орних земель буде обмеженою: у господарствах окремих громадян орних буде 525 тис. га, а у фермерських — 196 тис. га, що формує господарський каркас території внаслідок земельної реформи.

Таблиця 3. Посівні площі основних сільськогосподарських культур

	2013 р.		*2018 р.*		*2018 р. +,- до 2013 р.*	*2018 р. в % до 2013 р*
	тис. га	*частка, %*	*тис. га*	*частка, %*		
Вся посівна площа	**621**	**100,0**	**674,4**	**100,0**	**53,4**	**108,6**
в т.ч. зернові та зерно-бобові	**302,9**	**48,8**	**295,2**	**43,8**	**-7,7**	**97,4**
з них: пшениця	163,1	26,3	170,8	25,3	7,7	104,7
жито	5,8	0,9	5,9	0,9	0,1	101,7
ячмінь	40,4	6,5	50	7,4	9,6	123,8
овес	19,7	3,2	13,1	1,9	-6,6	66,5
кукурудза	62,4	10,0	40,4	6,0	-22,0	64,7
Технічні культури	**98,5**	**15,9**	**169,1**	**25,1**	**70,6**	**171,7**
з них: цукровий буряк	16,3	2,6	15,7	2,3	-0,6	96,3
ріпак та кольза	56,1	9,0	56,6	8,4	0,5	100,9
соняшник	8,1	1,3	35,2	5,2	27,1	в 4,3 рази
соя	16,4	2,6	59	8,7	42,6	в 3,6 рази
Картопля	**94,6**	**15,2**	**94,6**	**14,0**	**-**	**100,0**
Овочі відкритого ґрунту	**24,4**	**3,9**	**25,4**	**3,8**	**1,0**	**104,1**
Кормові культури	**100,7**	**16,2**	**94**	**13,9**	**-6,7**	**93,3**

Область і райони повинні бути зацікавленими, аби приватний сектор представляли фермерські господарства, середній розмір яких буде відповідати кращим європейським зразкам, тобто ефективно поєднуватиме обмежені земельні ресурси з надлишком робочої сили. Оптимальним розміром товарних господарств у товарному секторі рослинництва є такий, що відповідає системі машин, тобто 400 або 800 га. Дрібнотоварне виробництво у господарствах окремих громадян не має стратегічного значення для розв'язку проблеми продовольчої безпеки регіону, але відіграватиме окрему соціально-економічну роль.

Продуктивний гумусовий шар сільськогосподарських земель все більше потерпає від ерозійно-деградаційних процесів. На території області близько 24 % сільськогосподарських угідь (понад 300 тис. га) перебувають під дією ерозійних процесів та потребують термінових заходів з призупиненням і наступної ліквідації площинного змиву й розмиву земель. За норми середньорічної ерозійності втрати ґрунту 2—2,5 т/га землі, ґрунти області втрачають від 8 до 24 т/га щорічно.

На ерозійно-деградованих землях спостерігається процес втрати гумусу через змив найбільш гумусових, родючих і екологічно цінних генетичних горизонтів, різкого зменшення біофільних елементів і поживних речовин. Найеродованіші землі Перемишлянського (понад 50 % від загальної площі сільгоспугідь), Старосамбірського, Турківського та Мостиського (40—50 %) районів.

Основним чинником, який дестабілізує екологічну ситуацію в області, зокрема в межах сільськогосподарських угідь, є водна ерозія. Крім уже еродованих, у межах Львівщини значні площі (близько 30 %) сільськогосподарських угідь займають ерозійно-небезпечні землі, використання котрих може призвести до інтенсифікації ерозійних процесів. Так, непоправної шкоди було завдано землям у басейні річок Стрий та Дністер внаслідок стихійного лиха влітку 2008 р. — знищено понад 500 га родючих заплавних ґрунтів».

3.7.6. Лісовий фонд. Флора і фауна. Рекреація

Загальна площа земель лісового фонду Львівської області на момент розробки Схеми становила 693,8 тис. га, тобто 8 % усіх лісів України. Це засвідчує, що регіон є одним із найбільш лісистих у країні. Вкриті лісом території займають 31,8 % її площі, відтак географічне положення лісового клину Львівщини відіграє важливу екологічну роль не лише для західного регіону України, а й для країн Центральної Європи.

Ліси зелених зон міст, округів санітарної охорони курортно-рекреаційних територій, природно-заповідних територій та їм подібні, що виконують переважно природоохоронні функції, займають площу 271 тис. га, або 39 % усієї площі лісів. Це ліси так званої першої групи. До другої групи належать ліси, які водночас із екологічним мають експлуатаційне значення та слугують для збереження захисних функцій, безперервності й невиснажливості. Їхнє використання регламентується режимом обмеженого лісокористування. Такі ліси розміщені на площі 419 тис. га (понад 60 %).

Основними лісоутворюючими породами є: «сосна (23 % площі лісів), ялина (20 %), бук (17 %), дуб (16 %). Лучна рослинність збереглася лише у заплавах річок (заливні луки), на схилах балок і ярів (суходольні луки), у горах (високогірні луки)».

Надмірне вирубування лісів у Карпатах призвело до глибокого порушення водорегулювання на гірських схилах, зменшення захисних функцій лісу, внаслідок чого збільшується кількість випадків катастрофічних повеней, що ми періодично спостерігаємо.

Лісистість території Львівщини неоднорідна. Так, у Карпатах вона становить 45 %, а в окремих районах рівнинної частини — лише 8—9 % (при оптимальній нормі 25—30 %), що є однією з причин інтенсивного розвитку водної та вітрової ерозії, особливо на Розточчі, Гологорах, Вороняках, Бібрсько-Стільському горбогір'ї.

Найзалісненіші райони області — Сколівський, Турківський, Старосамбірський, Дрогобицький. Території ж Кам'янка-Бузького, Жидачівського та Жовківського районів є слабо залісненими. Веденням лісового господарства займаються лісогосподарські підприємства на площі 584,7 тис. га (84,3 % від загальної площі).

Ліси області багаті на мисливську фауну і використовуються як мисливські угіддя. Їх загальна площа становить 1753 тис. га, із яких 1048 тис. га — польові, 658 тис. га — лісові та понад 47 тис. га — водно-болотні угіддя.

Фауна області, що належить до Карпатського гірського й Українського лісостепового зоогеографічних округів, налічує 340 видів. У гірських районах водяться: бурий ведмідь, рись, лисиця, вовк, дика свиня, косуля європейська, олень карпатський, білка карпатська; з птахів — глухар карпатський, дятел трипалий, шишкарі. У рівнинних районах зустрічаються: заєць сірий, лисиця звичайна, білка, косуля, дика свиня, тхір степовий, полівки, їжак, ховрахи, кріт; з птахів — горлиця звичайна, канюк, сич хатній, перепел, галка, ворона, дятли, лелеки, жайворонки

та ін. У межах області зоологи нараховують 147 видів риб, 15 — земноводних, 8 — плазунів, 199 — птахів, 71 — ссавців.

Рекреація

Львівська область належить до найперспективніших регіонів України у сфері рекреаційної індустрії. У Схемі зазначено: «в сумарному природно-ресурсному потенціалі Львівської області природні рекреаційні ресурси становлять 14,3 %, що значно вище середньоукраїнського показника (9,5 %). У структурі рекреаційних ресурсів області 70 % припадає на ресурси відпочинку й туризму і 30 % — на ресурси санаторно-курортного лікування…

Особливе місце в туристсько-рекреаційній мережі області займає м. Львів, ансамбль історичного центру якого включений у 1998 р. до Списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО за № 865. У Львові на облік взято 2067 пам'яток архітектури, 285 пам'яток історії, 86 пам'яток мистецтва, 11 пам'яток археології. Зеленим кільцем місто оточене об'єктами природно-заповідного фонду — парками-пам'ятками садово-паркового мистецтва, закладеними довкола середньовічного міста, на узгір'ях якого знаходиться регіонально-ландшафтний парк «Знесіння» — єдиний в Україні унікальний парк, що є цілим природно-історично-культурним комплексом. Варто зазначити, що останнім часом у зв'язку з розвитком інфраструктури м. Львова поступово простежується тенденція до зменшення рекреаційних територій зеленої зони міста, яка слугує для масового відпочинку населення, та збільшення площ забудованих земель.

Для більшості парків області актуальним є питання реконструкції насаджень, спрямованої на збагачення видового складу, повернення домінуючої ролі тим видам, які становили основу парку при його закладенні, відновлення первинних ландшафтів, утримання в належному стані територій та водних об'єктів парків. Згідно зі ст. 37, 38 Закону України «Про природно-заповідний фонд України» утримання та реконструкція парків-пам'яток садово-паркового мистецтва повинні здійснюватися згідно з проєктами, які розробляються відповідними науковими установами. На сьогодні розробки або поновлення таких проєктів потребують практично всі парки Львівщини. Прискорення таких робіт диктує інтенсивний розвиток галузі».

Отже, ще у 2008—2009 рр. фахівці провідного науково-дослідного і проєктного інституту в галузі планування територій та населених пунктів України зазначали факт зменшення рекреаційних територій Львова та проблеми з парками. Сьогодні ця ситуація катастрофічно погіршилася, але про це згодом…

Загалом Львівщина — один із провідних курортно-рекреаційних регіонів України, що обумовлено її вигідним геополітичним розташуванням, наявними природними ресурсами й історико-культурним потенціалом, а також розвинутою матеріально-технічною базою санаторно-курортного лікування, відпочинку та туризму. Територія області, яка зайнята землями оздоровчого та рекреаційного призначення, відповідно до статистичної форми 6-зем станом на 2008 р. становила 1,9 тис. га. За кількістю санаторно-курортних та оздоровчих закладів Львівська область посідала восьме місце в Україні, а за кількістю закладів лікування — друге після Криму. На Львівщину припадало 60 % оздоровлених у санаторних закладах Карпатського регіону, куди ще входять Івано-Франківська, Закарпатська та Чернівецька області.

У структурі курортно-рекреаційного комплексу на час розробки Схеми переважали заклади санаторного лікування — 16,9 тис. місць (50,5 %). Серед рекреаційних закладів першість утримували готелі, мотелі, кемпінги — 23 % (7,7 тис. місць) від усієї ємності об'єктів рекреаційно-оздоровчої галузі області. Санаторно-курортними установами

області на той час було задіяно лише 9,5 % експлуатаційних запасів мінеральних вод, що засвідчує значні можливості для залучення інвестиційних коштів з метою ефективнішого освоєння цього потужного ресурсного потенціалу.

За особливостями природних ландшафтів, поширенням природничо-культурних туристичних ресурсів у Схемі було визначено чотири туристичних регіони: Малополіський з перевагою відпочинкового та культурно-пізнавального туризму; Розтоцько-Опільський з вираженим відпочинковим, оздоровчим, пізнавально-культурним і пізнавально-природничим туризмом; Передкарпатський з перевагою оздоровчого, відпочинкового та пізнавально-культурного туризму; Карпатський з вираженим гірськолижним, відпочинковим, природничо-культурним пізнавальним туризмом.

Існуюча ємність оздоровчої та рекреаційної мережі Львівської області за рішеннями Генеральної схеми планування території України до 2020 р. мала збільшитись у 2,2 раза, а на віддаленішу перспективу — в 3 рази. Схема передбачала збільшення ємності рекреаційно-оздоровчих закладів області до 2031 р. в 2,5 раза — до 82,6 тис. місць, у тому числі оздоровчих — до 35,0 тис. місць, рекреаційних — до 47,6 тис. місць.

Як засвідчують дані Стратегії, станом на 2019 р. в області створена розгалужена мережа зі 133 санаторно-курортних закладів, зокрема Великий Любінь, Моршин, Немирів, Роздол, Східниця, Трускавець і Шкло. Функціонують 82 заклади готельного господарства та близько 500 приватних садиб, що займаються сільським туризмом. Діяли такі лікувально-оздоровчі та відпочинкові центри:

- м. Трускавець (добовий дебіт родовищ мінеральних вод становить 47,2 м³/добу) — курорт державного і міжнародного значення, понад 25 мінеральних джерел (найвідоміша мінеральна вода «Нафтуся» із загальними розвіданими та прогнозними ресурсами понад 5000 м³/добу);
- смт. Східниця (добовий дебіт родовища — 64,6 м³/добу) — бальнеологічний курорт, налічує 38 джерел і понад 17 свердловин з різним фізико-хімічним складом; до послуг туристів та відпочиваючих — 5 пансіонатів, 2 бази відпочинку, лікарня;
- м. Моршин (добовий дебіт родовища дорівнює 79,0 м³/добу) — курорт державного значення, до послуг відпочиваючих 12 санаторіїв, 3 пансіонати, бальнеогрязелікарня, аерозолярій, інгаляторій тощо; сумарні розвідані та прогнозні ресурси лікувальних розсолів складають понад 600 м³/добу, з яких на даний час використовується лише приблизно 1 м³/добу;
- смт. Немирів (запаси вод — 320 м³/добу) — бальнеологічний курорт, 6 мінеральних джерел, функціонують санаторій, бальнеолікарня, грязелікарня, табори відпочинку;
- смт. Шкло (запаси вод — 5,0 м³/добу) — бальнеологічний курорт; функціонують санаторій, бальнеолікарня, грязелікарня, табори відпочинку.

Крім курортів, найвідоміші родовища мінеральних вод без специфічних компонентів і властивостей розташовані у смт. Олеську (220 м³/добу), с. Балучині (158 м³/добу), смт. Новому Милятині (138 м³/добу), с. Солуки (86 м³/добу). Їх загальні прогнозні запаси становлять близько 27 тис. м³/добу.

Всього для території Львівщини було виокремлено 22 перспективні оздоровчо-рекреаційні та туристичні зони. Для виділення цих перспективних зон брались до уваги: а) наявні природничі та історико-культурні ресурси; б) існуючі і перспективні комплекси (пункти), центри та вузли з відповідними атракціями та інфраструктурою; в) існуючі та розрахункові показники туристичного руху (довго- і короткотривалого

відпочинку); г) існуюча і перспективна мережі національних природних і ландшафтних регіональних парків, а також тематичних парків і комплексів.

За провідними функціями ці зони можна поділити на такі групи:

переважно оздоровчо-лікувального типу;

переважно відпочинкового типу;

переважно пізнавально-відпочинкового типу;

поліфункціонального типу (оздоровчо-лікувального, відпочинкового, пізнавального, активного туризму).

3.7.7. Екологічні проблеми та природно-заповідний фонд

Як зазначено у Схемі, «загальні викиди в атмосферу Львівщини від усіх джерел забруднення за 2007 р. становили понад 253 тис. т шкідливих речовин, у тому числі від:

- стаціонарних джерел — 110,5 тис. т;
- усіх видів транспорту — 142,6 тис. т.

Динаміка викидів в атмосферу за останні роки свідчить про негативність екологічних змін у повітряному середовищі регіону…

Рівень забруднення з розрахунку на 1 км^2 території області складає в середньому 5,1 т забруднюючих речовин…

З розрахунку на одного мешканця Львівської області (за даними головного управління статистики) викинуто в атмосферу в середньому 43,1 кг забруднювальних речовин (у 2006 р. — 42,8 кг)».

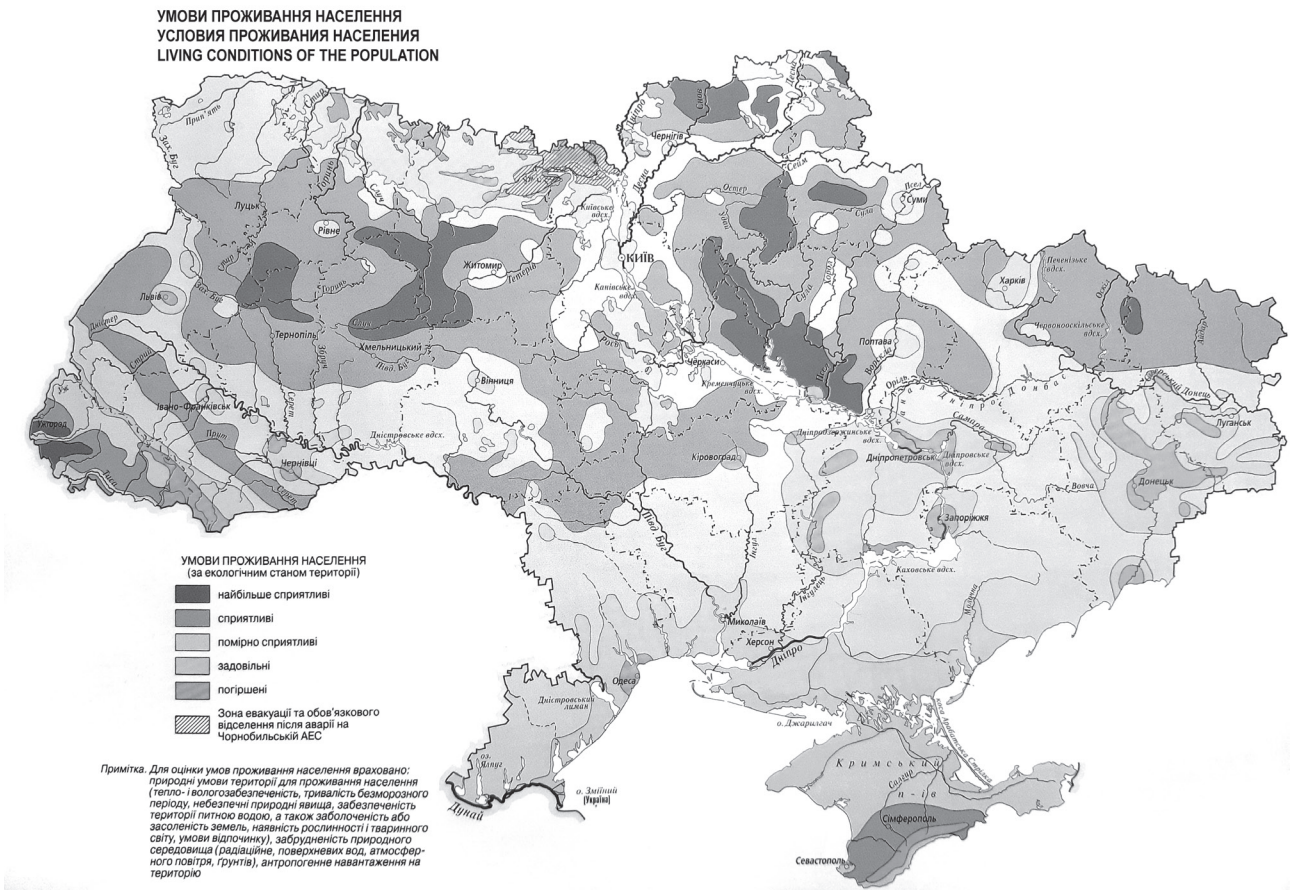
Згідно зі статистичними даними у 2017 р. на 1 км^2 території області у середньому викинуто 5,0 т забруднюючих речовин (по Україні в середньому — 4,5 т), у розрахунку на одного мешканця — 43,1 кг (в Україні — 60,8 кг). Як бачимо, за 10 років ситуація не змінилася, хоча збіг у цифрах дещо насторожує.

За даними, наведеними у Стратегії, найбільші обсяги викидів забруднюючих речовин в атмосферне повітря продукують підприємства постачання електроенергії, газу, пари та кондиційованого повітря (52 тис. 511 т, або 48,1 % від загальних викидів стаціонарними джерелами по області), добування кам'яного та бурого вугілля (36 тис. 599 т, або 33,5 % від загальних викидів стаціонарними джерелами по області). У розрахунку на 1 км^2 площі у 2018 р. припадало 4900 кг (за 2017 р. — 4998 кг) викидів забруднюючих речовин, на 1 особу — 42,3 кг (за 2017 р. — 43,1 кг).

Найінтенсивніші викиди в атмосферне повітря було у тих районах та містах, де власне й розташовані підприємства цих галузей: Кам'янка-Бузький район (50 тис. 380 т, або 46,2 %), Сокальський район (24 тис. 004 т, або 22,0 %), м. Червоноград (13 тис. 326 т, або 12,2 %) та м. Львів (3 тис. 995 т, або 3,6 %).

«Значно забруднює атмосферне повітря автотранспорт внаслідок інтенсивного руху в містах області та вздовж автомагістралей. З відібраних на автотрасах проб майже у 25 % виявлені понаднормативні значення вмісту шкідливих речовин. Найвищий рівень забруднення атмосфери і далі простежується на автотрасах міст Львова (46,2 % проб з перевищенням ГДК), Самбора (19,2 %), Червонограда (15,9 %), Стрия (12,9 %) та районів: Пустомитівського (33,8 %), Мостиського (24,0 %), Перемишлянського (22,0 %), Жидачівського (18,8 %).

Від автотранспорту, що перебуває у приватній власності населення, в атмосферу було викинуто 99,4 тис. т шкідливих речовин, від автотранспорту підприємств і організацій — 36,9 тис. т, від залізничного та авіаційного транспорту — 3,8 тис. т».



Умови проживання населення України відповідно до даних Національного атласу України за редакцією директора Інституту географії НАН України Л. Г. Руденка (Київ. Державне науково-виробниче підприємство «Картографія». 2009).

За показниками екологічного стану території, Львів у 2009 р. віднесений до «задовільних» (навколо центральної частини міста) і «погіршених» (центральна частина) умов проживання. У західному напрямку умови проживання визначені як «сприятливі». Решта території навколо міста належить до категорії «помірносприятливі». З того часу ситуація, вочевидь, не покращилась

Зауважимо, що рівень автомобілізації за останні десять з гаком років суттєво збільшився. Так, у 2007 р. на 1 тис. українців припадало всього лиш 138 авто, натомість у 2018 р. цей показник зріс до 201 автомобіля. Звісно, що в містах він є суттєво більший. Але якщо навіть прийняти за базовий показник 200 автівок, то можна припустити, що у Львові є 150 тис. одиниць автотранспорту. Додайте до цього ще показники так званої маятникової міграції: упродовж дня до Львова приїжджає в середньому 152 тис. осіб (180 тис. у будні та 79 тис. осіб у вихідні). Це підтверджують дані дослідження транспортних потоків, проведеного ЛМР спільно з компанією «Vodafone Україна». Щонайменше кожен п'ятий «маятниковий мігрант» прибуває у місто власним автотранспортом, а це додатково — ще 30 тис. автівок. Навіть наведені дані дають підстави вважати: забруднення атмосферного повітря у Львові, особливо на тлі очевидного скорочення зелених насаджень, прогресує. На жаль, прогресують і пов'язані з цим захворювання (про це — далі).

Серед екологічних проблем області — відходи різноманітного походження: токсичні промислові відходи; непридатні й заборонені до використання пестициди і отрутохімікати; господарсько-побутові відходи. З-поміж значних обсягів відходів

назвемо: фосфогіпси на Роздільському ДГХП «Сірка»; зола і шлаки на Добротвірській ТЕС; хвости флотації кам'яних руд на стебницькому ДГХП «Полімінерал» тощо. На території Львівської області станом на початок 2007 р. нараховувалось 49 855,53 тис. т небезпечних промислових відходів. Також на цій території фактично накопичено приблизно 900,0 т непридатних та заборонених для використання пестицидів (за даними управління екології).

«Найбільша кількість промислових відходів зосереджена на породних відвалах шахт ДП «Львіввугілля» (понад 37,0 млн т гірничої породи) та ВАТ «Львівська вугільна компанія» (близько 72 млн т гірничої породи), золошлаконакопичувачах Добротвірської ТЕС (понад 9,8 млн т золи), накопичувачах Роздільського ДГХП «Сірка» (близько 4 млн т фосфогіпсів), Стебницького ДГХП «Полімінерал» (3826 тис. т шламів і хвостів збагачувальної фабрики), в амбарах Львівського дослідного нафтомаслозаводу (близько 200 тис. т кислого гудрону), Дрогобицького НПК «Галичина» (понад 36,5 тис. т нафтошламів змішаних з кислим гудроном), складах АТ «Агросервіс» (близько 300 т непридатних та заборонених для використання пестицидів), проммайданчику РДГХП «Сірка» з розміщенням 17,1 т модифікаторів, виготовлених ДП МВС України «Спецсервіс». На цих територіях склалася критична ситуація, що потребує негайного вирішення.

Потенційну загрозу забруднення довкілля становлять імпортовані ДП «Спецсервіс» і ТОВ «ОСМА-Ойл» з Угорщини відходи та виготовлені з них модифікатори типу МГ. В області до цього часу перебуває близько 28 тис. т незаконно ввезених у 2002—2003 рр. відходів нафтохімічного виробництва угорського енергетичного концерну «MOL Rt». За результатами проведених досліджень виявлено перевищення допустимих концентрацій вмісту деяких небезпечних хімічних речовин, у тому числі стійких органічних забруднювачів.

Усього на території області розміщено 18,928 тис. т модифікатора та 1174 т нейтралізованих гудронних залишків. На даний час на території Львівської області екологічно безпечні технології переробки зазначених відходів та модифікатора не опрацьовані».

Як свого часу повідомляв інтернет-сайт «Голос Карпат», у 2005—2007 рр. провідна українська дослідна установа у сфері небезпечних відходів (Інститут екогігієни і токсикології ім. Л. Медведя, сьогодні — Науковий центр превентивної токсикології, харчової та хімічної безпеки ім. Академіка Л. Медведя МОЗ України) винесла свій вердикт:

«Зразки досліджуваної речовини не відповідають вимогам санітарного законодавства України…

При зберіганні на поверхні ґрунту під відкритим небом становить екологічну небезпеку для навколишнього середовища і здоров'я населення прилеглих районів…

Водні стоки з цих речовин можуть мігрувати на значні відстані від місця їх складування і забруднювати ґрунт, річки і озера».

Незважаючи на тяжкість злочину, кримінальну справу щодо завезення в Україну відходів угорської компанії у 2012 р. було закрито … через відсутність складу злочину, а токсичні сполуки й понині отруюють наше довкілля…

Окрім промислових, у Львівській області щорічно утворюється близько 5,0 млн м^3 або 999,8 тис. т твердих побутових відходів (ТПВ), з яких централізовано збирали та захоронювали лише 1,8 млн м^3 (37 %).

Станом на 1 січня 2008 р. в області існувало 572 сміттєзвалища, з них 521 — несанкціоновані. Загальна площа, зайнята під сміттєзвалища, становить 475 га, в т. ч. під стихійні — 300 га (65 %). Більшість сміттєзвалищ влаштовані без жодних проєктів і дозволів на їх експлуатацію.

Оскільки екологічна ситуація на Львівщині є проблемною, у Схемі виокремлено:

проблеми загальнодержавного значення:

- забруднення атмосфери викидами промислових підприємств і автотранспорту;
- відсутність екологобезпечних технологій на підприємствах енергетики та нафтопереробки;
- забруднення водного басейну скидами промислових і комунально-побутових стічних вод;
- утилізація відходів гірничодобувної, енергетичної та інших галузей промисловості;
- відсутність розроблених проєктів (а також винесення в натуру) водоохоронних зон і прибережних захисних смуг річок та водойм;

проблеми місцевого значення:

- порушення гідрологічного та гідрохімічного режиму малих річок області;
- підтоплення територій області;
- забруднення підземних водоносних горизонтів;
- очистка шахтних і кар'єрних вод;
- наявність екзогенних геологічних процесів;
- санітарна очистка населених пунктів — будівництво сучасних полігонів з утилізації побутових відходів та санація існуючих сміттєзвалищ, що вичерпали свій ресурс або експлуатуються з грубими порушеннями норм екологічної безпеки;
- недостатні об'єми рекультивації земель через брак фінансування;
- налагодження використання енергетичного потенціалу природних умов та ресурсів як відновлюваних та нетрадиційних джерел;
- відновлення та охорона лісів, збільшення лісистості;
- розширення площі заповідних територій та екологічної мережі.

Крім того, проблему утилізації токсичних відходів, імпортованих з Угорщини, згадано як таку, що «потребує вирішення на міжнародному рівні».

Незважаючи на низку проєктів і програм, які спрямовані на покращення екологічної ситуації в області та на охорону навколишнього середовища, загалом ситуація з того часу не змінилася.

Природно-заповідний фонд

За даними Схеми, на території Львівської області функціонувало 324 об'єкти природно-заповідного фонду (ПЗФ) загальною площею 132,5 тис. га, що становить 6,1 % від площі території області, з них 24 об'єкти загальнодержавного значення, 300 — місцевого.

Як зазначено у «Регіональній цільовій програмі розвитку заповідної справи у Львівській області на період 2009—2020 рр.», негативні антропогенні впливи на довкілля вже призвели до зникнення великої кількості популяцій природних видів. У 2008—2009 рр. у Львівської області налічувалося 110 видів рослин, включених до Червоної книги України, 259 регіонально рідкісних видів рослин, 14 видів рослин, які підлягають охороні згідно зі списками Бернської конвенції про охорону дикої флори та фауни і природних середовищ існування в Європі. Серед представників тваринного світу налічується 136 видів, внесених до Червоної книги України, 41 вид тварин, включених у Європейський Червоний список, 130 регіонально рідкісних видів, 157 видів тварин, що підлягають охороні за списками Бернської конвенції. На жаль, інвентаризація рослин і тварин, які підлягають особливій охороні, була проведена лише частково. Варто пам'ятати, що Львівська область відіграє важливу роль для інтеграції національної екомережі до Всеєвропейської екомережі, формування якої

передбачене Всеєвропейською стратегією збереження біологічного та ландшафтного різноманіття. Ядром проєктованої на Львівщині екомережі передбачалися природний заповідник «Розточчя» (2084,5 га) і два національні природні парки (НПП) — «Яворівський» (7108 га) та «Сколівські Бескиди» (35 684 га).

Станом на 1 січня 2019 р. в області вже налічувалось 377 територій і об'єктів природно-заповідного фонду загальною площею 158,31 тис. га, з них 25 територій та об'єктів площею 64,5 тис. га мають статус загальнодержавного значення. Показник заповідності від загальної площі області становить 7,2 %.

3.7.8. Економіка і транспортна інфраструктура

На початок 2008 р. обсяг прямих іноземних інвестицій в економіку області складав 841,3 млн дол. США. Водночас обсяг прямих іноземних інвестицій з розрахунку на особу, який за 2007 р. становив 328,7 дол. США, ще відстає від середньодержавного показника (665,9 дол. США).

У 2019 р. ситуація суттєво не змінилася. Прямі іноземні інвестиції на початок року дорівнювали 922,2 млн дол. США, що в перерахунку на особу становить 367,8 дол. США.

В структурі економіки, за показником валової доданої вартості, найважливішими галузями є: переробна промисловість (11,5 %), торгівля і ремонт (15,5 %), сільське, лісове та рибне господарство (9,6 %), транспорт і зв'язок (8,4 %), добувна промисловість (7,5 %), сфера освіти (7 %), ІТ (6 %) та ін.

Спеціалізацію області формують переважно три види економічної діяльності: промисловість (23 %), торгівля (15,5 %) та сільське господарство (9,6 %). Структура промислового виробництва виглядає так: 32 % — харчова промисловість з алкогольними та тютюновими виробами; 26 % — виробництво й розподіл електроенергії, газу і води; 10 % — машинобудування, деревообробка та поліграфія; 9 % — виробництво гумових та інших неметалевих виробів; 2 % — хімічна промисловість; 2 % — фармація. Однак за обсягом реалізованої продукції Львівщина поступається сусідній Івано-Франківщині.

У Схемі зазначено, що Львівська область у перспективі має стати потужним індустріально-аграрним регіоном, «спеціалізованим на харчовій та легкій промисловості, нафтопереробленні, інноваційноємному (в перспективі) машинобудуванні та високоіндустріалізованому сільському господарстві…

Закріпиться статус області як важливого освітнього та інноваційного центру (14,0 % зайнятих у господарстві), який спеціалізується на продукуванні сучасних технологій та наданні науково-технічних послуг, розробці та впровадженні інформаційно-комунікаційних систем…

Унаслідок подальшої розбудови ринкової інфраструктури (консалтинг, банківська та біржова діяльність та ін.) область, насамперед м. Львів, посилить свою роль як важливий фінансовий та діловий центр країни».

У регіоні активно розвивається ІТ-сфера, яка зосереджена переважно у Львові. Щорічний приріст нових ІТ-компаній становить майже 30 %, а працівників — 25 %.

З метою координації роботи у цій сфері було організовано Львівський ІТ-кластер — об'єднання ІТ-компаній, які разом зі школами, університетами та місцевою владою розвивають бізнес-середовище галузі. За даними ІТ-кластеру, 2018 р. у Львові працювало 317 ІТ-компаній (+28 % зростання до 2017 р.). Половина (50,9 %) ІТ-компаній — малі (11—50 спеціалістів), 26,9 % компаній мають менше 10 спеціалістів. ІТ-компанії, які мають 51—100 спеціалістів, становлять 13,3 % ринку, середні ІТ-компанії (101—250 спеціалістів) — 6 % ринку, великі (251—400 спеціалістів) — 0,6 % та більше 400 спеціалістів — 2,2 %.

Незважаючи на те, що більшість ринку ІТ — малі та середні компанії, половина ІТ-спеціалістів Львова працюють у великих компаніях (251+). У дослідження не включено ще близько 4 тис. фрілансерів, тобто осіб, які отримують замовлення через фріланс-біржі, що свідчить про наявні резерви у цій галузі.

Можливості для подальшого розвитку ІТ-індустрії надає освітній потенціал області. Серед навчальних закладів Львова, які готують відповідних спеціалістів, — 11 університетів та 13 навчальних закладів I—II рівнів акредитації. З 13 836 тис. студентів, які зараз навчаються у закладах I—IV рівнів акредитації орієнтовно 5 тис. студентів четвертих-шостих курсів зможуть, як передбачалося, працювати в ІТ-компаніях Львова до кінця 2019 р.

Транспортна інфраструктура

Україною проходять три основні міжнародні транспортні комунікації:

- міжнародний Критський транспортний коридор № 9 (Гельсінкі — Виборг — Санкт-Петербург — Псков — Москва — Калінінград — Київ — Любашівка/Роздільна — Кишинів — Бухарест — Димитровград/Александруполіс);
- міжнародний транспортний коридор № 5 (Венеція — Трієст — Любляна — Будапешт — Ужгород — Львів);
- міжнародний транспортний коридор № 3 (Берлін/Дрезден — Вроцлав — Львів — Київ.

Два останні прямують через Львівську область.



Залізничні та автомобільні міжнародні транспортні коридори, що проходять через Львівську область (мал. зі Стратегії)

Територією області пролягають також автодороги міжнародного значення (М-06 Київ — Чоп, М-09 Львів — Рава-Руська, М-10 Львів — Краковець, М-11 Львів — Шегині, М-12 Стрий — Тернопіль — Кропивницький — Знам'янка); автодороги національного значення (Н-02 Львів — Тернопіль, Н-09 Мукачеве — Івано-Франківськ — Рогатин — Львів, Н-10 Стрий — Івано-Франківськ — Чернівці — Мамалига, Н-13 Львів — Самбір — Ужгород, Н-17 Львів — Радехів — Луцьк).

У 2018 р. протяжність автомобільних доріг загального користування Львівщини становила 8392,3 км, з яких дороги державного значення — 1866,3 км (міжнародні — 552,0 км, національні — 347,1 км, регіональні — 148,5 км, територіальні — 818,7 км), місцевого значення — 6526,0 км (обласні — 832 км, районні — 5681,9). У Львівській області налічується 1644 мости для руху пішоходів та автотранспорту загальною довжиною 31,449 км.

Мешканців області обслуговує автобусна маршрутна мережа з 822 маршрутів, у тому числі: міських — 94; приміських — 425; міжміських внутрішньообласних — 303. Функціонує також 38 автостанцій.



Старий термінал львівського аеропорту в радянські часи. Знимка зі сайта https://photo-lviv.in.ua/narodzheni-vesnoiu-istoriia-novykh-terminaliv-aeroportu-l-viv/

Найбільший аеропорт Західної України — міжнародний аеропорт «Львів» імені Данила Галицького, завдяки якому Львівщина має повітряне сполучення з 21 країною світу. Маршрутну мережу за 49 напрямками (46 міжнародними і трьома внутрішніми) обслуговують 22 авіакомпанії. Спостерігається зростання пасажироперевезень авіаційним транспортом: у 2018 р. їх обсяги зросли на 178 % порівняно з 2014 р. — з 585 тис. осіб у 2014 р. до 1,627 тис. осіб у 2018 р.

Львівська область має високу щільність залізничних колій — 59,2 км на 1 тис. км^2 території (у середньому по Україні — 56,2 км на 1 тис. км^2). Експлуатаційна довжина залізниці загального користування становить 4 459,5 км, з яких 1 424,2 км електрифіковано.

На Львівщині діють вісім пунктів пропуску, з них шість призначені для автомобільного сполучення, два для залізничного та повітряний пункт перетину кордону — Міжнародний аеропорт «Львів» ім. Д. Галицького. Щорічно кількість осіб і транспортних засобів, які перетинають державний кордон збільшується. Так, у 2017 р. кількість перетинів українсько-польського кордону особами та транспортними засобами зросла на 30 %. Розглядається можливість збільшення кількості пунктів пропуску на українсько-польському кордоні, а саме: новий автомобільно-залізничний

пункту пропуску «Нижанковичі — Мальгович», що сполучить Перемишлянський повіт Підкарпатського воєводства та Старосамбірський район Львівської області; пункт пропуску «Лопушанка — Міхновець», який охоплюватиме території Турківського, Старосамбірського районів Львівської області та Бєщадського повіту Підкарпатського воєводства; пункт пропуску «Боберка — Смольник», який сприятиме інвестиційній привабливості гірських територій.

3.7.9. Архітектурно-містобудівна спадщина. Культура і спорт

Львівська область має найбільшу в Україні кількість і розмаїття різного ступеню збереження об'єктів архітектурно-містобудівної спадщини, презентованої різноманітними об'єктами — від княжої доби до середини XX ст.

На державному обліку перебуває 8453 пам'ятки культурної спадщини, з яких 816 — пам'ятки національного значення. Серед них 3755 пам'яток архітектури (794 — національного значення), 3833 пам'ятки історії (14 національного значення), 306 пам'яток монументального мистецтва (5 — національного значення), 500 пам'яток садово-паркового мистецтва (5 — національного значення).



Дерев'яна церква Святого Духа у с. Потелич, споруджена на початку XVI ст. Внесена до Списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Знимка Ю. Ситника

На території Львівщини розташовано п'ять об'єктів зі Списку Світової спадщини ЮНЕСКО, а саме: Ансамбль історичного центру Львова та чотири дерев'яні церкви (святого Юрія XVI—XVII ст. у Дрогобичі, Пресвятої Трійці 1720 р. у Жовкві, собору Пресвятої Богородиці 1838 р. у Маткові, Зіслання Святого Духа 1502 р. у Потеличах).

Львівщина належить до областей України з найбільшою кількістю замків. За даними науковців, з давньоруських часів до XVIII ст. на її території було зведено близько 90 мурованих оборонних пам'яток, значну частину яких становили замки. В області налічується 10 замків: Бродівський, Добромильський (руїни), Жовківський, Золочівський, Львівський (руїни), Олеський, Свірзький, Старосільський, Підгорецький та Поморянський. Олеський, Підгорецький, Золочівський, Свірзький, Жовківський замки об'єднані в популярний туристичний маршрут «Золота підкова Львівщини». Туристично привабливим об'єктом Львівщини вважається замок-фортеця «Тустань» (X—XIII ст.) та багато інших.

Культура

Львівська область має велику кількість закладів культури — 2953 об'єкти. Серед них:

- 1284 бібліотеки (у тому числі 1048 у сільській місцевості, крім ОТГ);
- 1390 закладів культури клубного типу (зокрема 1027 у сільській місцевості, крім ОТГ);
- 175 музеїв, з яких: чотири зі статусом національних; два — Національної академії наук України; п'ять — комунальних закладів Львівської обласної ради (КЗ ЛОР); два —

заповідники КЗ ЛОР; 154 — громадських; чотири — міського підпорядкування; чотири — районного підпорядкування;

- п'ять вищих мистецьких навчальних закладів I—II рівнів акредитації, два вищі навчальні заклади III—IV рівня акредитації;

- два обласні театри КЗ ЛОР — Львівський академічний обласний театр ляльок і Львівський обласний академічний музично-драматичний театр ім. Ю. Дрогобича.

Закладами культури і мистецтв обласного підпорядкування є шість КЗ ЛОР: Львівська національна філармонія, Галицький академічний камерний хор, заслужена академічна капела України «Трембіта», Львівська державна академічна чоловіча хорова капела «Дударик», Культурно-мистецький центр «Львівський палац мистецтв», Львівський обласний центр народної творчості та культурно-освітньої роботи.

Станом на 1 січня 2019 р. основний фонд музеїв-юридичних осіб області налічував 1 582 689 предметів (12,9 % усього музейного фонду України).

Постановою Кабміну від 26 липня 2001 р. № 878 міста Белз, Бібрка, Борислав, Броди, Буськ, Великі Мости, Винники, Глиняни, Городок, Добромиль, Жидачів, Жовква, Золочів, Кам'янка-Бузька, Комарно, Миколаїв, Моршин, Мостиська, Перемишляни, Пустомити, Рава-Руська, Рудки, Самбір, Сколе, Сокаль, Старий Самбір, Судова Вишня, Турка, Угнів, Хирів, Ходорів та Яворів внесено до списку історичних населених пунктів України.

Із 3965 пам'яток архітектури, взятих під охорону держави в області станом на період роботи над цією Схемою, близько 40 % розташовано в малих містах, зокрема в Жовкві — 58, Рава-Руській — 26, Бібрці — 46, Самборі — 54, Буську — 36, Комарно — 23, Бродах — 72 пам'ятки тощо.

Спорт

На Львівщині розвиваються 111 видів спорту (36 олімпійських, 8 зимових, 67 неолімпійських), якими займаються понад 74,5 тис. осіб. Ще понад 316 тис. осіб, як зазначено у Стратегії, залучені до фізкультурно-оздоровчої діяльності. В області працює 67 спортивних шкіл, де систематично займається 26 717 дітей та підлітків. Матеріальною базою для занять фізкультурою та спортом слугують 5692 об'єкти: 56 стадіонів, 4012 спортивних майданчиків, 767 спортивних залів, 41 плавальний басейн, 4 споруди зі штучним льодом, 5 веслувально-спортивних баз, 2 кінно-спортивні бази, критий велотрек. Серед спортивних споруд — 531 перебуває у державній, 5049 у комунальній і 112 у приватній власності. Вісім об'єктів області мають статус бази олімпійської та параолімпійської підготовки.

3.7.10. Переваги та недоліки

Серед переваг Львівської області виокремимо такі чинники:

1. Геополітичний — стратегічно вигідне географічне положення, ворота України в Європу, можливості транскордонного співробітництва, майданчик для освоєння передових західних технологій та інвестицій в Україну.

2. Історичний — етнографічна своєрідність краю, де збереглися порівняно висока культура господарювання, традиції та навики місцевого населення.

3. Архітектурно-містобудівний — цінність культурного середовища краю, міжнародна популярність Львова, інтенсивне культурне життя.

4. Транспортний — достатньо розвинута транспортна мережа, що в поєднанні з географічним положенням має неабияке значення на перспективу.

5. Економічний — на базі ще збереженого виробничого потенціалу можливе

створення високотехнологічних комплексів з випуском конкурентоспроможної продукції.

6. Науково-технічний — широка мережа навчальних закладів, науково-дослідних інституцій, наявний інтелектуальний потенціал і висококваліфіковані кадри можуть забезпечити розвиток наукоємних галузей.

7. Природно-ресурсний — багаті природні ресурси області значно впливають на формування просторової та галузевої структури господарського комплексу та визначають пріоритетні напрями його розвитку.

8. Рекреаційно-туристичний — наявність потужного історико-культурного та природного потенціалу для відпочинку, лікування й оздоровлення людей.

Водночас із перевагами є чинники, які стримують соціально-економічний розвиток області:

- складна демографічна ситуація, скорочення чисельності населення внаслідок природного і механічного зменшення;
- неповна занятість населення та приховане безробіття;
- проблема забезпечення житлом — була та залишається однією з найгостріших соціальних проблем; значна кількість населення області проживає у незадовільних умовах, зокрема у гуртожитках і комунальних малогабаритних квартирах;
- недостатній рівень розвитку сфери послуг;
- недостатній рівень забезпечення населення об'єктами соціальної інфраструктури;
- господарський комплекс області, який потребує структурної перебудови та технологічного переоснащення;
- неналежне збереження історичної забудови м. Львова, внесеної до Списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО.
- проблема розвитку малих міст.
- необхідність реструктуризації або ліквідації низки підприємств гірничої хімії, здійснення невідкладних природоохоронних заходів у зоні їх діяльності;
- подолання соціальних та екологічних наслідків, пов'язаних із закриттям та збитковою виробничою діяльністю шахт;
- необхідність будівництва регіональних полігонів твердих побутових відходів;
- необхідність будівництва об'єктів водовідведення у населених пунктах;
- великий обсяг протиаварійних, ремонтно-реставраційних робіт на об'єктах пам'яток архітектури і монументального мистецтва;
- незадовільний стан автомобільних доріг та штучних споруд загального користування державного та місцевого значення;
- неналежний розвиток природно-заповідного фонду;
- невідкладні завдання розвитку гірських територій;
- проблема енергозбереження.

3.7.11. Першочергові заходи зі Схеми

Для реалізації першого етапу прогнозної моделі розвитку господарського комплексу регіону визначено наступні заходи:

«1. Ефективне використання існуючого природно-ресурсного потенціалу території області. Воно, зокрема, передбачає такі напрями:

- комплексна та інтенсивна розробка розвіданих родовищ нафти та газу й нарощування їх балансових запасів через розширення пошуково-розвідувальних робіт на перспективних площах;

- комплексний підхід до проблем розвитку вугільної галузі (його основні позиції розкриті у Програмі «Українське вугілля»). Він, зокрема, передбачає одночасно із закриттям ряду шахт у м. Червоноград та смт. Гірник будівництво нових перспективних шахт, але за обов'язкового дотримання екологічних вимог;

- подальший розвиток санаторно-курортного комплексу на базі унікальних родовищ мінеральних вод (понад 200 джерел) та грязей з лікувальними властивостями;

- активізація організаційних і фінансово-економічних зв'язків санаторно-курортного комплексу з туристичною галуззю, на базі чого — формування багатогалузевих курортно-туристичних центрів (Трускавець, Моршин, Немирів, Шкло та ін.) і центрів оздоровчого туризму;

- ефективне використання земельних ресурсів як природної основи функціонування у регіоні потужного агропромислового комплексу.

2. Максимальне використання сприятливого транспортно-географічного положення Львівської області та високої транзитивності її території. Зокрема, воно передбачає:

- певні заходи у контексті участі в будівництві та подальшому обслуговуванні системи автобанів, що планується прокласти через територію Львівської області;

- використання переваг прикордонного положення Львівської області для активізації транскордонного співробітництва; реалізація заходів програми прикордонного співробітництва Львівської області в рамках розвитку Єврорегіонів «Буг» та «Карпати» як інструменту соціально-економічного розвитку регіонів Львівщини;

- подальша розбудова прикордонної інфраструктури, системи пунктів пропуску вантажів та пасажирів.

3. Зменшення територіальних диспропорцій у рівні соціально-економічного розвитку внутрішньообласних регіонів шляхом:

- розбудови соціальної інфраструктури у сільській місцевості, особливо «у глибинці»;

- створення навколо Львова промислово-технологічної зони як засобу інноваційного розвитку господарства, оздоровлення екологічної ситуації в обласному центрі, й одночасно як інструменту соціально-економічного розвитку периферійних територій; формування індустріально-технологічних парків (технопарків) у низці перспективних регіонів області — проєкти «Яворів», «Черляни» та ін.

4. Покращення інвестиційного клімату в регіоні, підвищення рівня інвестиційної привабливості перспективних для області галузей господарства.

5. Оздоровлення екологічної ситуації в області за рахунок:

- виведення з експлуатації шкідливих виробництв та екологічної реабілітації міських територій, насамперед у старопромислових центрах: Львові, Дрогобичі, Бориславі, Новому Роздолі та ін.;

- структурно-технологічної перебудови виробничої бази промислових підприємств, у зв'язку з чим підвищиться екофільність виробництв.

Отже, за умови сприятливого розвитку подій, внаслідок істотної трансформації господарського комплексу, передусім на інноваційній основі, область повинна набути рис значного індустріального регіону з розвинутим сільським господарством, сучасною ринковою інфраструктурою та значним освітньо-науковим і культурним потенціалом».

3.7.12. Зони і таксони

У межах Львівської області пропонується чотири основні напрями розвитку території за видами переважного використання, а саме:

1. Зона переважно містобудівного розвитку (урбанізації):
1.1. Центральна — з центром у Львові;
1.2. Північна — з центром у Червонограді;
1.3. Південна — поліцентрична, з центрами у Дрогобичі та Стрию.
2. Зона переважно сільськогосподарського використання.
3. Зона переважно оздоровчого та туристично-рекреаційного використання.
4. Зона переважно містобудівного розвитку прикордонних територій.

Як доповнення до основних напрямів визначені зони впливу міжнародних транспортних коридорів — території і вузли найбільшої концентрації ділової та комерційної активності.

«Урбанізація в контексті просторового розвитку — це розповсюдження стандартів якості міського середовища та функціонального розмаїття громадських послуг на мережу населених пунктів області. Зона урбанізації визначена з урахуванням 60-хвилинної транспортної доступності до міста-центру і включає території міських агломерацій і зон їх впливу. Ця зона охоплює територію з найбільшою щільністю міського населення, займає площу 4,4 тис. км^2, або 20 % території області».

На території Львівської області зона урбанізації складається з трьох зон, які формуються на основі відповідних міських агломерацій: Львівської, Червоноградо-Сокальської та Дрогобицько-Бориславської. З цього погляду на особливу увагу, в контексті тематики цієї книги, заслуговує виділена Схемою Центральна підзона, яка займає площу 2,9 тис. км^2 (13,3 % території області) і включає Львів, Пустомитівський адміністративний район та частини територій адміністративних районів (у межах міських, селищних і сільських рад):

Городоцький — Городоцька м. р., Комарнівська м. р., Великолюбінська сел. р., Бартатівська с. р., Братковицька с. р., Бучалівська с. р., Вишнянська с. р., Галичанівська с. р., Градівська с. р., Грімненська с. р., Добрянська с. р., Долинянська с. р., Дубаневицька с. р., Завидовицька с. р., Керницька с. р., Кліцьківська с. р., Коропузька с. р., Мильчицька с. р., Мшанська с. р., Новосільська с. р., Переможненська с. р., Повітненська с. р., Речичанська с. р., Родатицька с. р., Суховільська с. р., Тулиголівська с. р., Тучапська с. р., Угрівська с. р., Шоломиницівська с. р.;

Яворівський — Школівська сел. р., Бердихівська с. р., Бірківська с. р., Бунівська с. р., Великопільська с. р., Віжомлянська с. р., Вороцівська с. р., Добростанівська с. р., Домажирська с. р., Залузька с. р., Лозинська с. р., Мальчицька с. р., Мужиловицька с. р., Наконечнянська с. р., Порічанська с. р., Прилбичівська с. р., Рогізненська с. р., Рясне-Руська с. р., Терновицька с. р., Яснишська с. р.;

Жовківський — Жовківська м. р., Дублянська м. р., Куликівська сел. р., Артасівська с. р., Воле-Висоцька с. р., Глинська с. р., Грибовицька с. р., Грядівська с. р., Зашківська с. р., Зіболківська с. р., Мацошинська с. р., Мокротинська с. р.;

Кам'янка-Бузький — Кам'янка-Бузька м. р., Запитівська сел. р., Новояричівська сел. р., Банюнинська с. р., Великоколоднівська с. р., Великосілківська с. р., Вирівська с. р., Дернівська с. р., Дідилівська с. р., Жовтанецька с. р., Неслухівська с. р., Ременівська с. р., Старояричівська с. р., Стрептівська с. р., Убинівська с. р.;

Буський — Буська м. р., Красненська сел. р., Андріївська с. р., Балучинська с. р., Боложинівська с. р., Гумниська с. р., Заводська с. р., Задвір'янська с. р.,

КОМПЛЕКСНА ХАРАКТЕРИСТИКА РІВНЯ РОЗВИТКУ



із високим рівнем с/е та містобудівного розвитку та високим рівнем потенціалу
із високим рівнем с/е та містобудівного розвитку та середнім рівнем потенціалу
із середнім рівнем с/е та містобудівного розвитку та середнім рівнем потенціалу
із середнім рівнем с/е та містобудівного розвитку та низьким рівнем потенціалу
із низьким рівнем с/е та містобудівного розвитку та низьким рівнем потенціалу

Кізлівська с. р., Купченська с. р., Куткірська с. р., Милятинська с. р., Новосілківська с. р., Побужанівська с. р., Полтв'янська с. р., Сторонибабська с. р., Утішківська с. р., Яблунівська с. р.;

Золочівський — Глинянська м. р., Великополюхівська с. р., Заставненська с. р., Куровицька с. р., Перегноївська с. р., Підгайчиківська с. р.;

Перемишлянський — Бібрська м. р., Великоглібовицька с. р., Ланівська с. р., Романівська с. р., Старонимирська с. р., Стрілківська с. р., Суходільська с. р.;

Миколаївський — Миколаївська м. р., Роздільська сел. р., Березовецька с. р., Березинська с. р., Бродківська с. р., Великогорожанська с. р., Веринська с. р., Гонятичівська с. р., Горішненська с. р., Демнянська с. р., Красівська с. р., Крупська с. р., Новосілко-Опарська с. р., Розвадівська с. р., Станковецька с. р., Стільська с. р., Тернопільська с. р.

На цій території рекомендується інтенсифікація сформованого науково-виробничого потенціалу, розвиток сільського господарства переважно приміського типу, а також районів короткочасного відпочинку населення.

У межах Центральної підзони Схема виокремила ареал Львівської агломерації, яка характеризується критичним рівнем виробничо-містобудівного освоєння, зі щільністю населення 510 люд./км^2, що перевищує майже у 5 разів показники по області та значними порушеннями екологічної рівноваги. Тут рекомендується жорстке регулювання містобудівного розвитку, реструктуризація виробничої бази й екологічна реабілітація території. На цій території пропонувалося розвивати «метрополійні» види діяльності, такі як фінанси, наука, виставкова діяльність, науковий і конгресовий туризм тощо.

За Схемою, до Львівської агломерації входили (розрахункова чисельність у тис. осіб на 1 січня 2031 р.): Львівська міська рада — м. Львів з м. Винники, смт. Рудне, смт. Брюховичі (840,3); Пустомитівський район (123,0), у тому числі міста Пустомити та Щирець (13,3) і сільське населення (109,7); Городоцький район (32,2), у тому числі міста Городок і Великий Любінь (19,1), сільське населення (13,1); Жовківський район (32,9), у тому числі міста Дубляни і Куликів (16,2), сільське населення (16,7); Кам'янка-Бузький район (16,2), зокрема смт. Запитів і смт. Новий Яричів (4,9) і сільське населення (11,3); Яворівський район — сільське населення (10,6). Усього розрахункова чисельність на 1 січня 2031 р. — 1055,2 тис. мешканців, за існуючої на 1 січня 2008 р. — 968 тис.

«За результатами здійсненого на стадії розробки Концепції схеми планування території області, аналізу соціально-економічного та містобудівного розвитку окремих адміністративно-територіальних одиниць (таксонів) Львівської області за системою індикативних показників, які характеризують наявний в області потенціал розвитку та розкривають досягнутий ними рівень соціально-економічного, екологічного та планувального розвитку на фоні середньодержавних показників та їх підтвердження під час проведеного аналізу існуючого стану розвитку області на даній стадії проєкту, виокремлено декілька типів адміністративно-територіальних одиниць регіону.

Перший тип. Таксони з високим показником потенціалу та високим рівнем соціально-економічного та містобудівного розвитку за низького екологічного показника — Львів.

Другий тип. Таксони з високим показником потенціалу та середнім рівнем соціально-економічного й містобудівного розвитку: Дрогобицький, Самбірський, Стрийський та Сокальський таксони.

Третій тип. Таксони зі середнім показником потенціалу та середнім рівнем

соціально-економічного та містобудівного розвитку: Жовківський, Яворівський, Городоцький, Пустомитівський і Миколаївський таксони.

Четвертий тип. Таксони зі середнім показником потенціалу та низьким рівнем соціально-економічного та містобудівного розвитку: Кам'янка-Бузький, Бродівський, Золочівський, Жидачівський, Старосамбірський, Турківський, Сколівський та Мостиський таксони.

П'ятий тип. Таксони із низьким показником потенціалу та низьким рівнем соціально-економічного та містобудівного розвитку: Буський, Радехівський і Перемишлянський таксони».

Для кожного типу таксонів було запропоновано свій комплекс соціально-економічних та містобудівних заходів. До прикладу, головною проблемою для таксонів першого типу визначено техногенне навантаження на природне середовище. Отже, завданням їх розвитку є регламентація містобудівної діяльності зі структурно-технологічною перебудовою виробничої бази, що передбачає: використання ресурсо- та природозберігаючих, маловідходних технологій; інноваційну й екологічну спрямованість галузей промисловості; оптимізацію структури землекористування; деконцентрацію виробництва; екологічну реабілітацію міських територій тощо. Пропонується нарощування науково-інформаційної сфери, розвиток соціально-культурного потенціалу та курортно-туристичних функцій.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ III

У Незалежність Львів увійшов з потужним економічним потенціалом і низкою проблем, зокрема екологічних, які стали наслідком інтенсивного розвитку промисловості та розташування промислових об'єктів посеред житлової забудови з порушенням санітарних норм. Перетворення Львова на потужний індустріальний центр і негативні чинники, зумовлені такою ситуацією, вимагали чергового перегляду містобудівної стратегії. Тож наприкінці 1980-х рр. Львівська філія інституту «Діпроміcто» приступила до розробки генерального плану, який передбачав стримування промислового розвитку міста.

Після розпаду СРСР почали руйнуватися економічні зв'язки між колишніми союзними республіками, штучно насаджена кооперація виявилась неефективною, конкурентоспроможність продукції — низькою.

Через це львівські промислові гіганти почали швидко занепадати.

На жаль, проблема перенасичення щільно забудованого і заселеного міста промисловими об'єктами, після того як багато з них припинили своє існування, не вирішилася, оскільки на місці збанкрутілих заводів і фабрик почала з'являтися стихійна забудова, створюючи своєрідний містобудівний хаос.

Зміна суспільно-економічної формації та пов'язані з нею процеси вимагали чергової актуалізації проєктних рішень, передбачених генеральним планом 1993 р. Водночас гостро постала потреба розущільнення Львова, збільшення його території та децентралізації багатопрофільних функцій центрального ядра міста.

Коригування генерального плану взірця 1993 р. розпочалося з розробки Концепції розвитку Львова, як першої стадії проєктування. Над Концепцією, яка окреслила основні проблеми, пріоритети і масштаби планувального розвитку міста, працювали не лише містобудівники — до її розробки залучено низку наукових інституцій. Концепцію розроблено у 2001 р., а затверджено ухвалою ЛМР у березні 2005 р. на розрахунковий період 30—40 років. Де факто — це єдиний документ, який

відповідає статусу стратегічного, оскільки розроблений на підставі усестороннього аналізу, є реалістичним, визначає пріоритети, вказує на шляхи вирішення проблеми та передбачає вимірювальність результату.

У документі окреслено: фактори, які визначають масштаби містобудівного розвитку Львова, території житлової забудови, рівні системи обслуговування населення, розвиток магістральної вуличної мережі (першочергове завдання — формування транспортного кільця магістральних доріг безперервного руху), організацію паркування автотранспорту, розвиток громадського та залізничного транспорту; інженерне забезпечення, охорону міського середовища, збереження природного каркасу та розширення системи зелених насаджень, будівництво сміттєпереробного заводу, охорону історичного середовища тощо. Також зазначено потребу в коригуванні меж міста та включення до складу Великого Львова всіх земель у межах кільцевої дороги.

Поки тривала робота над Генпланом, місто продовжувало розвиватися у нових соціально-економічних реаліях. Були ще спроби хоч частково зберегти його виробничий потенціал, проте вони не увінчались успіхом. Львівські заводи припиняли своє існування, а їхні території підлягали трансформації. У деяких випадках ця трансформація відбувалася плавно і покращувала містобудівну ситуацію, до прикладу — перетворення Львівського заводу телеграфної апаратури (підприємства зі шкідливими виробничими процесами, розташованого посеред житлової забудови) у сучасний поліфункціональний виробничо-офісно-торговельно-спортивний комплекс з покращенням екологічної ситуації, розкриттям вулиці та зносом дисгармонійної забудови. Проте здебільшого процеси відбувалися хаотично, що призводило до погіршення ситуації. До прикладу: різнопланова та невпорядкована забудова внаслідок розпродажу по частинах заводу «Кінескоп», знищення Львівського автобусного заводу та його незаконна (непередбачена Генпланом) забудова, переущільнена забудова заводу «Полярон» тощо.

Ці та інші проблеми знайшли відображення в аналізі інститутом «Містопроект» виконання чинного на той момент генерального плану 1993 р. У цьому аналізі було зазначено, що жоден з районів, передбачених містобудівною документацією під житлову забудову, не був освоєний, а будівництво велося шляхом ущільнення існуючої забудови на місці нежитлових об'єктів і територій. Не реалізовано також низку інших заходів, передбачених генеральним планом.

Після затвердження Концепції розвитку Львова, інститут «Містопроект» приступив до роботи над Генпланом, завершеної у 2008 р. Упродовж двох років тривало обговорення містобудівної документації, після чого її було затверджено 30 вересня 2010 р. Ухвалою № 3294 «Про затвердження містобудівної документації «Коригування генерального плану м. Львова» II стадія. Генеральний план». Проєкт коригування генерального плану Львова визнано одним із найкращих в галузі архітектури 2012 р. і відзначено Комітетом із Державної премії України.

Апелювання до Генплану, як основної містобудівної документації, є законодавчо обґрунтованим. Більше того, для Львова цей документ є вкрай важливим, адже згідно з Законом України «Про Генеральну схему планування території України» місто потребує жорсткого регулювання містобудівного розвитку. Всі намагання дискредитувати генеральний план є нічим іншим як спробою приховати його злочинні порушення, а дискусії щодо вдосконалення містобудівного регулювання можна вести лише за умови розгляду альтернативних законодавчих пропозицій, а не просування непередбачених чинним законодавством локальних документів.

Фактична площа міста, визначена Генпланом на підставі матеріалів державного геодезичного інституту, яку необхідно застосовувати для розрахунку реальної щільності населення становить 11 788 га.

Незважаючи на наявність Концепції розвитку Львова та низки існуючих стратегічних документів, аналіз виконання яких паралельно з аналізом виконання генерального плану 1993 р. міг би стати чимось на зразок передбаченої Конституцією програми соціально-економічного та культурного розвитку, місто приймає документ під назвою «Комплексна стратегія розвитку Львова на 2012—2025», розроблений незалежним громадським утворенням «Унівська група». Мотивація вибору формату «комплексної стратегії» та її виконавці — невідомі. КС напрацьовувалась «Унівською групою» з новоствореною комунальною установою Інститут міста.

Доволі сумнівним є твердження розробників КС про включення до цього документа 115 стратегій, програм та концепцій. Якщо подивитися на сайт Львівської міської ради, то можна відшукати багато з цих документів. Але практично неможливо знайти жодного звіту про їх виконання! Більше того, на зміну одним програмам приходять інші, практично ідентичні, стратегії змінюються стратегіями, але всі вони мають одну особливість — узагальнення без жодної конкретики та розходження між задекларованими у них намірами й діями чиновників. До прикладу, якщо взяти задекларовані КС пріоритети якості життя, то на практиці ми бачимо нехтування ними через масову незаконну (невідповідну Генплану) забудову, ігнорування розвитку соціальної та транспортної інфраструктури, руйнування історичної спадщини тощо.

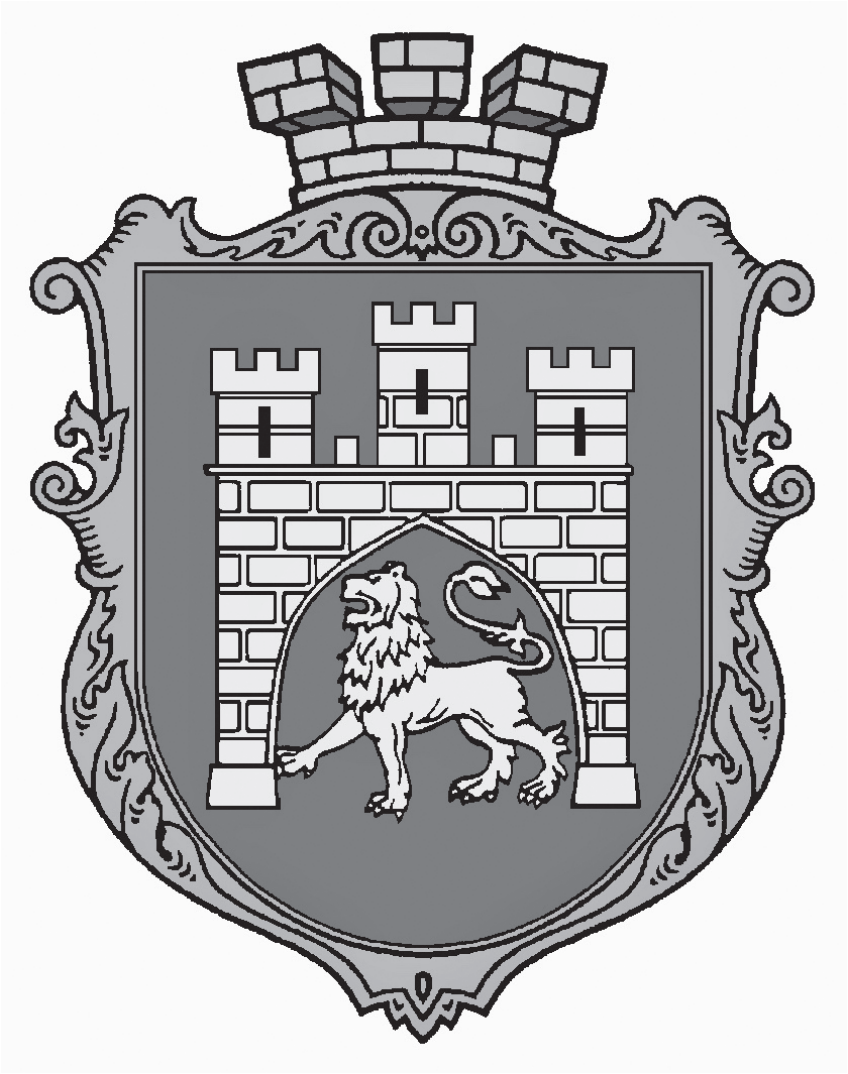
Натомість серед чотирьох базових документів КС трапляються цікаві, корисні й конкретні пропозиції, приміром — створення системи моніторингу (та відповідного органу) за реалізацією Стратегічного плану залучення інвестицій. Однак жодної інформації про те, що ці пропозиції якимось чином були реалізовані, немає.

Рясніє КС подібними рекламними (на час її написання) фразами: «уже біля 10 років ведеться робота із залучення інвестора для будівництва сміттєпереробного заводу, однак лише в останні роки відбулося суттєве зрушення у цьому питанні». Минуло 10 років, у 2016 р. на Грибовицькому сміттєзвалищі загинули люди, де ці «суттєві зрушення»? До кінця 2011 р. планувалося закінчити реформу транспортної системи міста, яка б мала суттєво розвантажити центр… Коментарі зайві. Проте ніякого аналізу причин невиконання подібних документів ви не знайдете. Натомість у 2019 р. прийнято чергову епохальну «Стратегію прориву 2027», яка продовжує рекламувати діяльність міської влади та підтримані нею комерційні проєкти. Всі ці безконечні стратегії, зокрема ті, які щедро продукує коштом львівської громади комунальна установа Інститут міста, нагадують безперервний інформаційний шум, головна мета якого — переконати львів'ян, що у місті відбувається справді щось важливе, а не лише будівництво велодоріжок…

Львів є не тільки обласним центром, але водночас і невід'ємною складовою Львівщини через сталі територіальні, інфраструктурні, економічні, адміністративні, культурні та інші, різного ступеню інтенсивності, зв'язки метрополійного центру з навколишніми населеними пунктами. Синергія Львова та області може забезпечити чудові результати у різних сферах, однак на практиці ми частіше бачимо не співпрацю, а політичне протистояння цих двох центрів впливу: міської та обласної влади. Це проявляється навіть у стратегічних документах, в яких Львів начебто існує окремо від області й навпаки. Об'єднавчим елементом міста та області може стати Львівська агломерація, яка впорядкує та структурує існуючу систему зв'язків. До прикладу, Львів забезпечить ефективне транспортне сполучення з рекреаційними територіями

регіону, чим значно покращить їх туристичну й інвестиційну привабливість, а взамін отримає можливість оздоровлювати своїх мешканців. Поєднання фінансового, економічного, наукового та освітнього потенціалу Львова з ресурсним, природним, енергетичним і людським потенціалом області може бути вельми корисним і взаємовигідним. Це стосується і життєстійкості міста, у тому числі його продовольчої й екологічної безпеки. Важливим елементом успішної співпраці міста та області, зокрема прилеглих до міста територій, є створення єдиного транспортного каркасу.

На відміну від прийнятого у 2020 р. урядового рішення про адміністративно-територіальний поділ Львівщини на сім районів, утворення Львівського району та Львівської ОТГ, Схемою планування Львівської області передбачалися таксони (адміністративні утворення, поєднані між собою високим ступенем спорідненості за певними критеріями). Також виділено ареал Львівської агломерації як складову частину Центральної підзони. Проведені зміни адміністративно-територіального устрою Львова та області без врахування науково обґрунтованих пропозицій Генплану, Схеми планування Львівської області й іншої науково-проєктної документації загрожують лише поглибити існуючі конфлікти й антагонізми та призвести до управлінського хаосу.



Розділ IV
АНАЛІТИКА МІСТА. ХАРАКТЕРИСТИКА, АНАЛІЗ ТА ОЦІНКА АКТУАЛЬНОЇ СИТУАЦІЇ

У розділі розглянуто деякі аспекти функціонування міста, зокрема, на підставі відкритих даних зі сайта Львівської міської ради, та першочергові містобудівні заходи, які передбачалися Генпланом. Проілюстровано спроби дискредитації Генплану шляхом імплементації у суспільний дискурс документа, непередбаченого чинним законодавством, та наведено причини такої деструктивної діяльності. Проаналізовано планувальну структуру Львова, його територіальні ресурси, функціональне забезпечення, можливий формат агломерації, систему обслуговування мешканців, житлове будівництво, стан екології та зелених насаджень тощо. Наведено основні тези дискусії щодо охорони культурної спадщини за участі провідних фахівців і науковців, а

також правові аспекти охорони культурної спадщини. Розглянуто структуру управління містом. Відстежено негативну екологічно-просторову трансформацію вул. Стрийської як приклад хаотичної забудови міста.

4.1. Відкриті дані Львова

Показники зі статистичних відомостей (дані зі сайта статуправління) і відкритих даних Львова (дані зі сайта ЛМР).

На 1 січня 2020 р. чисельність наявного населення Львова, у тому числі м. Винники, смт. Брюховичі та смт. Рудне, становила 756,0 тис. осіб, або 30,1 % від населення області. Постійне населення дорівнювало 748,19 тис. осіб.

Точної кількості насправді ніхто не знає, оскільки «альтернативний» перепис населення, організований у 2019 р. міністром Кабміну Дмитром Дубілетом, визначив чисельність мешканців Львівщини на кінець 2019 р. — 2 290 100 осіб, а на офіційному сайті статистики на початок 2020 р. налічується 2 512 084 осіб. Різниця у 221 984 осіб надто велика, але нам залишається лише констатувати цей факт.

Згідно зі статистичними даними, упродовж 2019 р. чисельність населення збільшилась на 210 осіб унаслідок переважання міграційного приросту (на 2549 осіб) над природним скороченням (на 2339 осіб).

Також у 2019 р.:

- народилось 6534 дитини, що на 185 дітей (2,8 %) менше відносно 2018 р.;
- померло 8873 особи — це на 138 осіб (на 1,6 %) більше відносно 2018 р.;
- зареєстровано 7470 шлюбів (у 2018 р. — 7161 шлюб).

У розрахунку на 10 тис. осіб наявного населення народжуваність становила 86 осіб (у 2018 р. — 89 осіб), смертність — 117 осіб (у 2018 р. — 115 осіб). На 100 померлих припало 74 живонароджені особи.

У місто 2019 р. прибуло 13 140 іммігрантів (проти 10 401 особи у 2018 р.), а вибула з міста, тобто емігрувала 10 591 особа (проти 10 446 у 2018 р.). Якщо припустити, що відсоток «транзиту» є доволі незначним, то можна констатувати, що такі темпи «заміщення» населення міста суттєво вплинуть на його соціальний, національний і культурний склад.

Чисельність зареєстрованих наприкінці 2019 р. безробітних становила 3143 особи за наявності 2975 вакантних посад. Цей показник — 0,42 % від наявного у Львові населення — надто мізерний, зважаючи на рівень безробіття в Україні, — 8,6 %.

Середньомісячна зарплата найманого працівника становила 9 958 грн (8 568 грн у 2018 р.).

Густота населення: 4380 осіб/км^2 у 2019 р. За даними професора М. Назарука, цей показник у 2010 р. дорівнював 4263 мешканців/км^2, але щільність населення в історичному центрі Львова була значно вищою — 189 осіб/га! Насправді густота населення є дещо іншою, але до цього ми ще повернемося.

Кількість чоловіків у 2019 р. — 348 тис. осіб, а жінок — 400 тис. Працездатного населення у 2018 р. налічувалося 62,3 %, а старшого від працездатного — 21,8 %.

КОМУНАЛЬНІ ПІДПРИЄМСТВА

Боргові зобов'язання ЛКП на 1 січня 2019 р.:

- дебіторська заборгованість становить 640 059,70 тис. грн;
- кредиторська заборгованість — 985 466,00 тис. грн.

У списку станом на 2018 р. налічувалось 100 комунальних підприємств, з яких шість недіючі.

Серед ЛКП є низка збиткових, до прикладу:

• ЛК АТП-1 (пасажирські перевезення) — збиток 50 766 тис. грн. Чисельність — 502 працівника. Підприємство «хронічно» збиткове, відтак виникає питання у доцільності його існування.

• Міський центр інформаційних технологій (забезпечення функціонування та розвитку комп'ютерних інформаційних систем Львівської міської ради (у тому числі «Львівська інтегрована система обробки інформації» виконавчого комітету Львівської міської ради)) — збиток 4572,6 тис. грн (46 працівників, 800 одиниць техніки на балансі). Якщо основним замовником послуг є Львівська міськрада, то у чому причина збитковості?

• Муніципальна варта (забезпечення на території міста законності, правопорядку, охорони прав, свобод, законних інтересів та майна територіальної громади, надання платних послуг з охорони) — збиток 7566,2 тис. грн. Чисельність — 273 працівника.

5 червня 2020 р. працівників цього підприємства затримала поліція. За версією правоохоронців, директор ЛКП «Муніципальна варта» разом із заступником та ще двома керівниками підрозділів, які, зловживаючи службовим становищем, налагодили схему системного вимагання й одержання неправомірних вигод від суб'єктів підприємницької діяльності за надання охоронних послуг.

• ЛКП «Спортресурс» (підприємство, зокрема, створене з метою отримання прибутку від ефективного використання споруд, реконструкції старих та будівництва нових спортивних споруд) — збиток 11 344 тис. грн. Чисельність — 14 осіб. На балансі підприємства є приміщення загальною площею близько 5500 м^2. Чому управління нерухомістю є збитковим — не зрозуміло.

• ЛКП «Залізничнетеплоенерго» (забезпечення населення та юридичних осіб тепловою енергією, послугами з централізованого опалення та гарячого водопостачання) — збиток 42 411 тис. грн.

Як зазначено на сайті, на підприємстві працює 530 працівників (натомість у відкритих даних Львова у 2018 р. вказано 394 осіб). Фонд оплати праці — 35 493 тис. грн/рік. На його балансі знаходяться котельні, теплові пункти, адмінбудинки, гаражі тощо. На сайті підприємства зазначено: «Споживачами послуг ЛКП «Залізничнетеплоенерго» є населення, бюджетні організації, підприємства і організації комерційно-побутової сфери. Підприємство реалізує теплову енергію обсягом 325 тис. Гкал на рік. Тепло надходить у 530 житлових будинків, з яких 374 — з гарячим водопостачанням. Тобто клієнти підприємства становлять 25 % населення Львова!»

• ЛКП «Збиранка» (вивезення та захоронення твердих побутових і виробничих відходів, зокрема це ЛКП займалося Грибовицьким сміттєзвалищем) — 19 681 тис. грн. Чисельність — 39 працівників. На 1 травня 2020 р. податковий борг підприємства становив 9 521,04 грн. Щодо діяльності посадових осіб підприємства відкрито низку кримінальних проваджень. До прикладу, в ухвалі Галицького районного суду м. Львова (справа № 461/7521/19) від 25 жовтня 2019 р. зазначено:

«В обґрунтування заявленого клопотання, слідчий покликається на те, що службові особи ЛКП «Збиранка», переслідуючи корисливі мотиви, всупереч інтересам служби, свідомо завищили очікувану вартість на предмет закупівлі — вапно гашене (пушонка) тип EN 459-1 CL 90 S для роботи станції очистки фільтратів Грибовицького сміттєзвалища та здійснили його закупівлю, що призвело до розтрати бюджетних коштів…

Також у ході розслідування кримінального провадження встановлено, що

18.03.2019 ЛКП «Збиранка» проводилась оплата за постачання вапна гашеного (пушонки) з розрахункового рахунку № НОМЕР_2, відкритого в Регіональному відділі АБ Укргазбанк, на розрахунковий рахунок № НОМЕР_1, відкритий ФОП ОСОБА_2 у ПАТ КБ Приватбанк.

Однак проведеним оглядом відеокамер, що знаходяться на території ЛКП «Збиранка», встановлено, що фактично товар — вапно гашене (ОСОБА_3) не постачався на вказане підприємство у вищевказаний період, у тому числі ФОП ОСОБА_2».

Поряд із завищеними цінами, купівля неіснуючих товарів і послуг — це розповсюджена практика з перетворення коштів держави або громади у свої власні.

• ЛКП «Львівелектротранс» (щодня електротранспорт обслуговує близько 200 тис. пасажирів на дев'яти трамвайних і десяти тролейбусних маршрутах) — 104 591 тис. грн. Чисельність — 1048 працівників. Підприємство теж «хронічно» збиткове.

• ЛКП «Львівтеплоенерго» (теплопостачання) збиток — 209 416 тис. грн. Чисельність — 1782 працівників.

Загальний валовий збиток усіх ЛКП у 2018 р. становив 341 772 тис. грн, фінансовий результат — мінус 636 394 тис. грн, а чистий збиток — 739 325 тис. грн. Для порівняння: річні видатки міського бюджету на зарплату працівників медичної сфери — 697,2 млн грн…

Збиток підприємства — це негативна різниця між доходами та витратами. До прикладу, як стають збитковими державні підприємства: товари та послуги закупляються по завищеній ціні, тобто за «відкат», а собівартість виробництва (послуг) зростає. Так в Україні з'явилася верства збанкрутілих державних підприємств, керівники яких стали мільйонерами.

Фонд оплати праці на всіх ЛКП становив 973 756 тис. грн/рік за загальної чисельності 10 986 осіб. Отже, середньомісячний фонд оплати праці працівника ЛКП у 2018 р. дорівнював 7386 грн.

У зв'язку з тим, що чимало багатоквартирних будинків створили ОСББ, серед ЛКП колишніх ЖЕКів залишилося вже не так і багато. Натомість станом на 1 червня 2019 р. створено 1496 ОСББ.

Працює центральний поштамт і 52 поштових відділення, у тому числі у Винниках, Брюховичах і Рудно.

КУЛЬТУРА[1]

Крім загальновідомих, Львівського національного академічного театру опери та балету ім. Соломії Крушельницької та Національного драматичного театру ім. Марії Заньковецької, на балансі міста перебуває п'ять театрів:

- Перший український театр для дітей та юнацтва;
- Львівський академічний духовний театр «Воскресіння»;
- Львівський академічний театр ім. Леся Курбаса;
- Львівський академічний театр ім. Лесі Українки;
- Львівський академічний театр мініатюр «І люди, і ляльки».

Також у Львові діє Львівський академічний театр ляльок, який знаходиться у підпорядкуванні області.

У Львові діють 13 головних музеїв (з філіями та відділами), зокрема, підпорядковані Міністерству культури України:

---

[1] За допомогу в наповнені цього розділу актуальними даними, автори висловлюють подяку ексдиректорці департаменту культури ЛОДА п. Мирославі Туркало.

- Національний музей у Львові ім. Андрея Шептицького;
- Львівська національна галерея мистецтв ім. Бориса Возницького;
- Музей «Тюрма на Лонцького»;

5 музеїв обласного підпорядкування:

- Львівський історичний музей;
- Львівський музей історії релігії;
- Львівський національний літературно-меморіальний музей Івана Франка;
- Державний меморіальний музей Михайла Грушевського у Львові;
- Історико-краєзнавчий музей м. Винники;

3 міські музеї:

- Музично-меморіальний музей ім. Соломії Крушельницької;
- Музей народної архітектури і побуту у Львові ім. Климентія Шептицького;
- Меморіальний музей тоталітарних режимів.

2 музеї НАН України:

- Музей етнографії та художнього промислу НАН України;
- Державний природознавчий музей НАН України.

Також функціонує Культурно-мистецький центр «Львівський палац мистецтв».

Зареєстровано 41 музей, які діють на громадських засадах при навчальних закладах, установах, підприємствах та як приватні заклади.

МЕРЕЖА МУЗЕЇВ І МУЗЕЙНИХ КІМНАТ, ЯКІ СТВОРЕНІ У СКЛАДІ УСТАНОВ, ОРГАНІЗАЦІЙ, НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ, ТА ПРИВАТНІ МУЗЕЇ М. ЛЬВОВА СТАНОМ НА 15 ЛЮТОГО 2020 РОКУ

№ з/п	Назва музею	Площа	Всього музейних предметів	Кількість відвідувачів (за 2019 р.)	Адреса музею, телефон, e-mail
1.	**Народний музей-аптека «Під чорним орлом»** ***(державна частина Музейного фонду України — далі МФУ)***	522,6 м² 4 кімнати, підвал	4.965	58 050 екск. — 318	79008, вул. Друкарська, 2 Державне комунальне аптечне підприємство «Під Чорним орлом» 235-70-41 aptekamuseum@ukr.net
2.	**Народний музей історії Львівського національного університету ім. І. Франка** ***(державна частина МФУ)***	140 м² дві аудиторії № 221, 222	1.382	965 екск. — 48	79000, вул. Університетська, 1, ЛНУ ім. І. Франка 239-45-29, (ауд. 221, 222)
3.	**Народний музей історії Львівського національного медичного університету ім. Д. Галицького** ***(державна частина МФУ)***	120 м² 3 кімнати	2.882	2.923 екск. — 332	79010, вул. Кармелюка, 3, Українське лікарське товариство у Львові 276-97-98, 276-78-35

4.	**Народний музей історії Львівського національного університету ветеринарної медицини та біотехнологій ім. С. Ґжицького (ЛНУВМБ)** ***(державна частина МФУ)***	90 м² 2 кімнати	3.716	743 екск. — 42	79010, вул. Пекарська, 50, Львівський національний університет ветеринарної медицини та біотехнологій ім. С. Ґжицького 2-ий поверх, 239-26-79, 239-26-88 (деканат)
5.	**Народний музей Львівського державного університету внутрішніх справ (ЛДУВС)** ***(державна частина МФУ)***	125,7 м² 3 кімнати	2.648	4.128 екск. — 101	79007, вул. Городоцька, 26, Львівський державний університет внутрішніх справ 233-11-19 (служб.) vdzr@lvduvs.edu.ua
6.	**Народний музей Хліба Покрови Пресвятої Богородиці** ***(державна частина МФУ)***	300 м² 14 кімнат і коридор	1.503	195 екск. — 15	79032, вул. Пасічна, 89, гуртожиток Львівського автомобільно-дорожнього коледжу НУ «Львівська політехніка», 251-05-10, 251-05-12 gora@mail.lviv.ua
7.	**Народний музей метрології та вимірювальної техніки** ***(державна частина МФУ)***	150 м² 4 кімнати і сховище	764	1.060 екск. — 117	79005, вул. Кн. Романа, 38, ДП «Львівський науково-виробничий центр стандартизації, метрології та сертифікації» 261-60-30, 61-61-77 tu@semesta.lviv.ua centr@semesta.lviv.ua
8.	**Народний музей етнографії та народного побуту** ***(державна частина МФУ)***	115 м² 2 кімнати	1.357	155 екск. — 50	79034, вул. Героїв Крут, 27, НВК «Школа-садок «Софія» 270-47-13, 261-12-63 (дом.) escuela80@ukr.net
9.	**Народний зоологічний музей Львівського національного університету ім. І. Франка** ***(державна частина МФУ)***	469,4 м² 6 кімнат	186.893	9.776 екск. — 238	79005, вул. Грушевського, 4, ЛНУ ім. І. Франка, біолог. ф-т, 239-45-48 shydlyk@gmail.com zoomus@franko.lviv.ua
10.	**Народний музей Тараса Шевченка Львівського палацу мистецтв** ***(державна частина МФУ)***	87,4 м² 3 кімнати	3.230 *(фонд. зменш. бібліотека загальна переведена як підрозділ Палацу мистецтв)*	6.478 екск. — 107	79000, вул. Коперника,17, Культурно-мистецький центр «Львівський палац мистецтв» 261-44-42 (музей), www.kobzarmuseum.org.ua kobzareva_svit @ukr.net

11.	**Зразковий музей Лесі Українки**	60 м² 1 кімната	88 (8-фотогр., 6-стендів, портрет Лесі Українки, робота Івана Труша)	750 екск. — 42	79054, вул. В. Караджича, 7, Ліцей № 75 ім. Лесі Українки Львівської міської ради, 262-00-82 school75lu@ukr.net
12.	**Зразковий музей Митрополита Андрея Шептицького**	70 м² 1 кімната	328	953 екск. — 84	79016, вул. Замкнена, 6, СЗШ I—III ступенів № 34 ім. М. Шашкевича, 261-59-79 school34_shashkevycha @ukr.net
13.	**Зразковий музей Першої Української дивізії УНА**	30 м² 2 кімнати	567	953 екск. — 84	79016, вул. Замкнена, 6, СЗШ I—III ступенів № 34 ім. М. Шашкевича, 261-59-79 school34_shashkevycha @ukr.net
14.	**Музейна кімната Маркіяна Шашкевича** Реконструкція з 2014 р.	—	—	—	79016, вул. Замкнена, 8, СЗШ I—III ступенів № 34 ім. М. Шашкевича, 261-59-79 school34_shashkevycha @ukr.net
15.	**Музей Ольги Басараб**	24 м² 1 кімната	260	1.102 екск. — 175	79017, вул. О. Басараб, 4, СЗШ I—III ступенів № 49, 275-22-85, 276-79-91, 276-79-81 shkola_49@ukr.net
16.	**Музей «Жінка в історії України» Львівської середньої загальноосвітньої школи № 78 м. Львова**	52 м² 1 кімната	257	503 екск. — 10	79058, вул. Замарстинівська, 132, СЗШ I—III ступенів № 78, **Солодовнікова Ірина Іванівна,** директор 252-05-42
17.	**Музей історії навчального закладу**	84 м² 1 кімната	43	1.251 екск. — 15	79052, вул. Івани Блажкевич, 14, Львівське міжрегіональне вище професійне училище залізничного транспорту **Шишка Володимир Тарасович**, директор 267-41-12, 267-41-43, 067 193 6529 lmvpuzt@gmail.com
18.	**Музей історії освітньої та друкарської діяльності ДНЗ «Ставропігійське вище професійне училище м. Львова»** ***(державна частина МФУ)***	106,6 м²	944	660 екск. — 138	79008, вул. Федорова, 9, ДНЗ «Ставропігійське вище професійне училище м. Львова». 235-87-58 **Бурак Ірина Валентинівна,** директор 067-949-48-84 splicey.org.ua@ukr.net

19.	**Музей історії Львівської академічної гімназії** реконструкція з липня 2014 р.	60 м²	176	—	79013, вул. С. Бандери, 14, Львівська академічна гімназія при НУ «Львівська політехніка», 261-48-60, 261-52-40 **Юхман Леся Ігорівна**, директор
20.	**Музей етнографії і фольклору** ***(державна частина МФУ)***	50 м²	228	750 екск. — 50	79015, вул. Городоцька, 195, Міжреґіональний центр профтехосвіти худ. модел. і дизайну м. Львова (МЦПТО ХМД) 238-43-50, 238-43-49; mcptohmd@i.ua http://mcptohmd.lviv.ua
21.	**Музей хлібовипікання**	60 м² 2 кімнати	363	400 екск. — 15	79008, пл. Данила Галицького, 8, Львівський професійний ліцей харчових технологій 235-46-12 **Склярчук Наталія Степанівна**, директор 235-53-30 lplcht@ukr.net
22.	**Музей історії споживчої кооперації Львівщини** ***(державна частина МФУ)***	40 м²	934	245 екск. — 13	79007, вул. Золота, 6 гуртожиток ВНЗ «Львівський кооперативний коледж економіки і права» 233-33-41 (прохід.) 233-31-35 (навч.част.) **Зубко Наталія Павлівна**, директор коледжу
23.	**Археологічний музей історичного факультету Львівського національного університету ім. І. Франка** ***(державна частина МФУ)*** реекспозиція (оновлення експозиції Музею з 29.05.2019 р.)	137,4 м² 4 кімнати	29.558	130 екск. — 10	79000, вул. Університетська, 1, ЛНУ ім. І. Франка, історич. ф-т, ауд. 337, 239-43-76 http://clio.lnu.edu.ua/laboratory/arheolohichnyj-muzej
24.	**Палеонтологічний музей Львівського національного університету ім. І. Франка** ***(державна частина МФУ)***	330 м² 6 кімнат	18.425	2.100 екск. — 120	79005, вул. Грушевського, 4, ЛНУ імені І. Франка, геолог.ф-т, ауд.112—116 239-47-32
25.	**Мінералогічний музей ім. академіка Євгена Лазаренка** ***(державна частина МФУ)***	330 м² 4 кімнати	14.000	2.250 екск. — 132	79005, вул. Грушевського, 4, ЛНУ імені І. Франка, геолог. ф-т, кафедра мінералогії, ауд. 211-214, 239-47-00

26.	**Музей рудних формацій Львівського національного університету ім. І. Франка** ***(державна частина МФУ)***	65 м² 1 кімната	2.293 взірців гірських порід	488 екск. — 31	79005, вул. Грушевського, 4, ЛНУ імені І. Франка геолог. ф-т, кафедра геології корисних копалин, ауд. 238 239-47-08 shvayevskyi@ukr.net
27.	**Музей історії національного університету «Львівська політехніка»**	114 м² 1 зала	682	1.827 екск. — 195	79013, вул. С. Бандери,12 НУ «Львівська політехніка», ауд. 300 258-22-12 nulpmuseum@gmail.com http://lp.edu.ua/ museum-istoriyi-lvivskoyi-politehniky
28.	**Археологічний музей Інституту українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України** ***(державна частина МФУ)***	256,6 м² 6 кімнат	20.000	600 екск. — 115	79008, вул. Винниченка, 24, Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича НАН України, відділ археології 276-51-59
29.	**Приватний музей лемківської різьби і писанок ім. Богдана-Ігоря Антонича**	30 м² 1 кімната	631 (185-різьба 96-допоміж. ф. 350-писанок)	32 екск. — 5	79021, вул. Ранкова, 16 292-04-58 ronafera2609@gmail.com
30.	**Музей історії Українського таємного університету і Українського академічного дому у Львові**	42,9 м² 1 кімната	201	50 екск. — 7	79005, вул. К. Левицького, 21а/26, Львівська міська громадська організація «Союз українок» 291-75-34 k.bazylyuk@gmail.com **Базилюк Ксенія Федорівна,** голова ЛМГО «Союз українок» 067-947-00-46
31.	**Музей історії національного академічного українського драматичного театру ім. Марії Заньковецької** потребує капітального ремонту	60 м² 2 кімнати	1.500	Створюють комісію для проведення обліку фондів Музею	79008, вул. Лесі Українки, 1, Національний академічний український драматичний театр імені Марії Заньковецької 235-55-83 235-47-51 (приймальня)
32.	**Музей історії медицини Галичини імені Мар'яна Панчишина**	180 м² 5 кімнат	3.956	3.308 екск. — 355	79010, вул. Кармелюка, 3, Громадська організація «Українське лікарське товариство у Львові» **Дуда Олег Романович,** голова 276-97-98, 276-78-35

33.	**Музей історії ПАТ «Львівгаз»**	43,8 м² 1 кімната	173	130 екск. — 17	79039, вул. Золота, 42, Публічне акціонерне товариство «Львівгаз», корпус № 1, 233-13-22, 233-20-94 (приймальня) **Войсович Юрій Володимирович**, голова правління ПАТ»Львівгаз
34.	**Музей історії Львівської залізниці** ***(державна частина МФУ)***	164 м² 2 кімнати	925	1.022 екск. — 217	79015, вул. Федьковича, 54/56, Будинок науки і техніки 226-35-15, 226-44-65 **Туркало Мирослава Володимирівна,** начальник відділу організаційного забезпечення
35.	**Музей історії пожежної справи при Управлінні пожежної охорони МНС** ***(державна частина МФУ)***	232 м² 3 кімнати	1.047	4.928 екск. — 277	79008, вул. Підвальна, 6 ГУ МНС України у Львівській області 239-02-43, 239-02-50
36.	**Музей історії Львівського бронетанкового ремонтного заводу** **відомчий музей**	310 м² 2 кімнати	121	—	79031, вул. Стрийська, 73 ДП «Львівський бронетанковий ремонтний завод» 242-28-07 (приймальня) **п. Марина** 097-63-50-229 lbz@ukroboronprom.com
37.	**Музей історії становлення магістральних нафтопроводів «Дружба» АТ «Укртранснафта»** ***(державна частина МФУ)*** **відомчий музей**	70 м² 1 кімната	594	—	79058, вул. В. Липинського,12, АТ «Укртранснафта» м. Львів 291-97-40 (приймальня) заст. генер. директора **Піта Ігор Михайлович**
38.	**Музей Львівської національної академії мистецтв**	118 м² 1 зала	812	5.204 екск. — 38	79011, вул. Кубійовича, 38 Львівська національна академія мистецтв (II пов.) 260-03-44, 247-02-42 **Одрехівський Володимир Васильович,** ректор 276-14-82 museum@lnam.edu.ua
39.	**Музей українського жіночого руху**	34 м² 3 кімнати	1.110	435 екск. — 41	79070, вул. Хуторівка, 24, ЛКП «Хуторівка» (Сихів) **Пилипів Ольга Богданівна,** зб. фондів 098-88-32-308

40.	**Приватний військовий музей «Штурм»**	82 м² 2 кімнати, коридор	290	554 екск. — 4	79026, вул. Персенківка,17, магазин «Штурм» **Горішевський Андрій Володимирович,** експерт-криміналіст, зб. фондів 098-42-65-977 068-969-37-61 mail.@sturm.com.ua
41.	**Музей «Чорнобиль — пам'ять Львівщини»**	31,7 м² 2 кімнати	108	1.000 екск. — 85	79005, пл. Є. Маланюка, 6, ГО Львівська обласна організація «Союз Чорнобиль України» **Кульчицький Андрій Стефанович,** голова ЛОО СЧУ 067-772-56-48
			309.954	**116.098**	

У місті діють п'ять клубних установ:
- Міський Палац культури ім. Гната Хоткевича;
- Народний дім мікрорайону Левандівка;
- Міський народний дім у Збоїщах;
- Народний дім у м. Винники;
- Народний дім смт. Рудне.

Також у Львові працюють 7 концертних установ.

Три установи міського підпорядкування: Львівський будинок органної та камерної музики; Львівський муніципальний хор «Гомін»; Львівський муніципальний театральний, художньо-дослідницький та освітній центр «Слово і голос».

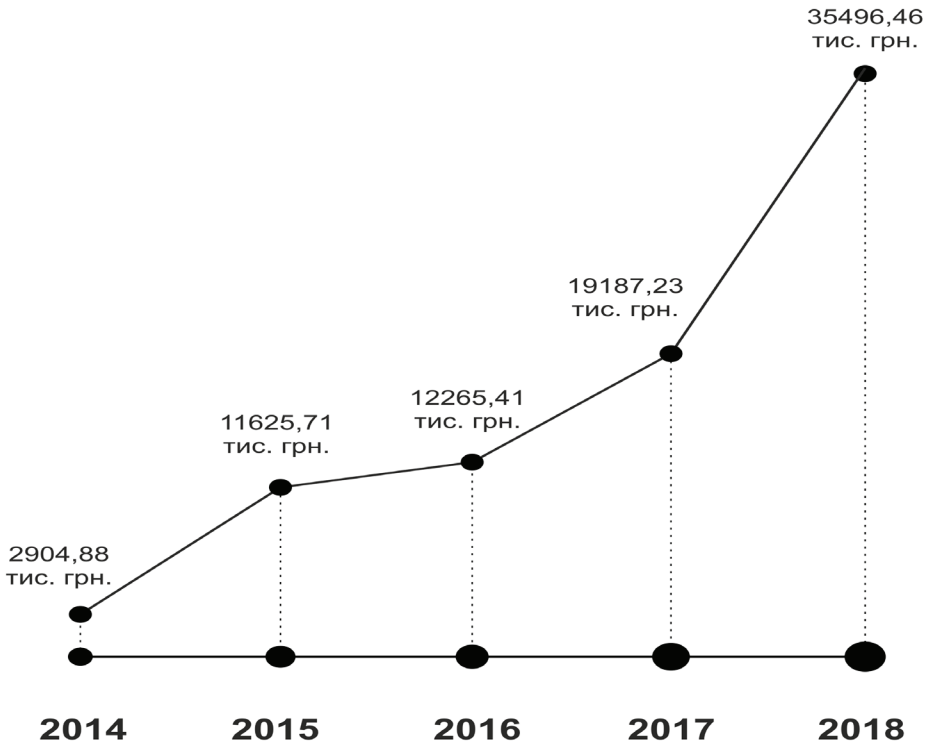
Чотири установи обласного підпорядкування: Львівська національна філармонія (на базі якої діють Академічний симфонічний оркестр Львівської філармонії, молодіжний оркестр INSO-Львів, Академічний камерний оркестр «Віртуози Львова», Академічний інструментальний ансамбль «Високий Замок», квартет бандуристок «Львів'янки» і ансамбль «19-й клас»); Львівська національна академічна чоловіча хорова капела «Дударик»; Заслужена академічна хорова капела «Трембіта»; Галицький академічний камерний хор.

Мистецька освіта у Львові представлена: двома мистецькими закладами вищої освіти — Львівською національною академією мистецтв і Львівською національною музичною академією ім. Лисенка; трьома фаховими мистецькими коледжами — Львівським музичним коледжем ім. Станіслава Людкевича; Львівським коледжем декоративного та ужиткового мистецтва ім. Івана Труша; Львівським коледжем культури і мистецтв; чотирнадцятьма спеціалізованими початковими мистецькими навчальними закладами.

Крім Львівської національної наукової бібліотеки імені В. Стефаника та низки спеціалізованих бібліотек навчальних закладів, у Львові діють 3 обласні бібліотеки та 40 бібліотек-філій ЦБС для дорослих та для дітей.

Пам'яток архітектури та містобудування, історії та мистецтва, археології та садово-паркового мистецтва, внесених у списки та переліки пам'яток рішенням виконкому Львівської обласної ради, налічується 2269. Станом на 2018 р. пам'яток національного значення, занесених у державний реєстр, обліковується 25, а пам'яток місцевого значення — 29. Про пам'яткоохоронну сферу згодом розповімо детальніше.

Видатки міського бюджету на ремонтно-реставраційні роботи:



Історичних мозаїчних творів на обліку — 74, історичних аптек — 21, з яких лише у чотирьох збережено інтер'єри. Кінозали та кінотеатри — залишилося три.

Художні колективи й аматорські об'єднання — 64, аматорські колективи фольклорного напрямку — 45. Загалом учасників у цих колективах — 1860 осіб.

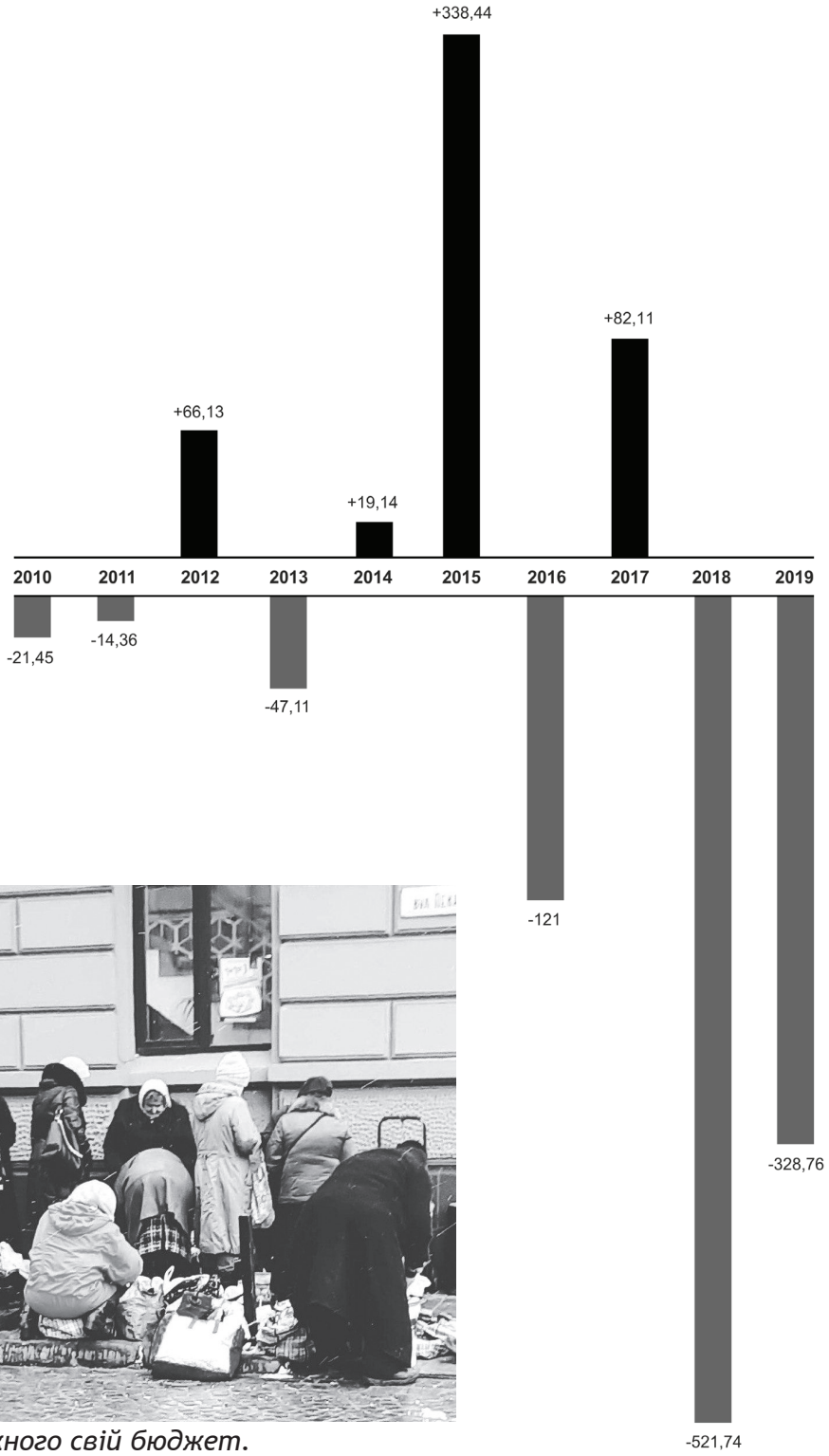
Для порівняння: у сфері культури міста Кракова налічується 10 театрів, 4 інституції музичні, 12 будинків і закладів культури, 2 бібліотеки, 9 музеїв і одна галерея сучасного мистецтва.

З міського бюджету (те, що зазначено у відкритих даних) фінансуються:

- заклади культури — 79 (станом на 2017 р.);
- заклади клубного типу — 6 (видатки на фінансування — 7 562,1 тис. грн);
- школи естетичного виховання — 14, де навчається 4883 учні (видатки — 77 580,8 тис. грн на 2017 р.);
- публічні масові бібліотеки — 40, з яких Центральна міська бібліотека ім. Лесі Українки з медіатекою і 21 філією та Центральна дитяча бібліотека з 16 філіями. Видатки на фінансування бібліотек з місцевого бюджету — 28 789,4 тис. грн. На 2017 р. у бібліотеках було 182 інтернет-місця;
- музеї та філіали: Національний музей ім. Митрополита Шептицького; Львівська національна галерея мистецтв; Львівський історичний музей; Тюрма на Лонцького. Видатки — 13 590,9 тис. грн у 2017 р., проведено 29 виставок, 236,9 тис. відвідувачів;
- професійні театри — 5 (видатки 47 319,5 тис. грн у 2018 р., 827 вистав у 2017 р., 62 072 глядачів).

БЮДЖЕТ МІСТА Й ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ

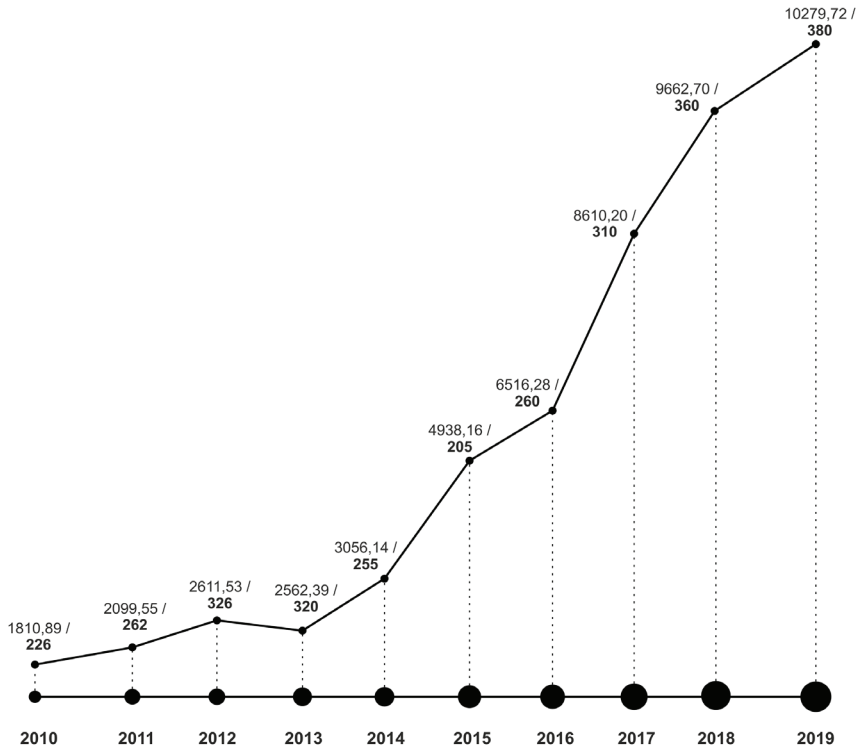
Профіцит (дефіцит) міського бюджету (млн грн):



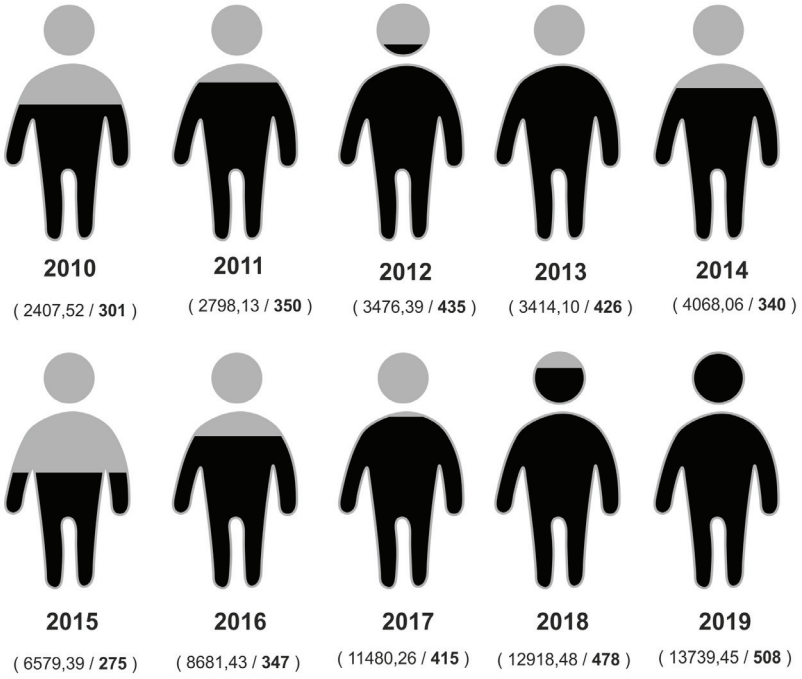


У кожного свій бюджет.
Вулична торгівля на вул. Пекарській

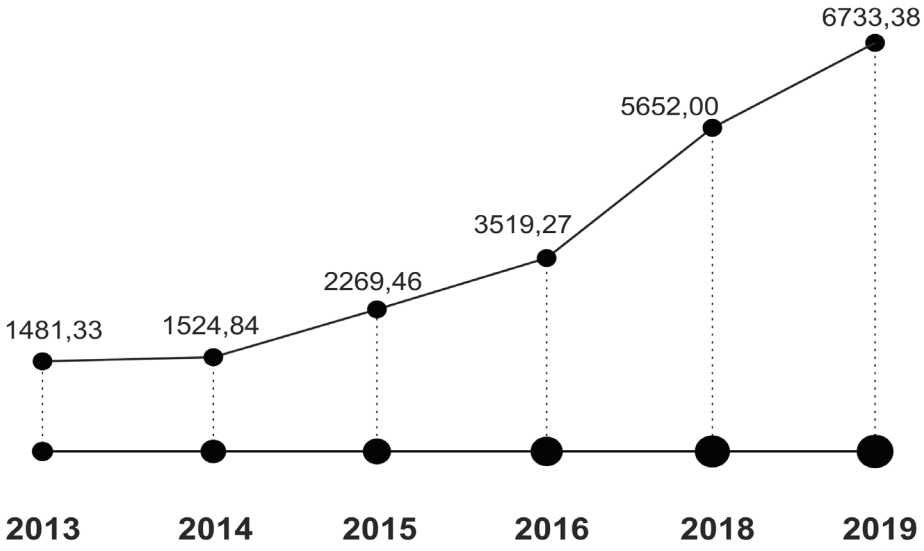
Загальні доходи млн грн / приблизно млн дол. США:



Доходи міського бюджету на одного мешканця (грн / приблизно дол. США):



Загальний фонд доходів міського бюджету без субвенцій становив (млн грн):



Фактичний бюджет розвитку міста дорівнював (млн грн): 2017 р. — 242,8; 2018 р. — 357,5; 2019 р. — 642,38.

Надходження до бюджету:

№ п/п	Найменування показника	Звітний період та розмір показника у млн грн		
		2017 рік	2018 рік	2019 рік
1	Податок з доходів фізичних осіб складає основну частину доходів міського бюджету	2655,52	3355,5	4091,98
2	Кошти, що надійшли від відчуження комунального майна	73,8	87,8	294,1
3	Кошти від продажу земель несільськогосподарського призначення	35,7	111,8	143,74
4	Власні доходи	1548,77	1950,4	2561,4
5	Плата за землю	411,5	436,1	451,03
6	Оренда комунального майна	63,5	91,2	94,83
7	Податок на прибуток підприємств комунальної власності	2,1	офіційні дані відсутні	1,9
8	Місцеві податки та збори	1302,9	1622,3	1946,78
9	Збір за паркування транспорту	6,1	6,5	10,37
10	Туристичний збір	5	6,5	10,37

Видатки міського бюджету (млн грн / приблизно млн дол. США):

2010 (1832,33 / 229) ₴/$
2011 (2113,91 / 264) ₴/$
2012 (2545,40 / 318) ₴/$
2013 (2609,50 / 325) ₴/$
2014 (3036,99 / 253) ₴/$

2015 **(4599,72 / 191)** ₴/$
2016 (6637,28 / 265) ₴/$
2017 (8528,09 / 308) ₴/$
2018 (10184,44 / 377) ₴/$
2019 (10608,48 / 393) ₴/$

Щоби не переобтяжувати читача статистикою, далі наведемо показники лише за останні три роки.

Видатки на одного мешканця (грн): 2017 р. — 11 370,79; 2018 р. — 13 616,02; 2019 р. — 14 178,86.

Видатки загального фонду міського бюджету (млн грн): 2017 р. — 6386,21; 2018 р. — 7349,29; 2019 р. — 7495,71, у тому числі:

- видатки загального фонду за рахунок власних доходів: 2017 р. — 2794,58; 2018 р. — 3927,39; 2019 р. — 4837,38;
- видатки загального фонду за рахунок трансферів: 2017 р. — 3591,63; 2018 р. — 3421,9; 2019 р. — 2658,33.

Видатки бюджету розвитку / до бюджету загалом (млн грн / %): 2017 р. — 1977,19 / 23,18; 2018 р. — 2661,41 / 26,13; 2019 р. — 2955,1 / 27,8.

Видатки до бюджету розвитку за детальними показниками:

№ п/п	Статті видатків до бюджету розвитку	Звітний період / розмір у %	
		2017 рік	2018 рік
1	адміністративна і комунальна інфраструктура	6,9	6,5
2	благоустрій (*насправді це дуже важливий показник, оскільки на тлі колосальних інфраструктурних проблем міста такий відсоток видатків на благоустрій засвідчує пріоритет піару над стратегією*)	21,7	15,6
3	водопостачання та водовідведення	9,3	10,3
4	житло	2,8	4,1
5	історико-культурна спадщина (*катастрофічний показник через аналогічний стан пам'яток культури*)	1,4	1,6
6	культура та дозвілля	2	1,7
7	освіта	7,8	5,5
8	охорона здоров'я	2,8	2,7

9	соціальний захист і соціальне забезпечення	1,5	0,3
10	спорт	0,4	0,1
11	транспортна інфраструктура *(не зрозуміло, чи тут ідеться про відшкодування за проїзд пільговиків, покриття поточної збитковості, чи закупівлю транспортних засобів)*	36,6	42,9
12	безпека і цивільний захист населення	0,9	1,5
13	теплопостачання	5,8	7,1

Видатки за сферами суспільного життя:

№ п/п	Видатки	Звітний період / сума у млн грн		
		2017 рік	2018 рік	2019 рік
1	місцеве самоврядування	293,27	421,95	544,79
2	освіта	2040,98	2573,21	3095,98
3	охорона здоров'я	869,85	1045,24	974,84
4	соцзахист і соцзабезпечення	2495,86	2310,1	1643,94
5	житлово-комунальне господарство	469,92	640,15	964,02
6	благоустрій міста	352	470,51	678,31
7	дорожнє господарство	106,03	187,03	230,76
8	культура і мистецтво	192,53	145,29	173,75
9	фізкультура і спорт	56,3	75,59	101,21

Штатна чисельність міських посадовців зросла з 1325 працівників ЛМР у 2010 р. до 1790 у 2020 р., тобто на 35 %!

Якщо у 2010 р. зарплата з відрахуваннями у видатках на місцеве самоврядування становила 79,25 млн грн (9,9 млн дол. США), то у 2017 р. — 238,1 млн грн (8,6 млн дол. США), 2018 р. — 360,6 млн грн (13,3 млн дол. США); 2019 р. — 449,86 млн грн (16,6 млн дол. США).

Кількість суб'єктів — юридичних осіб у ЄДРПО зросла з 21 147 одиниць у 2010 р. до 40 642 у 2019 р.

Обсяг реалізованої промислової продукції у 2010 р. становив 9261,4 млн грн (приблизно 1 157 675 дол. США), а у 2019 р. — 46 483,4 млн грн (приблизно 1 721 607 дол. США).

Обсяг реалізованих послуг у доларовому еквіваленті виріс не так суттєво: з 7140,1 млн грн (~ 892,5 млн дол. США) у 2010 р. до 24 538,4 млн грн (~ 908,8 млн дол. США) у 2019 р.

Роздрібний товарооборот зріс з 8806,3 млн грн (1,1 млрд дол. США) у 2010 р. до 34 862 млн грн (1,291 млрд дол. США) у 2019 р.

Експорт/імпорт:

Експорт товарів у 2010 р. дорівнював 332,57 млн дол. США, а у 2019 р. — 630,9 млн дол. США.

Імпорт товарів у 2010 р. становив 1320,5 млн дол. США, а у 2019 р. — 1635,9 млн дол. США.

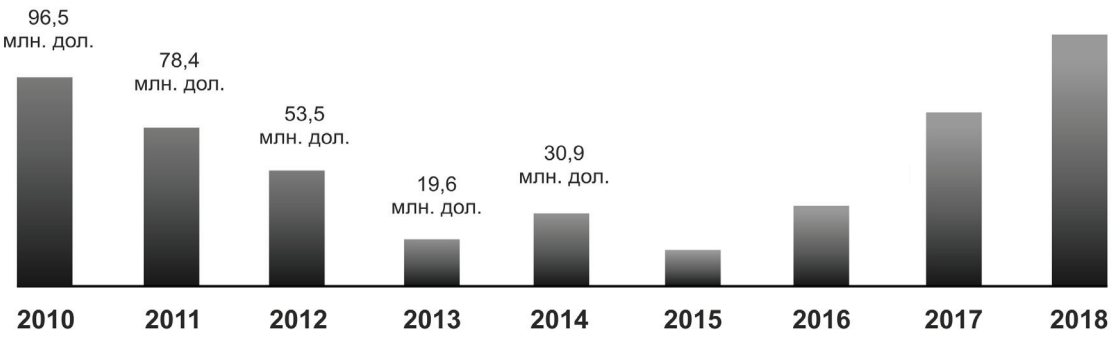
Сальдо зовнішньої торгівлі у 2010 р. — мінус 987,93 млн дол. США, а у 2019 р. — мінус 1 005 млн дол. США.

Експорт послуг у 2010 р. — 44,72 млн дол. США, а у 2019 р. — 302,3 млн дол. США.

Імпорт послуг у 2010 р. дорівнював 41,4 млн дол. США, а у 2019 р. — 41,8 млн дол. США.

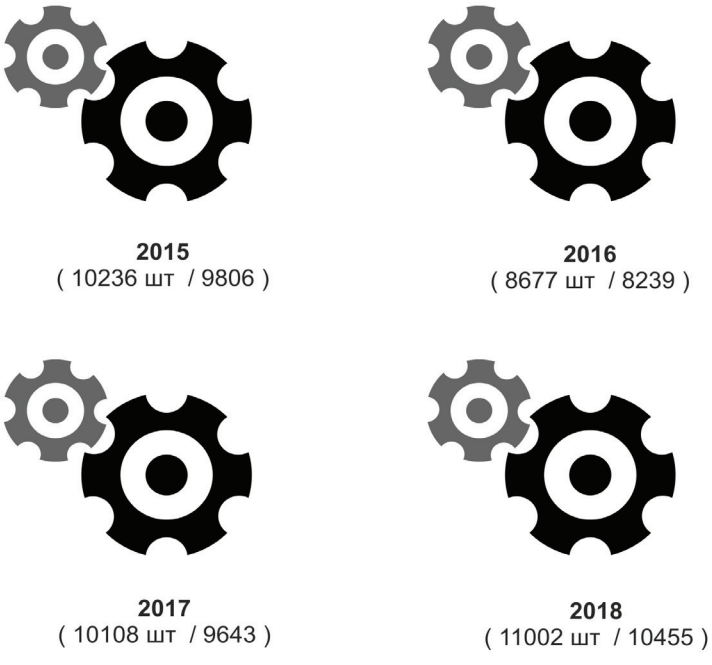
Сальдо зовнішньої торгівлі послугами у 2010 р. — плюс 3,32 млн дол. США, а у 2019 р. — плюс 260,5 млн дол. США.

Надходження прямих іноземних інвестицій (ПІІ):



Обсяг ПІІ зменшився з 695,5 млн дол. США у 2010 р. (924,64 дол. США/особу) до 396,2 (529,7 дол. США/особу) у 2018 р.

Кількість підприємств — суб'єктів підприємницької діяльності / малих підприємств:



У Львові налічується: магазинів — 3170; майстерень — 177; фітнес-клубів — 42; пралень — 4; фотосалонів — 34; хімчисток — 27; перукарень — 357; СТО, автомийок, шиномонтажів — 116; ломбардів — 105; лазень, саун — 21; аптек — 311; закладів громадського харчування — 733; банківських відділень та дирекцій — 332; університетів, академій, інститутів — 23, у тому числі дві філії; технікумів, коледжів, училищ — 45.

ОХОРОНА ЗДОРОВ'Я (2018)

Кількість комунальних медичних закладів — 23. Міські лікарні — 10, у тому числі одна дитяча. Один комунальний пологовий будинок та лікарня швидкої медичної допомоги. Ліжковий фонд лікарняних закладів, які утримуються з бюджету, — 2025 ліжок.

Амбулаторні поліклініки, що утримуються з міського бюджету, — 11. На 1 тис. мешканців припадає 15,33 відвідувань за зміну.

Середня очікувана тривалість життя — 77,1 рік у чоловіків та 82,4 у жінок.

Смертність дітей у віці до року: 6,3 на 1 тис. народжених.

Захворюваність населення: 680,8 на 1 тис. осіб.

Захворюваність / кількість випадків на 1 тис. осіб		**Смертність від / кількість випадків на 100 тис. осіб**	
Злоякісні утворення	4,28	Злоякісних новоутворень	182
Хвороби крові та кровотворних органів	1,5	Хвороб систем кровообігу	720
Хвороби систем кровообігу	26	Хвороб органів травлення	68
Хвороби органів дихання	316,6	Зовнішніх причин	58
Туберкульоз	0,37	Хвороб органів дихання	23
Розлади психіки та поведінки	2,4		
ВІЛ-інфіковані	0,25		
Гонорея	0,03		

Усього — 1154 випадків смерті у 2018 р. на 100 тис. осіб.

Видатки міського бюджету на охорону здоров'я — 927,2 млн грн, у тому числі на:

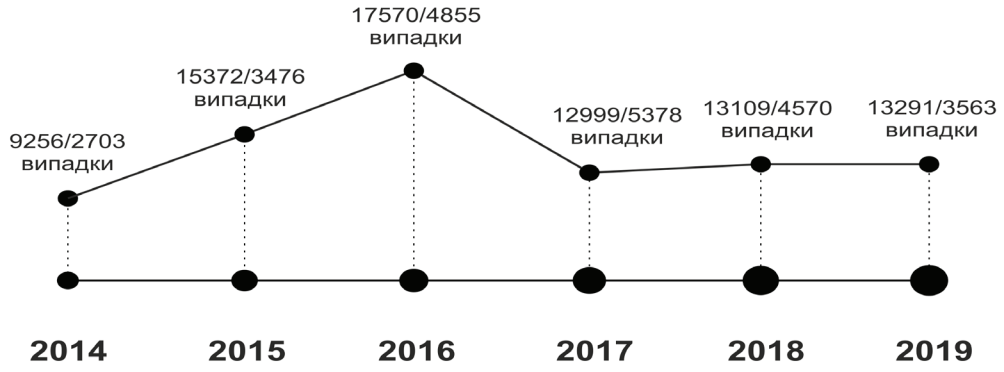
- зарплату працівників медичної сфери — 697,2 млн грн;
- комунальні послуги та енергоносії — 52 млн грн;
- витрати на медикаменти — 63,9 млн грн;
- витрати на харчування у медичних закладах — 14,5 млн грн;
- капітальні видатки на заклади охорони здоров'я — 70,8 млн грн.

Потреба в коштах на 1 ліжко/день у комунальних закладах становить 499 грн. Середня тривалість перебування хворого у стаціонарі — 8,34 дні.

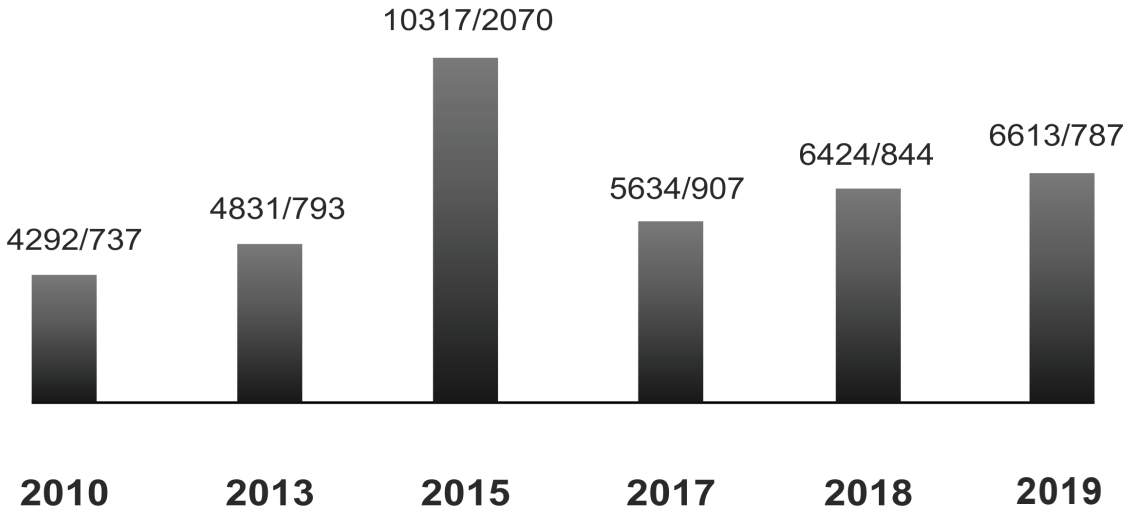
Працює у комунальних медичних закладах: лікарів — 2539 осіб, середнього медичного персоналу — 3805 осіб. На 1 тис. мешканців припадає 3,39 лікаря і 5,09 середнього медичного персоналу.

Середня зарплата лікаря становила 6094,74 грн, а середнього медичного персоналу — 4516,78 грн.

Кількість правопорушень загалом, з них особливо тяжкі та тяжкі:



Зафіксовано дорожньо-транспортних пригод, з них із людськими жертвами:



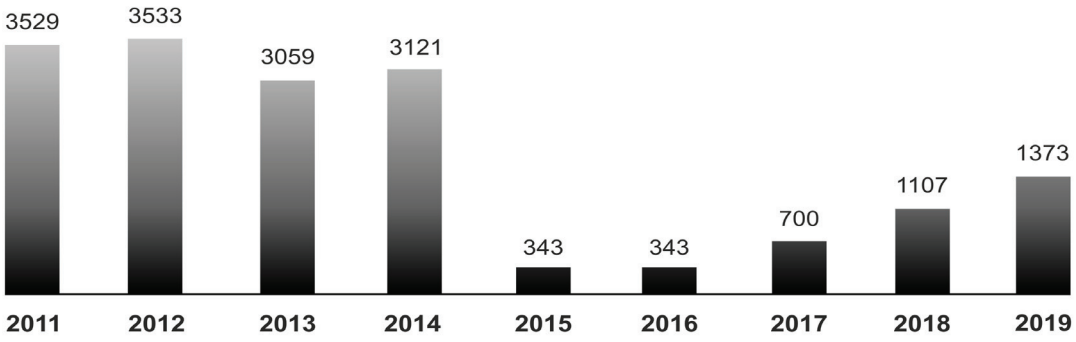
Порушень правил безпеки дорожнього руху зафіксовано:
- 95 567 випадків у 2017 р.
- 133 971 випадків у 2018 р.

У Львові до найпарадоксальніших і нелогічних порушень правил дорожнього руху належать порушення правил паркування, тобто залишення автівки під знаками «Зупинку заборонено», «Стоянку заборонену» та ін. Річ у тім, що у Львові не лише в центральній частині, а й у низці «навколоцентральних» районів — Привокзальна, Політехніка, просп. Чорновола, вул. Зелена, вул. Стрийська тощо — місць для паркування просто фізично немає. Проте така ситуація не перешкоджає працівникам управління безпеки міста Львівської міської ради, створеного у вересні 2019 р. внаслідок певних законодавчих змін, штрафувати мешканців міста за неправильно припарковані автівки. На сайті цього управління зазначено: «Інспектор з паркування — це посадова особа, яка працює в органах місцевого самоврядування, має відповідні посадові повноваження щодо здійснення організаційно-розпорядчих та консультативно-дорадчих функцій і отримує заробітну плату за рахунок місцевого бюджету і якій надано право розглядати справи про адміністративні правопорушення, передбачені частинами першою і третьою статті 122, частинами першою і другою статті 152-1 КУпАП».

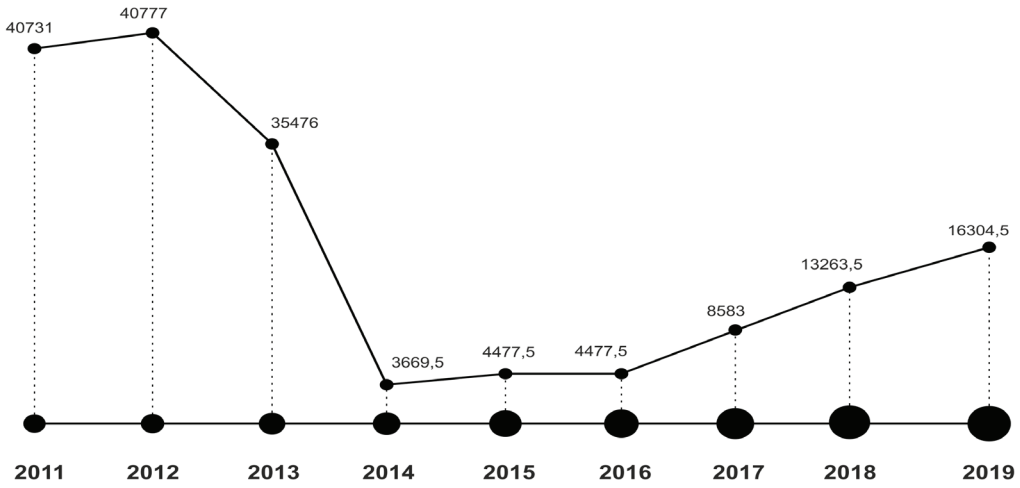
Якщо з погляду закону все начебто зрозуміло, то з точки зору справедливості й здорового глузду ситуація виглядає дещо по-іншому: працівники ЛМР, найняті на роботу коштом львівської громади, накладають штрафи на членів цієї громади через некомпетентність або халатність посадовців міської ради, котрі, аналогічно отримуючи зарплати з бюджету міста, так і не спромоглися жодним чином вирішити проблему з паркуванням, у тому числі шляхом виконання Генплану.

Для розуміння ситуації: у Львові налічується паркінгів (загального користування, службових і стоянок таксі) на 7 899 місць. Якщо взяти лише мешканців міста, без урахування маятникової міграції, а також середній рівень автомобілізації в Україні станом на 2016 р. — 202 авто на 1 тис. мешканців (у Львові він сьогодні вже реально значно більший), то в місті налічується щонайменше 150 тис. автівок. Коментарі, як то кажуть, зайві…

Динаміка зміни кількості паркомісць на спеціально відведених комунальних майданчиках така:



Для нас теж така динаміка видається дещо дивною, проте згідно з відкритими даними Львова площа під паркування на комунальних майданчиках (м^2) змінювалася подібно:



ТРАНСПОРТ

Здійснено перевезень пасажирів (млн осіб) у 2019 р. (у дужках — 2018 р.): усього — 189,3 (179); автомобільним транспортом — 89,8 (89,0); тролейбусом — 36,4; трамваєм — 63,1.

Автобусними перевізниками є:

- ЛК АТП № 1 — 34 маршрути;
- ПАТ ЛАТП-14 630 — 7 маршрутів;
- три ТОВ — 19 маршрутів.

Компенсація на погашення пільг перевізникам автомобільним транспортом становила: 110 368,0 тис. грн у 2018 р. та 61 313 тис. грн у 2019 р. Однак зауважмо, що ані загальноприйнятої методики, ані критеріїв, кому та скільки потрібно компенсовувати коштів, — немає.

Компенсація на погашення пільг підприємствам електротранспорту становила: 55 000 тис. грн у 2018 р. та 179 070,0 тис. грн у 2019 р.

Загальна протяжність маршрутів: трамвайних — 93 км у 2018 р. та 116,2 км у 2019 р.; тролейбусних — 149 км у 2018 р. і 133,4 км у 2019 р.

Загальна кількість тролейбусів на маршрутах — 56 у 2018 р. і 65 у 2019 р., трамваїв — 34 у 2018 р. і 86 у 2019 р.

Середній вік автомашин, які здійснюють перевезення, визначений у роках 8,7, трамваїв — 34 (!), тролейбусів — 21.

БЛАГОУСТРІЙ

Загальна протяжність мереж зовнішнього освітлення у 2018 р. — 1013,7 км, з них аварійних — 418 км. Рівень зношеності — 41,3 %. Щороку, з 2016 до 2018 рр., зафіксовано 5 тис. аварій. «Круглі» цифри завжди викликають підозру, але маємо те, що маємо. У 2018 р. кількість світлоточок у цій мережі становила 31 170 одиниць, з яких 30 385 були енергозберігаючими.

Загальна протяжність вулично-дорожньої мережі у межах міста — 588,9 км у 2017 р. (580 км в 2010), у тому числі 493,1 км з твердим покриттям, з яких 427 км — з асфальтобетонним удосконаленим покриттям. Зі щебеневим покриттям — 41 км. Закритою дощовою каналізацією обладнано 337,7 км. Тротуари та пішохідні доріжки з твердим покриттям у 2017 р. мали протяжність 604,2 км. З 2010 до 2015 рр. цей показник становив 537 км, у 2016 р. — 592,75 км. Протяжність велосипедних доріжок зросла з 20 км у 2013 р. до 103,5 км у 2017 р. Однак у ситуації, коли вулично-дорожня мережа у нас є настільки слаборозвинутою, а місто потерпає від суцільних корків — будівництво велодоріжок, як пріоритет, виглядає дуже сумнівним.

ЖИТЛОВИЙ ФОНД

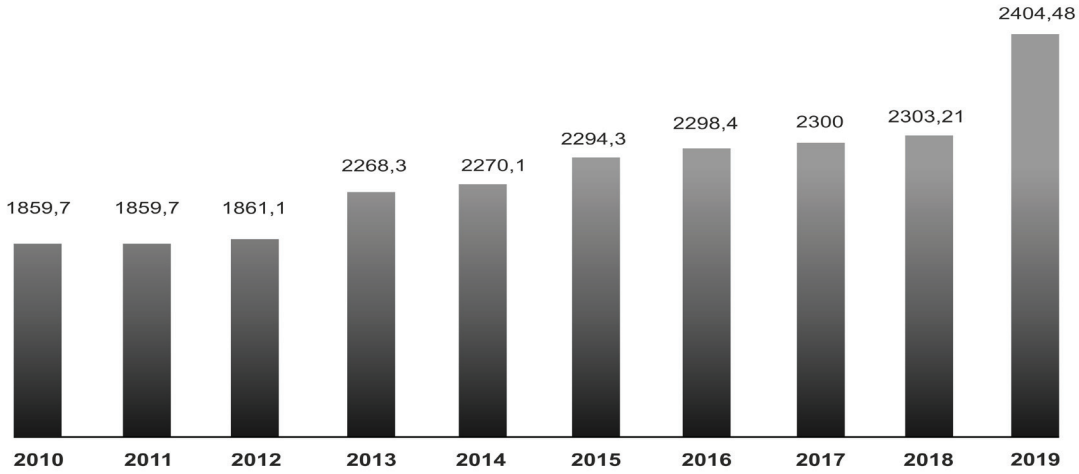
У відкритих даних міста загальна площа житлових приміщень (житловий фонд) не зазначена. Згідно з статистичними даними загальна площа на кінець 2019 р. становила 17 799 тис. м^2, а житлова — 10 963 тис. м^2. Всього житлових будинків налічується 28 577 шт.

Загальна кількість будинків ОСББ у 2018 р. — 1326, а кількість квартир у них — 99 450 (у середньому 75 квартир/будинок) загальною площею 3480,75 тис. м^2.

Кількість підприємств, які надають послуги з утримання житла, — 52, з них — 40 комунальних і 12 приватних. Кількість нових квартир, прийнятих в експлуатацію: 6144 у 2018 р. і 8494 у 2019 р.

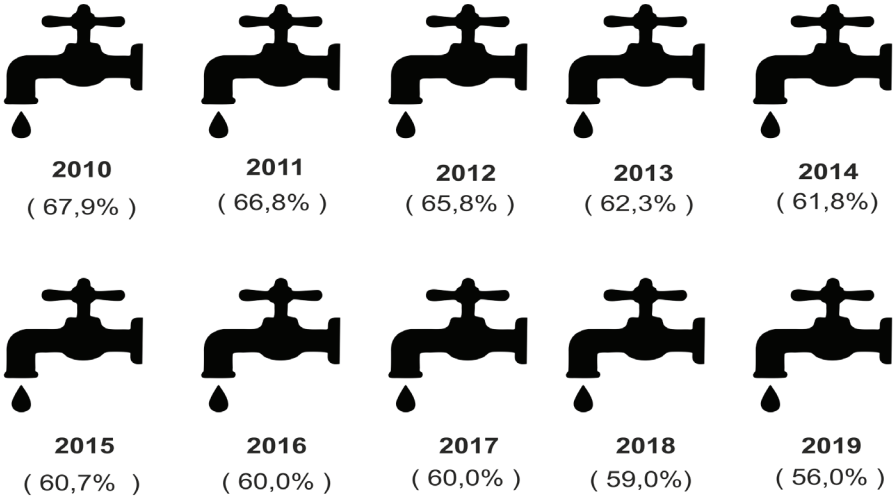
ВОДОПОСТАЧАННЯ ТА ВОДОВІДВЕДЕННЯ

Загальна протяжність мережі водопостачання (у тому числі водогонів, вуличної, внутрішньоквартальної та внутрішньодворової водопровідної мережі) становила (км):



Отже, якщо ці дані достовірні, то загальна довжина водопровідної мережі виросла за 10 років на 544,78 км, тобто майже на 30 %! Це можна пояснити лише особливостями статистики, бо скоріш за все йдеться про внутрішньодворові мережі при новому будівництві або прийняті на баланс підприємства існуючі мережі.

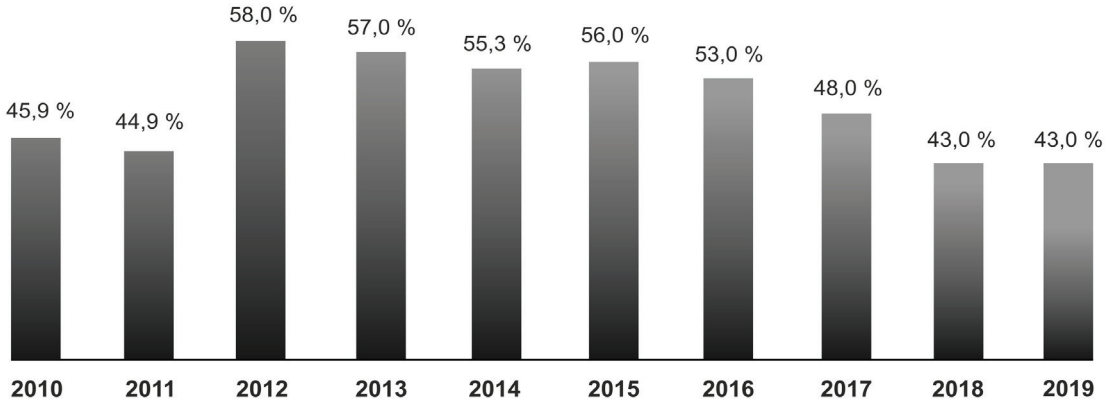
За тими самими офіційними даними, загальна зношеність мережі водопостачання становила:



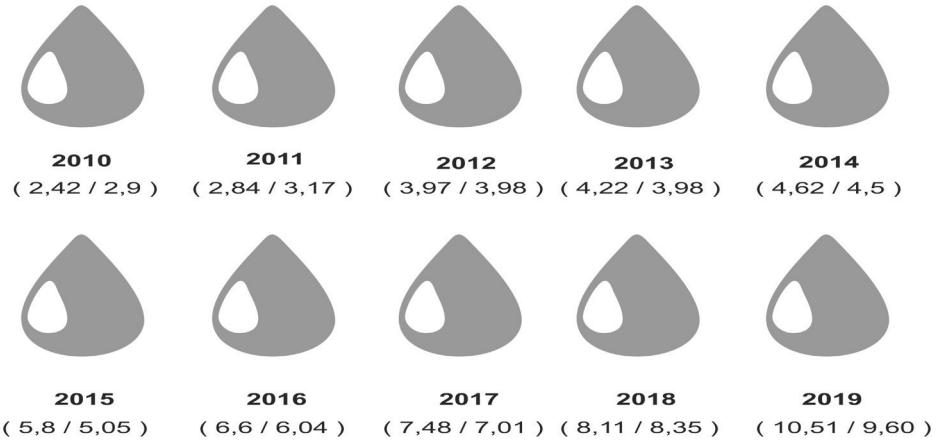
Таке «покращення», знову ж таки за логікою статистичних даних, відбулося не завдяки вкрай необхідним замінам зношених водопровідних мереж, а через збільшення їх загальної протяжності внаслідок під'єднання новозбудованого житла до існуючих мереж. А фактична зношеність лише зросла: якщо у 2010 р. зношеними були 1262,74 км водопровідних мереж (1859,7 х 67,9 %), у тому числі магістральних водогонів, то у 2019 р. довжина зношених мереж уже становила 1346,5 км (2404,48 х 56 %).

Незважаючи на це, за офіційними даними, аварійність мережі водопостачання зменшилася: від 3,42 аварії на 1 км у 2010 р. до 2,34 аварії на 1 км у 2019 р. Знову ж таки, якщо звести ці показники до фактичних, то у 2010 р. відбулося 6360 аварій (3,42 х 1859,7), а в 2019 р. — 5626 аварій, тобто 17,4 та 15,4 аварій кожного дня відповідно!

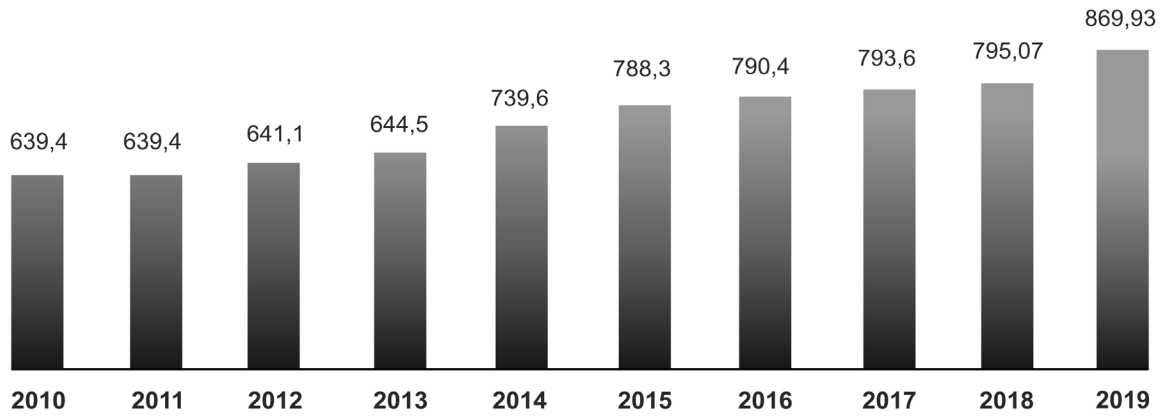
Витік та невраховані трати води становили:



Собівартість виробництва та постачання питної води (грн/м^3) / середньорічний тариф водопостачання (грн/м^3):

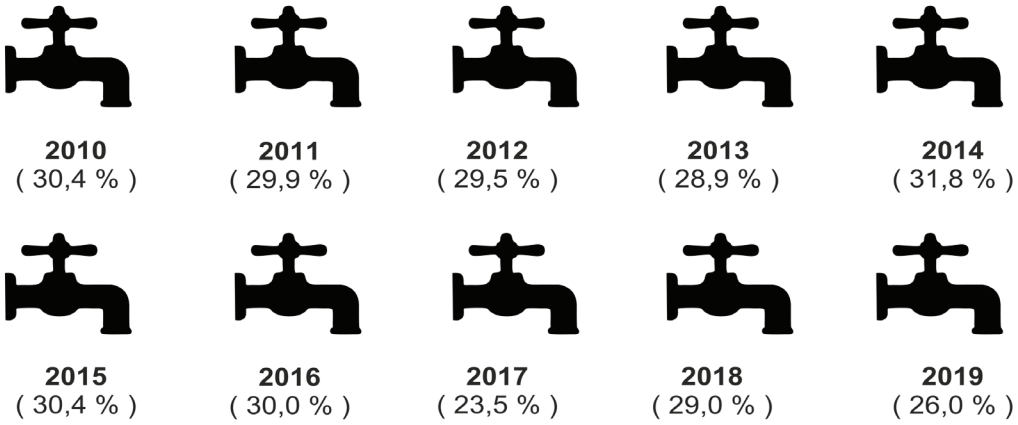


Загальна протяжність мереж водовідведення (у тому числі колекторів, вуличних каналізаційних мереж, внутрішньоквартальних і внутрішньодворових) становила (у км):



Мережа водовідведення вочевидь зросла на 230,5 км у такий самий спосіб, як і мережа водопостачання — внаслідок прокладення внутрішньоквартальних і внутрішньодворових мереж під час масового житлового будівництва. Причому навантаження на окремі каналізаційні колектори суттєво зросло.

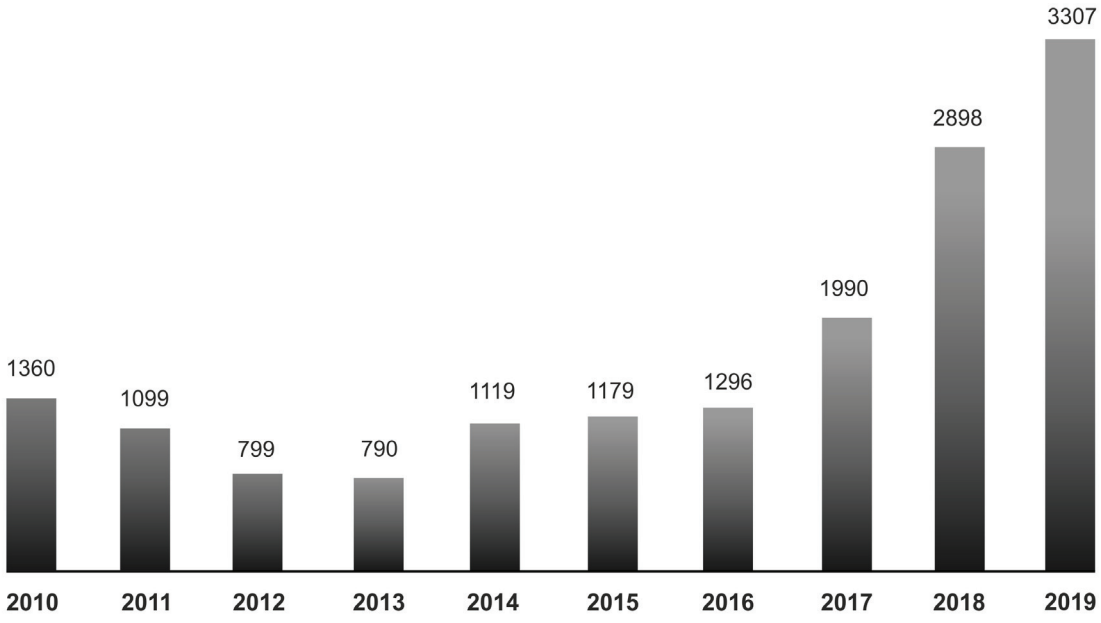
Рівень зношеності мережі водовідведення:



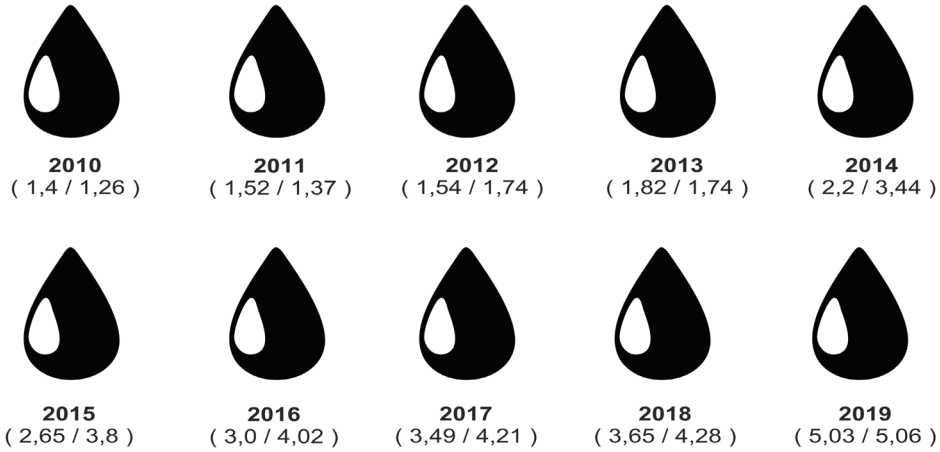
Аналогічно, як і у випадку водопостачання, порівняємо абсолютні величини. У 2010 р. зношених мереж було 194,3 км, а у 2019 р. — 226,2 км.

Кількість аварій у мережі водовідвення зросла з 1703 випадків у 2010 р. до майже 3 тис. випадків на рік у 2018 р. і 2019 р.

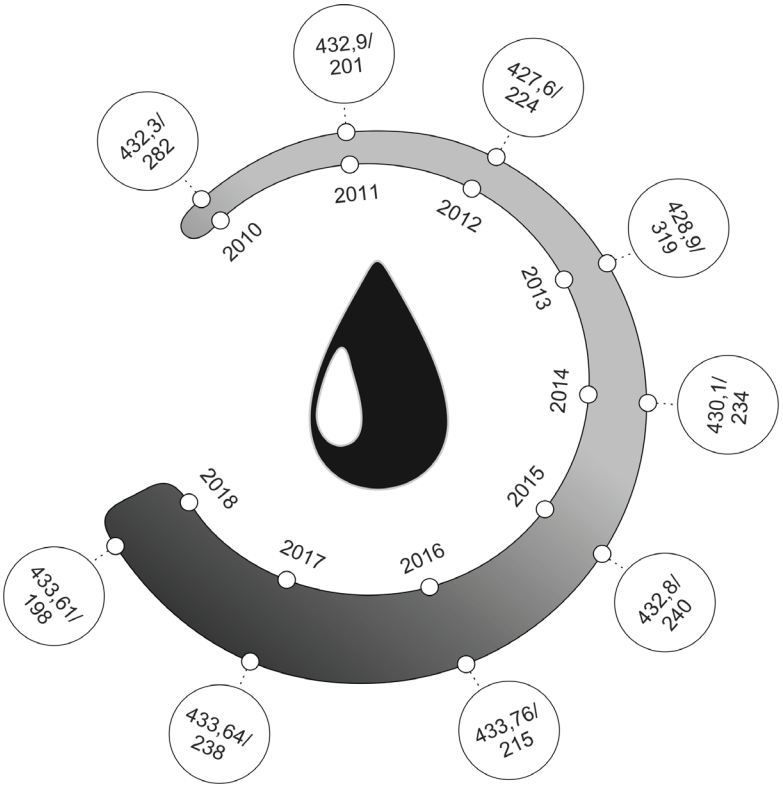
Картину аварійності водопровідних мереж можна проілюструвати частотою звернень (одиниць) на гарячу лінію міста щодо витоків води:



Собівартість централізованого водовідведення та середньорічний тариф (грн/м^3) становили:



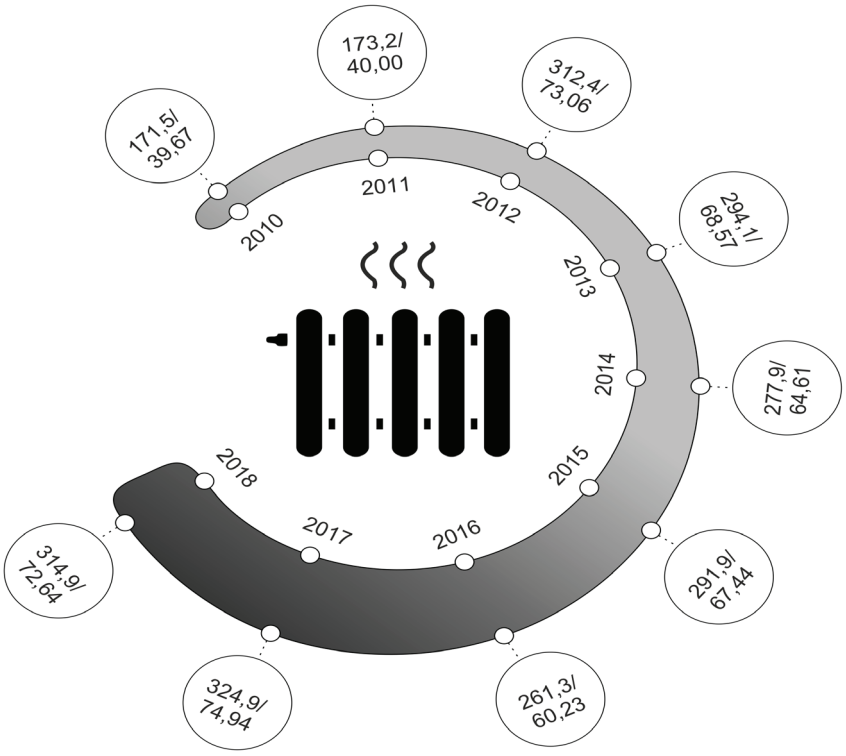
Загальна протяжність централізованих теплових мереж (км) / кількість аварій (одиниць) на рік:



Якщо протяжність водопровідної мережі збільшилася на 30 %, то централізованих теплових мереж практично не змінилася.

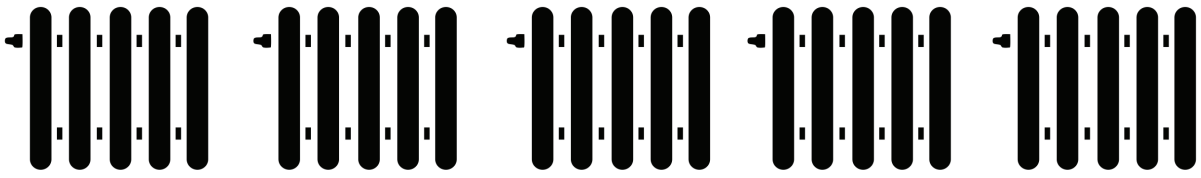
ТЕПЛОПОСТАЧАННЯ

Протяжність (у км) / рівень зношеності (%) теплових мереж:

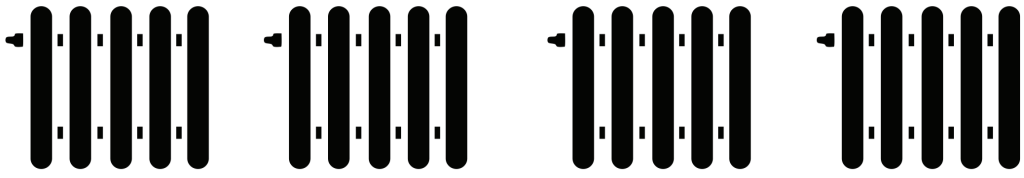


Кількість діючих котелень (усі на газоподібному паливі) зросла зі 114 одиниць у 2010 р. до 132 одиниць у 2018 р.

Тарифи на централізоване теплопостачання (грн/Гкал): населенню / бюджетним організаціям з лічильниками / іншим споживачам з лічильниками:

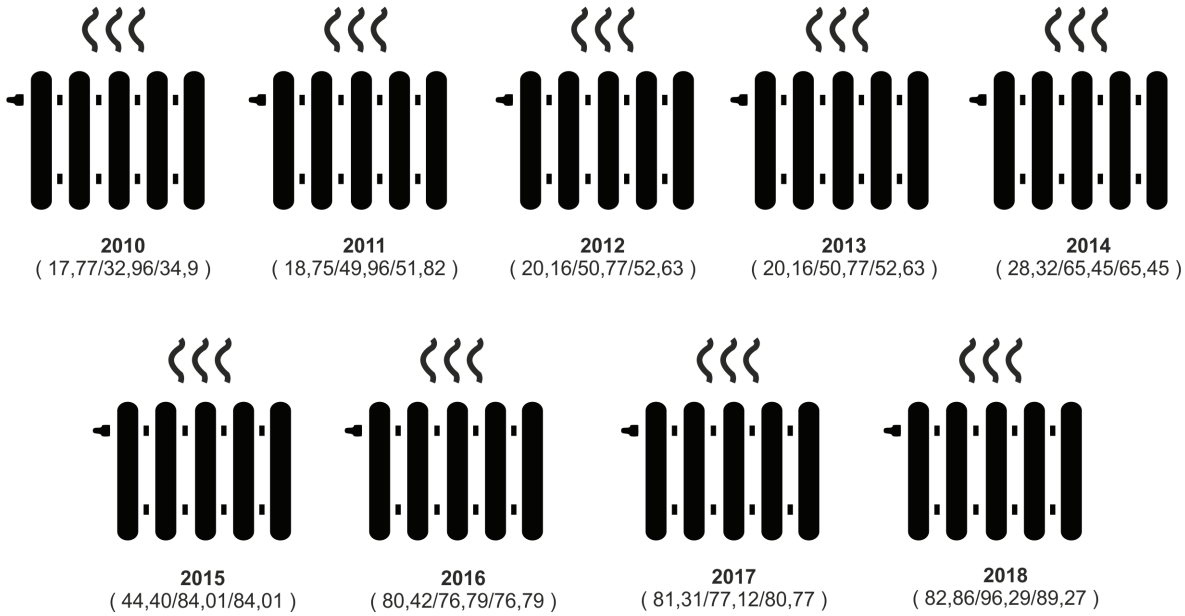


2010 (179,71/448,70/486,97) **2011** (179,71/735,52/780,44) **2012** (179,71/735,52/780,44) **2013** (179,71/735,52/780,44) **2014** (277,85/1113,74/1113,74)



2015 (572,00/1480,86/1480,96) **2016** (1213,98/1203,81/1293,81) **2017** (1205,77/1311,39/1386,93) **2018** (1210,82/1637,63/1574,48)

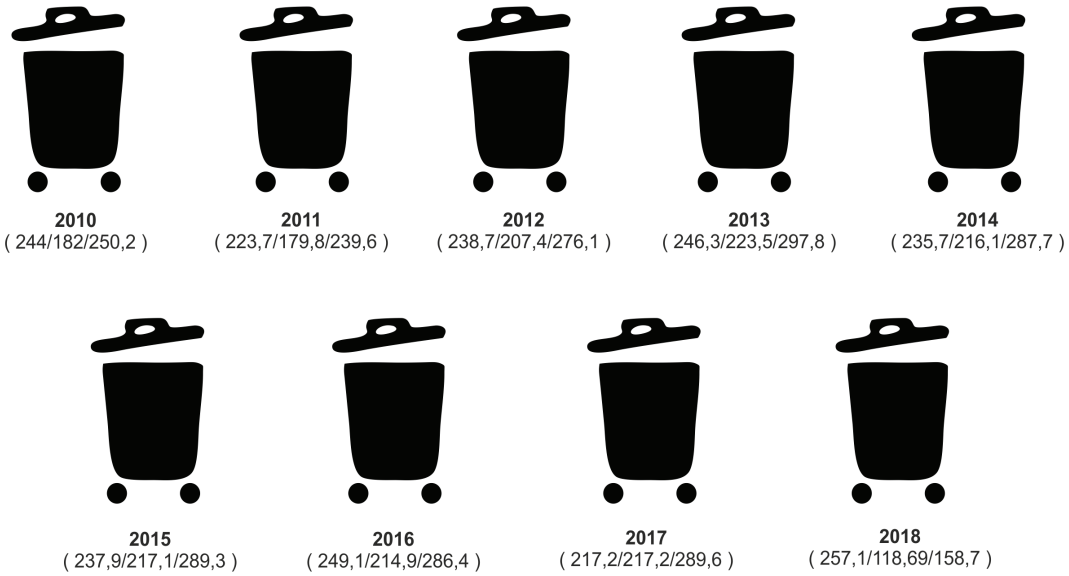
Тарифи на централізоване теплопостачання гарячої води споживачам з лічильниками і без (грн/м^3): населенню / бюджетним установам / іншим споживачам:



ВИВІЗ СМІТТЯ

Рівень охопленості послугою «вивіз сміття» — 100 % для мешканців багатоквартирних будинків і до 2017 р. був для мешканців приватних будинків. У 2017 р. цей показник для мешканців приватних будинків становив 82,7 %, а у 2018 р. — 93,5 %. Кількість контейнерів для збору сміття зросла з 3159 у 2010 р. до 4472 у 2018 р.

Об'єм зібраного сміття (тис. т) усього / у тому числі від населення / 1 кг на особу на рік:



Об'єм захороненого сміття у 2010—2018 рр. становив від 244 до 216,8 тис. т у різні роки.

ДЗВІНКИ НА ГАРЯЧУ ЛІНІЮ

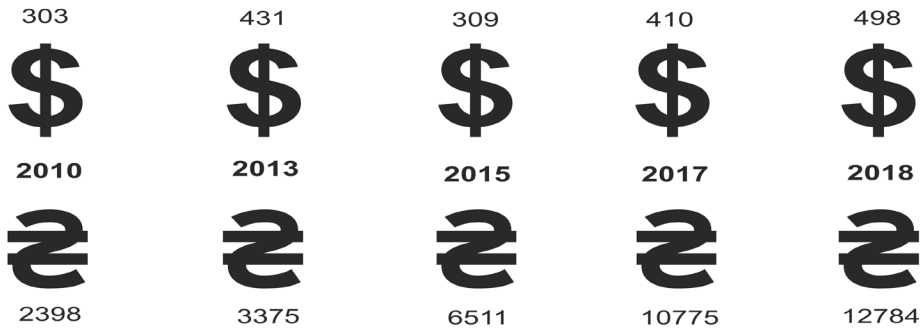
Статистика дзвінків на гарячу лінію міста, мабуть, найкраще ілюструє проблеми, які хвилюють львів'ян. Так, у 2019 р. загалом було зафіксовано 252 253 таких звернень, тобто 691 дзвінок щоденно!

У структурі звернень на гарячу лінію у 2019 р. зафіксовано (у %): транспорт — 11,78; житлово-комунальне господарство — 44,83; водопостачання — 4,79; електропостачання — 8,23; теплопостачання й опалення — 9,57; порушення громадського спокою — 1,24; благоустрій (зелені насадження, дорожнє покриття, дощоприймачі та ін.) — 4,97; витоки води — 2,43; вуличне освітлення — 2,38; робота ліфтів — 6,9; проблеми з газом — 0,11; проблеми вуличної каналізації — 0,66.

ПОКАЗНИКИ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ КОМПЛЕКСНОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ МІСТА

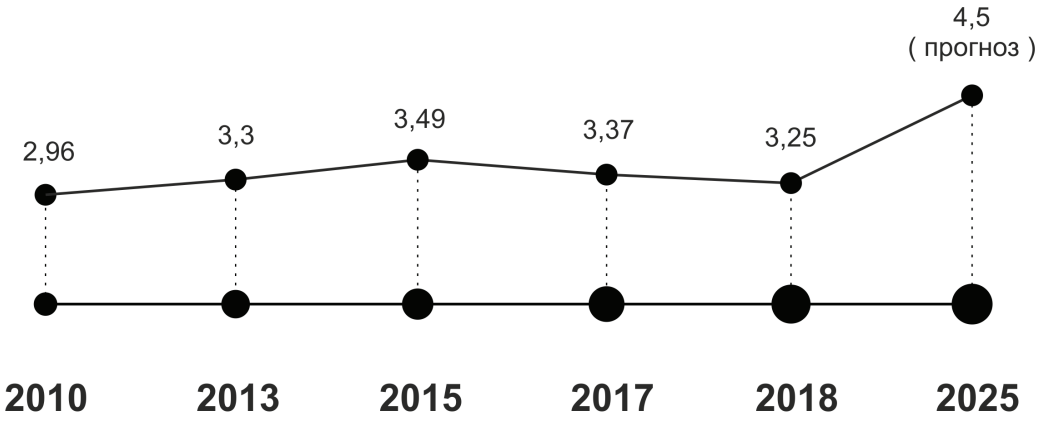
Сама поява документа з такою назвою, на тлі повного ігнорування моніторингу Генплану і відсутності звітів про виконання багаточисленних програм, стратегій і планів, є цікавим явищем, яке заслуговує на увагу. Ознайомимо з цими показниками, наведеними комунальною установою Інститут міста, докладніше.

Бюджет міста на мешканця (дол. США/грн):

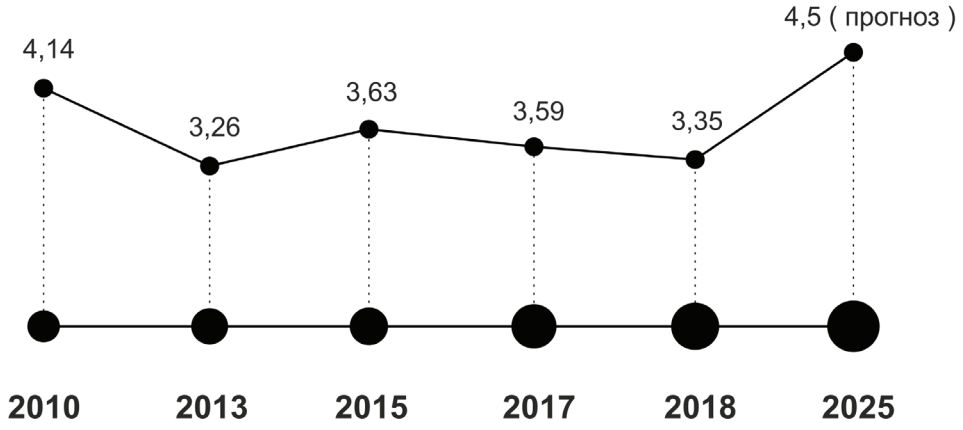


Прогнозований показник на 2025 р. зазначено у 650 дол. США, що, на переконання фахівців Інституту міста, відповідатиме 5141 грн, а це означає курс 7,9092307692 грн за 1 дол. США. За цією зовсім не «круглою» цифрою мали би бути якісь розрахунки, проте нам вони, на жаль, невідомі.

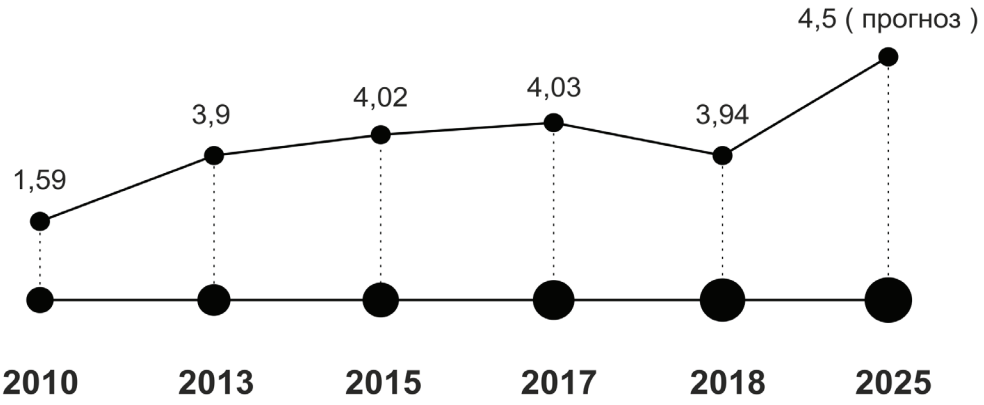
Рівень задоволеності комунальними послугами за п'ятибальною шкалою:



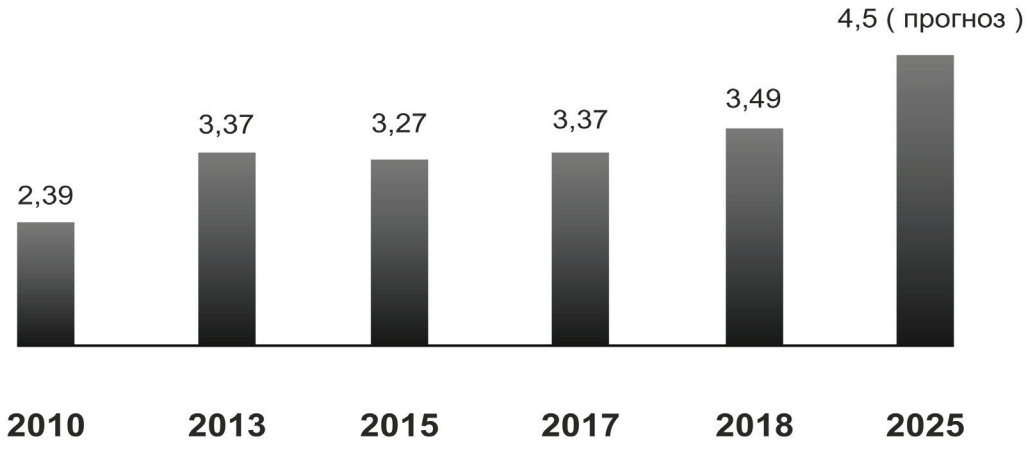
Рівень відчуття безпеки в місті:



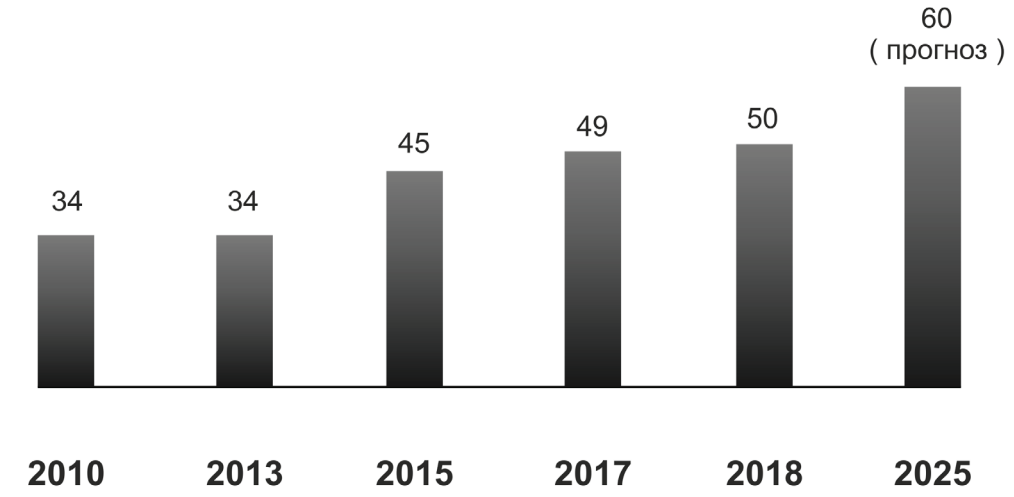
Оцінка достатності закладів для проведення дозвілля:



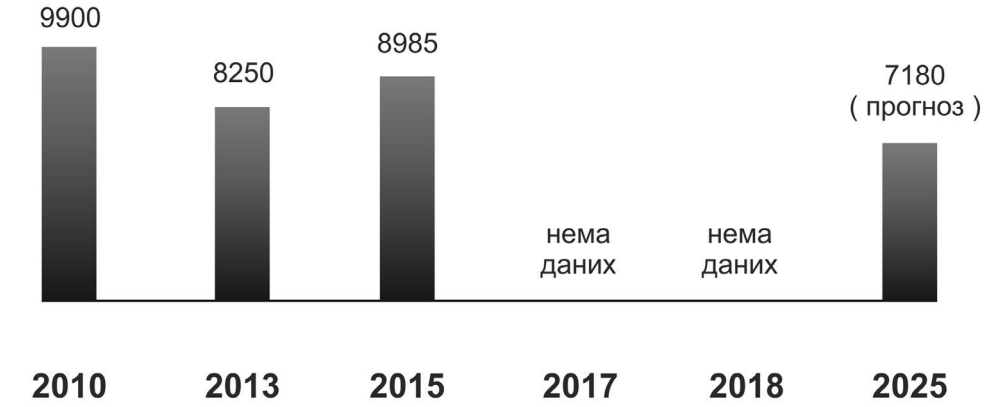
Рівень задоволеності медичними послугами:



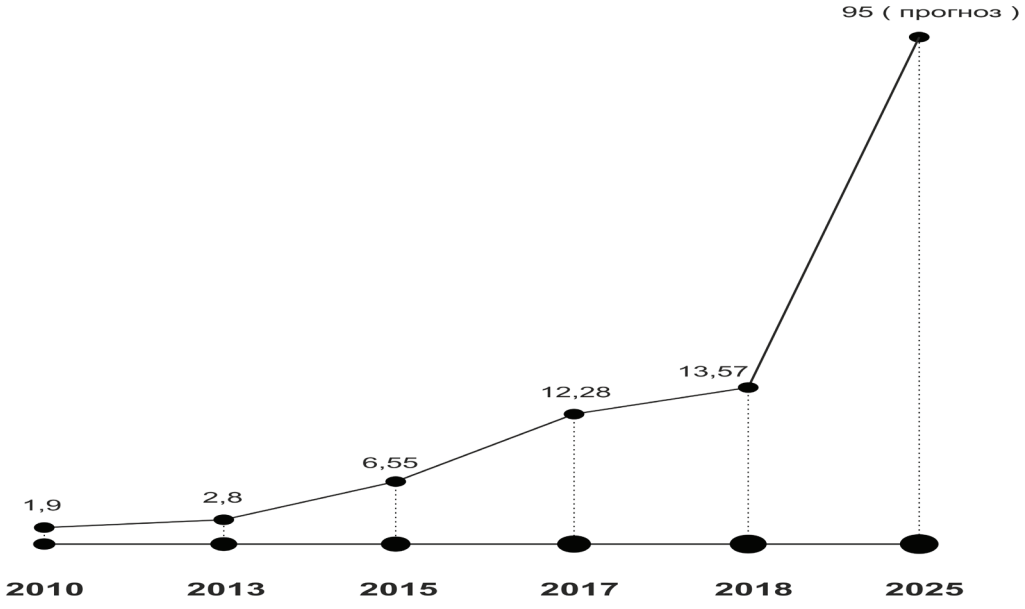
Частка пасажироперевезень екологічно чистими видами транспорту (% від усіх перевезень):



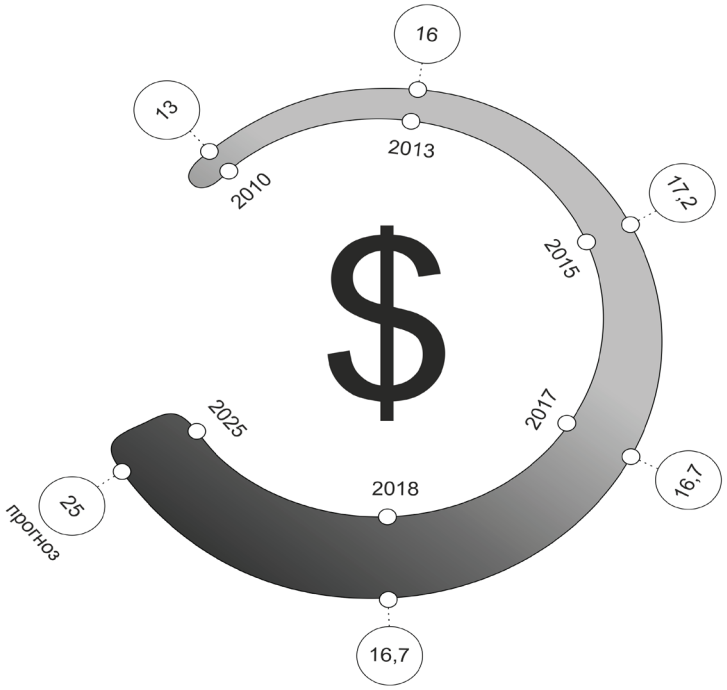
Обсяг енергоспоживання (млн кВт/год):



Частка ОСББ серед житлових багатоквартирних будинків (%):



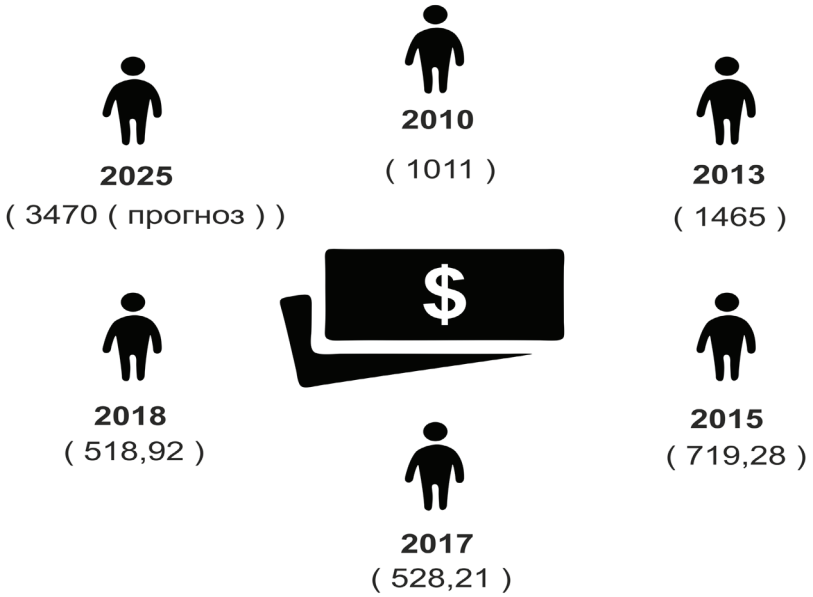
Валовий регіональний продукт на душу населення (тис. дол. США):



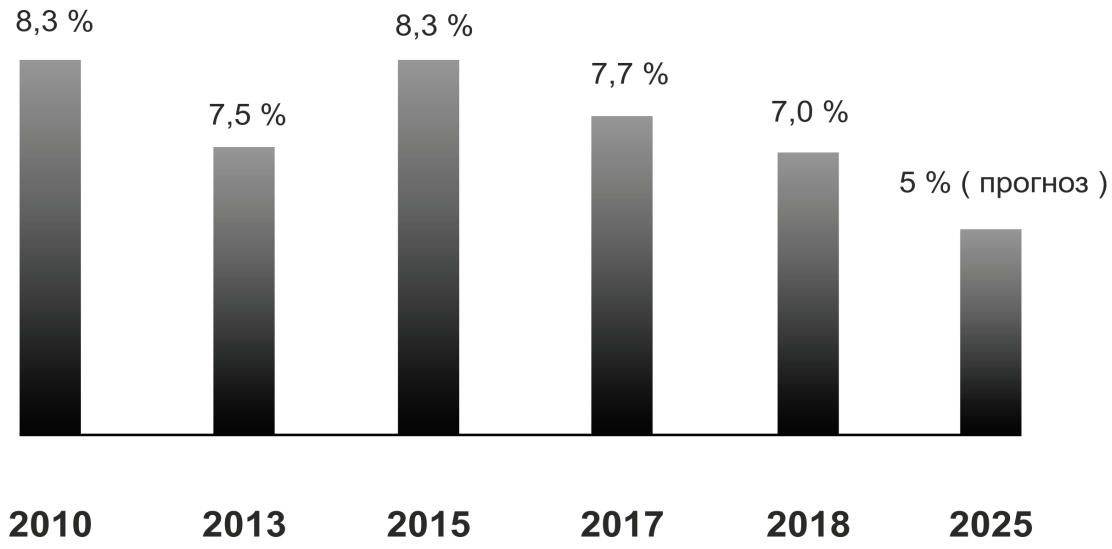
Як ми вже згадували в огляді КС, цей показник видається сумнівним, оскільки у Києві він становив у 2018 р. 7380 дол. США, а у Львівській області приблизно 1750 дол. США. До прикладу, в Малопольському воєводстві, столицею якого є Краків, валовий регіональний продукт дорівнював у 2016 р. 148 103 млн злотих. За кількості населення приблизно 3,36 млн осіб — 44 078 тис. злотих припадає на особу, або 11 245 дол. США (середній курс у 2019 р. — 3,92 злотих за 1 дол. США). ВВП Польщі у 2016 р. становив 48 432 тис. злотих на особу, або 12 355 дол. США; натомість ВВП України на душу населення у 2016 р. — 2 187,73 дол. США.

Отже, наведені показники комунальної установи Інститут міста викликають серйозні сумніви через некоректне визначення валового регіонального продукту, однак наводимо їх як офіційні дані, оприлюднені на сайті ЛМР.

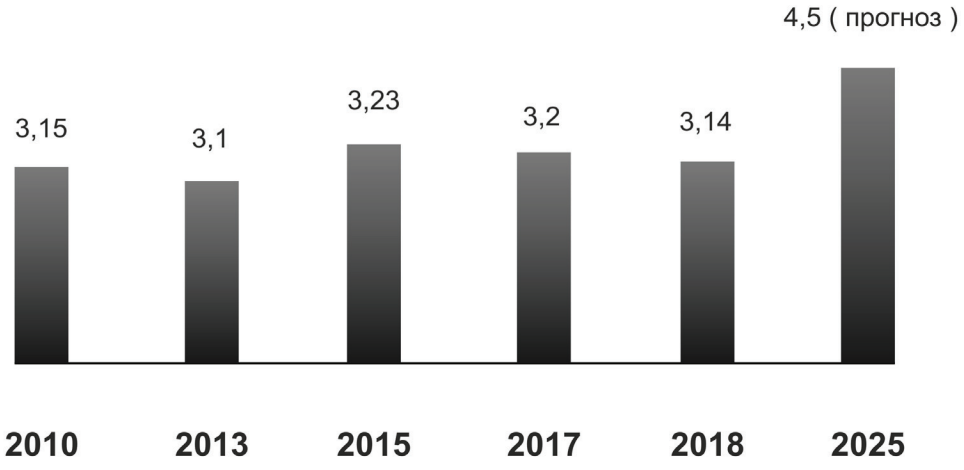
Рівень прямих іноземних інвестицій на одного мешканця за весь період інвестування станом на початок року (дол. США):



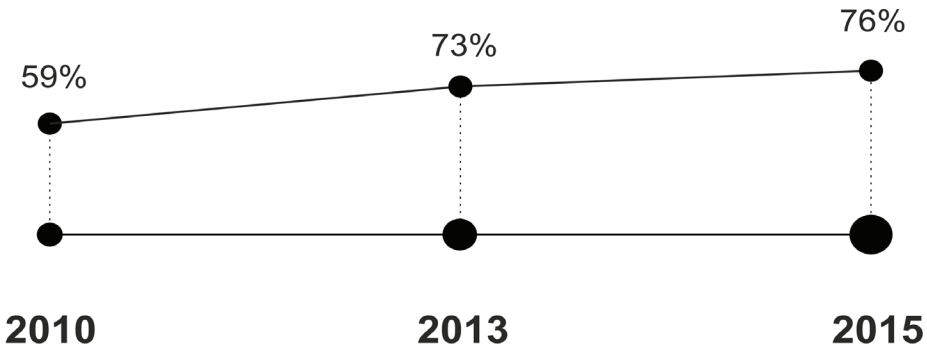
Рівень безробіття:



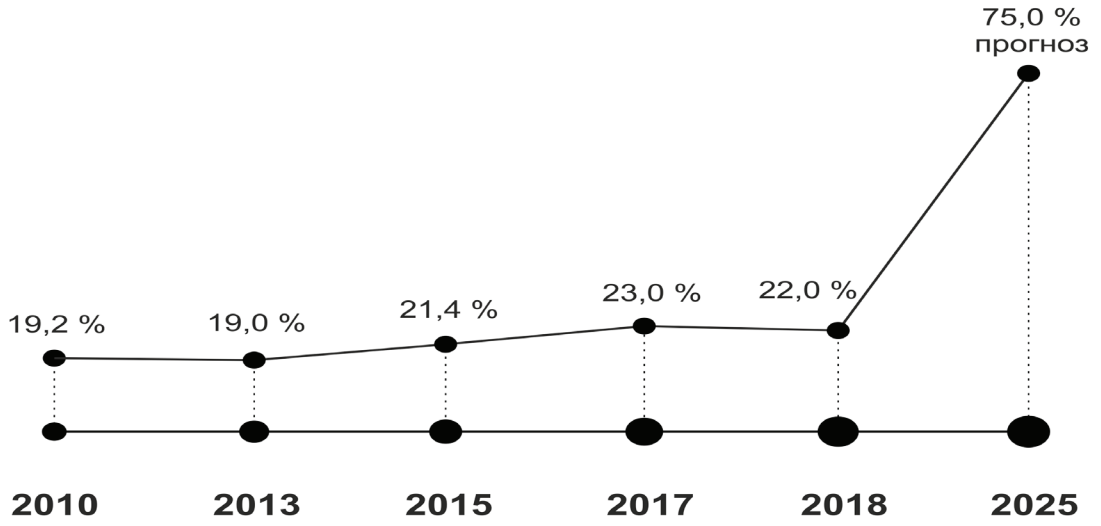
Рівень задоволеності умовами ведення бізнесу за п’ятибальною шкалою:



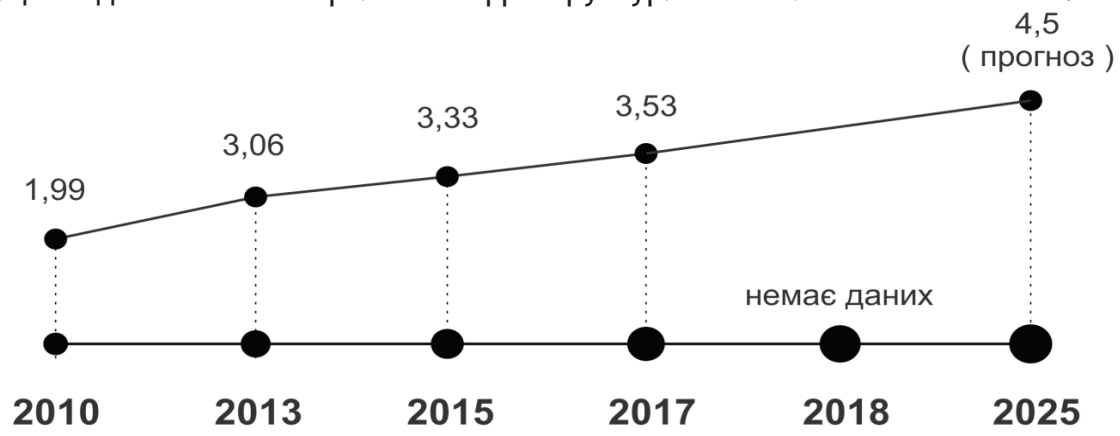
Об’єкти культурної спадщини у задовільному і доброму стані:



Мешканці, що займаються фізкультурою та спортом:



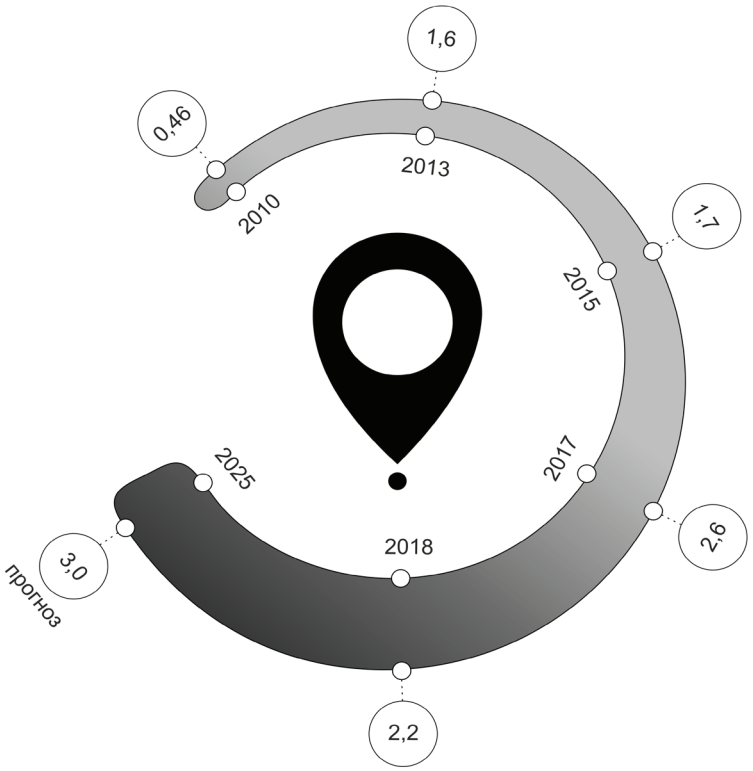
Оцінка достатності спортивної інфраструктури за п'ятибальною шкалою:



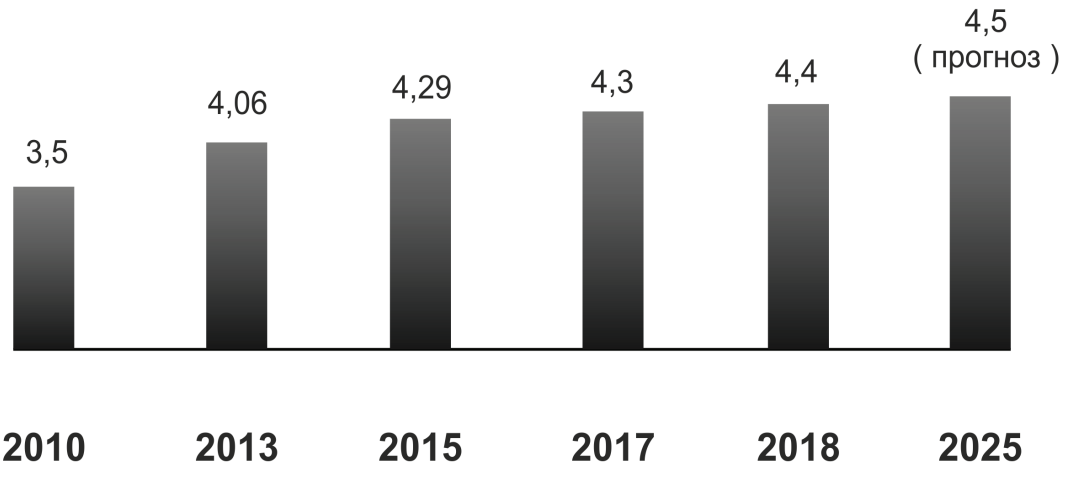


Президент Федерації регбі Львівщини Петро Адамик на оновленому стадіоні «Юність»

Кількість туристів:



Рівень задоволеності туристичними послугами за п’ятибальною шкалою:





СОЦІАЛЬНИЙ МОНІТОРИНГ

Ми вже згадували про показники цього моніторингу в контексті чергової стратегії так званого Інституту міста під гучною назвою «Стратегія прориву 2027». Оскільки існує цілком обґрунтована підозра, що всі ці показники слугують для маніпуляцій і піару, то наведемо лише дані за 2018 р. і залишимо за читачем вибір — довіряти їм чи критично осмислити і дійти власних висновків.

Показник	Оцінка за п'ятибальною шкалою
Якість життя у Львові	3,21
Лояльність до міста	4,05
Стан рухомого складу маршрутних таксі	2,14
Якість надання послуг маршрутними таксі	2,42
Стан рухомого складу трамваїв *(це за їх середнього віку 34 (!) роки)*	2,96
Якість надання послуг трамваями	3,18
Стан рухомого складу тролейбусів	2,79
Якість надання послуг тролейбусами	3,03
Інфраструктура автомобільного транспорту *(за відсутності паркомісць і хронічних заторів!)*	2,93
Культура поведінки, безпека на дорозі у контексті автотранспорту (*дані — на 2016 р., мабуть, далі вирішили не опитувати, бо те, що коїться на дорогах міста, аж ніяк не надається під визначення «культури» та «безпеки»)*	2,97
Інфраструктура велосипедного транспорту	2,95
Культура поведінки, безпека на дорозі в контексті велотранспорту *(дані теж за 2016 р., новіших немає)*	2,65
Пішохідний рух, інфраструктура	3,21
Культура поведінки, безпека на дорозі в контексті пішохідного руху (*дані за 2016 р., новіших немає)*	3,33
Благоустрій міста, стан, інфраструктура	3,1
Сервіс, забезпечення благоустрою міста (*дані за 2016 р., новіших немає)*	3,73
Благоустрій районів, стан, інфраструктура	3,17
Сервіс, забезпечення благоустрою районів	3,12
Благоустрій будинків	3,23
Благоустрій будинків, стан, інфраструктура	3,17
Житлові умови	3,43
Інфраструктура медичних закладів	3,24
Якість надання медичних послуг	3,49
Здобуття освіти	3,81
Стан закладів дошкільної освіти	3,68

Якість надання освітніх послуг у дошкільних закладах	3,85
Стан закладів шкільної освіти	3,41
Якість надання освітніх послуг у закладах шкільної освіти	3,58
Стан закладів позашкільної освіти	3,9
Якість надання освітніх послуг у закладах позашкільної освіти	4,16
Оцінка стану здоров'я	3,57
Екологічний стан міста	2,72
Чистота у місті	3,25
Інфраструктура дозвілля *(дані за 2017 р.)*	3,92
Можливість проведення дозвілля в місті	3,83
Спортивна інфраструктура *(дані за 2016 р.)*	3,34
Можливість заняття спортом у місті *(дані за 2017 р.)*	3,53
Практика дотримання здорового способу життя	2,95
Проведення дозвілля	4,01
Відчуття безпеки вдень	3,89
Відчуття безпеки вночі	2,78
Професійна реалізація	3,47
Ведення бізнесу	3,14
Робота	3,54
Сума винагороди за роботу	2,99
Середньомісячний дохід *(дані за 2017 р.)*	1,89
Оцінка матеріального становища	3,32
Оцінка майнового становища	3,21

Оцінка діяльності органів державної влади та місцевого самоврядування, їх посадових осіб:

Діяльність окремих інституцій та суб'єктів	**Оцінка за п'ятибальною шкалою**
міського голови Львова	3,05
депутатів ЛМР	2,64
департаментів та управлінь ЛМР	2,77
Львівської обласної ради *(дані за 2016 р.)*	2,81
Львівської ОДА *(дані за 2016 р.)*	2,83
патрульної поліції	3,17
міліції *(дані за 2017 р.)*	2,42
прокуратури	2,69
судів	2,63
податкової адміністрації	2,82

Оцінка психологічного клімату:

Показник	Оцінка за п’ятибальною шкалою
Особиста вага у суспільстві *(дані за 2016 р., цей показник із багатьма цифрами після коми, як і низка інших, але ми їх трішки заокруглим)*	3,6
Задоволеність рівнем психологічного комфорту	3,72
Умови для того, щоб бути собою	4,52
Ставлення до соціальних груп	3,18
Відчуття самотності *(дані за 2016 р.)*	4,16
Соціальне самопочуття	3,74
Психологічне та фізичне самопочуття	3,3
Індекс щастя *(наводимо цей показник 2016 р. так, як зазначено на сайті, а раптом у ньому закодована формула щастя?)*	3,63230731160517

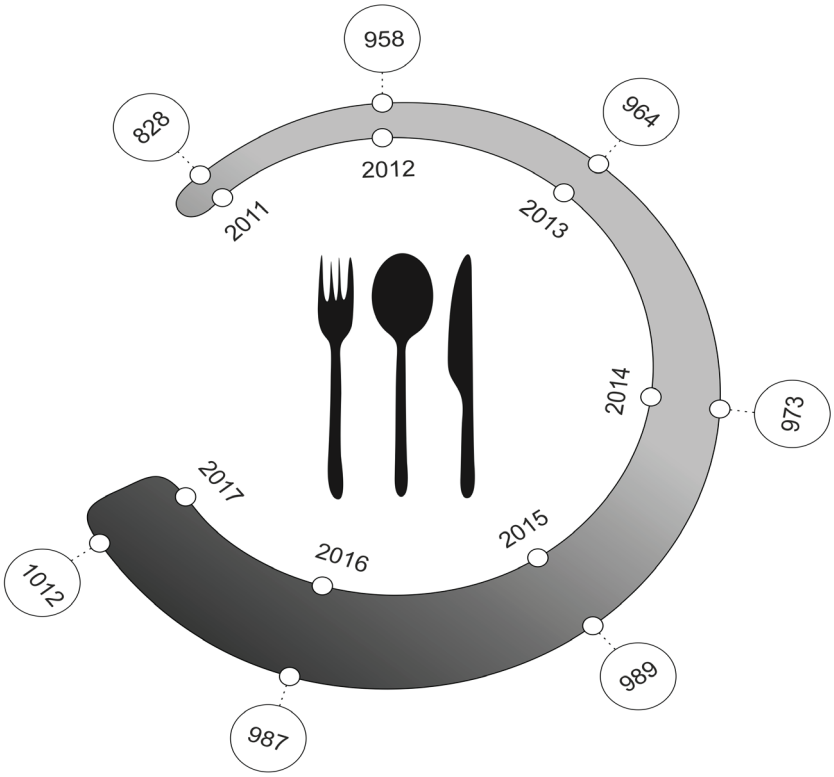
ТУРИЗМ



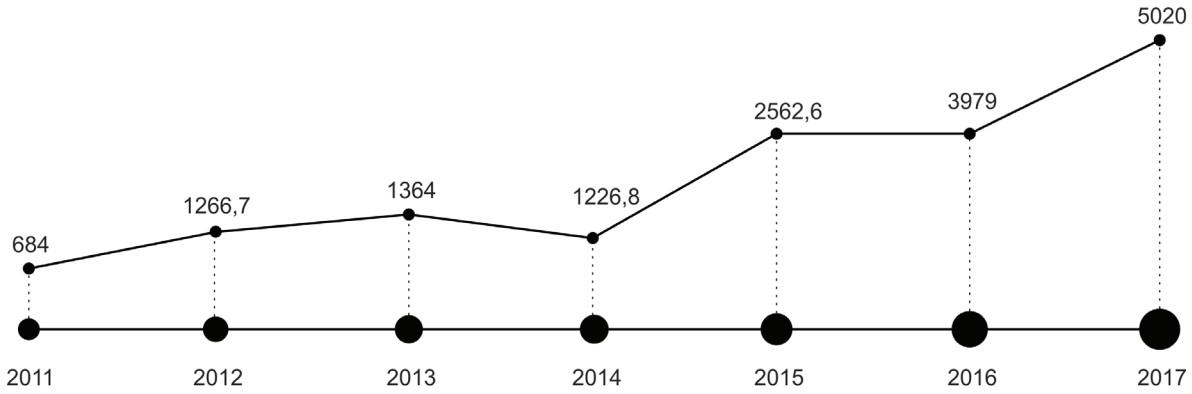
Готель «Львів» у радянські часи.
Знимка з книги «Архітектура Львова. Час і стилі XIII—XXI ст.»

Кількість готелів й аналогічних закладів розміщення станом на 2017 р. — 270 шт. на 7769 місць.

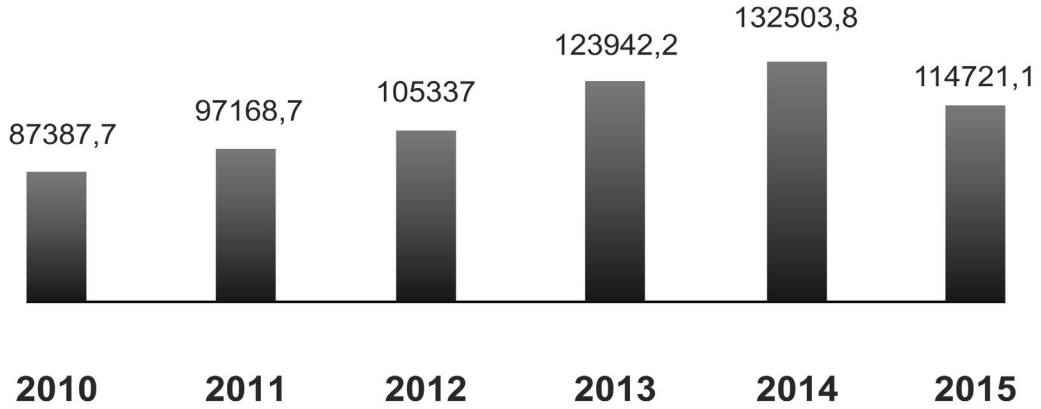
Кількість закладів харчування:



Обсяг туристичного збору (тис. грн):

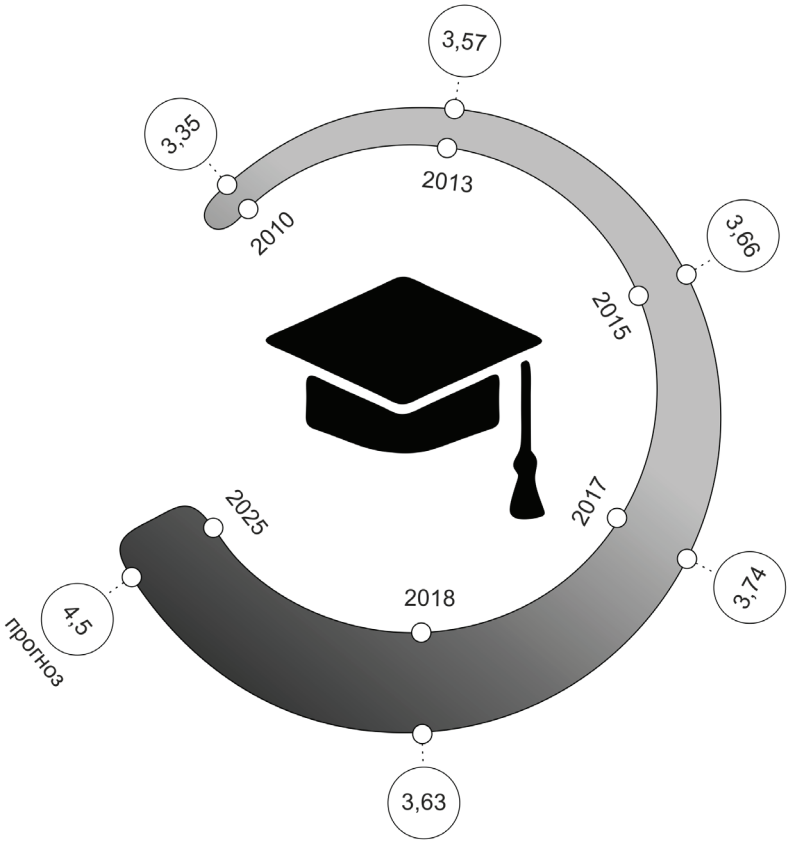


Обсяг податкових надходжень від суб'єктів підприємницької діяльності у галузі туризму (тис. грн):

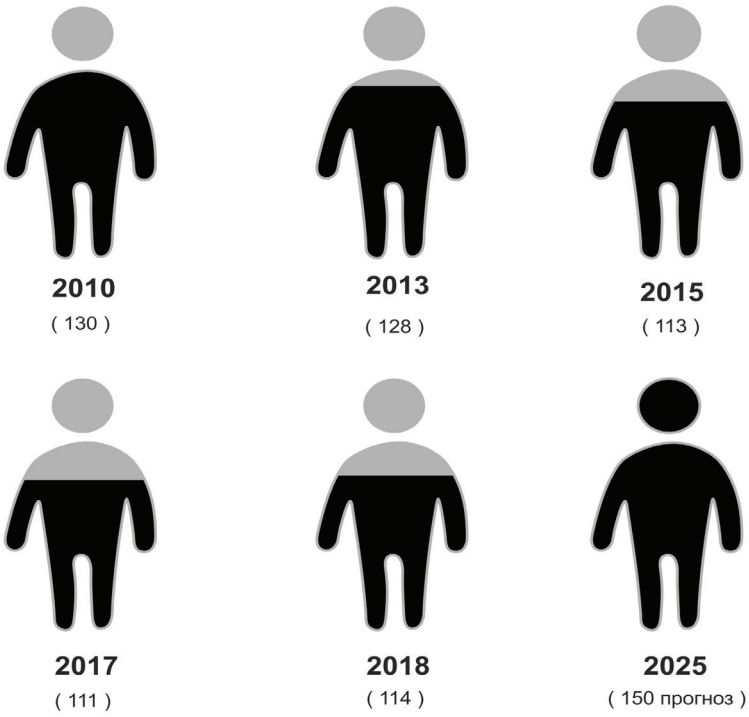


ОСВІТА

Рівень задоволення освітньою інфраструктурою за п’ятибальною шкалою:

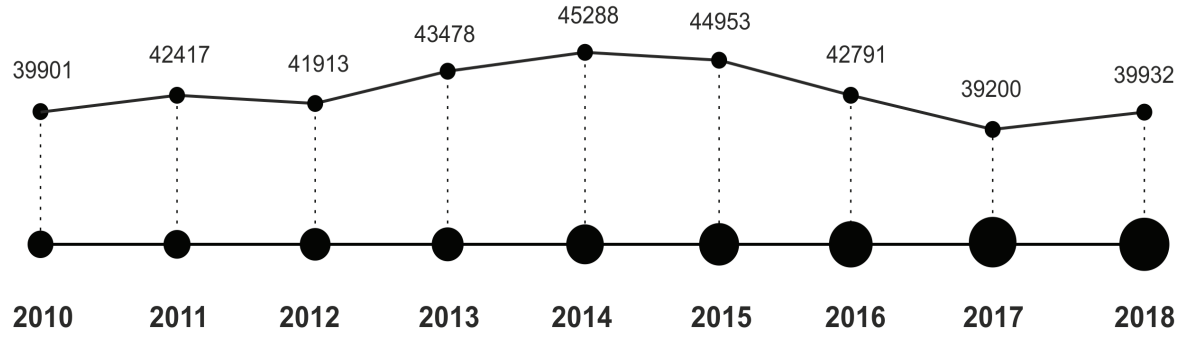


Кількість здобувачів вищої освіти (студентів) (тис. осіб):



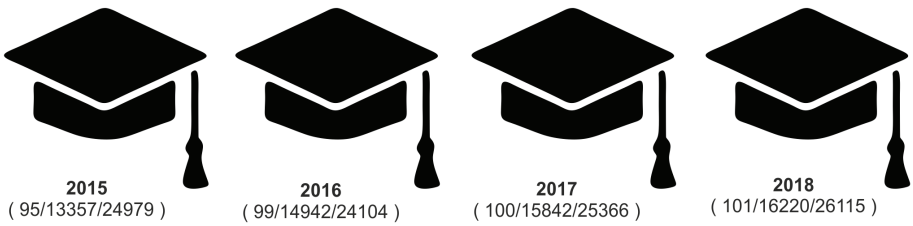
У місті працює 101 дитячий садочок, 117 шкіл, ліцеїв і гімназій (з них 7 початкових і три навчально-виховні комплекси, школа-садочок), 9 дитячо-юнацьких спортивних шкіл.

Загальна кількість дітей дошкільного віку (осіб):



Кількість комунальних шкільних закладів / кількість місць у них (одиниць) / кількість дітей у них (осіб):

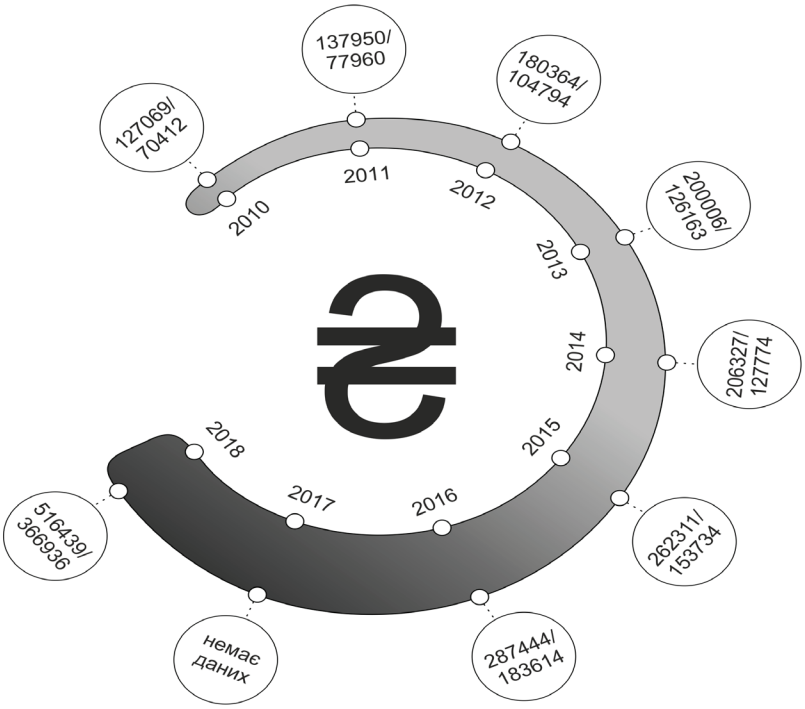




Ці дані управління освіти ЛМР не лише засвідчують дефіцит місць у дитячих садочках, а ще й їх переповненість, оскільки, скажімо, у 2010 р. на дитячий садок у середньому припадало 138 місць і 206 дітей (1,49 особи на місце), у 2018 р. — 160 місць і 259 дітей (1,62 особи на місце). Відтак зросла кількість груп у дошкільних закладах комунальної власності з 737 у 2010 р. до 896 у 2018 р., а також середня кількість дітей у групі — з 26,2 у 2010 р. до 29,1 у 2018 р.

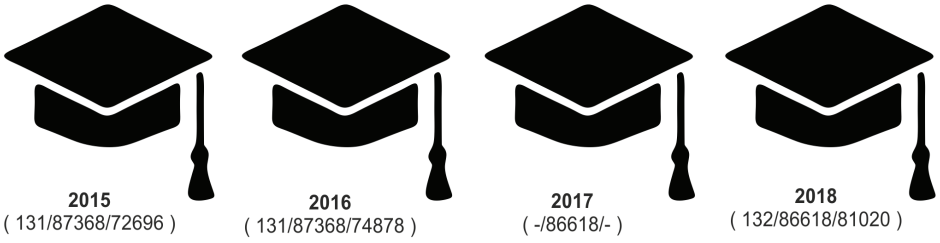
Середня вартість харчування дитини в комунальних дошкільних закладах у 2010 р. становила 14,45 грн, або 1,8 дол. США (!) на день, а у 2018 р. — 40 грн, або 1,5 дол. США (!) щоденно.

Видатки міського бюджету на утримання комунальних закладів освіти / у тому числі на заробітну плату їх працівників (тис. грн):



Кількість загальноосвітніх закладів усіх форм навчання та власності / кількість місць у них (одиниць) / кількість учнів (осіб):





Кількість комунальних загальноосвітніх закладів становила у 2018 р. 117 шт., кількість місць у них — 84 509, учнів — 78 911, а педагогічних працівників — 6591. Кількість класів зросла з 2566 одиниць у 2010 р. до 2872 у 2018 р. Середня наповненість класів збільшилася з 25,5 осіб у 2010 р. до 27 у 2018 р.

Денна вартість харчування учнів 1—4 класів у 2010 р. дорівнювала 3,6 грн, або 0,45 дол. США (!), а у 2018 р. — 14 грн, або 0,52 дол. США.

Середня заробітна плата педагогічного працівника у 2018 р. становила 8260 грн.

У місті станом на 2018 р. діяло 19 комунальних закладів позашкільної освіти, які відвідували 20 351 вихованець. До напрямів позашкільної освіти належать: художньо-естетичний, технічний, екологічний, спортивний, туристичний, гуманітарний, науковий та оздоровчий. Основними її функціями є дозвілля, пізнання та творчість, які вкрай важливі для виховання молоді та її всебічного розвитку. Йдеться про дитячо-юнацькі спортивні школи, різноманітні клуби, малі академії, оздоровчі заклади для дітей та молоді, початкові спеціалізовані мистецькі навчальні заклади (школи естетичного виховання: музичні, художні, хореографічні, театральні, хорові, мистецтв та ін.), освітньо-культурні центри, галереї тощо.

У 2018 р. у місті налічувалося 47 вищих навчальних закладів (за термінологією Закону України «Про вищу освіту» — закладів вищої освіти) I—II рівня акредитації (I рівень — технікум, училище, інші прирівняні до них вищі навчальні заклади; II рівень — коледж, інші прирівняні до нього вищі навчальні заклади), де навчалося понад 24 тис. студентів (учнів).

У структурі випускників цих закладів такі спеціальності: 14 % — економічні; 6 % — гуманітарні; 6 % — інформаційні технології; 30 % — інженерні; 4 % — природничі; 4 % — юридичні; 17 % — медичні; 11 % — архітектура, будівництво, дизайн; 5 % — суспільні спеціальності; 3 % — туризм і готельно-ресторанна справа.

У закладах вищої освіти Львівської обл., за даними Головного управління статистики у Львівській обл., на початок 2019—2020 навчального року навчалося 115,7 тис. студентів, що менше на 4,1 % ніж попереднього навчального року. Таким чином, у всіх ЗВО області у 2018 р. навчалося приблизно 120 тис. студентів. Натомість у самому Львові, як вбачається зі статистичних даних, на початок вересня 2020 р. діє 29 закладів вищої освіти, де навчаються 96,5 тис. студентів.

У структурі випускників цих закладів такі спеціальності: 20 % — економічні; 8 % — гуманітарні; 7 % — інформаційні технології; 15 % — інженерні; 11 % — природничі; 10 % — юридичні; 7 % — медичні; 6 % — архітектура, будівництво, дизайн; 14 % — суспільні; 3 % — туризм і готельно-ресторанна справа.

ЦЕНТРИ НАДАННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ ПОСЛУГ (ЦНАП)

ЦНАПи масово почали створюватися у 2013 р. на виконання Закону України «Про адміністративні послуги».

У Львові через систему ЦНАП було прийнято громадян / опрацьовано документів поштою / розглянуто електронних звернень / розглянуто телефонних звернень (одиниць):



Громадянами у 2016 (2017) р. було отримано послуг:

- державних органів влади — 27 350 (2016 р.);
- записано на прийом до міського голови — 312 (2017 р.);
- записано на прийом до керівників структурних підрозділів ЛМР — 2439 (2017 р.).

За наданням адмінпослуг у 2017 р. до ЦНАП зверталися як фізичні, так і юридичні особи у таких сферах:

- охорони історичного середовища (1241 звернення);
- державного архітектурно-будівельного контролю (2983);
- архітектури (2572);
- комунальної власності (2734);
- економічній (1690);
- земельних відносин (2055);
- прийому керівниками районних адміністрацій (1219);
- надання адмінпослуг районними адміністраціями (158 642) тощо.

4.2. Першочергові заходи, передбачені Генпланом

Щоби зрозуміти наскільки важливим є дотримання Генплану, а також чому сьогоднішні та майбутні проблеми міста значною мірою є наслідком його невиконання, пропонуємо розглянути основні першочергові містобудівні заходи, передбачені цим документом.

Найважливішими серед них вважалися такі.

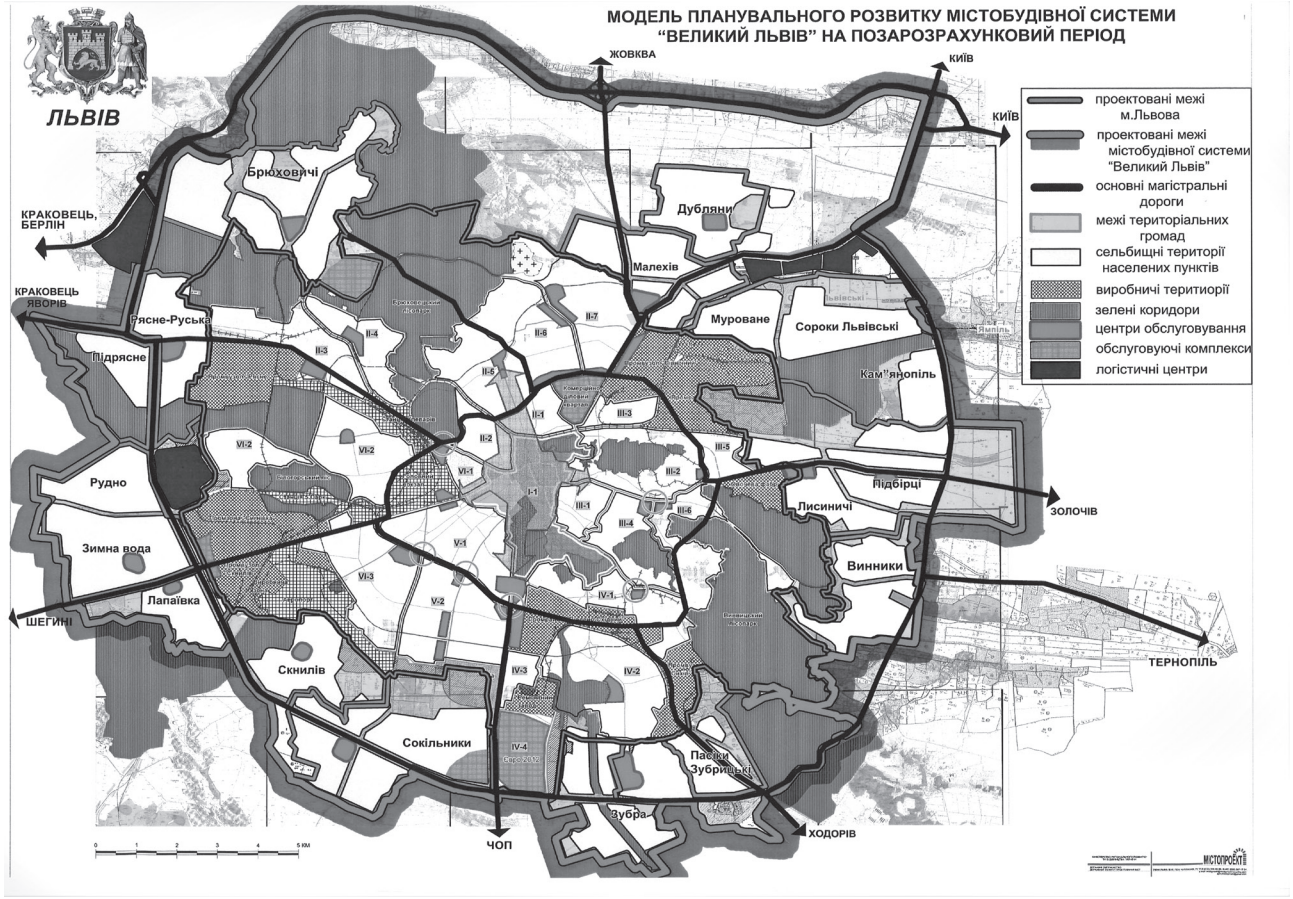
Резервування територій для містобудівних потреб розвитку Львова. Йшлося про необхідність резервування земельних ділянок на прилеглих до межі міста територіях. Для цього у 2010 р. заплановано: розробку схеми планування приміської зони м. Львова та засади спільної просторової політики у межах містобудівної системи «Великий Львів»; укладання угод з приміськими громадами щодо режиму використання територій спільних інтересів і встановлення мораторію на їхнє нецільове використання; проєктування, встановлення і затвердження нових меж м. Львова.

Водночас передбачалося резервування територій для розміщення кладовищ, для чого необхідно було отримати згоду на розроблення відповідного містобудівного обґрунтування (МБО) від Сорок Львівських, Лисиничівської та Миклашівської сільських рад, а також провести передпроєктні вишукувальні роботи (геологію та топозйомку).

Важливим елементом резервування визначалися території для будівництва вулично-дорожньої мережі та об'єктів громадського транспорту. Для цього передбачалося отримання попередньої згоди у Сокільницької сільської ради на розроблення МБО облаштування трамвайного депо на вул. Кн. Ольги — Проектована (перехрестя з вул. Трускавецькою), а також на з'єднання вул. Кн. Ольги з вул. Вернадського, яка через Сихів продовжувалася аж до вул. Зеленої. Ще одна транспортна розв'язка, яка передбачала отримання згоди на розробку МБО, вже від Зимноводівської сільради — вул. Широка — Проектована (з'єднання Левандівки з кільцевою дорогою та виїзд на вул. Городоцьку). Резервування цих територій Генпланом теж передбачалося у 2010 р.

Задля уникнення транспортних проблем, а відтак і погіршення екологічної ситуації та умов проживання загалом, серед основних першочергових містобудівних заходів Генплан передбачав розвиток магістральної вуличної мережі, а саме:

- будівництво окремих ділянок внутрішнього транспортного кільця (продовження вул. Луганської) від вул. Стрийської до вул. Городоцької;
- будівництво вул. Ряшівської з транспортними розв'язками як продовження вулиць Хуторівки — Наукової;



Модель містобудівної системи «Великий Львів»

- транспортна розв’язка Наукова — Стрийська з облаштуванням кільця та організацією транспортного руху в підземному та надземному рівнях;
- транспортна розв’язка Наукова — Кн. Ольги у вигляді видовженого «листка конюшини»;
- будівництво (продовження) вул. Вернадського через Сихів до вул. Пасічної;
- будівництво (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 на вулицях Луганська, Сяйво, Левандівська, Ярошенка, Липинського, Пластова, Богданівська, Пасічна з розміщенням крупних перехоплюючих гаражів-стоянок у зонах транспортних вузлів та обмеження в’їзду в центральну частину міста. Також мало бути сформоване друге кільце: вул. Наукова — Проектована, Ряшівська з виходом через райони Левандівка, Рясне, Збоїща до Київської траси.

Збереження природно-територіального комплексу, зокрема чистоти повітряного басейну, на думку розробників Генплану, потребувало мінімізації техногенного впливу, який характеризувався забрудненням в основному від транспорту (45,8 тис. т за рік, 95 % від валового викиду). Зменшення шкідливих викидів з 1990 р. до 2005 р. (за даними офіційних джерел) вочевидь пов’язане із зупинкою багатьох промислових підприємств (а відтак і зменшення частки вантажного транспорту) та масовим заміщенням радянських легкових автомобілів на іноземні марки. Проте тенденція росту шкідливих викидів автотранспорту теж є очевидною внаслідок зростання рівня

автомобілізації, який на момент розробки Концепції генерального плану (2001 р.) становив 125 автівок на 1 тис. мешканців, а сьогодні, ймовірно, удвічі більший.

Серед першочергових заходів передбачалась низка таких, які стосувалися розвитку громадського транспорту. Зокрема:

- будівництво трамвайної колії до автовокзалу (продовження трамвайного маршруту № 3 по вул. Кн. Ольги);
- будівництво трамвайної колії до Північного району 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 (ініціювання перед Мінтрансом розроблення ТЕО);
- будівництво другої гілки колії на відрізку ст. Сихів — Головний вокзал;
- будівництво транспортно-пересадочних вузлів з автостанціями зовнішнього сполучення;
- реконструкція аеропорту.

Із цих заходів фактично виконаний лише один — реконструкція аеропорту за рахунок коштів державного бюджету у рамках «Євро—2012». Але таке рішення має зворотній бік медалі: обмеження територіального розвитку Львова у західному напрямку.

З розвитку інженерної інфраструктури та об'єктів забезпечення життєдіяльності міста першочерговими вважалися:

- будівництво сміттєпереробного заводу;
- будівництво пожежного депо для південного району м. Львова. Його розпочали будувати на вул. Вернадського (проєктованій) ще у 2009 р. до Євро—2012. З 2010 р. будівництво було призупинене через відсутність фінансування з держбюджету;
- будівництво ПС-110 кВт: «стадіон» (не відомо), «аеропорт» (станом на вересень 2018 р. не введена в експлуатацію), «Збоїще» (початок будівництва планувався на 2018 р.), «Цитадель» (МБО видане у 2009 р.);
- будівництво трамвайного депо на вул. Трускавецькій. Станом на 2019 р. розроблено проєкт детального планування території;
- розробка комплексної схеми та будівництво паркінгів: підземних — у центральній частині міста; перехоплюючих — на перспективних радіальних розв'язках.

Проблема паркування транспорту, як зазначено у Генплані, загострюється пропорційно росту автомобілізації. На момент коригування Генплану (2006—2008 рр.) — вже було 160 автівок на 1 тис. мешканців, а на розрахунковий строк (до 2025 р.) планувалося 300 автівок на 1 тис. мешканців. Місцями паркування на той час було забезпечено приблизно 55 % автомобілів за наявності 42 тис. машино-місць у гаражних кооперативах та на платних автостоянках. Потреба у нових об'єктах паркування на розрахунковий строк визначалася у 155 тис. місць. З них: забезпечення за місцем проживання у новобудовах — приблизно 55 тис. машино-місць; будівництво нових багатоповерхових гаражів-стоянок у межах нормативної доступності — приблизно 100 тис. місць (переважно у шумових та санітарно-захисних зонах, непридатних 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, передбачалося реалізовувати за системами «park and walk» та «park and ride» (паркуй і далі йди пішки та паркуй і далі їдь громадським транспортом) із створенням безтранспортних зон в історичній частині міста та перехоплюючих парковок у транспортно-пересадочних вузлах на перетинах

кільцевих магістральних вулиць з радіальними вулицями та з лініями громадського транспорту. Місткість таких систем передбачалася на 1 і 4 тис. місць відповідно.

До основних першочергових заходів у сфері озеленення віднесено розвиток таких зелених зон і зон відпочинку:

- облаштування парку «Сихівський»;
- Кортумова гора;
- Скнилівський парк.

У Генплані зазначено, що площа існуючої системи зелених насаджень загального користування складає 820 га, а забезпеченість 11,2 м^2/люд. при нормі 17 м^2/люд.

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

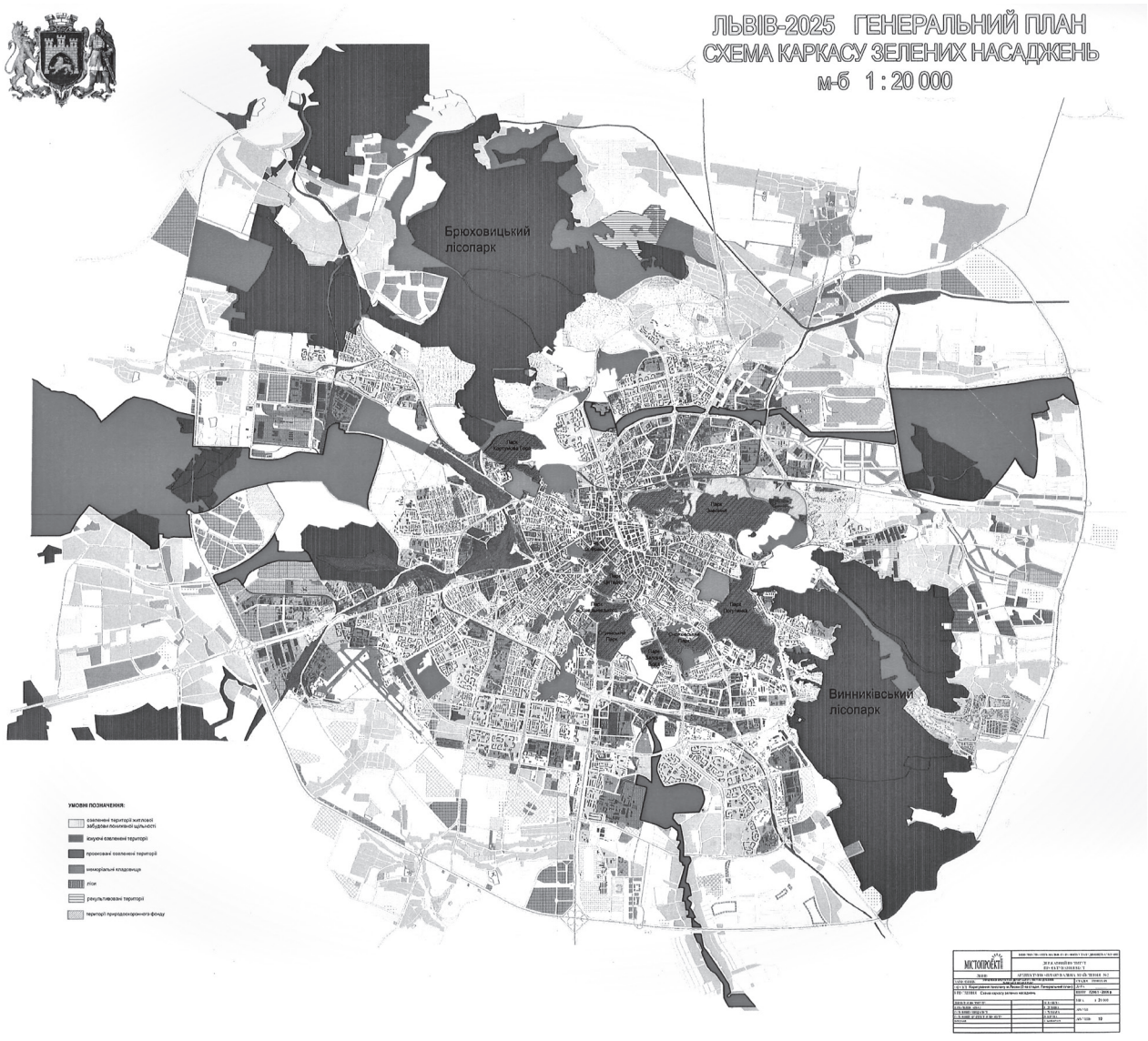


Схема каркасу зелених насаджень

Для містобудівного та проєктного забезпечення розвитку міста також передбачалася першочергова розробка низки документів, з яких варто виокремити два найважливіших:

- завершення розроблення транспортної схеми;
- стратегічний план збереження історичної забудови міста з проведенням науково-дослідних і ремонтно-реставраційних робіт.

Транспортна схема пройшла кілька етапів реалізації із залученням фахівців місцевого інституту «Містопроект», НДІ «Діпромісто» (м. Київ), фахівців Національного університету «Львівська політехніка», а також компанії «Луїс Бергер». Остання стала розробником транспортної схеми міста як переможець конкурсу, оголошеного ЄБРР. Договір укладено між «Луїс Бергер» та департаментом житлового господарства та інфраструктури. ЄБРР виступав адміністратором коштів. Сума гранту — 540 тис. євро. Окрім розробки транспортної мережі, компанія «Луїс Бергер» працювала над системою електронного продажу квитків, стратегією управління паркуванням та договором про надання послуг перевезень громадським транспортом приватними операторами.

Львів'яни пам'ятають локальний транспортний колапс після впровадження нової транспортної схеми у 2011 р. Більше того, сотні тисяч євро по суті викинуто на вітер — жодних покращень не відбулося. Насправді причина не стільки у самій схемі, скільки у тому, що для її ефективної реалізації необхідно реалізувати передбачені Генпланом проєкти транспортної інфраструктури.

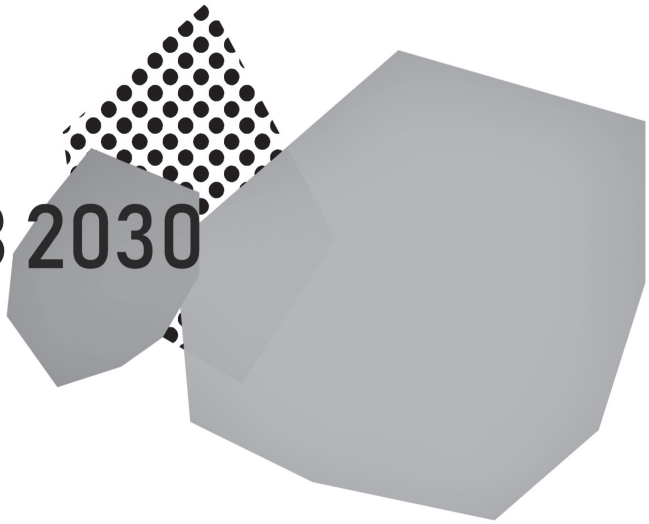
Не з'явилася за стільки років і стратегія збереження історичної забудови міста. Історико-архітектурний опорний план і донині не затверджений. Окрім того, опорний план розробляє київське підприємство — об'єднання громадян «Інститут культурної спадщини» Всеукраїнської ради з охорони культурної спадщини України, яке перемогло у тендері ще в квітні 2017 р. До цього документу є претензії у низки громадських діячів та архітекторів, до чого ми ще повернемося…

Натомість у складі Генплану є «Проєкт зведених зон охорони історичного середовища», підготований на основі історико-архітектурного опорного плану, який розроблений інститутом «Укрзахідпроектреставрація» у 2005 р. Хоча цей опорний план і не пройшов затвердження Мінкультом, але, як складова частина затвердженої містобудівної документації, мав би слугувати для врегулювання забудови центральної частини міста, чого на практиці не спостерігається.

Як випливає з вищенаведеного, Генплан Львова є документом, у якому не лише продіагностовано поточний стан міста після аналізу виконання чинного на той момент генерального плану взірця 1993 р., а й запропоновано цілком конкретні заходи щодо вирішення існуючих проблем та задля запобігання виникнення нових. І коли у період роботи над цією книгою (2019—2020 рр.) навіть під час карантину транспортний потік є суттєво менший звиклого, місто періодично стоїть у заторах, а інформація про ситуацію на дорогах нагадує вісті з фронту — все більше стає зрозумілим, що Львів рухається кудись не у той бік.

4.3. Інтегрована концепція розвитку міста як спроба дискредитації Генплану

Усе частіше декотрі львівські урбаністи згадують про документ під назвою «Інтегрована концепція розвитку міста» (ІКР), яка начебто має допомогти вирішити транспортні, екологічні проблеми та впорядкувати хаотичну забудову. За словами колишнього головного архітектора Львова Юліана Чаплінського, «ІКР є неформальною альтернативою генеральному плану міста» (публікація на сайті http://tvoemisto.tv/exclusive/poboroty_zatory_shcho_mozhe_zminyty_kontseptsiya_integrovanogo_rozvytku_u_lvovi_100607.html).



ІКР ЛЬВІВ 2030

Інтегрована Концепція Розвитку **//29.10.2018**

Узагалі термін «неформальна альтернатива» вельми лукавий. До прикладу, є Конституція України, а є «неформальна альтернатива» — політична доцільність. І підміна одного поняття іншим ні до чого доброго не призводить, як ми переконалися зі ситуації у Державі. Так і підміна Генплану документом, що не має жодного юридичного статусу, не розв'яже проблем міста. Окрім того, їх вирішення якраз і передбачає Генплан, у чому читач, мабуть, уже переконався.

Проте чиновники Львівської міської ради публічно задають запитання: «Чи потрібен Львову генеральний план міста?» Це подібно до того, коли б Генпрокурор запитував: чи потрібен закон, якщо він не виконується? Абсурдно звучить, правда? По суті те ж саме говорив пан Чаплінський, перебуваючи у статусі головного архітектора міста!

«Останнім часом у медіа багато пишуть про генплан Львова, однак він є лише графічною частиною стратегії розвитку міста, її візуалізацією. А деякі активісти помилково вважають, що його оновлення дозволить змінити й сам підхід до розбудови міста», — стверджував Юліан Чаплінський.

Якщо пан Чаплінський має на увазі «Комплексну стратегію розвитку Львова 2012—2025 рр.», то помиляється, оскільки Генплан розроблено і затверджено сесією Львівської міської ради раніше від цього головного «стратегічного документа»! Це означає, що не існує жодної стратегії, яку би Генплан міг візуалізувати, оскільки він не опирався на жоден з тих 115 «стратегічних документів», що містила комплексна стратегія. Він сам і є тією стратегією, адже графічні матеріали розроблені на підставі першої стадії Генплану — Концепції, над якою працювало кілька десятків кращих архітекторів міста, академіків, докторів і кандидатів наук з різних спеціальностей.

Особливу увагу до генерального плану ексголовний архітектор пов'язує з «будівельним бумом», який спостерігається у Львові останні чотири-п'ять років. Натомість інфраструктура — нові вулиці та магістралі — начебто не встигають за приватним будівництвом. Він стверджує, що «у радянські часи генплан залежав від економічної стратегії, але цінності для містян зараз змінилися. Ті генплани орієнтувалися на розвиток промисловості: де прокладали залізницю — там розвивавали інфраструктуру. У радянському генеральному плані не було приватної власності, тож

червоні лінії вулиці можна було малювати по житлових територіях. Але зараз мешканці можуть брати землю у довгострокову оренду або оформляти приватну власність», — продовжує пан Чаплінський. І не перестає дивувати, адже все приватне будівництво здійснюється на землях міста згідно з дозволами Львівської міської ради та виданих нею містобудівних умов і обмежень. Що би мало означати — «інфраструктура не встигає»? Не встигає — варто зачекати, а не перетворювати місто на суцільний будівельний майданчик з хронічними заторами!

Зауважмо також: цінності львів'ян аж ніяк не змінилися. Згідно з приписами Конституції України людина, її життя, здоров'я та безпека є найвищою соціальною цінністю і чомусь видається, що львів'яни подібну цінність толерують.

І хіба не дивують такі слова: «де прокладали залізницю — там розвивавали інфраструктуру. У радянському генеральному плані не було приватної власності, тож червоні лінії вулиці можна було малювати по житлових територіях…»? Залізниці прокладали туди, де будували промислові й складські об'єкти, де це було технологічно необхідно. Більше того, у деяких європейських містах і прокладають комунікації саме туди, де планується будівництво. Навколо львівської залізниці робітничі поселення споруджувалися ще задовго до появи «радянського генплану». Нічого дивного у цьому немає. А ось приватна власність у жодному випадку не може впливати на Генплан, оскільки він є законодавчим актом для всіх учасників містобудівного процесу незалежно від форми власності. У розумінні ст. 1 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» червоні лінії — визначені в містобудівній документації щодо пунктів геодезичної мережі межі існуючих та запроектованих вулиць, доріг, майданів, які розділяють території забудови та території іншого призначення. Місто не має права продавати землю в приватну власність у їх межах!

За словами Юліана Чаплінського, «великі європейські міста вже мають інтегровані концепції розвитку або Master Plan, стратегії просторового розвитку, що виникли завдяки подібним неформальним стосункам».

Важлива не стільки назва, скільки суть. До найважливіших інструментів містопланування та планування розвитку міста у Німеччині, приміром, належить регіональний план розвитку, розроблений і затверджений на рівні федеральної землі. Цей план регулює загальні особливості розвитку міст, зокрема такі сфери,



як транспорт, площі населених пунктів, території, що можуть бути заселені або ж резервні та ін. І цьому регіональному плану підпорядковуються всі інші формальні й неформальні плани. Власне так зазначено у навчальній програмі, розробленій Технічним університетом Котбус-Зенфтенберг (Німеччина), HYO «Stadtsgenten» (Німеччина) та Інститутом міста (Україна), яку фінансує Міністерство закордонних справ Німеччини і окремий навчальний модуль якої розроблений та профінансований проєктом «Інтегрований розвиток в Україні» GIZ (остання організація є співавтором ІКР). Прикметно, що навчання фінансується Міністерством закордонних справ Німеччини у рамках програми «Східне партнерство та Росія».

Цілком імовірно, що Генплан, як ми вже зазначали, є не найкращим документом. Але ж можна підготувати пропозиції стосовно відповідних змін у законодавстві, обговорити їх з професійною спільнотою, подати у Верховну Раду України… Проте цього робити ніхто не збирається. Більше того, ІКР подається як завдання для внесення змін в основну містобудівну документацію Львова!

Однак перш ніж вносити зміни у Генплан, необхідно підготувати для цього відповідні, передбачені законодавством, вихідні дані, зокрема: концепцію соціально-економічного розвитку, стратегічні документи, а також інші документи, перелік яких чітко визначений у додатку «В» ДБН Б.1.1-15:2012, серед яких одними з найважливіших є демографічні показники. У нас із демографією — катастрофа. Кількість населення України за різними джерелами різниться на мільйони осіб! Але, на жаль, 20 років без традиційного перепису населення та спроба його підмінити електронним призвели до спотворення низки інших даних і характеристик, важливих для розуміння ситуації. До прикладу, Юліан Чаплінський заявляв, що «у Львові зросла площа житла на людину з 21,6 м^2 до 28». Начебто це такий самий показник, як і в Кракові. Проте, на його думку, Львову не вистачає офісної площі, бо у місті нарахували 135 тис. м^2 офісних приміщень, натомість у Кракові їх 1,13 млн м^2.

І знову — підміна фактів. Відомо надто багато випадків, коли львівську нерухомість викуповують, іноді цілими під'їздами (!), бізнесмени (а часто й корупціонери на підставних осіб), які у такий спосіб вкладають кошти, маючи на меті перепродаж чи здачу в оренду. Тому механічне ділення житлового фонду на кількість мешканців не відображає реальної картини. Хоча, якщо взяти статистичні дані — 756 032 мешканці та 16 736 200 житлового фонду, — то житлова площа становитиме приблизно 22 м^2 на особу, а не 28. І ще питання, про яке мало хто задумується: а хто реально заселить ці мільйони новозбудованих метрів квадратних житла?

Щодо офісних приміщень, то тут якраз і діє ринковий постулат, згідно з яким попит формує пропозицію. Відтак для появи офісних центрів місто має стати центром ділової активності. Проте гроші, а точніше — їх власники люблять не лише тишу, а й комфортне середовище. Хто ж із поважних бізнесменів захоче стояти у заторах, щоби потрапити в офіс? У місті, як і в кожному живому організмі, всі процеси взаємопов'язані, а Генплан їх і намагається впорядкувати, спираючись на містобудівні, санітарні, пожежні й інші норми. Тож, повертаючись до цього головного містобудівного документа, вчергове нагадаємо про необхідність проаналізувати його виконання, перш ніж оголошувати неактуальним. У чому причина такої позиції міських посадовців?

Відповідь на це запитання дає навіть поверхневий аналіз виконання Генплану, що засвідчує грубі порушення основної містобудівної документації міста зі сторони органів місцевого самоврядування. Тут і невиконання першочергових заходів, передбачених Генпланом, і його зміна детальним плануванням території, яке згідно з чинним законодавством лише уточнює положення генерального плану населеного пункту, і масова житлова забудова без відповідного розвитку інфраструктури.

Не варто забувати, що відповідно до ст. 17 Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» генеральний план населеного пункту є основним видом містобудівної документації на місцевому рівні, призначеної для обґрунтування довгострокової стратегії планування та забудови території населеного пункту. Він розробляється та затверджується в інтересах відповідної територіальної громади з урахуванням державних, громадських та приватних інтересів.

На законодавчому рівні чітко регламентовано, що саме генеральний план визначає основні принципи і напрямки планувальної організації та функціонального призначення території, формування системи громадського обслуговування населення, організації вулично-дорожньої і транспортної мережі, інженерного обладнання, інженерної підготовки і благоустрою, цивільного захисту території та населення від небезпечних природних і техногенних процесів, охорони навколишнього природного середовища, охорони та збереження культурної спадщини і традиційного характеру середовища історичних населених пунктів, а також послідовність реалізації рішень, у тому числі етапність освоєння території (ДБН Б.1.1-15:2012 «Склад та зміст генерального плану населеного пункту»).

У контексті спроб знівелювати значення Генплану доцільно згадати ще одну деталь — проєкт «Коригування генерального плану Львова», як офіційно називається чинний генеральний план міста, було відзначено Державною премією, а чинний міський голова свого часу вихвалявся: «Львів чи не єдине місто в Україні, яке саме для себе розробляє генеральний план».

Згадалося, як від заслуженого архітектора України, багаторічного головного архітектора Львівської області Івана Олійника довелося почути фразу: «Генплан — це «Конституція населеного пункту». Подібної думки дотримувався у 2010 р. (на момент затвердження Генплану сесією Львівської міської ради) тодішній головний архітектор Львова Юрій Криворучко: «Це конституція розвитку міста, ті основні принципи, які треба зберігати при плануванні і проєктуванні окремих частин та фрагментів міста».

На тлі паплюження Генплану реклама ІКР стає гротескною. До прикладу, наведемо цитату зі згаданої публікації видання «Твоє місто»: «Над Концепцією вже понад рік працюють приблизно 90 українських та міжнародних експертів із містопланування, транспорту, архітектури й соціології».

Чомусь одразу спадає на думку «Комплексна стратегія розвитку Львова 2012—2025 рр.» з її 115 стратегічними складовими, а також комунальна установа Інститут міста, що повсякчас проводить «масові заходи» на мільйони гривень. Таким чином кошти львів'ян витрачаються на експертів, котрі працюють над черговим «стратегічним документом», що, як і всі попередні, залишиться без аналізу його виконання і буде замінений наступним?

Щодо самих експертів, то вони іноді дивують своїми порадами. Приміром, німецький урбаніст, який вже кілька років живе та працює у Львові, зазначає, що «зробити громадський транспорт якісним та швидким у Львові можна, не витрачаючи багато ресурсів». Серед конкретних рішень він називає виділені смуги та світлофори з пріоритетом громадського транспорту.

Так ось кому львівські автомобілісти завдячують шаленими заторами, які з'явилися після появи виділених жовтими лініями смуг громадського транспорту?! Власне задля безпеки іноземного урбаніста ми не згадуємо у книзі його прізвища, бо ці жовті смуги, хоч подекуди і витерли, але ще не всюди. Невже серед 90 експертів немає жодного, який би пояснив усім іншим, що коли у Львові довжина вулиць (про ширину

та площу, на жаль, немає порівняльних даних) удвічі менша ніж у тому ж Кракові, а про необхідність кільцевих магістралей провідні львівські урбаністи й архітектори ведуть полеміку вже понад півстоліття, — то всілякими розмальовуваннями асфальту справі не зарадиш!

А як вам цитата співавтора ІКР, наступного, після пана Чаплінського, головного архітектора міста: «Міжнародні експерти сходяться на тому, що вирішити проблему транспорту у Львові можна, не допустивши збільшення рівня автомобілізації. З їхньої точки зору, Львів — історичне місто і присутність у центрі автомобіля є дисонансом»?

Від подібних заяв просто дух перехоплює! То «міжнародні експерти» пропонують «не допустити збільшення рівня автомобілізації», який сьогодні у Львові ще у рази менший, аніж у деяких країнах ЄС?... Яким чином? Може, заборонити львів'янам придбавати автівки?

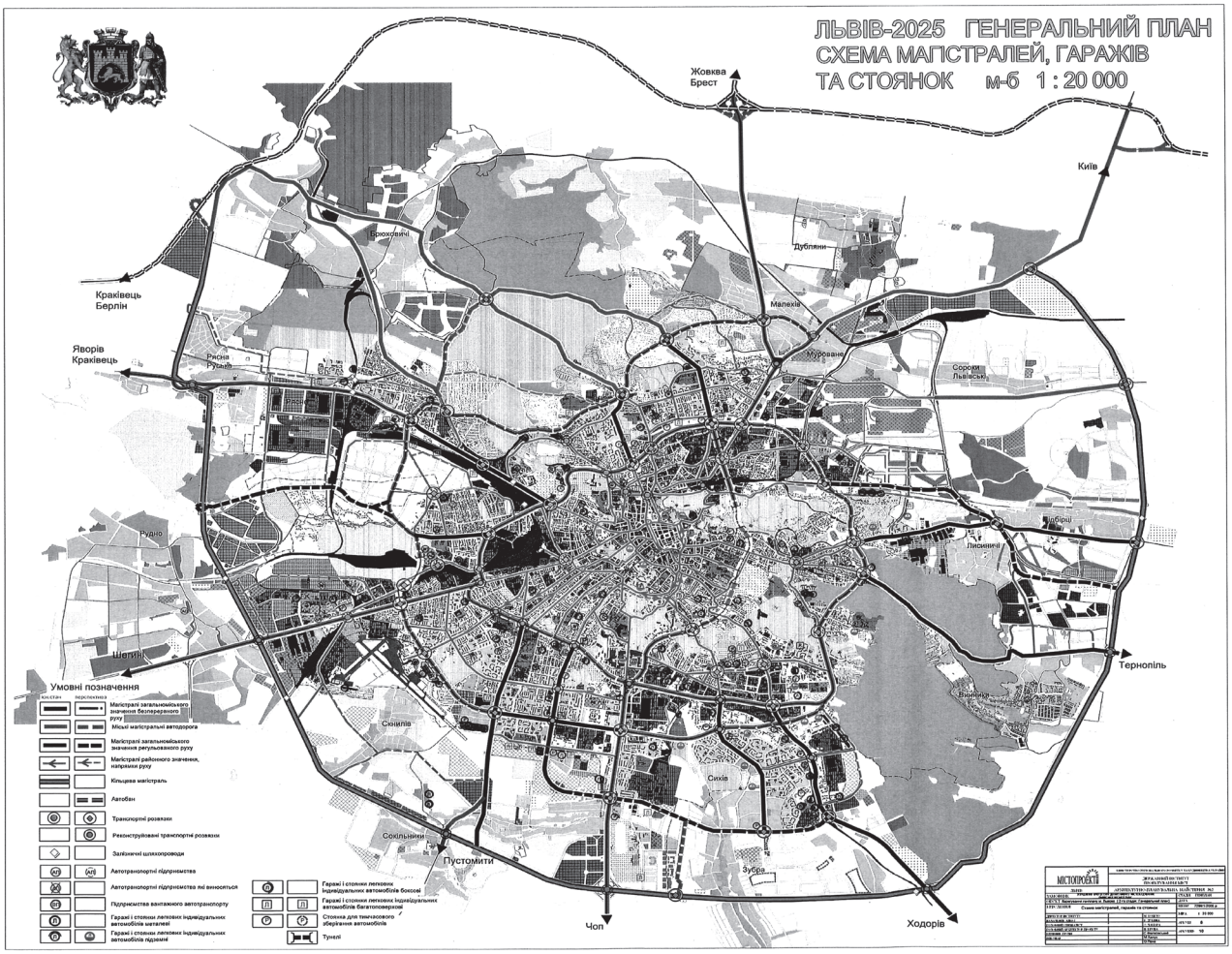
За словами Антона Коломейцева, «останні дослідження показують, що автомобілізація у Львові є меншою, ніж її уявляють мешканці, — менше 30 %. Більшість львів'ян користуються громадським транспортом або ходять пішки». Тож, на його думку, коли місто розбудовуватиме інфраструктуру для автомобілістів, створюючи нові тунелі й естакади, воно субсидіюватиме невеликий відсоток учасників руху та збільшуватиме попит на автомобілі. Остання теза претендує на докторську дисертацію на тему: «Бездоріжжя — радикальний метод покращення екологічно стану міста». Залізна логіка: якщо ви будуєте дороги — то тим самим спонукаєте злочинну діяльність з продажу автомобілів, якщо засаджуєте парки — сприяєте ґвалтівникам, а якщо бережете історичне середовище — гальмуєте появу нових шедеврів архітектури та технічний прогрес загалом!

У Генплані вирішення транспортної проблеми передбачає низку конкретних заходів — хоча й не дешевих, проте дієвих. Це і розвиток вулично-дорожньої мережі, і будівництво паркінгів та перехоплюючих вузлів, і розвиток громадського транспорту. До прикладу, Генплан чітко зазначав величезний брак паркомісць і не лише у середмісті. І скільки з моменту його затвердження збудовано передбачених ним багаторівневих паркінгів? Жодного! А скільки забудовано автостоянок? Отож….

Крім того, у наведених відкритих даних міста є згадка про кількість існуючих паркінгів і очевидний їх катастрофічний дефіцит сьогодні. То, може, проблема не у «багатих» львів'янах, які за твердженням пана Чаплінського, «за хлібом їздять на машині» (як тут не згадати відому фразу з кінокомедії «Діамантова рука»: «Наши люди в булочную на такси не ездят!»)?

«У генплані є багато кільцевих доріг та проєктованих нових вулиць. Із орієнтацією на них у місті вже ведуть забудову, особливо північного району. Але будівництво цих вулиць є малоймовірним через високу вартість. Тож в Інтегрованій концепції розвитку ми пропонуємо переглянути близькі до центру простори і орієнтувати їх на вже наявну інфраструктуру», — зазначав Юліан Чаплінський.

Поки що цей «перегляд» ми бачимо лише на прикладі безперервної забудови центральної частини міста, проти чого виступали раніше і протестують нині не лише незаанґажовані містобудівники, а й просто тверезомислячі люди, оскільки наявна інфраструктура, зокрема транспортна, дуже відстає від темпів і обсягів будівництва. Натомість, на думку одного з авторів Генплану Віталія Дубини, розвиток центру міста призводить до надмірного навантаження на інженерно-транспортну інфраструктуру. Тому, щоби автомобілі оминали його, він пропонує таки добудувати кільцеві об'їзди з безперервним рухом та розв'язками, які б з'єднали північний і південний райони Львова, причому зауважуючи, що пріоритет у місті має бути за громадським транспортом.



Проте коли сьогодні 90 невідомих експертів працюють над непередбаченою у правовому полі «Інтегрованою концепцією розвитку», на підставі якої посадові особи місцевого самоврядування мають намір у 2025 р. розробити новий генеральний план міста, то давайте розглянемо цей стратегічний документ детальніше.

Уже згадувалося, що ІКР, на переконання її авторів, претендує на завдання для розробки наступного генерального плану міста. Читач, мабуть, зауважив тут певну суперечність у логіці прихильників ІКР, які, відкидаючи Генплан, все ж таки пропонують його розробити на базі своєї концепції. Насправді — це не суперечність, а намагання уникнути законодавчо визначеної процедури моніторингу виконання чинного Генплану та виправдати його порушення, у тому числі шляхом формування громадської думки. Якщо розглянути цей документ у політичній площині (для неї вочевидь він і розроблений), то це «обнулення» десяти років масової незаконної забудови та втягування громади і ресурсів міста у нову піар-кампанію з позиції «маємо те, що маємо». Відтак погіршення життєвого середовища львів'ян через забудівельну вакханалію та корупцію стане не приводом до кримінальних проваджень, а до героїчного вирішення владою міста проблем, нею ж і породжених. Звісно, якщо чинний мер переможе на виборах і йому доведеться якось пояснювати львів'янам, що коїться у місті. Так видається, що за допомогою ІКР і готується це пояснення, «освячене» дев'ятьма десятками «експертів».

До прикладу, ознайомившись із наведеною в ІКР аналітикою щільності забудови Львова, складається враження, нібито у нас усе гаразд і ще можна забудовувати та забудовувати. Насправді ця схема далека від реалій, що ми надалі проілюструємо.

Запропонована формула «компактність та щільність = ефективність та екологічність» — дуже сумнівна, оскільки є правильною лише за умови дотримання всіх державних будівельних норм і правил. В іншому випадку — це значне погіршення життєвого середовища. Про яку екологію може йти мова, коли практично всі паркові зони забудовуються так, що антропогенне навантаження на зелені насадження загального користування вже загрожує їхньому існуванню?

Нижченаведена ілюстрація з ІКР — це порівняння щільності забудови Львова з Віднем під назвою «Львів — недостатньо щільне місто». Теза, яка повністю суперечить словам заслуженого архітектора України і багатолітнього керівника інституту «Містопроект» Зіновія Підлісного. Може, Зіновій Васильович помилявся?

По-перше, саме порівняння Львова зі столицею розвинутої європейської держави з 1 897 491 мешканцем дещо некоректне. У Відні проживає п'ята частина австрійського населення. Там виробляється понад чверть валового внутрішнього продукту Австрії. Потрібно попрацювати в середньому 18 хв у Відні, щоби купити Big Mac. У Братиславі для цього необхідно майже втричі більше робочого часу. Якщо у Відні Big Mac коштує 4,29 євро, то у Львові — 57 грн. За робочий день мешканець австрійської столиці може заробити на 26,7 Big Mac, тобто 114,4 євро, або 3660 грн, станом на серпень 2020 р. За середньомісячної зарплати у Львові 9958 грн, денний заробіток львів'янина становить 497,9 грн, і щоби заробити на Big Mac йому потрібно майже 55 хв.

Відомий діловий журнал «The Economist» також оцінює Відень як найпридатніше для життя місто світу в своєму глобальному рейтингу за 2018 р. Але Відень для порівняння взятий не випадково.

Його щільність населення, а відтак і щільність забудови є найвищими з усіх більш-менш наближених до Львова столиць європейських держав — 45,75 осіб/га. До прикладу, цей показник у Варшаві — 34,62, Празі — 24,57, Будапешті — 33,37.

Тут варто зробити невеличку ремарку: сама собою щільність забудови не дає об'єктивної картини, адже під час забудови однакових територій три- і дев'ятиповерховими житловими будинками — кількість мешканців у них проживатиме зовсім різна.

Проте, малюючи ілюстрацію співставлення щільності Львова та Відня, з якої можна зрозуміти лише те, що нібито Львів, порівняно з Віднем, недостатньо щільно забудований, — хтось знову злукавив.

Річ у тому, що площа Відня становить 41 487 га (414,9 км^2), з якої зелені насадження — 49,6 %; забудовані території — 35,9 %; територія дорожніх комунікацій — 14,4 %.

За офіційними статистичними даними, загальна площа Львова становить 17 101 га, з якої 11 718 га (станом на 2015 р.) — це забудовані землі. Сьогодні таких земель суттєво більше, але навіть ця площа займає 68,5 % всієї території міста! Далі, за статистикою, площі міста розподілилися так: сільськогосподарські землі — 1698 га; землі лісового фонду — 3403 га (цей показник дещо сумнівний, про це вже згадувалося); відкриті заболочені землі — 30 га; відкриті землі без рослинного покриву або з незначним рослинним покривом — 134 га; землі водного фонду — 119 га.

Якщо до показника забудованої території Відня додамо територію дорожніх комунікацій столиці Австрії, то отримаємо 50,3 % проти наших 68,5 %. Тобто за практично однакової офіційної щільності населення (44,21 люд./га у Львові та 45,75 у Відні) у Львові вільних та озеленених територій менше. Якщо у Відні на кожного мешканця припадає 0,011 га вільних земель, то у Львові лише 0,007. Де ж тут недостатня щільність?

Однак в ІКР подана зовсім інша інформація. На схемі «Використання територій міста у Відні та Львові» бачимо дещо відмінні від офіційної статистики показники.

ЛЬВІВ - НЕДОСТАТНЬО ЩІЛЬНЕ МІСТО
СПІВСТАВЛЕННЯ ЩІЛЬНОСТІ ЗАБУДОВИ З ВІДНЕМ



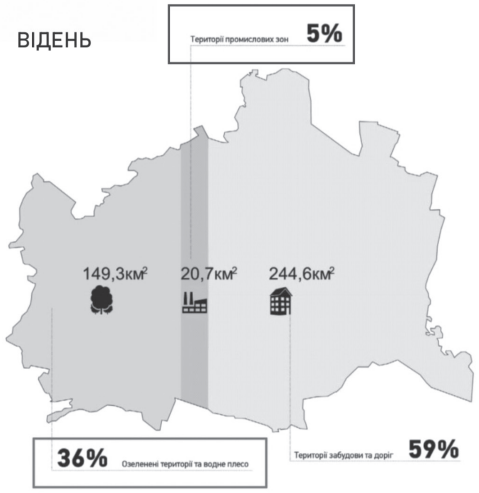
ВІДЕНЬ



ЛЬВІВ

ВИКОРИСТАННЯ ТЕРИТОРІЇ МІСТА У ВІДНІ ТА У ЛЬВОВІ

ВІДЕНЬ

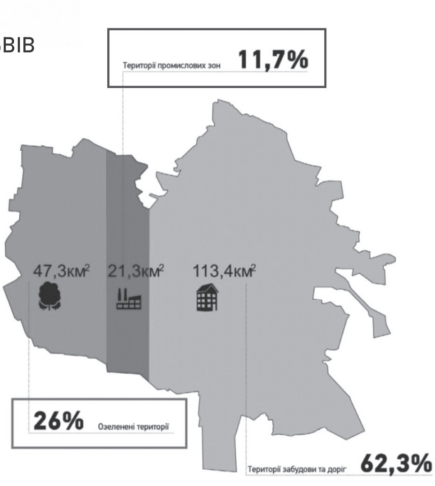


Загальна площа території міста 414,6км²

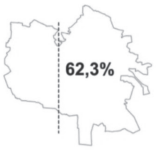


100%	414,6 км²	1 767 000
59%	244,6 км²	1 767 000
		7224 ос/км²

ЛЬВІВ



Загальна площа території міста 182км²



100%	182 км²	723 605
62,3%	113,4 км²	723 605
		6380 ос/км²

Площу Львова тут раптом збільшено ще на 1100 га, а зелені насадження Відня з 49,6 % зменшено до 36 %. Є далі сенс вивчати цей документ? Мабуть, немає, хоча на одному порівняльному аспекті Львова та Відня таки хочеться закцентувати. Йдеться про розвиток вулично-дорожньої мережі, яка у схемі прихована під показником «територія забудови та доріг», що покликаний продемонструвати: у нас усе майже так само, як у Відні. Тому хочемо нагадати читачеві, що у Львові протяжність доріг становить 588,9 км, при офіційній площі міста 171 км^2, тобто на 1 км^2 припадає 3,44 км доріг. У Відні ж довжина муніципальних доріг — 2786,2 км, а це 6,71 км на 1 км^2. Окрім того, додаймо ще мережу віденського метро, яке складається з п'яти ліній загальною довжиною 83,1 км і 109 станцій, про що творці ІКР у своїй схемі не вважають за потрібне згадати.

З хибної оцінки щільності в ІКР і неврахування стану транспортної інфраструктури з'являється теза, яка фактично виправдовує надмірну і часто з порушеннями Генплану забудову міста: «На сьогоднішній день місто ущільнюється пріоритетно між центром та районами радянського періоду, що робить його компактним». Більше того, у своїй войовничій некомпетентності новочасні урбаністи її розвивають таким чином: «Цей процес потрібно продовжувати…»! Коли виголосити останню тезу мовою наших реалій, то це означає — забудувати все! Що ми, зрештою, і спостерігаємо.

А поза тим, окрім згаданих невідповідностей та елементів маніпуляцій, в ІКР графічно зображено деякі статистичні дані, схематично нанесено розвиток автомобільної структури з Генплану, можливе продовження трамвайних і тролейбусних маршрутів, давню ідею міської електрички, схему зелених насаджень тощо. Де в презентованих 54 слайдах прихована праця 90 експертів — сказати важко, як і назвати цей документ концепцію, оскільки жодного порівняння з тією ж Концепцією Генплану ІКР не витримує. Вона радше схожа на доволі примітивний ідеологічний документ і черговий піар-хід чинного мера за кошти львів'ян.

Однак спроби дискредитації Генплану не обмежуються виступами наближених до міського голови урбаністів. Як зазначалося раніше, у черговому «геніальному» (чого вартує лише фраза «можна стверджувати, що практично 100 % мешканців м. Львова більшою чи меншою мірою пересуваються містом пішки») документі під назвою «План сталої міської мобільності м. Львова», затвердженому львівськими депутатами 13 лютого 2020 р., констатовано: «Генплан містить велику кількість нереалістичних ідей, спрямованих на покращення автомобілекористування, проте є і виключення… Проте реалізувати усі рішення Генерального плану неможливо з огляду на наявну економічну ситуацію та великою мірою недоцільно у порівнянні з іншими можливостями для розвитку переміщень містом».

Звісно, пересуватися ми будемо літаючими таксі й гіперлупами від Ілона Маска, але, про всяк випадок, творці чергової сталості віддали належне основному містобудівному документові, зазначивши: «Позитивним наслідком чинного Генерального плану є зарезервування простору для будівництва майбутньої транспортної інфраструктури».

Отже, доходимо висновку, що кожен наступний генеральний план Львова є частково продовженням попереднього і, як передбачено ДБН, повинен враховувати чинну містобудівну документацію. Перш ніж вносити зміни у Генплан, необхідно проаналізувати його виконання та підготувати відповідні, передбачені законодавством, вихідні дані, у тому числі концепцію соціально-економічного розвитку, стратегічні документи, а також інші документи, перелік яких чітко визначений у додатку «В» ДБН Б.1.1-15:2012.

Більшість проблем міста, зокрема й інфраструктурних, давно відомі, а їх вирішення передбачене чинним Генпланом. Тому кулуарна розробка ІКР, без моніторингу виконання Генплану та звіту посадових осіб місцевого самоврядування,

відповідальних за реалізацію містобудівної політики, дуже схожа на спробу приховати реальний стан справ та уникнути відповідальності.

І на завершення дамо відповідь на «аргумент» деяких урбаністів, що на передбачені Генпланом «нереалістичні ідеї» не вистачає грошей. Не будемо казати про пріоритети благоустрою та велодоріжки, які ведуть нізвідки і в нікуди, а лише нагадаємо читачеві про понад 1 млрд грн, додатково потрачених на розвезення львівського сміття всією Україною та розробку нікому не потрібного проєкту рекультивації — вже забули? То, може, не у грошах справа?

4.4. Агломерація, ОТГ, територіальні ресурси та планувальні обмеження

У чинному Генплані зазначено, що згідно з Генеральною схемою планування території України, затвердженої Законом України «Про Генеральну схему планування території України» від 7 лютого 2002 р., Львівська область належить до Львівської надобласної (міжобласної) системи розселення (НСР), яка складається з Львівської, Волинської, Закарпатської, Івано-Франківської, Чернівецької та Рівненської обласних систем розселення.

Територія Львівської НСР займає площу 96,8 тис. км^2, а чисельність населення, у період роботи над Генпланом, становить приблизно 8400 тис. осіб. Для порівняння: територія Угорщини займає 93,03 тис. км^2 з населенням 9772,6 тис. осіб.

Отже, статус регіонального центру Львова є законодавчо закріпленим, що зрештою є логічним, зважаючи на його історію. Окрім центру НРС, Львів є водночас центром систем нижчого рівня — Львівської обласної та надрайонної.

У межах обласної системи розселення формуються три надрайонні системи розселення: Львівська з центром у Львові; Дрогобицька з центром у Дрогобичі; Червоноградська з центром у Червонограді.

Надрайонні системи розселення	Територія		Населення	
	тис.км^2	% від області	тис. люд.	% від області
Львівська	12,09	55,3	1672,4	65,8
Дрогобицька	7,0	32,1	641,8	25,3
Червоноградська	2,74	12,6	227,2	8,9
Львівська область	21,83	100	2541,4	100

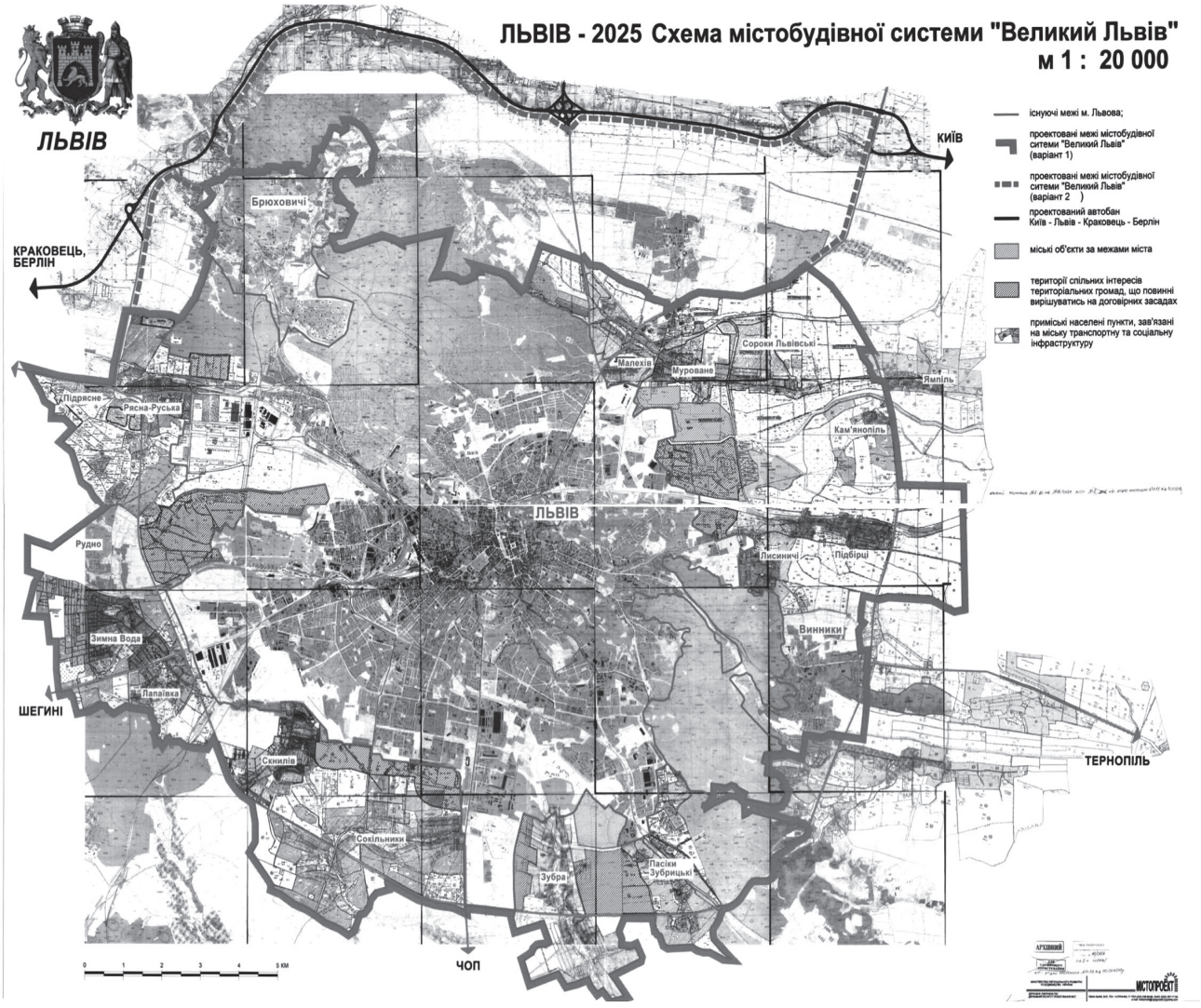
Основою планувального розвитку Львівської області є планувальний каркас, тобто найбільш стала її планувальна структура, до якої належать мережа міст і комунікацій, які утворюють урбанізовані території, а також природно-екологічні структурні елементи та території пріоритетного розвитку. Планувальний каркас Львівщини має лінійно-вузлову структуру, сформовану внаслідок перетину двох головних осей схід—захід і південь—північ. На перетині цих планувальних осей і формується центральна Львівська міська агломерація.

Питання зони впливу м. Львова, як уже згадувалося, було опрацьоване ще у «Районному плануванні групи адмінрайонів у зоні впливу м. Львова», підготованому львівською філією інституту «Діпромісто» у 1982 р. на основі аналізу трудових, культурно-побутових та економічних зв'язків. Межі зони впливу включають 12 адміністративних районів області та співпадають з межами Львівської надрайонної системи розселення згідно з Генеральною схемою, що свідчить про актуальність основних положень цього проєкту й донині.

На підставі аналізу низки показників Львівська міська агломерація у ньому була виділена в радіусі 30 км від зовнішньої межі Львова і практично співпадає з межею Львівської міської агломерації згідно з Схемою планування території області (НДІ «Діпромісто», 2009 р.). У Генплані зазначено, що використання земель для містобудівних потреб у межах агломерації в багатьох випадках відноситься до сфери спільних інтересів як Львівської, так і суміжних територіальних громад та потребує узгодженого регулювання відповідними проєктно-планувальними рішеннями.

Генпланом, зважаючи на попередні наукові та проєктні матеріали, виділяються два пояси урбанізації. Перший охоплює території, наближені до міста та існуючої кільцевої дороги, і вже у 2008 р. розглядався, як територія з підвищеними темпами містобудівного розвитку.

Населені пункти, які розташовані у цьому поясі, поєднані зі Львовом не лише транспортною та інженерною, а й соціальною інфраструктурою і формують практично безперервне урбанізоване середовище. Це середовище Генпланом розглядається як містобудівна система під умовною назвою «Великий Львів». Її формують такі населені пункти: м. Львів (центр системи), м. Винники, м. Дубляни, смт. Рудно, смт. Брюховичі, села Малехів, Мироване, Сороки Львівські, Кам'янопіль, Лисиничі, Підбірці, Бережани, Волиця, Соснівка, Пасіки Зубрицькі, Горішній, Зубра, Солонка, Сокільники, Скнилів, Лапаївка, Холодновідка, Зимна Вода, Рясне-Руське, Підрясне, Бірки, Збиранка.



Перелік населених пунктів і чисельність населення містобудівної системи (МС) «Великий Львів»:

№ п/п	Назва населеного пункту	Чисельність мешканців (на 01.01.2008)
1.	с. Малехів	3012
2.	с. Мироване	4415
3.	с. Сороки-Львівські	1375
4.	с. Кам'янопіль	310
5.	с. Підбірці	2842
6.	с. Лисиничі	2343
7.	с. Бережани	140
8.	с. Волиця	256
9.	с. Соснівка	223
10.	с. Пасіки Зубрицькі	1148
11.	с. Горішній	110
12.	с. Зубра	2485
13.	с. Сокільники	5775
14.	с. Солонка	3391
15.	с. Скнилів	1200
16.	с. Холодновідка	907
17.	с. Лапаївка	2886
18.	с. Зимна Вода	9973
19.	с. Рясна Руська	1814
20.	с. Підрясне	500
21.	с. Бірки	2204
22.	с. Збиранка	221
	Разом по селах	**47 530**
23.	смт. Брюховичі	5806
24.	смт. Рудно	6300
	Разом по смт.	**12 106**
25.	м. Винники	14 800
26.	м. Дубляни	10 239
Разом по містах зовнішнього поясу МС		**25 039**
Разом по зовнішньому поясу МС		**84 675**
	м. Львів — центр системи	738 818
Всього		**823 493**

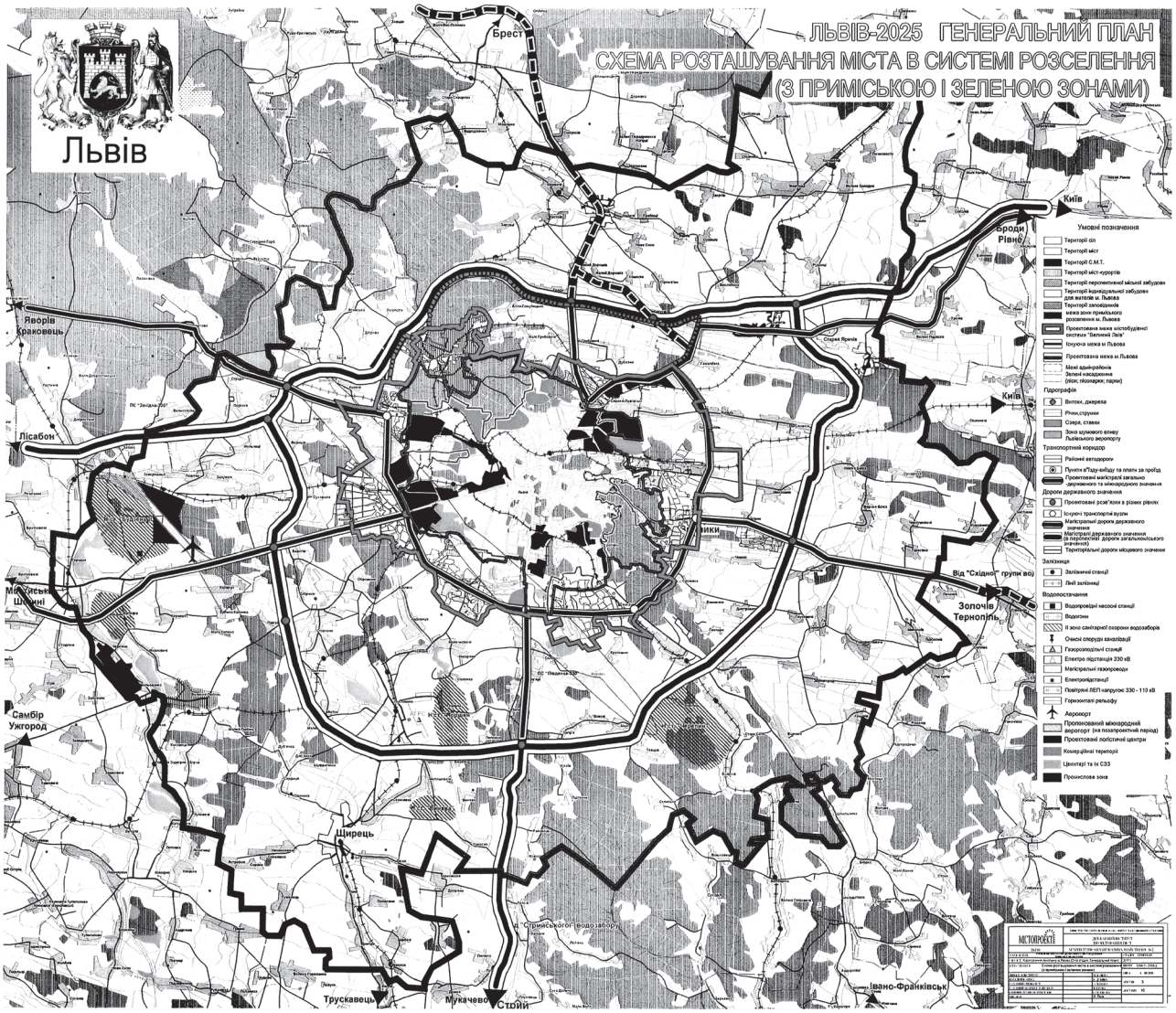
Другий пояс урбанізації розглядається як зона приміського розселення Львова.

Перелік міських, селищних і сільських рад, що пропонувалися Генпланом до включення у зони приміського розселення м. Львова:

№ п/п	Назва адміністративного району	Назва місцевої ради	Чисельність населення, тис. люд. (на 01.01.2008)
1.	**Пустомитівський**	Пустомитівська міська рада	10,6
		Щирецька селищна рада	6,2
		Борщовицька сільська рада	2,3
		В. Білківська с/р	2,3
		Вовківська с/р	1,2
		Винничківська с/р	1,4
		Гамаліївська с/р	0,7
		Годовицько-Басівська с/р	1,9
		Гуменецька с/р	1,3
		Давидівська с/р	4,8
		Дмитрівська с/р	2,1
		Жирівська с/р	1,2
		Звенигородська с/р	3,3
		Зимноводнівська с/р	10,0
		Зубрянська с/р	2,5
		Конопницька с/р	0,6
		Кротошинська с/р	1,0
		Лапаївська с/р	3,8
		Лисиничівська с/р	5,2
		Миколаївська с/р	1,6
		Миклашівська с/р	1,5
		Містківська с/р	1,3
		Оброшинська с/р	4,2
		Пасіки-Зубрецька с/р	1,3
		Підберізцівська с/р	1,2
		Пісківська с/р	0,6
		Пикуловицька с/р	1,6
		Поршнянська с/р	1,1
		Раковецька с/р	1,0
		Семенівська с/р	2,4
		Скнилівська с/р	0,6
		Сокільницька с/р	5,8
		Соколівська с/р	0,8

		Солонківська с/р	5,3
		Сороки-Львівська с/р	5,8
		Ставчанська с/р	2,2
		Старосільська с/р	2,7
		Чижиківська с/р	1,2
		Чишківська с/р	3,0
		Чорнушовицька с/р	1,3
		Ямпільська с/р	2,2
2.	**Жовківський**	Жовківська міська рада	13,2
		Дублінська міська рада	11,2
		Артасівська сільська рада	0,8
		Грибовицька с/р	2,3
		Грядівська с/р	1,6
		Зашківська с/р	2,4
		Куликівська селищна рада	5,3
		Малехівська сільська рада	2,3
		Мацошинська с/р	1,0
		Надичівська с/р	3,4
		Смереківська с/р	1,0
		Сопошинська с/р	1,5
3.	**Городоцький**	Городоцька міська рада	15,6
		Великолюблінська селищна рада	5,8
		Бартатівська сільська рада	0,8
		Завидовицька с/р	2,5
		Керницька с/р	3,0
		Мшанська с/р	2,8
		Повітнянська с/р	2,7
		Суховільська с/р	4,0
		Угрівська с/р	3,0
4.	**Кам'янко-Бузький**	Запитівська селищна рада	2,7
		Новояричівська селищна рада	2,9
		Великоколоднівська сільська рада	3,0
		Жовтанецька с/р	5,2
		Раменівська с/р	1,8
		Старояричівська с/р	3,0
5.	**Яворівський**	Бірківська с/р	2,5
		Вороцівська с/р	2,1
		Домажирська с/р	1,9
		Нальчицька с/р	1,1
		Рясна-Руська с/р	2,2

		Порічанська с/р	1,8
		Ясниська с/р	1,3
6.	**Львівська міська рада**	Винниківська міська рада	14,8
		Руднівська селищна рада	6,3
		Брюховицька селищна рада	5,8
Всього кількість рад — 77			**255,7**



Розвиток зони приміського розселення та містобудівної системи «Великий Львів» передбачався на основі транспортного каркасу, який мав забезпечувати зв'язки з містом-центром. Найбільш перспективними визначені такі напрямки:

- Західний з автодорогами Львів — Краковець і Львів — Шегині, залізничною колією на Городок і Мостиська та відгалуженням на Новояворівськ — Шкло;

- Південний — автодороги Львів — Стрий, Львів — Пустомити та залізнична лінія на Миколаїв і Стрий;

- Північно-східний з автодорогами та залізничними лініями Львів — Рава-Руська, Львів — Радехів — Луцьк, Львів — Київ (траса Київ — Чоп).

Крім цих напрямків, розселення планувалося здійснювати у південно-східному

(села Давидів, Коротовин, Старе Село) та північно-західному (села Діброва, Домажир, Кожичі, Ясниська) переважно вздовж національних і регіональних доріг.

Житлова забудова у приміській зоні розселення передбачалася садибна з присадибними ділянками площею в середньому 0,1 га, а у поселеннях містобудівної системи — садибна з ділянками до 0,1 га (~60 %), садибна блокована (~20 %) і малоповерхова з підвищеним рівнем комфорту (~20 %). Прогнозувалося, що за умови наявності територіальних ресурсів на території «Великого Львова» може бути розселено приблизно 70 тис. осіб, а в межах зони приміського розселення — до 30 тис. осіб.

У Генплані зазначено, що у Львові наявний високий рівень екологічного забруднення середовища та значна концентрація виробничих, комунальних, транспортних і складських об'єктів. Головним завданням розвитку міста є покращення екологічного середовища, необхідність жорсткого регулювання його розвитку, екологічна реабілітація тощо.

Згідно з даними, наведеними у Генплані, населення у межах Львівської міської ради на 1 січня 2008 р. за офіційними, вочевидь, приблизними (адже минуло 7 років від останнього перепису населення) показниками становило 759,7 тис. осіб, у тому числі: 14,8 тис. осіб у м. Винники, 5,8 тис. осіб у смт. Брюховичі та 6,2 тис. осіб у смт. Рудно. Як зазначено у документі, місто Львів знаходиться в кільці сільських населених пунктів, забудова яких в окремих випадках зливається з міською забудовою.

Стосовно трудових ресурсів, то на той час найбільша зайнятість була у промисловості — 21,5 % від загальної кількості працюючих; транспорті та зв'язку — 13,2 %; народній освіті — 6,5 %; науці та науковому обслуговуванні — 4,8 %.

Хоча питома вага обсягу промислового виробництва міста у загальному обсязі в області становить близько 50 %, проте протягом 1990—2008 рр. відбувся перерозподіл валового продукту промислового комплексу міста з машинобудівної галузі у легку, харчову, хімічну та нафтохімічну. За обсягом виробництва питома вага продукції хімічної промисловості становила 45,5 %, машинобудування та металообробки — 15 %, а легкої промисловості — 8 %. Трудова щоденна міграція, яка в радянські часи становила 130—150 тис. осіб, на той час оцінювалася у 60 тис. осіб (у 2018 р. — в 150 тис. осіб, що, мабуть, обумовлено розселенням містян у передмістя та відсутністю роботи у малих містах і навколишніх селах). У «суспільному виробництві міста» зайнятість оцінювалася у 357,4 тис. осіб, з яких, без урахування трудових мігрантів, — 218,7 тис. осіб (29,9 % від населення міста) було зайнято у містоутворюючій групі, а 138,7 тис. — в обслуговуючій (18,9 %).

Також у Генплані визначено, що Львів представляє собою дуже складну відкриту систему, яка функціонує у взаємозв'язку з іншими територіальними системами, але найбільш тісна взаємозалежність спостерігається із зоною його впливу. Проєктом районного планування групи адміністративних районів були встановлені межі цієї зони, до складу якої входять 12 адміністративних районів Львівської області.

Таким чином, автори Генплану підтвердили актуальність згадуваного нами документа, а також нагадали, що до складу цієї зони віднесена територія так званого І поясу Львівської урбанізованої зони, найбільш активно пов'язаної з функціонуванням міста (міста Винники та Дубляни, смт. Рудно, Брюховичі, Новий Яричів та приміські сільськогосподарські території). На переконання містобудівників, лише розглядаючи цю територію як складову частину ресурсного потенціалу м. Львова, можна вирішити такі проблеми, як розширення свободи вибору жителями міста місця проживання, типу його житла, повернення людини до землі і природи.

Станом на 1 січня 2008 р. у межах зони приміського розселення мешкало

255,7 тис. осіб (без урахування населення Львова), у тому числі в межах містобудівної системи «Великий Львів» — 83,5 тис. мешканців. Загальна площа зони приміського розселення — 98,3 тис. га (без площі Львова).

Після Великого Львова Дрекслера і до моменту формування нинішнього формату так званої Львівської ОТГ було відомо щонайменше п'ять обґрунтованих концепцій Львівської агломерації і багато версій з незрозумілою аргументацією. До обґрунтованих належать:

- «11 дільниць Великого Львова», або німецький план міста 1943 р.;
- тридцятикілометрова смуга впливів Львова за дослідженням Олени Степанів;
- «Проєкт районного планування групи адміністративних районів у зоні впливу м. Львова», розроблений у 1982 р. львівською філією інституту «Діпромісто» (директор З. В. Підлісний) на підставі «Регіональної схеми розселення на території Української РСР»;
- Містобудівна система «Великий Львів» та приміська зона розселення за Генпланом;
- Львівська агломерація за Схемою планування території Львівської області, розробленої ДП «Діпромісто» у 2009 р.

Зазначені концепції, зокрема дві останні, були більшою чи меншою мірою науково обґрунтовані, чого не скажеш про версії Львівської агломерації у форматі району чи ОТГ.

До прикладу:

1. Львівський район за пропозиціями ЛМР і Мінрегіону. На території Львівського району передбачалося 22 ОТГ. Окрім Львова, до району планували включити: Городок, Жовкву, Пустомити, Яворів, тобто міста на відстані 1 год їзди від обласного центру. За версією Міністерства регіонального розвитку, мають бути ще Мостиська, Перемишляни, але у ЛМР виникали питання стосовно доїзду з цих міст.
2. Львівська ОТГ за версією ЛМР: йдеться про приміську зону, яка приблизно відповідає формату Великого Львова.
3. Львівський район за пропозицією одного з депутатів Львівської обласної ради: Львів, Пустомитівський район, Дублянська, Жовківська, Куликівська, Жовтанецька і Новояворичівська ОТГ (Кам'янка-Бузький район).
4. Малий формат Львівської ОТГ від ЛМР: Львів, місто Винники, селища Брюховичі й Рудне, а також села Сокільники, Лисиничі та Підбірці, що зараз адміністративно належать до Пустомитівського району.
5. Формат ОТГ «Великий Львів» за ще однією версією ЛМР, але без тих сіл Пустомитівського району, які вже створили свої ОТГ, — Зимноводівську, Давидівську, Солонківську, Підберізцівську тощо.

Внаслідок якихось закулісних перемовин (торгів?), відповідно до розпорядження уряду, Львівська ОТГ передбачена у складі Львівської, Винниківської, Дублянської міських рад, Брюховицької, Рудненської селищних рад, а також Грибовицької (Великі Грибовичі, Збиранка, Малі Грибовичі), Грядівської (Гряда, Воля-Гомулецька), Зашківської (Зашків, Завадів, Зарудці), Лисиничівської (Лисиничі, Підбірці), Малехівської та Рясне-Руської (Рясне-Руське, Підрясне) сільських рад.

Натомість окремо Кабмін дозволив утворити Сокільницьку ОТГ (у складі Сокільницької та Годовицько-Басівської сільських рад) й Оброшинську ОТГ (у складі Оброшинської, Ставчанської та Конопницької сільських рад). Село Суховоля, що поблизу Львова, увійде до Зимноводівської ОТГ, а село Бірки, яке безпосередньо межує з Брюховичами, — до ОТГ з центром у містечку Івано-Франкове.



Новостворена Львівська ОТГ. Знимка з блогу Ореста Зуба

Однак реформаторство на цьому не закінчилося і поширилося на зміну меж і кількості районів. Відповідно до прийнятого Верховною Радою України документа нові райони Львівської області, за повідомленням інформаційного агентства Galnet, виглядатимуть так:

- *Дрогобицький район* (з адміністративним центром у м. Дрогобич) у складі територій Бориславської міської, Дрогобицької міської, Меденицької селищної, Східницької селищної, Трускавецької міської територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України;

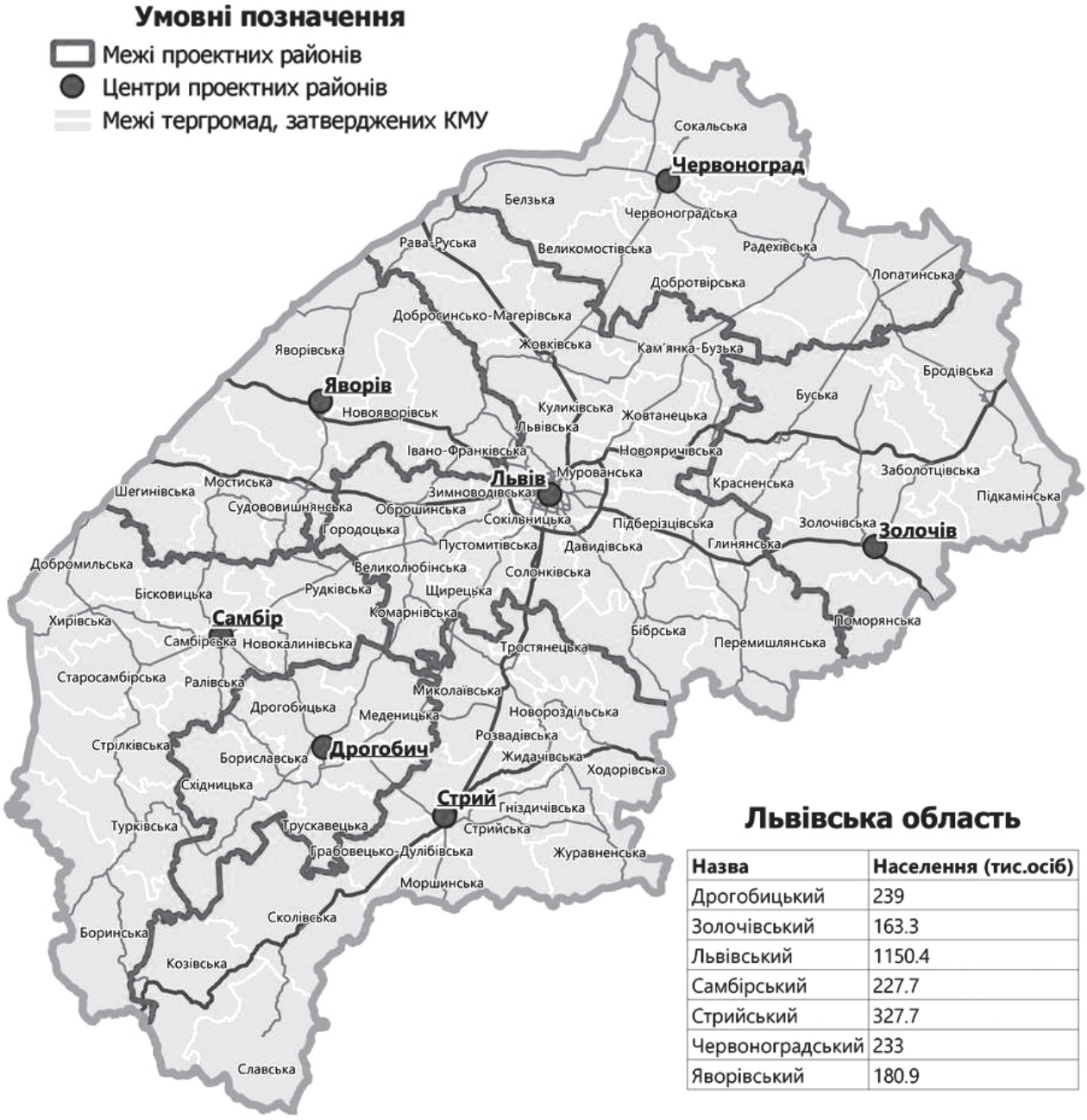
- *Золочівський район* (з адміністративним центром у м. Золочів) у складі територій Бродівської міської, Буської міської, Заболотцівської сільської, Золочівської міської, Красненської селищної, Підкамінської селищної, Поморянської селищної територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України;

- *Львівський район* (з адміністративним центром у м. Львів) у складі територій Бібрської міської, Великолюбінської селищної, Глинянської міської, Городоцької міської, Давидівської сільської, Добросинсько-Магерівської селищної, Жовківської міської, Жовтанецької сільської, Зимноводівської сільської, Кам'янка-Бузької міської, Комарнівської міської, Куликівської селищної, Львівської міської, Мурованської сільської, Новояричівської селищної, Оброшинської сільської, Перемишлянської міської, Підберізцівської сільської, Пустомитівської міської, Сокільницької сільської,

Солонківської сільської, Щирецької селищної територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України;

- *Самбірський район* (з адміністративним центром у м. Самбір) у складі територій Бісковицької сільської, Боринської селищної, Добромильської міської, Новокалинівської міської, Ралівської сільської, Рудківської міської, Самбірської міської, Старосамбірської міської, Стрілківської сільської, Турківської міської, Хирівської міської територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України;

- *Стрийський район* (з адміністративним центром у м. Стрий) у складі територій Гніздичівської селищної, Грабовецько-Дулібівської сільської, Жидачівської міської, Журавненської селищної, Козівської сільської, Миколаївської міської, Моршинської міської, Новороздільської міської, Розвадівської сільської, Сколівської міської, Славської селищної, Стрийської міської, Тростянецької сільської, Ходорівської міської територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України;



Львівська область

Назва	Населення (тис.осіб)
Дрогобицький	239
Золочівський	163.3
Львівський	1150.4
Самбірський	227.7
Стрийський	327.7
Червоноградський	233
Яворівський	180.9

- *Червоноградський район* (з адміністративним центром у м. Червоноград) у складі територій Белзької міської, Великомостівської міської, Добротвірської селищної, Лопатинської селищної, Радехівської міської, Сокальської міської, Червоноградської міської територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України;

- *Яворівський район* (з адміністративним центром у м. Яворів) у складі територій Івано-Франківської селищної, Мостиської міської, Новояворівської міської, Рава-Руської міської, Судововишнянської міської, Шегинівської сільської, Яворівської міської територіальних громад, затверджених Кабінетом Міністрів України.

Отже, як переконуємося, новостворені райони жодним чином не корелюються ані з науково обґрунтованими «таксонами», ані з львівською агломерацією. Тому мета їх створення незрозуміла, оскільки не спрятиме ні покращенню якості управління, ні економії коштів.

Перше твердження засвідчує те, що ніхто не знає, як відбуватиметься зміна системи управління (як державної, так і на рівні органів місцевого самоврядування) та бюджетного процесу внаслідок появи цієї Львівської ОТГ та районів, адже Львів — тепер уже не зовсім місто, бо ж — ОТГ. А що буде з Винниками, містом, колись директивно приєднаним до Львова за радянської влади, що входило до Личаківського району, причому маючи власного мера та депутатський корпус? А як будуть розподілені повноваження між селами, селищами, містечками, містами, ОТГ, районами та самою областю? Наразі більше запитань, аніж відповідей.

Стосовно економії коштів, зокрема внаслідок начебто скорочення управлінського персоналу, — питання теж дискусійне. Існує думка, що штат деяких ОТГ надто «роздутий» через працевлаштування родичів і друзів їх керівництва, місцевих олігархів та ін. Отже, кількість посадових осіб органів місцевого самоврядування на кожній окремій території може внаслідок реформування перевищити ту кількість, яка була до початку так званої децентралізації. Спостерігаються також факти надміру високих, порівняно з іншими професіями, заробітних плат в окремих ОТГ і селищних радах. На своїй сторінці у фейсбуці львівський журналіст Роман Онишкевич стверджував, що середня штатна зарплата по Брюховицькій селищній раді становить 36 539 грн, а в Солонківській ОТГ — 44 584 грн.

Чи вирішить створення Львівської ОТГ і Львівського району існуючі проблеми міста?

Відповідно до приписів Закону України «Про Генеральну схему планування території України» для створення повноцінного життєвого середовища та сприятливих умов розвитку економіки, забезпечення ефективного використання потенціалу територій із збереженням їх природної та історичної самобутності на підставі результатів оцінки природних і антропогенних чинників (вид та щільність забудови, екологічний стан тощо) визначено за видами та режимами переважного використання: території з інтенсивною, переважно промисловою, міською житловою та громадською забудовою (зона урбанізації), у тому числі: з критичним рівнем виробничо-містобудівного освоєння (центральна частина Донбасу), міста з населенням понад 500 тисяч.

Львів безумовно підпадає під цю категорію, що згідно з цим нормативним актом презюмує жорстке регулювання містобудівного розвитку з першочерговою реструктуризацією економічної бази та екологічним оздоровленням територій.

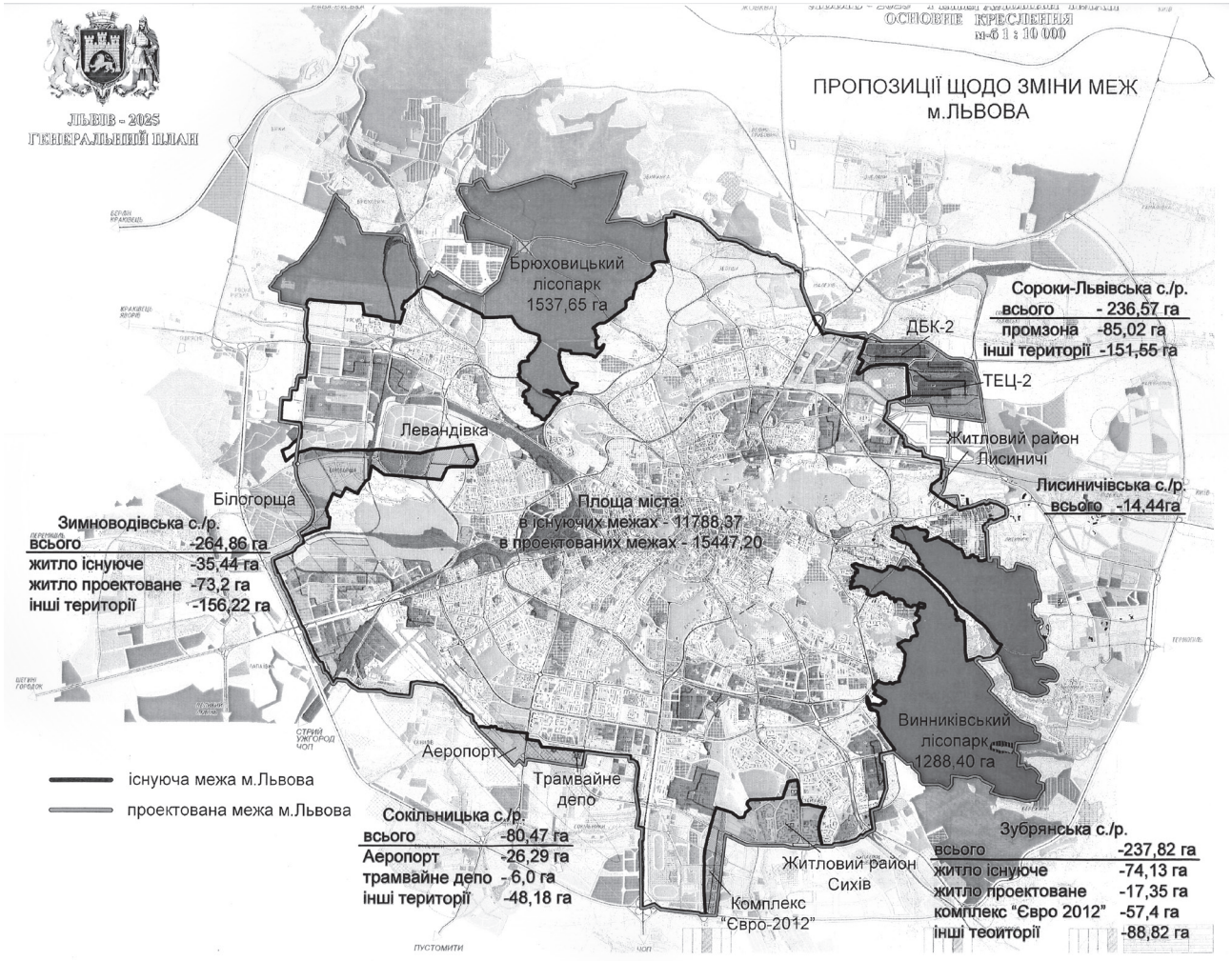
Аби зрозуміти, наскільки територія міста потребує оздоровлення, розглянемо територіальні ресурси міста та його планувальні обмеження.

Ухвалою № 2711 від 18 червня 2009 р. встановлено, що площа території Львівської міської ради відповідно до даних державної статистичної звітності з кількісного обліку земель (6-зем) становить 17 101,0 га, у тому числі:

- площа м. Львова — 14 895,0 га;
- площа м. Винники — 667,0 га;
- площа смт. Брюховичі — 1120,0 га;
- площа смт. Рудно — 419,0 га.

Натомість, як ми вже згадували, самим Генпланом на підставі даних профільного державного геодезичного інституту було встановлено площу міста у розмірі 11 788 га. Збільшення площі відбулося через включення у межі міста низки територій, зокрема, площі Брюховицького лісництва. Причому розробникам Генплану не надали жодних документів, які б аргументували таке рішення.

Якщо підійти об'єктивно до визначення щільності населення Львова, то вочевидь варто розглядати цей показник без урахування території Винник, Брюхович і Рудно, а також Брюховицького лісництва, оскільки площа останнього навіть не може бути віднесена до категорії зелених насаджень загального користування. Звісно, такий підхід можна теж трактувати як тенденційний, оскільки згадані населені пункти навіть адміністративно підпорядковані Львову і не існує чітко визначеної методики підрахунку. Зауважмо, що мешканці цих населених пунктів частіше користуються адміністративними послугами міста. Однак варто пам'ятати, що середньоденна маятникова міграція становить у Львові приблизно 150 тис. осіб (населення Винник, Брюхович і Рудно — це приблизно 35 тис. осіб) і охоплює всі навколишні приміські території. Окрім того, до системи сталих зв'язків між містом і навколишніми населеними пунктами входять не лише адміністративні, а й низка інших: культурні, трудові,



торговельні тощо. У матеріальному прояві ці зв'язки забезпечуються насамперед транспортною інфраструктурою, яка, до прикладу, є значно розвинутішою між Львовом і Сокільниками, аніж з адміністративно підпорядкованими місту поселеннями.

Тому справедливо буде щільність населення у Львові все-таки визначати за затвердженим державною експертизою показником площі — 11 788 га, без урахування населення та площі Винник, Брюхович і Рудно. Відтак реальний загальний показник у Львові станом на 2008—2010 рр. становитиме приблизно 61,1 особу на 1 га. Для порівняння: у Кракові (761,9 тис. мешканців) щільність населення становить 23,31, Лодзі (685,3 тис. мешканців) — 23,36, Дніпрі (987 тис. мешканців) — 24,05, Києві — 35,34 осіб/га.

На момент розробки Генплану щільність населення деяких світових мегаполісів була такою: Нью-Йорк — 40, Лондон — 62, Париж — 88, Москва — 182, Шанхай — 286, Гонконг — 367 осіб/га. Дані зі щільності часто різняться у різних джерелах. Так, коли йдеться про Париж, то часто мається на увазі Великий Париж, тобто Паризька агломерація, що займає площу понад 1500 км^2 з населенням приблизно 10 млн. Якщо взяти до уваги історичну частину столиці Франції площею 104 км^2, то навіть з урахуванням Булонського та Венсенського лісів там мешкає близько 3 млн осіб і щільність сягає 270 осіб/га. У нас подібна ситуація, оскільки, за твердженням професора Миколи Назарука, щільність населення у Львові 2010 р. становила в історичному центрі 189 осіб/га!

До прикладу, площа Галицького району, який охоплює центральну частину міста, за офіційними даними дорівнювала 593,5 га, а населення у 2008 р. — 69,6 тис. осіб. Отже, щільність населення навколо середмістя становила 117,3 осіб/га.

Проте ці показники справедливі станом на 2010 р. Упродовж 10 років ситуація суттєво змінилася, оскільки житловий фонд з 2010 до 2019 рр. збільшився щонайменше на 3 394 719 м^2 загальної площі (за останніми статистичними даними — 3 244 000 м^2). Під час заселення новоствореного житлового фонду, не враховуючи тих об'ємів житла, які ще будуються або отримали дозволи на будівництво, у Львові може з'явитися додатково понад 150 тис. мешканців. Дехто може зауважити, що багато квартир нині пустує, тому ситуація не така трагічна. Насправді це дуже слабкий аргумент, адже практично всі квартири в новобудовах викуплені, а враховуючи темпи урбанізації та її прогнозовану динаміку, вони будуть заселені упродовж найближчих років.

Таким чином, лише у процесі заселення житла, введеного в експлуатацію після 2010 р., реальна щільність населення Львова зросте до 75 осіб/га, що втричі перевищить щільність Кракова.

А тепер ще раз нагадаємо читачеві наведені вище слова заслуженого архітектора України Зіновія Підлісного, директора Львівського державного проектного інституту «Містопроект» у 1977—1999 рр., сказані ним ще навесні 1999 р. стосовно щільності забудови міста, густоти населення, яка перевищує в 3-5 разів усі великі міста України, та його резюме: «Ми маємо зрозуміти, що рано чи пізно, а для комфортного розселення навіть 650 тисяч населення потрібно зарезервувати територію, що в 2-3 рази більша від тої, що займає сьогодні наше місто».

Про це не люблять згадувати маніпулятори-урбаністи, які розмірковують про «компактне місто», підміняючи поняття компактності й переущільнення. Давайте ще раз поглянемо на польське місто Краків, у якому на площі 327 км^2 проживає 771 069 мешканців. У нас фактично така ж кількість осіб мешкає на 117 км^2. Чому фактично така ж? Додайте середньоденну маятникову міграцію — 150 тис. осіб. Зробимо ще одне порівняння — польське м. Лодзь, де на площі 293,25 км^2 мешкає 685 тис. населення.

Картина подібна. Візьмемо Прибалтику. Населення Вільнюса — 580 тис. — розселилося на 401 км^2, а майже 700 тис. мешканців Риги розмістилося на 307 км^2, з яких 48,5 км^2 — це водні плеса. Як бачимо, у цих містах є значно більше вільного простору. Чи нарікають їхні мешканці на нестачу компактності? Можливо, але малоймовірно, адже важлива не стільки сама площа, скільки баланс територій та ефективність зв'язків.

Чому механічним приєднанням до Львова територій, визначених невідомо за якими критеріями, ситуація не зміниться? Проаналізуємо так звану Львівську ОТГ з точки зору транспортних комунікацій між власне Львовом та іншими її складовими. До більшості з перелічених приміських громад можна потрапити однією з радіальних магістралей і незавершеною кільцевою навколо Львова. Сьогодні всі ці транспортні артерії закорковані. Тому добирання з центральної частини Львова до будь-якої складової ОТГ займає тривалий і невизначений відрізок часу. Дістатися мешканцеві, скажімо, Гряди до середмістя для отримання адміністративних послуг буде складніше, аніж до колишнього райцентру у м. Жовква. А які додаткові зв'язки, крім адміністративних, виникають між Грядою та Львовом? Які преференції отримає мешканець Гряди від включення цього населеного пункту до Львівської ОТГ? Більше коштів на вирішення місцевих проблем? Не факт. Згадаймо, приміром, збитковість львівських комунальних підприємств і 200 млн євро, необхідних тільки для того, щоби навести лад зі львівськими очисними спорудами. А кредитні зобов'язання Львова — це тепер зобов'язання і кожної з приєднаних громад? А що отримає мешканець нинішньої метрополії, який з респектабельного львів'янина раптом став членом незрозумілої ОТГ? А мешканець м. Винники, котрий має свого міського голову, багатовікові традиції місцевого самоврядування та магдебурзьке право з 1666 р.? Що вони отримають від входження в ОТГ?

Наразі відповіді на ці питання невідомі, як невідомі й принципи формування власне такої конфігурації Львівської ОТГ. До прикладу, яка логіка приєднувати Зарудці, куди далеко не кожен львів'янин знає як доїхати, і створювати окрему Сокільницьку ОТГ, що де-факто вже немає чіткої межі з містом? Більше того: ОТГ — це зовсім не агломерація.

Аби зрозуміти, що таке агломерація і чому Львівська ОТГ немає нічого спільного з цим терміном, зупинимося на нещодавно створеній Паризькій агломерацій. Це містобудівне утворення, яке де-юре з'явилося на світ 1 січня 2016 р. на виконання Закону «Про модернізацію територіального устрою та затвердження метрополій» і об'єднало Париж зі 135 навколишніми містами й селищами. Що змінилося, адже всі ці поселення не з'явилися раптово і не зрушилися з місця? Вони залишилися такими ж як і були, з усіма своїми недоліками та проблемами. Насправді з'явився «п'ятий елемент», що об'єднав усі хаотичні стихії де-факто вже багато десятиліть існуючого Великого Парижа. Цим елементом є система взаємодії або координації.

Створення агломерації дало змогу упорядкувати різноманітні зв'язки на території, значно більшій ніж місто Париж, у такий спосіб, аби їх якнайефективніше оптимізувати. Власне впорядкування подібних зв'язків і мали на меті автори Генплану під час проєктування містобудівної системи «Великий Львів».

Великим Парижем керує рада агломерації, в яку кожна з громад делегує своїх представників пропорційно до кількості населення. У форматі агломерації вирішується низка проблем — від «спеціалізації» її окремих районів до координації транспортних пасажирських перевезень. До прикладу, приміські електрички на території Парижа стають потягами метро, пірнаючи під землю. Відтак кінцева станція такого метрополітену може розміщуватися за 100 км від міста. Ця транспортна

мережа безпосередньо поєднана з транспортною системою міста і керується з одного центру в межах усієї агломерації. Тому робота пасажирського транспорту є чітко скоординованою в усьому Великому Парижі так, що можна максимально швидко та комфортно потрапити з одного кінця агломерації в інший.

Звісно, кожне місто — немов живий організм. Зі своїми перевагами, недоліками та особливостями. І хоча існують загальноужиткові, містобудівні норми та параметри, які годяться для усіх, проте у кожного з них є своя специфіка. Тому розглянемо особливості Львова через призму територіальних ресурсів і планувальних обмежень.

За Генпланом до найважливіших обмежень, які повністю заперечують можливість масового нового будівництва, належать: територія Львівського державного історико-архітектурного заповідника, охоронна зона історичного центру, зона суворого регулювання забудови навколо історичного центру, пам'ятки архітектури поза межами заповідника, капітальна опорна забудова, зелені насадження міста та приміської зони, кладовища.

До категорії «опорної забудови» віднесені: історично-сформована житлова забудова квартального та котеджного типу; сучасна багатоповерхова житлова забудова; капітальна громадська та цінна промислова забудова; окремі об'єкти, що мають історичну цінність.

Друга група обмежень — це обмеження тимчасового характеру або залежні від проєктних і технічних рішень. До них належать: зона регулювання забудови навколо Історико-архітектурного заповідника; санітарно-захисні зони промислових підприємств; зони шумового впливу (аеропорт, залізниці, автомагістралі тощо); зони джерел електромагнітного випромінювання; технічні коридори та санітарно-захисні зони інженерних мереж; цінні сільськогосподарські землі тощо.

За результатами аналізу комплексу планувальних обмежень, у Генплані зазначено, що вся територія міста та безпосередньо прилеглі до нього території характерні наявністю тих чи інших планувальних обмежень, які або повністю виключають можливості їх освоєння під масове будівництво, або вимагають попереднього проведення комплексу планувальних, організаційних або інженерно-технічних заходів.

Отже, у центральному планувальному районі міста повністю унеможливлювалося нове будівництво, крім робіт з відновлення планування і забудови історичного центру та часткової реконструкції житлових кварталів у зоні регулювання забудови, за умови дотримання масштабу й характеру історичної забудови.

Те, що відбувається сьогодні у центральній частині міста, повністю суперечить зазначеним планувальним обмеженням і системно порушує містобудівні норми всупереч основній містобудівній документації. Власне довготривала системність цих порушень дає підстави констатувати наскрізь корумповану систему керівництва містобудівним розвитком міста.

Для нового житлового будівництва, за умови відповідності його Генплану та державним будівельним нормам, передбачалися території в серединній зоні й на периферії, зайняті малоповерховою садибною забудовою. Загалом нове будівництво пропонувалося на територіях, визначених Концепцією. Для розміщення промислово-складських об'єктів планувалося використання незначних територіальних резервів промислових зон.

Загалом територіальні потреби міста розраховані у наступний спосіб.

Для запланованого обсягу житлового будівництва на розрахунковий період необхідно було 594,6 га територій. Орієнтовна потреба територій для розташування об'єктів культурно-побутового обслуговування становить 296,5 га.

Розрахункові потреби у територіях для комунальних об'єктів:

- трамвайне депо — 6 га;
- сміттєпереробний завод — 7 га;
- чотири підстанції 110 кВ — 2 га;
- кладовища — 184 га;
- три пожежні депо — 3,0 га в межах міста.

Разом — 202 га.

Потреба у територіях для розвитку зелених насаджень загального користування орієнтовно становить 479,8 га.

Таким чином, загальна потреба у територіях для комплексного розвитку міста визначена в обсязі 1572,9 га. Сюди не входять території, зарезервовані для розміщення виробничих об'єктів. Потребу в територіях для міської забудови пропонувалося забезпечити шляхом використання вільних від забудови територій міста, реконструкції території збанкрутілих підприємств і військових частин, які змінюють дислокацію або скорочуються.

До прикладу, приблизно 130 га територій колишніх підприємств планувалося задіяти для розміщення об'єктів житлово-громадського призначення. На той час такими вважалися території заводу «Кінескоп», мехсклозаводу на вул. Шевченка, Полярону, заводу «Півколо» тощо. Територія військових частин з потенційною зміною функціонального призначення займала близько 140 га.



Територія мехсклазаводу на вул. Шевченка. 2015 р.



Початок забудови. 2016 р. Знимки Ю. Ситника

Отже, практично всі територіальні потреби міста передбачалося перекрити, використовуючи внутрішні резерви, за винятком кладовища, а також частково зелених насаджень і об'єктів обслуговування. Відтак і розширення меж Львова планувалося переважно за рахунок територій, уже зайнятих на той час міськими об'єктами: житловими кварталами Сихова, Білогорщі та Лисинич, ділянками ТЕЦ-2, ДБК-2 та іншими, які фактично були інтегровані у міську планувальну структуру. До проєктних меж міста також включалися лісові масиви приміської зони.

Таким чином, обґрунтована Генпланом містобудівна система «Великий Львів» пропонувала не механічне збільшення площі міста, а проєктні рішення, які давали б фізичну можливість для оптимізації зв'язків у її межах. За умови реалізації основних, передбачених Генпланом, об'ємно-просторових рішень і законодавчого налагодження системи взаємодії та координації між Львовом і навколишніми громадами можна було би розглядати питання про агломерацію. Натомість механічне приєднання територій, яке вже законодавчо відбулося, загрожує призвести до ще більшого загострення існуючих проблем і появи нових.

Таблиця-11-1

Джерела покриття потреби в територіях, необхідних для житлово-громадського будівництва на розрахунковий період, згідно прийнятих архітектурно-планувальних рішень

№ п/п	Назва елементів території	В межах міста					Включаються в проектні межі міста	Території за межами міста (в зоні впливу міста)	Разом
		Вільні від забудови території	Території, що звільняються після вибуття підприємств, спецтериторії та інших об'єктів	Території, що звільняються після реконструкції існуючої житлової забудови	Території сільгосп використання (садівничі кооперативи)	Всього в існуючих межах міста			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
I Сельбищні території									
1.	Територія мікрорайонів, житлових кварталів	237,4	62,2	-	295,0	594,6	124,0 [1]	-	718,6
2.	Установи і підприємства обслуговування, в т.ч. лікувальні заклади	29,5 (в т.ч.5,7)	111,9	-	-	137,7	-	158,8	296,5
3.	Зелені насадження загального користування	120,2	-	-	-	120,2	359,6 [2]	-	479,8
4.	Вулично-дорожньої мережі	50,0	75,0	100,0	85,0	310,0	-	-	310,0
Всього по п.I		**437,1**	**249,1**	**100,0**	**380,0**	**1162,5**	**483,6**	**158,8**	**1804,9**
II інші території									
1.	Спортивні комплекси загальноміського значення	71,0	-	-	-	71,0	-	70,0	141,0
2.	Логістичні центри	-	-	-	-	-	-	537,0	537,0
3.	Перспективна виробнича забудова (в т.ч. технопарки)	119,5	45,4	-	-	164,9	85,0 [3]	-	249,9
4.	Об'єкти комунального призначення та інженерної інфраструктури (кладовища, трамвайне депо, сміттєзавод)	17,7	-	-	-	17,7	13,0 [4]	171,3	202,0
5.	Розширення ДП "міжнародний аеропорт Львів"	1,8	41,3	-	-	43,1	26,3 [5]	-	69,4
6.	Інші території, що включаються в межі міста з планувальних міркувань (в т. ч. ліси)	-	-	-	-	-	3050,53 (в т.ч. 2466,5)	-	3050,53
Всього по п.II		**210,0**	**86,7**	**-**	**-**	**296,7**	**3174,83**	**778,3**	**4249,83**
Разом		**647,1**	**335,8**	**100,0**	**380,0**	**1459,2**	**3658,43**	**937,1**	**6054,73**

Примітка 1: *Території, що додатково включаються в межі м. Львова (графа 7)*

1- Існуючі житлові мікрорайони (р-н Сихів, р-н Лисиничі, р-н Білогорща);

2- Лісопарк Брюховицький;

3- Існуючі виробничі підприємства (ТЕЦ-2, ДБК-2);

4- Території для розміщення:

- *Кладовища – 12,7 га*
- *Трамвайного депо – 6,0 га*
- *Сміттєпереробного заводу – 7,0 га;*

5- Територія під розширення злітної смуги МА «Львів»;

Примітка 2: *Пропозиції щодо зміни межі м. Львова див. розділ 11, схема додаток*

Таблиця 11-2

11.03. БАЛАНС ТЕРИТОРІЙ

Призначення територій		Одиниця виміру	Існуючий стан	Розрахунковий період
Території в міській межі, всього		га	**11 788,37**	**15 447,20**
Житлова, всього		га	**2 907,49**	**3 639,90**
	квартирна		1792,42	2401,58
	садибна		1 051,00	1160,44
	житлово- громадська (80%)		64,07	77,88
Дачі та садівницькі кооперативи		га	**807,25**	**512,25**
Громадська, всього		га	**803,99**	**1012,69**
громадська			195,54	281,28
житлово- громадська (20%)			16,02	21,76
комерційно-виробничого призначення			0,00	30,20
ВНЗ			241,24	245,56
установи охорони здоровя, соц.забезпечення			130,19	141,89
спортивні споруди загальноміського значення			221,00	292,00
Промислова, всього		га	**1 537,83**	**1 789,73**
промислова			1 537,33	1787,23
логістичні центри			0,00	0,00
технопарки			0,50	2,50
Комунально-складські, всього		га	**769,62**	**753,75**
комунальні підприємства, склади, бази			332,45	350,45
автотранспортні підприємства, СТО			154,69	129,00
гаражно-будівельні кооперативи, автостоянки			145,69	124,80
кладовища			136,79	149,50
Ліси міста , всього		га	**0,00**	**2 466,45**
Озеленені території загального користування		га	**831,90**	**1 311,70**
Зовнішній транспорт , всього		га	**713,65**	**790,32**
землі підприємств залізничного транспорту			174,79	158,07
землі залізничного транспорту			327,32	341,32
підприємства автомобільного транспорту			5,05	5,05
землі повітряного транспорту			216,48	285,88
Спецпризначення		га	**143,60**	**1,00**
Території вулично-дорожньої мережі в межах червоних ліній		га	**1 887,48**	**2 197,47**
Інші території		га	**1 385,56**	**971,94**

Планувальна структура міста, як центр містобудівної системи «Великий Львів», формувалася Генпланом на основі транспортно-планувального каркасу, створеного основними радіальними магістралями та доповненого кільцевими зв'язками, обабіч яких розташовувались основні структурно-планувальні елементи міста — планувальні міські райони.

Серед радіальних магістралей виділяли 4 рівні осей:

- головні планувальні осі, вздовж яких формуються основні житлові й виробничі зони міста та транспортні вузли і якими забезпечуються внутрішньодержавні та міжнародні зв'язки міста: вул. Городоцька (західний напрямок), вул. Б. Хмельницького (північно-східний напрямок), вул. Стрийська (південний напрямок), а також вул. Східна — Проектована;

- основні планувальні осі, які поєднують місто з іншими областями України, районами Львівської області; периферійні райони з центром і ландшафтно-рекреаційними територіями. Це вулиці за напрямками: Личаківська (східний), Зелена (південно-східний); Кульпарківська (південно-західний), Шевченка (західний);

- другорядні осі, які переважно забезпечують зв'язок між окремими районами міста;

- мережа локальних вулиць.

Основними кільцевими зв'язками є зовнішня кільцева автомобільна дорога та головне серединне кільце, запроєктоване по вулицях: Луганська, Сяйво-Левандівська, Єрошенка, Липинського, Богданівська, Проектована та Пасічна.

Також передбачалося периферійне міське півкільце: Хуторівка, Наукова, Ряшівська, Роксоляни, Північна — Проектована.

Важливим елементом транспортного каркасу міста є внутрішнє залізничне півкільце та радіальні залізничні лінії.

Отже, за задумом Генплану, головні й основні планувальні осі, поєднані новоствореними кільцевими зв'язками, мали створити транспортно-планувальний каркас, на якому б і формувалися структурно-планувальні елементи міста — планувальні райони. Таких районів передбачалося чотири: центральний — Галицький і три периферійні: північний (Шевченківський район і частина Личаківського); південно-східний (Сихівський район та частина Личаківського) та південно-західний (Залізничний і Франківський райони).

На перетинах основних радіальних і кільцевих магістралей, у місцях стиковок основних видів громадського транспорту та виробничих і сельбищних зон, а також у межах багатофункціональних зон із системою громадських центрів міста планувалися транспортно-планувальні вузли каркасу. Водночас поясне зонування відповідає існуючій тенденції підвищення концентрації населених пунктів, дорожньо-транспортній мережі при наближенні до Львова та інтенсивності міграційних потоків.

Секторне зонування обумовлене розвинутою радіальною структурою дорожньо-транспортної мережі та розташуванням населених пунктів уздовж транспортно-комунікаційних коридорів.

На підставі секторного та поясного зонування передбачалося формування трьох секторно-поясних планувальних приміських районів безпосередньо пов'язаних з вищезазначеними планувальними районами м. Львова:

Північний планувальний приміський район: обабіч автомагістралей за напрямками Львів — Брест, Львів — Луцьк, Львів — Київ; навколо залізничного сполучення Львів — Луцьк і Львів — Київ.

Південно-східний планувальний приміський район: обабіч автомагістралей Львів — Ужгород, Львів — Івано-Франківськ; навколо залізничного сполучення Львів — Івано-Франківськ.

Південно-західний планувальний приміський район: обабіч автомагістралей Львів — Мостиська, Львів — Пустомити, Львів — Самбір, Львів — Яворів; навколо залізничного сполучення Львів — Мостиська, Львів — Самбір, Львів — Стрий.

У кожному з планувальних приміських районів на основних планувальних осях передбачався розвиток центрів і підцентрів культурно-побутового обслуговування. Дуже важливим елементом урбанізованої зони є ландшафтно-рекреаційна територія, сформована зеленим пасмом гряди Гологори — Розточчя та лісовими масивами, які належать до львівської зеленої зони.

Запропонована планувальна організація вирішувала проблеми взаємозв'язку міського й сільського розселення та створювала передумови для «часткової поетапної децентралізації соціально-економічного комплексу міста».

Закономірність збільшення площі міст при зменшенні їх відкритих територій, заповнених аграрним елементом і зеленими насадженнями, ще на початку 90-х рр. дослідив доктор архітектури Богдан Черкес. На прикладі побудови територіальних пірамід поселення вчений проілюстрував неминучість розширення міст при максимальній урбанізації їхніх територій. Він довів, що які б адміністративні обмеження не передбачались — цей процес є неминучим, оскільки для міста загалом ніколи не може настати ситуація, за якої відкриті території щезнуть. У чинних адміністративних межах їх нестачу місто завжди поповнює, захоплюючи навколишні землі та надаючи їм функцію відкритих просторів у своїй планувальний структурі. Таким чином, розвиток міської забудови та відкритих просторів нагадує безперервну ланцюгову реакцію, за якої максимальна урбанізація поселення завжди екологічно зрівноважується появою нових заміських територій. При цьому, як відзначає науковець, навіть у капіталістичний період розвитку міст, площа аграрного елементу ніколи не бувала меншою 25 % їх територій.

4.5. Система обслуговування та забезпечення функціонування міста

У Генплані зазначено, що існуюча система обслуговування характеризується контрастними диспропорціями — показники об'єктів торгівлі і громадського харчування значно перевищують потребу згідно з таб. 6.1 ДБН 360-92. А щодо всіх інших, особливо охорони здоров'я, культури і спорту, то їхні показники знаходяться на рівні 40—60 % нормативного забезпечення…

З огляду на нинішню ситуацію, можна зробити припущення, що ця диспропорція залишилася: комерційно привабливі галузі розвиваються, а соціально орієнтовані занепадають. Повсюдна «комерціалізація» неминуче призводить до низки негативних наслідків, описаних у доповіді Римському клубу, — від світоглядних деформацій до дефіциту місць у дитячих садочках.

Звісно, наведені у таблиці показники тяжіють до радянської «системи координат», а в умовах ринкової економіки їх регулюють попит і пропозиція. До прикладу, ті ж готелі чи заклади громадського харчування, надлишок яких щодо нормованих показників уже спостерігався у 2008 р., з підготовкою до «Євро—2012» та стрімким збільшенням туристичного потоку й надалі інтенсивно розвивалися. Проте після оголошення пандемії в березні 2020 р. і фактичного призупинення туристичного потоку безліч подібних закладів збанкрутувало. Тому ринок хоча й регулює комерційну діяльність, зокрема під час зростання економічної активності, в умовах криз і катаклізмів він є поганим регуляторним механізмом, особливо в організації життєзабезпечення населення. Йдеться, у тому числі, про установи охорони здоров'я.

Таблиця Еко-1

Сучасна забезпеченість основними об'єктами культурно-побутового обслуговування

№	Назва установ і підприємств обслуговування	Одиниці виміру	Місткість		Рівень забезпеченості	
			Фактично на 1.01. 2008р	На 1000 осіб	Норма на 1000 осіб згідно ДБН 360-92	%% до норми
1	2	3	4	5	6	7
I. Установи народної освіти						
1	Дитячі дошкільні установи	місць	15234	21	31	67,7
2	Загальноосвітні школи	учнів	84171	115	121	95,0
II. Установи охорони здоров'я						
1	Стаціонари всіх типів – лікарні, що обслуговують населення міста	ліжок	4050	5,5	14,5	38,0
2	Поліклініки, амбулаторії, диспансери	відвідув. за зміну	11550	15,8	24	66,0
1	2	3	4	5	6	7
III. Підприємства торгівлі, громадського харчування						
1	Магазини, всього без врахування торгових центрів гуртової торгівлі	м². торг. площі	176134	240,4	250	96,0
2	Підприємства громадського харчування	місць	30632	41,8	40	104,5
IV. Установи культури і мистецтва						
1	Клубні установи та центри дозвілля	місць відвідув.	11080	15,1	35	43,2
2	Кінотеатри та відеозали	місць	5037	6,9	12	57,3
3	Театри	місць	3894	5,3	6	88,6
4	Концертні зали	місць	1000	1,4	4	35,0
5	Міські бібліотеки	тис.од. збереж.	3046,1	4,2	4,0-4,5	92,4
V. Підприємства комунального обслуговування						
1	Лазні і душові	помив. місць	1450	2,0	5	40,0
2	Готелі	місць	3377	5,3	4,8	111,2

Таблиця Еко-2

РОЗРАХУНОК КІЛЬКОСТІ СКЛАДУ І МІСТКОСТІ МЕРЕЖІ УСТАНОВ І ПІДПРИЄМСТВ КУЛЬТУРНО-ПОБУТОВОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ М. ЛЬВОВА

№ п/п	Назва установ і підприємств	Одиниця виміру	Місцевий центр (для населення м. Львова (765,0 тис. осіб)		Для типів центрів загальноміського обслуговування						Загальна потреба п.5+п.7+п.9+п.11	Наявність існуючих установ та підприємств, що зберігаються	Нове будівництво п.12-п.13	Примітка
					міжобласного (1800,0 тис. осіб)		обласного (900,0 тис.осіб)		міжрайонного (700,0 тис.осіб)					
			Норма на 1,0 тис.осіб	Потреба, всього	Норма на 1,0 тис.осіб	Потреба, всього	Норма на 1,0 тис.осіб	Потреба, всього	Норма на 1,0 тис.осіб	Потреба, всього				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
I. Установи народної освіти														
1.	Дитячі дошкільні установи	місце	32	24000*	-	-	-	-	-	-	24000	15234	8766	*для постійного насел. 750,0 тис.осіб
2.	I-III ступені – середня повна школа	учнів	135	101250	-	-	-	-	-	-	101250	84171	17079	
3.	Міжшкільні центри комп'ютерного і виробничого навчання	% від загальної кількості школярів	8,0	7964	-	-	-	-	-	-	7964	6200	1764	2 га
4.	Позашкільні установи, в т.ч.:	% від заг. к-сті школ. IV-VIII кл.	15,3	5506	-	-	-	-	-	-	5506	6058	-	
	- палац школярів	-"-	3,3	1188	-	-	-	-	-	-	1188	900	288	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
	- станція юних натуралістів	-"-	0,4	144	-	-	-	-	-	-	144	100	44	
	- станція юних туристів	-"-	0,4	144	-	-	-	-	-	-	144	120	24	
	- дитячо-юнацька спортивна школа	-"-	2,3	828	-	-	-	-	-	-	828	1200	-	
	- дитяча школа мистецтв	-"-	2,7	972	-	-	-	-	-	-	972	1260	-	
	- інші	-"-	6,2	2232	-	-	-	-	-	-	2232	2478	-	
*** II. Установи охорони здоров'я, соціального забезпечення: спортивні і фізкультурно-спортивно оздоровчі установи**														
5.	Будинки-інтернати для осіб похилого віку, ветеранів війни і праці (з 60 р.)	місце	28	3472	-	-	-	-	-	-	3472	355	3117	31,0 га; смт Брюховичі
6.	Будинки-інтернати для дорослих інвалідів з фізичними порушеннями (з 18р.)	-"-	28	2376	-	-	-	-	3,0	2100	4476	-	4476	56 га смт Брюховичі
7.	Сімейні дитячі будинки (від 4 до 17р.)	місце на 1,0 тис.осіб відпов. демограф. груп	3	345	-	-	-	-	-	-	345	195	150	
8.	Психоневрологічні інтернати (з 18р.)	-"-	3	1875	-	-	-	-	3,0	2100	3975	-	3975	31,8 га приміська зона

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
9.	Спеціальні житлові будинки і групи квартир для ветеранів війни, праці і одиноких осіб похилого віку (з 60 р.)	-"-	60	7440	-	-	-	-	-	-	7440	-	7440	за завдан-ням на проект-тування
10.	Спеціальні житлові будинки і групи квартир для інвалідів на кріслах-колясках та їхніх сімей	осіб	0,5	383	-	-	-	-	-	-	383	-	383	- // -
11.	Стаціонар усіх типів для дорослих із допоміжними будинками і спорудами	ліжко	14,15	10840	-	-	-	-	-	-	10840	4050	6790	40 га смт Брю-ховичі
12.	Поліклініки, амбулаторії, диспансери без стаціонару	відвід. за зміну	24	18380	-	-	-	-	-	-	18380	11520	6850	7,0 га
13.	Станції швидкої медичної допомоги	автомоб.	1 на 10 тис.ос.	76	-	-	-	-	-	-	76	70	6	-
14.	Аптеки	об'єкт	0,09	70	-	-	-	-	-	-	70	200	-	
15.	Молочні кухні	порція за добу на 1 дитину до 1 року	4	30632	-	-	-	-	-	-	30632	-	30632	вбудов. прибуд.

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
16.	Роздавальні пункти молочних кухонь	м² заг. пл. на 1дитину (до 1 року)	0,3	2297,0	-	-	-	-	-	-	2297,0	-	2297,0	
17.	Спеціалізовані лікарні і диспансери	ліжко	-	-	1,0	1800	2,15-3,0	2700	2,0-2,85	1995	6495	9082	-	
18.	Консультативні поліклініки	відвід. за зміну	-	-	0,5	900	0,7	630	1,0	700	1663	5613	-	
ФІЗКУЛЬТУРНО-СПОРТИВНІ СПОРУДИ														
19.	Територія	га	0,6	459,5	-	-	-	-	-	-	459,5 298,7*	221,0	77,6	* 65% загальноміських Згідно ДБН 360-92** ст. 34
21.	Спортивні зали загального користування	м² пл. підлоги	98,0	75048,4	-	-	-	-	5,0	3500,0	78548,4	8711,0	69837,4	
22.	Басейни криті й відкриті загального користування для населення	м² дзеркала води	48,0	36758,4	-	-	-	-	1,0*	700,0	37458,4	12835,0	24623,4	* для критих басей-нів
23.	Стадіони	га	-	-	0,05	0,1	0,05	0,05	-	-	0,15	-	0,15	
24.	Спортивні спеціалізовані центри	-"-	-	-	-	-	0,1	0,09	0,1	0,07	0,16			
25.	Універсальні спортивно-видовищні зали	місць	-	-	0,1	180	0,1	90	-	-	270,0	-	270,0	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
II. Установи культури і мистецтва														
26.	Приміщення для культурно-масової роботи з населенням, дозвілля й аматорської діяльності (за місцем проживання)	місць відвідуван	20	15316	-	-	-	-	-	-	15316	2356	12960	
27.	Танцювальні зали	місць	6	4595	-	-	-	-	-	-	4595	-	4595	
28.	Клубні установи та центри дозвілля	місць відвідувань	35	26803	-	-	-	-	-	-	26803	11080	15723	
29.	Кінотеатри та відеозали	місць	12	9190	-	-	-	-	-	-	9190	5037	4154	
30.	Театри	-"-	5-8	6126	0,1	180	0,3	270	0,5	350	6926	3894	3032	
31.	Концертні зали	-"-	3-5	3829	0,1	180	0,2	180	0,3	210	4399	1000	3399	
32.	Цирк	-"-	3,5-5,0	3829	-	-	0,1	90	-	-	3919	1834	2085	
33.	Музеї, виставочні зали	м²	0,3	230,0	0,3	540,0	0,4	360,0	0,5	350,0	1480,0	20960,0	-	
34.	Міські масові бібліотеки	тис.од.збер чит.місць	4-4,5 2-3	3442,5 2297	-	-	-	-	0,5	350,0	3792,5 2297	3046,1 1664	546,4 633	
III. Підприємства торгівлі громадського харчування й побутового обслуговування														
35.	Магазини, всього з них:	м² торгов.пл.	230	176134,0	-	-	-	-	-	-	176134,0	232500,0	-	
	- продовольчих товарів	-"-	80	61264,0	-	-	-	-	-	-	61264,0	93000,0	-	
	- непродовольчих	-"-	150	114870,0	-	-	-	-	-	-	114870,0	139500,0	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
36.	Підприємства громадського харчування	місць	40	30632	-	-	-	-	-	-	30632	56500	-	
37.	Універсальні та спеціалізовані магазини	м² торгов.пл.	-	-	5	9000	7	6300,0	10	7000,0	22300,0	91619,4	-	
38.	Спеціалізовані підприємства громадського харчування	місць	-	-	0,1	180	0,2	180	0,5	350	880	900	-	
39.	Магазини кулінарії	-"-	6	4594,8	-	-	-	-	-	-	4594,8	*	-	В складі торг. центрів
40.	Підприємства побутового обслуговування, у т.ч.:	робочих місць	9	6892	-	-	-	-	1,0	700	7592	5700	1492	
	- безпосереднього обслуговування населення	-"-	5	3829	-	-	-	-	-	-	3829	2700	1129	
	- виробничі підприємства централізованого виконання замовлень	-"-	4	3063					1,0	700	3763	3000	363	
41.	Хімчистки, всього у т.ч.:	кг речей за зміну	11,4	8730,1	-	-	-	-	2,6	1820	10550,1	1100	9450,1	
	- хімчистки самообслуговування	-"-	4	3063,2	-	-	-	-	-	-	3063,2	-	3063,2	
	- фабрики-хімчистки	-"-	7,4	5666,9	-	-	-	-	2,6	1820	7486,9	1100,0	6386,9	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
IV. Організації та установи управління, кредитно-фінансові установи та підприємства зв'язку														
42.	Відділення зв'язку	об'єкт	0,16	123	-	-	-	-	-	-	123	78	45	
43.	Відділення банків	операц. каса	1 операц. каса на 10-30 тис.осіб	26	-	-	-	-	-	-	26	54	-	
44.	Відділення і філіали ощадного банку	операц. місце	1 операц. каса на 2-3 тис.осіб	255	-	-	-	-	-	-	255	276	-	
45.	Районні (міські) народні суди	робоче місце	1 суддя на 30 тис.осіб	26	-	-	-	-	-	-	26	50	-	
46.	Обласні суди	-"-	1 член суду на 60,0 тис.осіб області	-	-	-	1 член суду на 60,0 тис.ос .обл.	15	-	-	15	50	-	
47.	Юридичні консультації	-"-	1 юрист-адвокат на 10тис.осіб	76	-	-	-	-	-	-	76	80*	-	* без приват-них підпри-ємств
48.	Нотаріальна контора	-"-	1 нотаріус на 30 тис.осіб	24	-	-	-	-	-	-	24	30*	-	
V. Установи житлово-комунального господарства														
49.	Житлових кварталів (мікрорайону)	об'єкт	1 об'єкт на 20 тис.осіб	38	-	-	-	-	-	-	38	56	-	
50.	Житлового району	-"-	1 об'єкт на 80 тис.осіб	10	-	-	-	-	-	-	10	14	-	
51.	Пункт прийому вторинної сировини	-"-	1 об'єкт на 20 тис.осіб	38	-	-	-	-	-	-	38	50	-	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
52.	Пожежне депо	пожежна автомаш.	1 на 10тис.ос.	76	-	-	-	-	-	-	76	35	41	
53.	Готелі	місць	4,8	3676	-	-	-	-	-	-	3676	3377	300	
54.	Громадські вбиральні	прилад	1	765	-	-	-	-	-	-	765	45	720	
55.	Бюро похоронного обслуговування	об'єкт	не менше 1 на 0,05 млн.ос.	15	-	-	-	-	-	-	15	7	8	
56.	Будинок траурних обрядів	-"-	не менше 1 на 0,25 млн.ос.	3	-	-	-	-	-	-	3	-	3	
57.	Кладовище ** традиційного поховання	га	0,24	184,0	-	-	-	-	-	-	184,0	13,0	171,0	

Примітки:

* На першу чергу передбачається:

- будівництво багатопрофільної лікарні на 600 ліжкомісць з поліклінікою на 960 відвідувань в день на вул. Вернадського-Проектованій (комплекс «Євро-2012»).
- будівництво пологового будинку на 125 ліжкомісць на території лікарні №1 по вул. Миколайчука.

На перспективу передбачається будівництво лікарняного містечка на території смт. Брюховичі (колишні військові склади)

** Детальний розрахунок потреб в кладовищах та пропозиції щодо резервування територій викладені в розділі 10.

Таблиця Еко – 2 а

РОЗРАХУНОК КІЛЬКОСТІ СКЛАДУ І МІСТКОСТІ МЕРЕЖІ УСТАНОВ НАРОДНОЇ ОСВІТИ М. ЛЬВОВА ПО АДМІНІСТРАТИВНИХ РАЙОНАХ

№ п/п	Назва адміністративного району	Чисельність населення (тис.осіб)	Норма на 1,0 тис.осіб (місць)	Потреба, Всього (місць)	Наявність існуючих установ, що зберігаються (місць)	Нове будівництво
1	2	3	4	5	6	7
Дитячі дошкільні установи						
1.	Галицький	52,0	32	1664	675	+989
2.	Шевченківський	205,0		6560	4030	+2530
3.	Личаківський	85,4		2733	1288	+1445
4.	Сихівський	160,0		5120	2033	+3087
5.	Франківський	126,6		4051	3180	+871
6.	Залізничний	121,0		3872	4028	-156
Середня повна школа						
1.	Галицький	52,0	135	7020	8270	-1250
2.	Шевченківський	205,0		27675	22626	+5049
3.	Личаківський	85,4		11529	10601	+928
4.	Сихівський	160,0		21600	16250	+5350
5.	Франківський	126,6		17091	13914	+3177
6.	Залізничний	121,0		16335	12510	+3825
Поліклініки						
1.	Галицький	52,0	24	1248	1360	- 112
2.	Шевченківський	205,0		4920	3550	+ 1370
3.	Личаківський	85,4		2050	1230	820
4.	Сихівський	160,0		3840	2080	+ 1760
5.	Франківський	126,6		3038	2110	+ 928
6.	Залізничний	121,0		2904	1190	+ 1714

Таблиця Еко-2б

Розрахунок ємкості мережі культурно-побутового обслуговування для тимчасового населення міста на розрахунковий період

№ п/п	Назва установ	Одиниця виміру	Норма на 1,0 тис.осіб	Потреба для 700,0 тис.осіб
1	2	3	4	5
1.	Театри	місць	5	3500
2.	Концертні зали	місць	3,5	2450
3.	Цирки	місць	4	2800
4.	Бібліотеки	тис.т.	4,5	3150
5.	Клуби, будинки культури	місць	15	10500
6.	Кінотеатри	місць	60	42000
7.	Магазини продтоварів	$м^2$ торг.	20	14000
8.	Магазини непродтоварів	$м^2$ торг.	100	70000
9.	Підприємства громадського харчування	пос. місць	24	16800
10.	Комплексні приймальні	місць	2,8	1960
11.	Лікарні	ліжок	9,65	6755
12.	Станції швидкої допомоги	машини	0,1	70
13.	Готелі	місць	6	4200
14.	Громадські вбиральні	прибор.	1	700

Нормативна забезпеченість об'єктами культурно-побутового обслуговування також була спричинена статусом Львова як: центру міжобласної системи розселення в межах ізохрон (ліній рівних затрат часу на переміщення у просторі) транспортної доступності 2-3 год для 1800 тис. осіб; центру обласної системи розселення в межах ізохрон 1,5-2 год — 900 тис. осіб; міжрайонного центру в межах ізохрони 1,5 год — 700 тис. осіб.

Також були прораховані потреби у деяких видах обслуговування для тимчасового населення міста, зокрема туристів і маятникових мігрантів. Розрахунок перспективної потужності об'єктів культурно-побутового обслуговування міста наведено вище в таблицях Еко-2, Еко-2а, Еко-2б.

У багатьох аспектах просторової організації міста важливим є не лише наявність окремих елементів, а й їх рівномірна доступність для його мешканців — чи то зелених насаджень, чи то установ громадського обслуговування.

Генплан пропонував формування чотирирівневої системи об'єктів обслуговування:

Перший рівень — загальноміський центр із подальшим розвитком існуючого ядра у чотирьох напрямках і формуванням підцентрів:

1.1. Північний напрямок уздовж проспекта Чорновола з підцентром у районі заводу газової апаратури та підприємств північної промзони. Сьогодні тут розташовано ТЦ «Форум» і завершується будівництво ЖК Forum Apartments.

1.2. Південний напрямок уздовж вулиць Ів. Франка, Ш. Руставелі та Стрийської з двома підцентрами:

1.2.1. Район Стрийського базару (де-факто сформований навколо цього об'єкта).

1.2.2. Район державної податкової інспекції — навпроти неї, на території

існуючої військової частини, де передбачалась концентрація міських і обласних адміністративних установ з формуванням «Львів-Сіті» (термін з Генплану). Цей проєкт детальніше розглянемо далі.

1.3. Східний напрямок уздовж вул. Личаківської з формуванням підцентру в районі Винниківського базару.

1.4. Західний напрямок уздовж вул. Городоцької, м. Коперника, С. Бандери та формування підцентру в районі Привокзальної площі.

Тут пропонувалося розміщення адміністративних, ділових установ, культурно-освітніх і культурно-видовищних закладів, об'єктів туристичної інфраструктури, об'єктів епізодичного обслуговування з номенклатурою послуг і товарів елітарного попиту.

Другий рівень — багатофункціональні обслуговуючі комплекси переважно в зонах перетину радіальних вулиць і маршрутів громадського транспорту з основною кільцевою магістраллю та на в'їздах у місто. Пропонувалося розміщення об'єктів епізодичного обслуговування з номенклатурою послуг і товарів масового попиту для розвантаження загальноміського центру. Ця ідея реалізована шляхом спорудження таких об'єктів, як: ТРЦ «King Gross Leopolis» та «Епіцентр» по вул. Стрийській; Епіцентри по вулицях Б. Хмельницького та Городоцькій; ТЦ «Скриня» у районі приміського вокзалу; ТРЦ Victoria Gardens по вул. Кульпарківській тощо.

Третій рівень — це багатофункціональні обслуговуючі центри крупних сельбищних утворень (об'єкти епізодичного обслуговування з номенклатурою послуг і товарів масового попиту). Подібні об'єкти спостерігаються, зокрема, у форматі торгових центрів на Сихові, в Рясному, на Левандівці та ін.

Четвертий рівень — це обслуговуючі центри та комплекси мікрорайонів і груп кварталів для повсякденного обслуговування, до прикладу, супермаркет «Фуршет» (вул. Академіка А. Сахарова).

На жаль, не всі зазначені проєкти реалізовані відповідно до Генплану та містобудівних норм, але найбільшою проблемою, яка негативно впливає на ситуацію в місті загалом, є забудова передбачених громадських центрів багатоповерховим житлом з відсутністю належної інфраструктури, у тому числі, транспортної. Розглянемо ситуацію з другим підцентром південного напрямку, тобто формуванням «Львів-Сіті».

Важливість цього об'єкта заслуговує на те, щоби процитувати фрагменти Протоколу засідання № 1 архітектурно-містобудівної ради при управлінні архітектури департаменту містобудування Львівської міської ради від 25 січня 2007 р., у частині розгляду містобудівного обґрунтування розміщення комплексу Будинку правосуддя й адміністративного комплексу в складі південного громадського підцентру на вул. Стрийській у м. Львові.

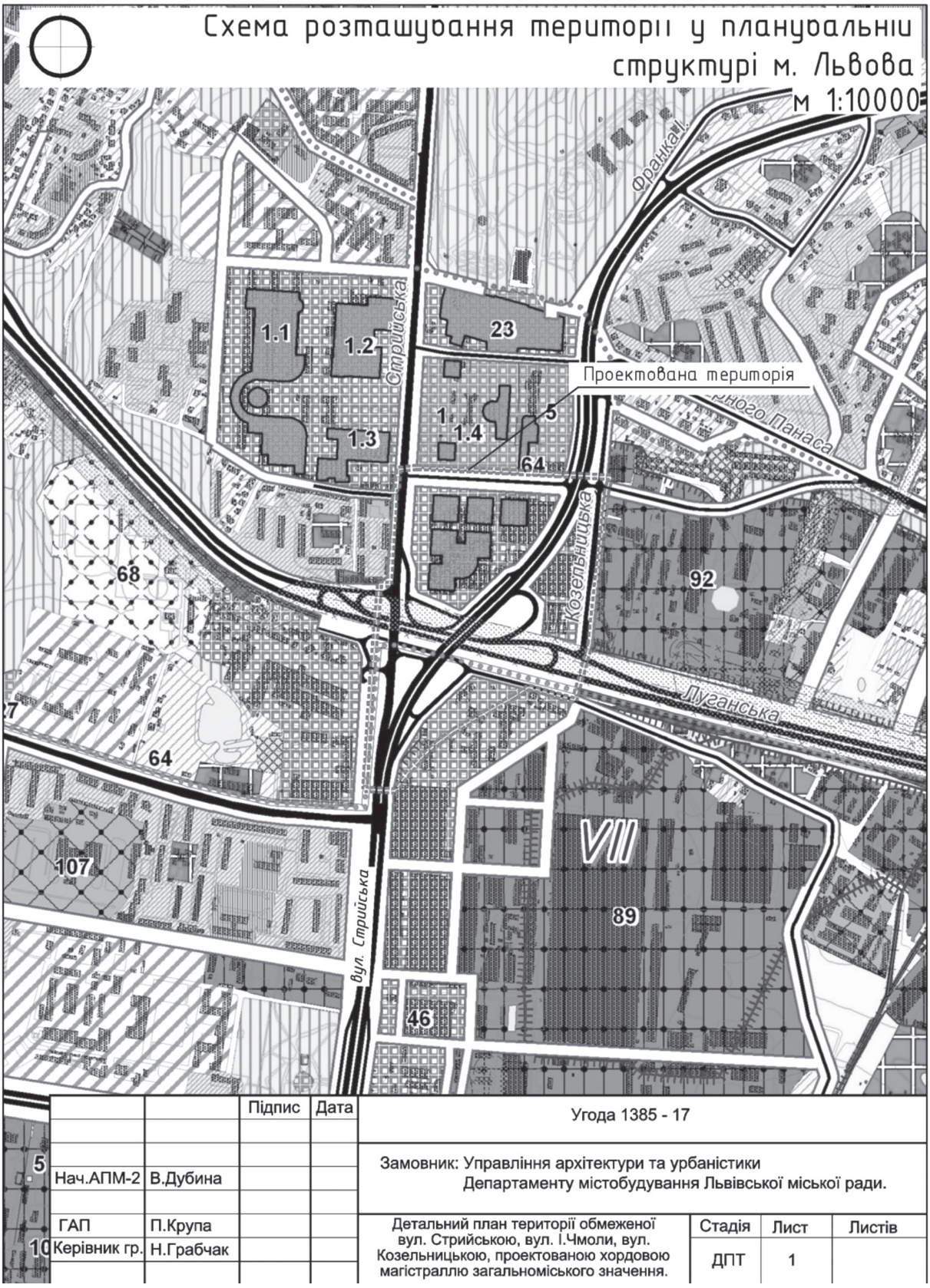
«Доповідач: В. Дубина — керівник АПМ-2 ДІПМ «Містопроект»:

Доповідач окреслив основні проблеми, які повинні бути розв'язані внаслідок реалізації проєкту.

В області функціонують 29 місцевих судів. Аналіз даних стану їх приміщень засвідчує, що тільки 5 судів розміщені в будівлях, які є придатними для відправлення правосуддя, а інші 24 — не відповідають вимогам, які пред'являються до приміщень судів.

Крім цього, в області функціонують апеляційний суд Львівської області, Львівський господарський апеляційний суд, господарський суд Львівської області, військовий суд Львівського гарнізону.

Якщо виходити з нормативів, які пред'являються для приміщень судів, погоджених Радою суддів України, то жоден з судів, розміщених у м. Львові, по тих чи інших вимогах-показниках не відповідає.



Детальний план проєктованої території охоплює спорудження багаторівневої розв'язки та хордової магістралі на перехресті вул. Луганської та вул. Стрийської й ІТ-центру. Пунктами 1.1, 1.2 та 1.3 позначено громадський центр «Львів-Сіті»

Будівництво будинку правосуддя вирішить на майбутнє проблему із забезпеченням судів належними приміщеннями, статус державної судової адміністрації та виконавчої служби.

Цей будинок правосуддя згідно з мостобудівним обґрунтуванням можна розглядати як єдину будівлю, в якій розміститься усі суди, які розташовані у місті Львові, апарат прокуратури Львівської області, прокуратура м. Львова та апарат районних прокуратур міста Львова, весь апарат Головного управління юстиції Львівської області, який розміщений у м. Львові, або ж як комплекс будівель…

Впровадження цього проєкту дає можливість створити на ділянці (яка знаходиться на відстані 3 км від центральної частини міста) адміністративний центр, в якому могли б розміститись також виконавчі структури міської ради та обласної державної адміністрації.

Такий підхід дає змогу 80 % центральної частини міста зробити пішохідною і відповідно надзвичайно привабливою з точки зору туризму…

Також необхідно зазначити, що такий адміністративний центр (в першу чергу для мешканців Львова та області) значно полегшить отримання інформаційно-дозвільних довідок, документів та захисту своїх порушених прав…

Громадський центр по вул. Стрийській відноситься до першого та другого рівня центрів обслуговування. Центр почав формуватися на початку 70—80-х років будівництвом комплексу адміністративного корпусу та будинку культури театру ПрикВО. У східній частині також функціонує корпус Інституту регіональних досліджень НАН України. Недобудований корпус театру ПрикВО, викуплений Українським католицьким університетом і передбачає на відведеній йому території будівництво навчального закладу (площа відводу — 3,95 га).

Ділянка громадського підцентру загальноміського центру розділена на дві частини магістраллю загальноміського значення — вул. Стрийською. По праву сторону вул. Стрийської розміщуються об’єкти загальноміського значення: Податкова адміністрація — 5,1 га; Інститут регіональних досліджень НАН України — 2,2 га; територія Українського католицького університету — 3,95 га.

У південній частині розташована територія ВАТ «Агрокультура», яка розглядається як потенційна для розміщення на ній бізнес-центру (площа ділянки — 10,4 га).

По ліву сторону від вул. Стрийської розташована військова частина, яку згідно з Генпланом передбачається винести, а вивільнену ділянку використати під розміщення громадських об’єктів загальноміського значення, які передбачається винести з центрального історичного ядра міста.

На вивільненій ділянці, яка займає площу 20,8 га, передбачається розмістити адміністративний центр міста в наступному складі:

Будинок правосуддя — 1500 працівників; Управління Львівської обласної держадміністрації — 3500 працівників; Управління міської ради — 1500 працівників.

Таким чином, загальна кількість зайнятих в адміністративних установах центру становитиме 6500 працівників.

Орієнтовні техніко-економічні показники перспективного використання території військової частини.

Площа, яку займає військова частина, всього — 20,8 га, у тому числі:

А) Території адміністративно-громадських установ (з урахуванням проїздів, бульварів, центральної площі) — 16,25 га. З них: територія, пропонована для відводу під комплекс Будинку правосуддя, — 3,5 га.

Б) Резервні території для розміщення житла — 4,55 га.

Проєктований адміністративно-громадський центр розташований на перетині магістралей загальноміського значення: радіальної магістралі вул. Стрийської, що має виходи на зовнішній південний напрямок та кільцеву магістраль, і вул. Луганської, яка є ланкою внутрішньої кільцевої магістралі безперервного руху, що з'єднує майбутній центр з усіма районами міста.

Це дає можливість оптимального транспортного зв'язку майбутнього центру як з внутрішніми районами міста, так і з приміською зоною через радіальні магістралі.

Крім цього, Генеральним планом міста резервується смуга під будівництво так званої хордової магістралі, яка є продовженням вул. Стрийської в сторону центру міста та північно-східних районів, що є додатковим потужним транспортним зв'язком майбутнього комплексу з містом по напрямку північ—південь.

Територія майбутнього центру також має хороше транспортне забезпечення внутрішньоміським та заміським транспортом…

Враховуючи великий рівень автомобілізації населення, забезпечення службовців та відвідувачів центру місцями паркування автомобілів передбачається за рахунок наземних та підземних автостоянок. Орієнтовна ємкість автостоянок для адміністративно громадських установ становитиме: для відвідувачів громадських установ — 1300 автомобілів; для службовців — 455 автомобілів. Разом: 1755 автомобілів».

А тепер проаналізуємо, яка сьогодні ситуація з реалізацією проєкту «Львів-Сіті». Розпочалася інтенсивна забудова навколишньої території житлом та іншими об'єктами без жодного розвитку інфраструктури. На будівництві так званої хордової магістралі вже можна поставити хрест — цей проєкт ніхто навіть не збирається втілювати в життя. Не бачимо жодного поступу і в реалізації вкрай важливої для міста кільцевої магістралі як продовження вул. Луганської, хоча будівництво її окремих ділянок було передбачено у розділі Генплану «Основні першочергові містобудівні заходи для сталого розвитку Львова». Натомість на території військової частини розпочали зводити низькоякісні з погляду архітектури казарми під егідою житла для контрактників, а також проклали потужні інженерні мережі, що свідчить про наміри забудувати цю територію житлом.



Забудова території, на якій планувався громадський центр «Львів-Сіті»

Крім того, у процесі обговорення проєкту будівництва житлового комплексу Парк Тауер на місці колишнього Хлібзаводу № 3, з повною вирубкою зелених насаджень, які в майбутньому могли б поєднати Стрийський парк з Горіховим гаєм, було зазначено:

«Болюче питання для даного будівництва — це забезпеченість автостоянками та паркінгом. Оскільки поруч територія військової частини буде розвиватися як громадський центр, — там передбачається розміщення великої кількості стоянок.



Територія колишнього Хлібзаводу №3,
на якій ведеться будівництво «Парк Тауеру»



Спорудження «Парк Тауеру»

На земельній ділянці під проєктованим будинком передбачений підземний паркінг (постійно діючі будуть дві гвинтові рампи).

У підземному паркінгу намічено розмістити 105 машино-місць. Крім того, на ділянці та під об'ємом будинку можна розмістити ще 173 машино-місця. Вздовж існуючого заїзду розташовані гостьові стоянки.

На цій території також передбачаються й інші обслуговуючі майданчики (у тому числі дитячі). На земельну ділянку є два заїзди — основний та другорядний, а також існує третій аварійний, який використовується епізодично».

Сьогодні не йдеться про жодний громадський центр на цій території, що яскраво підтверджують світлини її забудови, а відтак — і про майданчики й автостоянки. На території самого Парк Тауеру грубо порушено нормативи з паркування та обслуговуючих майданчиків.

Як відбуваються такі метаморфози, коли начебто правильні ідеї та проєкти перетворюються на свою протилежність, проілюструємо на прикладі розвитку ще одного підцентру в районі заводу газової апаратури, де тепер розташовано ТРК «Форум».

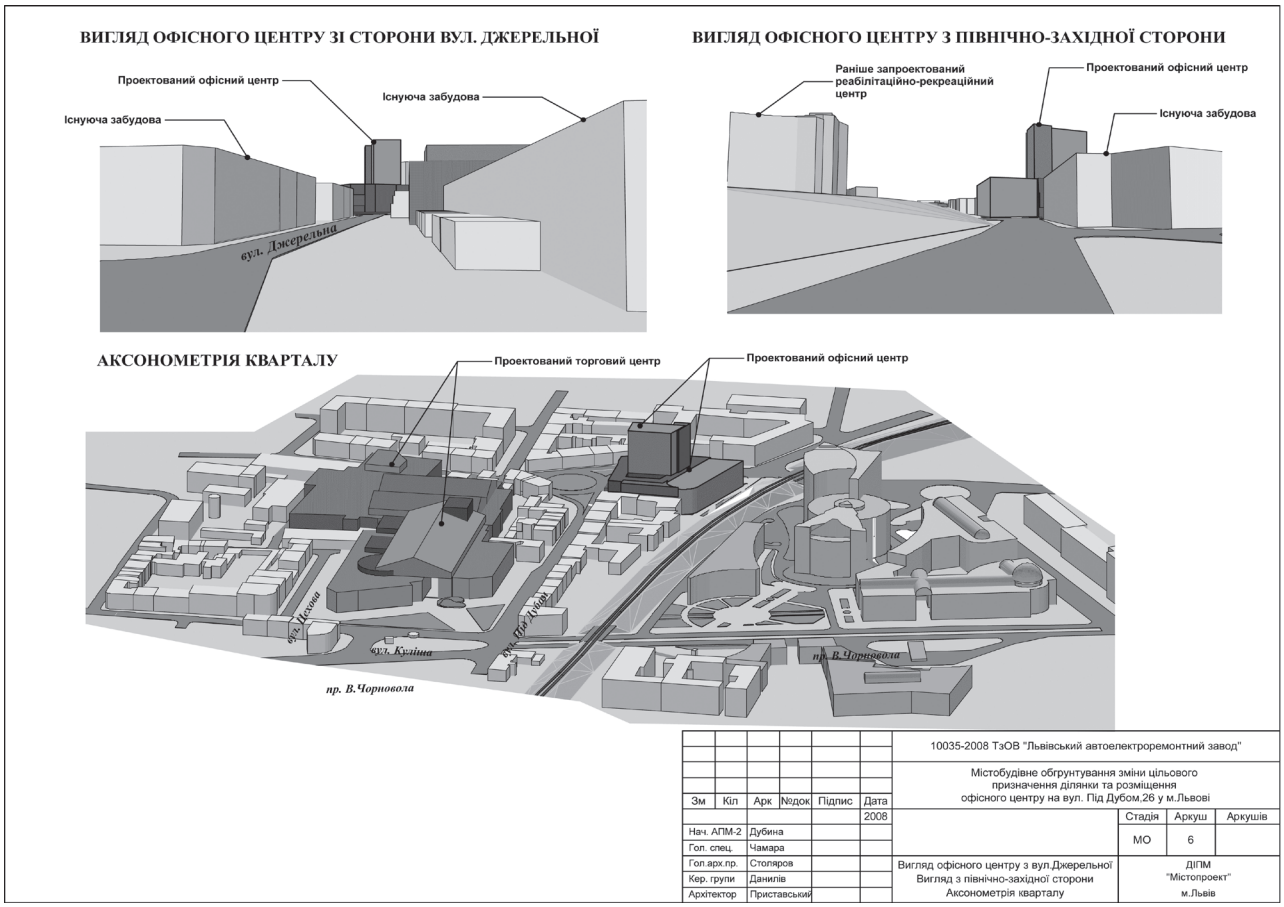
Під час обговорення проєкту зазначеного торговельно-розважального комплексу йшлося про будівництво офісного центру з багаторівневим паркінгом. Ось про що конкретно йшлося на засіданні містобудівної ради:

«Поруч на сусідній ділянці по вул. Під Дубом, 26, вздовж залізничної колії — територія колишнього авторемонтного заводу, що давно не функціонує і споруди якого передбачено під знесення для розміщення нового будівництва офісного центру. Будівлі, що розміщені на ділянці, малоцінні та некапітальні, а тому передбачаються під знесення.



Будівництво ЖК Forum Apartments.
Знимка Ю. Ситника

По цьому об'єкту було розроблено історико-містобудівне обґрунтування, яке задало основні параметри цього об'єкта. Передбачається також 100 % забудова ділянки. Об'ємно-просторове вирішення об'єкту планується здійснити з двох частин (стилобатної частини — меншої поверховості з двома атріумами і центральної — висотної частини, яка буде вирішена в скляному об'ємі). Історико-містобудівним обґрунтуванням були задані вимоги до стилобатної частини по висоті — не більше 18 метрів. Розробниками рекомендовано п'ять поверхів, хоча при певних конструктивних рішеннях можна зробити шість поверхів і зберегти висоту до карнизу 18 метрів. Висота центральної висотної частини історико-містобудівним обґрун-



туванням не задавалась остаточно — її слід визначити наступним проєктуванням, виходячи з пропорцій, умов візуального сприйняття та інше.

Пропозиція ДІПМ «Містопроект» — прийняти висоту висотної частини, виходячи з архітектурних канонів «золотого січення». Тобто при поверховості стилобатної частини 18 метрів — висота центральної частини може бути орієнтовно 13 поверхів. Об'ємно-просторове та архітектурне вирішення висотної будівлі повинно бути тактовним та максимально нейтральним.

Вздовж залізниці додатково запроєктовано паркінг на висоту стилобатної частини (ймовірно шість поверхів). Офісний центр згідно з нормативними розрахунками — передбачається на 700 працюючих з паркінгом на 120 машино-місць.

Ділянка офісного центру примикає до залізничної колії, з іншого боку якої також формується діловий комплекс у складі з офісним центром вищої поверховості.

Рецензентом, професором кафедри «Містобудування» НУ «Львівська політехніка» п. Б. Посацьким дано характеристику рішенням поданого містобудівного обґрунтування щодо ділянки, розташованої на перехресті вулиць Джерельної — Під Дубом. Ділянка, що пропонується для зміни цільового призначення, розміщена в межах історичного ареалу та кварталу житлової забудови на зламі 19—20 сторічь. Потреба зміни цільового призначення обумовлена замовником з метою розміщення офісного центру з багаторівневими автостоянками. Містобудівним обґрунтуванням передбачено спорудження офісного центру площею приблизно 1900 м^2 та багаторівневої автостоянки площею 1250 м^2, функціональне призначення для розміщення торгового центру відповідає регламентам забудови в зоні Д-1 правил забудови та використання території м. Львова і не суперечить генеральному плану м. Львова.

Одночасно розгляд окремих рішень обумовлює ряд зауважень щодо забудови ділянки в межах червоних ліній вулиць. Зазначив, що таке рішення є помилковим,



Фото зі сайта lun.ua

оскільки не залишає пішохідних просторів (тротуарів, майданчиків), створює перешкоди для виїзду транспорту на вулиці Під Дубом і Джерельну та протирічить протипожежним вимогам.

Оскільки дана земельна ділянка розташована в межах історичного ареалу, вона повинна підпорядковуватись його статусу. Звернув увагу, що пропонована висотна частина офісного центру висотою 13 поверхів візуально перекриє панораму Високого Замку з вулиці Ярошенка і в результаті спорудження офісного центру в північній центральній частині буде назавжди втрачена одна з улюблених панорам Львівського краєвиду.

Рекомендував: передбачити відступ від червоної лінії до лінії проєктованої забудови для створення пішохідних просторів з боку вулиць Під Дубом і Джерельної; обмежити висоту офісного центру до 18 метрів».

Звісно, що ніхто до шановного професора не прислухався, а проєкт багаторівневого паркінгу та офісного центру за ланцюжком умілo відпрацьованих у ЛМР схем трансформувався у дисгармонійну забудову ЖК Forum Apartments.

На жаль, подібні «трансформації» — це не виняток, а правило…

Повернемося до системи обслуговування. Крім згаданої чотирирівневої градації центрів, Генплан передбачав формування спеціалізованих центрів, таких як: спортивно-видовищні в районі іподрому та вул. Богданівської; лікувально-оздоровчі за рахунок винесення військових складів у смт. Брюховичі (тепер тут найімовірніше буде житловий квартал); духовні — район вулиць Стрийської — Ів. Франка — Козельницької та ін.

Щодо системи медичного обслуговування, то наведемо таблиці медичних установ Львова з Генплану, не вдаючись до їхнього аналізу, оскільки сьогодні триває так звана медична реформа, під час якої, зокрема, відбуваються процеси скорочення, об’єднання та ліквідації закладів охорони здоров’я. Тому залишимо цю інформацію для історії та самостійного аналізу мешканцями міста.

Таблиця Еко -5

Медичні заклади міста Львова

№ п/п	Назва лікувального закладу	Адреса	Потужність (ліжок/відвід.за зміну)	Кількість працюючих (осіб)
1	2	3	4	5
1	Управління охорони здоров´я м. Львова	Пл. Ринок 1		
2	Міська клінічна лікарня швидкої медичної допомоги	Вул. І. Миколайчука,79	1000/-	1516
3	Станція швидкої медичної допомоги ПС:№1,2,3,4,5	Вул. П. Орлика,6; Київська,31 ; Червоної Калини,57 ; Медової Печери,1 ; Рясне,2	-/-	1278
4	Інфекційна клінічна лікарня: Базовий та інфекційні стаціонари	Вул. Пекарська,54 ; Лисенка,43-45 ; Кирила та Мефодія,22-24	410/-	529
5	Львівська міська дитяча клінічна лікарня	Вул. П. Орлика,4	400/240	759
6	Перша міська клінічна лікарня	Вул. Ужгородська,1 ; Лемківська,26 ; Хімічна,25 ; Мазепи,25	240/2070	1213
7	Третя міська лікарня	Вул. Я. Рапапорта,6-8 ; Шевченка,356Б-366 ; Лепкого,8 ; Русових,1	260/505	874
8	Четверта міська клінічна лікарня	Вул. Стецька,3-5 ; Снопківська,22 ; Свенціцького,3 ; Мушака,54	260/505	675
9	П'ята міська клінічна лікарня	Вул. Коновальця,20-26 ; Чупринки,45-48	500/445	-
10	Шоста міська лікарня	Вул. Медової Печери,1; м.Винники: вул. Галицька,12-12а-15	90/1110	428
11	Сьома міська лікарня	Смт. Брюховичі: вул. Ряснянська,25 ; Кліматична,42а-66	70/30	129
12	Десята міська лікарня	Вул. Бойжелінського,14	50/145	-
13	Десята міська лікарня Друге поліклінічне віділення	Вул. Костюшка,9	-/-	124
14	Львівська міська лікарня: « Хоспіс »	Вул. І Котляревського,53а	30/-	49
15	Перший міський клінічний пологовий будинок	Вул. Мечникова,8	170/-	253
16	Львівське міське медичне об'єднання «Фтизіопульмонологія»	Вул. Лемківська,24 ; Устияновича,14	60/325	242
17	Міський дерматовенерологічний диспансер стаціонар	Вул. Замарстинівська,83 Вул. Кордуби,4а	80/65	135

1	2	3	4	5
18	Міський психоневрологічний диспансер	Вул.Коциловського,15а-30-32 ; О.Бесараб,2 ; Лепкого,8	130/120	217
19	Комунальна перша міська поліклініка дитяче поліклінічне відділення	Вул. Руська,20 Римлянина,2	-/605	277
20	Комунальна друга міська поліклініка дитяче відділення філіал дитячої поліклініки	Вул. Симоненка,4 Стрийська,61	-/960	716
21	Комунальна четверта міська поліклініка дитяча поліклініка амбулаторія сімейного лікаря	Пр.Червоної Калини,57 -68 ; Навроцького,3	-/2080	660
22	Комунальна п'ята міська поліклініка	Вул. Виговського,32-41 смт.Рудно : вул. Грушевського,48 ; Шевченка,39	-/1000	654
23	Перша міська стоматологічна поліклініка	Пр. Шевченка,24	-/250	250
24	Третя міська стоматологічна поліклініка	Вул. С. Петлюри,17	-/190	197
25	Четверта міська стоматологічна поліклініка	Вул. Симоненка,6а	-/560	295
26	П'ята стоматологічна поліклініка	Вул.Замарстинівська,39 Промислова,18	-/145	223
27	Львівська госпрозрахункова стоматологічна поліклініка	Пр. Чорновола,45	-/200	98
28	Львівська косметологічна лікарня	Пр. Чорновола,1	-/-	37
29	Дитячий ревматологічний санаторій	Вул. Коновальця,114-116	55/-	41
30	Дитячий туберкульозний санаторій « Зірочка »	Вул. Антоновича,80	50/-	38
31	Будинок дитини №1	Вул. Комаринця,2	110/-	175
32	Будинок дитини №2	Вул. Антоновича,117	85/-	163
	Разом:		4050/11550	12245

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ МЕДИЧНИХ УСТАНОВ ОБЛАСНОГО ЗНАЧЕННЯ В МІСТІ ЛЬВОВІ

Таблиця Еко – 5 а

№№ п/п	Назва	Адреса	Потужність, ліжок/відвідувань в зміну		Медперсонал, осіб	
			Існуючий стан	Перспективи розвитку	Існуючий стан	Перспективи розвитку
1	2	3	4	5	6	7
1.	Львівський обласний центр здоров'я	Вул.К.Левицького, 16	-/-	-	22	31
2.	Львівська обласна клінічна лікарня	Вул. Чернігівська,7	1110/-	1150/-	2146/-	2500
3.	Львівський обласний державний клінічний лікувально-діагностичний кардіологічний центр	Вул. Кульпарківська,35	220/-	220/-	346	365
4.	Львівський обласний клінічний діагностичний центр	Вул. Пекарська,69б	-/800	-/1000	260	320
5	Львівська обласна державна клінічна психіатрична лікарня	Вул. Кульпарківська,95	1662/-	1700/-	1773	1850
6.	Львівський обласний державний клінічний наркологічний диспансер	Вул. Б.Лепкого,8 Вул. Кульпарківська,95	195/70	200/100	210	250
7.	Львівський державний онкологічний регіональний лікувально-діагностичний центр	Вул. Гашека,2а Вул. Єфремова,59	325/-	325/-	483	500

1	2	3	4	5	6	7
8.	Львівський обласний госпіталь інвалідів війни та репресованих ім.Ю.Липи	Львів-Винники, Вул. Івасюка,31	810/400	810/400	920	950
9.	Львівська обласна лікарня позалегеневого туберкульозу	Вул. Бой-Желенського,5	200/-	200/-	206	250
10.	Львівський регіональний фтизіопульмонологічний лікувально-діагностичний центр	Львів-Сихів	720/-	720/-	716	750
11.	Обласний шкіро-венерологічний диспансер	Вул. Коновальця,1 вул. Кульпарківська,95 с. Сокільники	260/672	260/750	307	350
12.	Обласний ендокринологічний диспансер	Вул.Острозького,1	110/150	110/200	116	180
13.	Інфекційна клінічна лікарня	Вул. Пекарська,54	410/-	410/-	555	585
14.	Львівський обласний лікарсько-фізкультурний диспансер	Вул. Коновальця,47	-/55	-/70	86	95
15.	Обласний державний спеціалізований диспансер радіаційного захисту населення	Вул. Морозна,31а	-/250	-/300	61	80

1	2	3	4	5	6	7
16.	Комунальна Львівська обласна лікарня відновного лікування	Вул. Вітвера,10 смт. Брюховичі, вул.Лікарська,8	105/-	105/-	112	130
17.	Львівська обласна госпрозрахункова поліклініка	Пр. В.Чорновола,45а	-/250	-/250	91	95
18.	Львівська обласна стоматологічна поліклініка	Вул. Пекарська,69а	-/400	-/500	452	500
19	Львівський обласний центр репродуктивного здоров'я населення	Вул. Короленка,9	Проводиться реорганізація		58	
20.	Львівський державний обласний перинатальний центр	Вул. Дж.Вашингтона,6	255/-	255/-	439	460
21.	Львівська обласна дитяча клінічна лікарня	Вул. Лисенка,31	420/80	420/85	839	850
22.	Львівська обласна дитяча спеціалізована клінічна лікарня	Вул. Дністерська,27	180/200	180/200	532	550
23.	Львівський обласний дитячий психо-неврологічний диспансер	Вул. Драгоманова,58 Вул. Коцюбинського,36	60/25	60/30	139	150
24.	Комунальний будинок дитини №1 м.Львова для дітей з ураженням ЦНС і порушенням психіки	Вул. Комаринця,2а	110/-	110/-	176	180

1	2	3	4	5	6	7
25.	Комунальний будинок дитини №2 м.Львова для дітей з ураженням ЦНС і порушенням психіки	Вул. Антоновича,117	85/-	85/-	144	150
26.	Львівська обласна станція переливання крові	Вул. Пекарська,65	-/100	-/110	167	175
27.	Львівське обласне бюро судово-медичної експертизи	Вул. Пекарська,61	-/-	-	215	220
	Всього		7237/3452	7320/3995	11571	12516

Подібна ситуація склалася із закладами вищої освіти Львова. Констатуючи величезний науково-освітній потенціал міста, створений упродовж століть, що можна простежити за матеріалами цієї праці, наведемо існуючий стан та перспективи розвитку вищих навчальних закладів міста Львова за матеріалами Генплану.

ІСНУЮЧИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИЩИХ НАВЧАЛЬНИХ ЗАКЛАДІВ МІСТА ЛЬВОВА

Таблиця Еко – 6

№№ п/п	Назва навчального закладу	Адреса	Кількість студентів, осіб		Кількість педтехперсоналу, осіб	
			Сучасний стан (2008р.)	Кінець розрахункового періоду (2028р.)	Сучасний стан (2008р.)	Кінець розрахункового періоду (2028р.)
1	2	3	4	5	6	7
		ВНЗ I-II рівнів акредитації				
1.	Львівський державний технікум легкої промисловості	79003, м.Львів, вул.М.Вороного, 6	1185	1700	200	250
2.	Львівський державний коледж харчової переробної промисловості	79060, м.Львів, вул.Пулюя, 42	1185	1500	170	220
3.	Львівський екологічний політехнікум	79068, м.Львів, вул.Замарстинівська, 167	1295	1650	195	255
4.	Львівський технікум залізничного транспорту	79011, м.Львів, вул.Снопківська, 47	2190	2700	280	320
5.	Медичне училище Львівської залізниці	79016, м.Львів, вул.Судова, 7	285	350	45	55
6.	Львівський технікум державного університету інформаційно-комунікаційних технологій	79000, м.Львів, вул. В.Великого, 12	1288	1800	200	270
7.	Львівський будівельний технікум	79008, м.Львів, вул.Пекарська, 1а	1090	1400	160	210
8.	Львівський державний медичний коледж ім.А.Крупинського	79000, м.Львів, вул.Дорошенка, 70	1195	1600	185	250
9.	Львівське училище фізичної культури	79044, м.Львів, вул.Княгині Ольги, 1	150	200	20	35
10.	Львівський державний коледж декоративного і ужиткового мистецтва ім.Труша	79011, м.Львів, вул.Снопківська, 47	590	700	100	130
11.	Львівське державне музичне училище ім.С.Людкевича	79000, м.Львів, вул.Шашкевича, 5	480	650	75	110
12.	Львівське державне училище культури і мистецтв	79005, м.Львів, вул.Нижанківського, 2	395	450	90	120

1	2	3	4	5	6	7
13.	Львівський кінотехнікум	79019, м.Львів, вул.С.Кушевича, 5	361	350	60	70
14.	Всеукраїнська державна вища школа художнього моделювання	79054, м.Львів, вул.О.Кульчицької, 2	641	700	160	190
15.	Львівський державний техніко-економічний коледж	79032, м.Львів, вул.Пасічна, 87	2280	2500	550	670
16.	Львівський автомобільно-дорожній технікум	79004, м.Львів, вул.Личаківська, 2	1490	1700	370	425
17.	Львівський технічний коледж	79035, м.Львів, вул.Пимоненка, 19	997	1100	250	275
18.	Львівське медичне училище підвищення кваліфікації молодших медичних та фармацевтичних спеціалістів	79059, м.Львів, вул.Миколайчука, 9	570	700	140	175
19.	Львівський коледж національного університету ім.І.Франка (філіал)	79005, м.Львів, вул.Туган-Барановського, 7	1438	2000	350	500
20.	Поліграфічний технікум української академії друкарства (філіал)	79008, м.Львів, пл..Митна, 1	1026	1300	250	320
21.	Технологічний коледж українського державного лісотехнічного університету (філіал)	79071, м.Львів, вул.Пулюя, 20	784	1000	190	270
22.	Львівський медичний коледж ТзОВ «Монада»	79000, м.Львів, вул.Патона, 32	2480	2700	620	675
23.	Львівське медичне училище ТзОВ «Центр «Медик»	79000, м.Львів, вул.Поліщука, 78а	840	1200	210	300
	Разом		22725	29950	4870	6095
ВНЗ III-IV рівнів акредитації						
1.	Львівський національний університет ім.І.Франка	79000, м.Львів, вул.Університетська, 1	25700	29000	1800	2200
2.	Львівський державний медичний університет ім.Д.Галицького	79010, м.Львів, вул.Пекарська, 69	5100	8000	640	1000
3.	Львівська національна академія ветеринарної медицини ім.С.Гжицького	79010, м.Львів, вул.Пекарська, 50	6200	7000	700	800
4.	Інститут підвищення кваліфікації і перепідготовки кадрів національного університету ім.І.Франка	79000, м.Львів, вул.Січових стрільців, 16	5708	7500	650	720

1	2	3	4	5	6	7
5.	Національний лісотехнічний університет України	79057, м.Львів, вул.Генерала Чупринки, 103	7550	9000	710	820
6.	Українська академія друкарства	79020, м.Львів, вул.Підголоско, 19	7040	8500	700	850
7.	Національний університет «Львівська політехніка»	79013, м.Львів, вул.С.Бандери, 12	31000	35000	2000	2500
8.	Львівська національна академія мистецтв	79011, м.Львів, вул.Кубійовича, 38	1430	2300	170	290
9.	Львівська державна музична академія ім.М.Лисенка	79005, м.Львів, вул.Нижанківського, 5	950	1500	110	170
10.	Львівська державна фінансова академія	79002, м.Львів, вул.Коперніка, 3	2340	2900	270	320
11.	Львівський державний університет фізичної культури	79000, м.Львів, вул. Костюшко, 11	2030	2400	210	250
12.	Львівський інститут банківської справи Університету банківської справи Національного банку України	79005, м.Львів, пр.Т.Шевченка, 9	3050	4500	300	410
13.	Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії держуправління при Президентові України	79491, м.Львів, смт Брюховичі, вул.Сухомлинського, 16	1215	1700	150	200
14.	Військовий інститут національного університету «Львівська політехніка»	79012, м.Львів, вул.Гвардійська, 32	1225	1500	165	195
15.	Львівський інститут пожежної безпеки	79007, м.Львів, вул.Клепарівська, 35	2250	2600	230	270
16.	Львівський державний університет внутрішніх справ	79019, м.Львів, вул.Замарстинівська, 9	2992	3500	270	350
17.	Львівська комерційна академія	79008, м.Львів, вул.Туган-Барановського, 10	8750	9500	900	1100
18.	Університет «Львівський Ставропігіон» спільне українсько-американське підприємство у формі ТзОВ	79008, с.Львів, вул.Кривоноса. 10	1050	1200	150	170
19.	ЗАТ «Львівський інститут менеджменту»	79015, м.Львів, вул.Ф.Ліста, 16	530	800	95	110
1	2	3	4	5	6	7
20.	ТзОВ «Львівський інститут	79044, м.Львів, вул.Горбачевського, 18	2800	3200	350	400

	підприємництва та перспективних технологій»					
21.	Вищий навчальний заклад «Український католицький університет»	79011, м.Львів, вул.Свенціцького, 17	270	-	60	-
22.	Вищий навчальний заклад у формі ТзОВ «Галицький інститут»	79014, м.Львів, вул.Личаківська, 128	1100	1200	140	165
23.	ТзОВ «Львівський університет бізнесу та права»	79021, м.Львів, вул,Кульпарківська. 99	490	750	75	90
24.	Львівський факультет Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту (філіал)	79052, м.Львів, вул.Блажкевича, 12а	629	750	85	110
25.	Прикарпатський інститут ім.Грушевського Міжрегіональної академії управління персоналом	79000, м.Львів, вул.Золота, 6	104	150	25	35
26.	Відокремлений підрозділ Європейського університету (філіал)	79019, м.Львів, вул.Кушевича, 5	563	750	80	110
27.	Львівський інститут міжрегіональної академії управління персоналом (філіал)	79058, м.Львів, пр.В.Чорновола, 57	573	1000	75	120
28.	Львівська філія Київського національного університету культури і мистецтв	79000, м.Львів, вул.Кушевича, 5	93	150	15	25
29.	Львівський інститут економіки і туризму	79007, м.Львів, вул.Менцинського, 8	2330	2600	290	320
30.	Львівський державний інститут новітніх технологій та управління ім.В.Чорновола	79057, м.Львів, вул.Генерала Чупринки, 130	2400	2700	300	330
31.	Львівський державний університет безпеки життєдіяльності	79000, м.Львів, вул.Клепарівська, 35	570	900	95	170
32.	Львівський медичний інститут	79015, м.Львів, вул.Поліщука, 76	590	1000	135	280
33.	Львівський національний аграрний університет	80381, м.Дубляни, Жовківський район	12500	15000	1200	1500
34.	Українська академія дизайну	79026, м.Львів, вул.Уласа Самчука, 24	250	700	55	80

1	2	3	4	5	6	7
35.	Львівська духовна семінарія	79000, м.Львів, вул.Хуторівка				
	Разом		141372	169250	13200	16460
	Всього		164097	199200	18070	22555
		Новобудови				
1.	Вищий навчальний заклад «Український католицький університет»	79000, м.Львів, вул.Стрийська	-	1500	-	190
	Всього з новобудовами		164097	200700	18070	22745

Отже, до системи забезпечення функціонування міста належать підприємства й організації, діяльність яких спрямована на задоволення побутових потреб населення та підтримання забудови міста і міського середовища в належному стані, а саме:

- підприємства з експлуатації об'єктів міста (ЛКП та ОСББ);
- підприємства й об'єкти інженерного забезпечення міста (водо- та енергопостачання);
- підприємства та об'єкти транспортного забезпечення міста (громадський транспорт);
- підприємства й об'єкти очистки відходів та їх утилізації (каналізаційні очисні споруди, санітарна очистка, кладовища);
- підприємства із захисту від надзвичайних ситуацій (пожежна, санітарна, екологічна охорона);
- підприємства інформаційного забезпечення та зв'язку (пошта, телефон, телеграф, телебачення);
- підприємства поточного ремонту і реставрації об'єктів міста;
- підприємства забезпечення міста продуктами харчування (хлібзаводи, молокозаводи);
- об'єкти охорони громадського порядку.

У Львові триває передання житла об'єднанням співвласників багатоквартирних будинків: уже списано 2787 будинків із балансів місцевих рад — це 36 % від загальної кількості. ЛМР затвердила Програму підтримки співвласників багатоквартирних будинків, об'єднань співвласників багатоквартирних будинків, які списані з балансу Львівських комунальних підприємств, у проведенні невідкладного ремонту, капітального ремонту, реконструкції, ремонтно-реставраційних робіт спільного майна у багатоквартирних будинках у Львові на 2019—2020 рр. Особливо важливе питання співфінансування для мешканців будинків-пам'яток архітектури. Однак у діючих програмах не окреслено чітких механізмів відбору таких об'єктів, що спонукає до зловживань і корупції.

Як вбачається з відкритих даних, інфраструктура інженерного господарства потребує заміни та капітального ремонту. До прикладу, станом на 2008 р. зношеними та аварійними вважалися:

- 76 % магістральних водогонів (505 км);
- 64,6 % вуличної водопровідної мережі (590 км);
- 89,7 % внутрішньоквартальної та внутрішньодворової водопровідної мережі (220 км);
- 31 % головних колекторів (21 км);
- 30 % вуличної каналізаційної мережі (103 км);
- 32 % внутрішньоквартальної та внутрішньодворової каналізаційної мережі (74 км).

За десять років у водопровідно-каналізаційному господарстві Львова зроблено дуже мало, тому можна стверджувати, що загалом його стан не покращився. Ймовірно, ці дані дещо гіперболізовані з метою отримання належних обсягів фінансування, але реальна картина приблизно така: понад 50 % водопровідно-каналізаційних мереж міста у незадовільному стані, що, разом із корупційними процесами на комунальних підприємствах, призводить до їх збиткової діяльності. Подібна ситуація з іншими інженерними мережами й об'єктами інженерного господарства. До прикладу, 60 % житлового фонду Львова теплом забезпечує Львівська ТЕЦ-1, збудована понад 100 років тому.

Проблеми зношених активів, корупції та безгосподарності притаманні комунальному транспортові. Як уже згадувалося, Львівське комунальне АТП-1

(пасажирські перевезення) отримало за рік збиток — 50 766 тис. грн. Підприємство збиткове хронічно, хоча на міських маршрутах, за однаковою з ним ціною перевезення, працюють і приватні перевізники. Вочевидь — не в «мінус». Нагадаємо вчергове і про середній вік львівських трамваїв — 34 роки та тролейбусів — 21 рік (згідно з відкритими даними міста), а також про відсутність чіткого механізму відшкодування коштів за пільгові перевезення.

Каналізаційні очисні споруди Львова працюють із 60-х років минулого століття, тому вже застаріли фізично та морально. Їх неефективна робота, як зазначено на сайті Держводагентства, спричиняє важкі екологічні наслідки. До прикладу, за 2018 р. на водних об'єктах України виявлено сім випадків екстремально високого забруднення (ЕВЗ) поверхневих вод і всі на одному водному об'єкті — річці Полтва у районі Львова. Тут було зареєстровано шість випадків перевищення за вмістом розчиненого у воді кисню в межах 0,64—1,92 мг/дм^3 та один випадок збільшення БСК5 (біохімічного споживання кисню за п'ять діб) до 68,8 мг/дм^3.

Щоби зрозуміти рівень забруднення Полтви, достатньо проаналізувати ці показники. Розчинений у воді кисень належить до найважливіших фізико-хімічних показників, які впливають на екологічний стан водних систем. Вміст розчиненого у воді кисню для її комунально-побутового або господарського використання повинен становити не менше 4—6 мг/л, що робить води Полтви непридатними до будь-якого використання. Чистою вважається вода, де вміст кисню становить 8 мг/л улітку і 12 мг/л узимку.

Показник БСК5 характеризує стан забруднення водних об'єктів, основним індикатором якого є вміст органічних речовин та амонійних сполук, від яких у значній мірі залежать умови для збереження необхідного рівня вмісту кисню в річках. Природні води зазвичай мають БСК5 на рівні 0,5—2 мг/л, тобто рівень забруднення Полтви після очисних споруд у 34—137 разів вищий від природного!

За даними моніторингу Держводагентства, у червні 2017 р. найбільші перевищення нормативів екологічної безпеки для рибогосподарських водойм зафіксовані на річці Полтві у с. Кам'янопіль: за вмістом амонію сольового (перевищення у майже 11 разів), БСК-5 (перевищення у 19 разів), ХСК (перевищення в 2 рази), розчиненого у воді кисню (вміст становить 0,78 мг/л).

Хоча у 2008 р. на реконструкцію КОС було витрачено 5 млн дол. США гранту та 2 млн дол. позики Світового банку, всі проблемні питання так і не були вирішені. За повідомленнями ЗМІ, з посиланням на лікаря-профпатолога, у процесі гниття технологічного «активного намулу», що накопичується на майданчиках КОС, виділяються шкідливі гази — сірководень, аміак і меркаптани. За певних метеорологічних умов ці гази поширюються містом. Сірководень, який відомий запахом тухлих яєць, є нейротропною отрутою і при хронічній інтоксикації дуже шкідливо діє на психіку. Аміак вражає дихальні шляхи та нервову систему. Меркаптани або тіоли мають алергенну дію. У північно-східній частині міста, яка межує з КОС, запахи, подібні до сірководню та меркаптанів, відчуваються доволі часто, що потребує окремого дослідження.

На цілковиту модернізацію очисних споруд потрібно приблизно 200 млн євро. У червні 2020 р. депутати Львівської міської ради підтримали ухвалу «Про затвердження угоди про наміри щодо підготовки кредитного фінансування від 21.04.2020, укладеної між Львівською міською радою, Європейським банком реконструкції та розвитку і ЛМКП «Львівводоканал», в тому числі для протидії наслідків поширення вірусної інфекції COVID-19 у м. Львові». Хоча з офіційного повідомлення на сайті ЛМР важко зрозуміти, про яку суму йдеться: «З метою реалізації інвестиційного проєкту модернізації системи

водопостачання та водовідведення міста в об'ємі першочергових заходів пропоную затвердити угоду про наміри щодо підготовки кредитного фінансування від 21.04.2020, укладену між Львівською міською радою, Європейським банком реконструкції та розвитку і ЛМКП «Львівводоканал», з метою реалізації проєкту модернізації та реконструкції каналізаційних очисних споруд у м. Львові.

«Ця ухвала дасть змогу продовжити реалізацію інфраструктурних проєктів щодо води і водовідведення у 2020 році. Адже співпраця з ЄБРР у цьому напрямі триває ще з 2016 року.

Двічі був виїзд з депутатами на очисні, тому всі детально ознайомлені з проєктом. Наголошу на єдиному, що сума гранту по цьому проєкту 13,6 млн євро, а віддавати треба 12,4 млн євро», — доповіла Ірина Кулинич, директор департаменту економічного розвитку ЛМР.

Ухвалу підтримало 47 депутатів.

Нагадаємо, вчора була чергова зустріч трудового колективу ЛМКП «Львівводоканал» з депутатами ЛМР, на якій працівники «Львівводоканалу» пояснювали міським обранцям, наскільки критично важливим і економічно вигідним для міста є цей проєкт.

Працівники «Львівводоканалу» були подивовані, чому депутати на минулих засіданнях не підтримували цієї ухвали. Адже ЄБРР дає грантові кошти у розмірі 13 млн євро, відсотки за виплату кредиту становлять 12 млн євро. Термін сплати кредиту 14 років. Отож, коли ми його сплатимо, то 1 млн євро ми виграємо. Тобто ми беремо 58 млн євро, а сплатимо 57 млн євро. Тобто у нас є безвідсотковий кредит, щоб модернізувати очисні споруди».

Тому важко сказати, за що проголосували депутати: за ґрант 13,6 млн євро, кредит 58 млн євро чи щось інше. Тож доведеться почекати на якусь конкретику, хоча очевидно, що швидко ця проблема не вирішиться…

Стосовно побутових відходів: у Генплані було зазначено, що «побутове сміття в об'ємі 1121 т м^3/рік вивозиться на міське сміттєзвалище площею 33,3 га в районі с. Збиранка. Термін експлуатації сміттєзвалища закінчився 1 січня 2006 р. Накопичення сміття по місту на розрахунковий строк складатиме 230 тис. т/рік, по населених пунктах містобудівної системи ~ 40 тис. т / рік, разом — 270 тис. т/рік».



Львівський полігон твердих побутових відходів поблизу села Великі Грибовичі, який обслуговує ЛКП «Збиранка». Знимка Ю. Ситника, 2016 р.

4.6. Житлове будівництво

Перша стадія Генплану, тобто Концепція, пропонувала розміщення нового будівництва та розселення населення у таких районах:

« - північний напрямок — р-н Збоїща, на території, зайнятій переважно самовільними колективними садами; р-н Варшавської — за рахунок винесення декількох виробничих об'єктів і колективних садів;

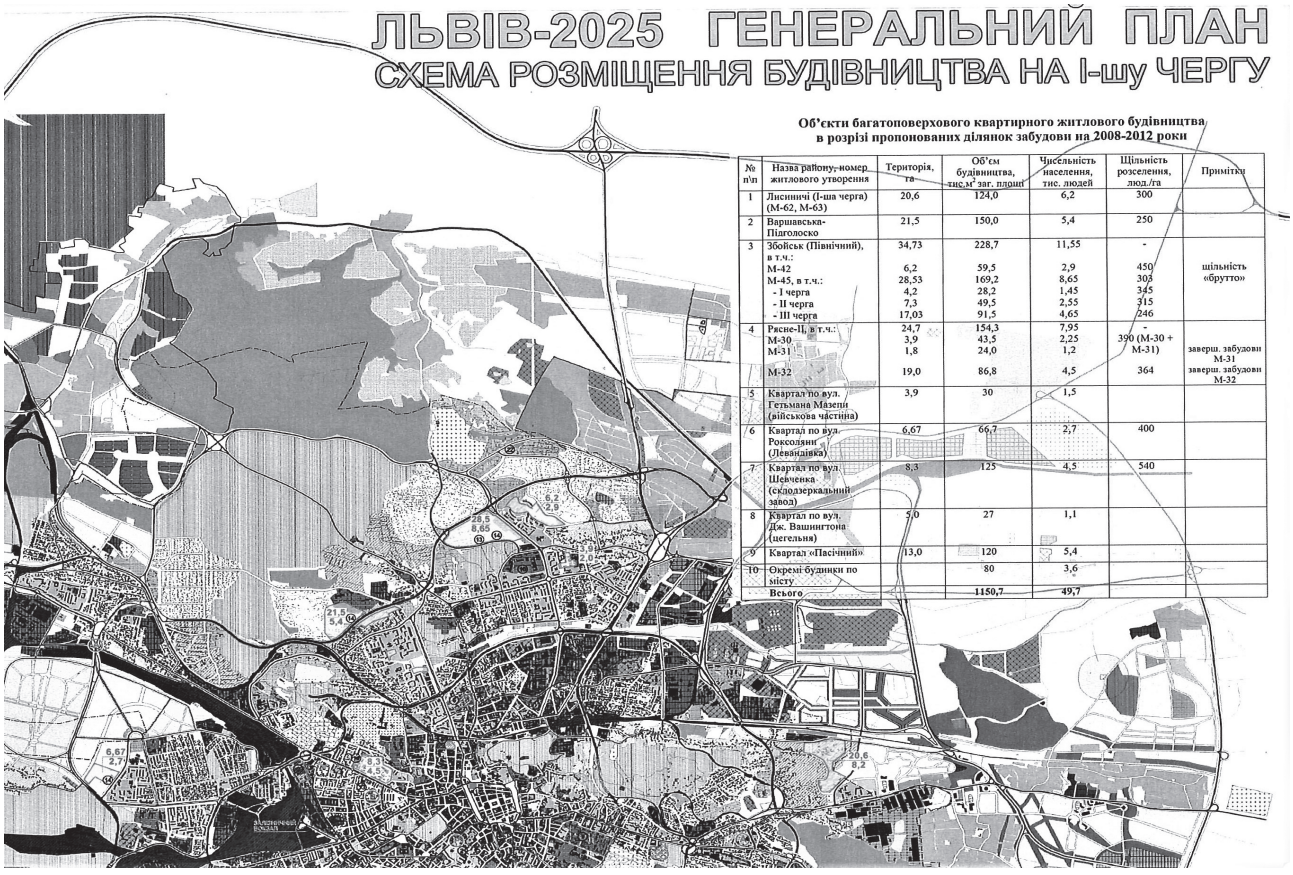
- північно-західний напрямок — завершення забудови р-ну Рясне-2, формування нового р-ну Рясне-3 на вільних від забудов територіях і за рахунок винесення колективних садів; р-н Левандівка — ущільнення існуючої забудови, будівництво на вільних територіях;

- східний напрямок — завершення забудови р-ну Лисиничі на вільних від забудови територіях і за рахунок винесення колективних садів;

- південно-східний напрямок — формування нового району по вул. Зеленій, Дж. Вашингтона за рахунок винесення складів і виробничих об'єктів;

- південний напрямок — забудова вільних ділянок в районі іподрому і танкового заводу, ущільнення існуючої забудови р-ну Сихів.

Крім цього, передбачалося вибіркове будівництво по всій території міста за рахунок ущільнення існуючої забудови, особливо в районах, сформованих у 60—80 роки, винесення військових частин і виробничих об'єктів».



Об'єкти багатоповерхового квартирного житлового будівництва в розрізі пропонованих ділянок забудови на 2008-2012 роки

№ п\п	Назва району, номер житлового утворення	Територія, га	Об'єм будівництва, тис.м³ заг. площі	Чисельність населення, тис. людей	Щільність розселення, люд./га	Примітки
1	Лисиничі (І-ша черга) (М-62, М-63)	20,6	124,0	6,2	300	
2	Варшавська-Підголоско	21,5	150,0	5,4	250	
3	Збойськ (Північний), в т.ч.:	34,73	228,7	11,55	-	
	М-42	6,2	59,5	2,9	450	щільність «брутто»
	М-45, в т.ч.:	28,53	169,2	8,65	303	
	- I черга	4,2	28,2	1,45	345	
	- II черга	7,3	49,5	2,55	315	
	- III черга	17,03	91,5	4,65	246	
4	Рясне-II, в т.ч.:	24,7	154,3	7,95	-	
	М-30	3,9	43,5	2,25	390 (М-30 + М-31)	
	М-31	1,8	24,0	1,2		заверш. забудови М-31
	М-32	19,0	86,8	4,5	364	заверш. забудови М-32
5	Квартал по вул. Гетьмана Мазепи (військова частина)	3,9	30	1,5		
6	Квартал по вул. Роксолани (Левандівка)	6,67	66,7	2,7	400	
7	Квартал по вул. Шевченка (склодзеркальний завод)	8,3	125	4,5	540	
8	Квартал по вул. Дж. Вашингтона (цегельня)	5,0	27	1,1		
9	Квартал «Пасічний»	13,0	120	5,4		
10	Окремі будинки по місту		80	3,6		
	Всього		1150,7	49,7		

Фрагмент Схеми розміщення будівництва на першу чергу

На момент розробки Концепції житловий фонд міста Львова (загальна житлова площа) становив 13 388,1 тис. м² житла, де мешкало 722 тис. осіб, що становить 18,64 м² на особу і дещо не відповідає раніше зазначеній у Концепції житловій забезпеченості в розмірі 17,8 м².

Загалом у місті під житлову забудову планувалося виділити 1083,3 га, на яких збудувати житло загальною площею 6683,8 тис. м². Нове житло передбачалося переважно для розселення тодішніх мешканців Львова зі збільшенням житлової забезпеченості до 26 м²/люд. Таким чином, прогнозована чисельність населення міста становила 788,3 тис. м², з них 242,3 тис. мешканців мали покращити свої житлові умови, а житловий фонд зрости до 20 496,1 тис. м² житлової площі.

Варто акцентувати увагу на дуже важливій особливості Генплану: будівництво нового житла передбачалося для покращення житлових умов мешканців міста водночас із розущільненням населення! В іншому випадку, за умови будівництва 6683,8 тис. м² житла при існуючій житловій забезпеченості, населення Львова мало би зрости на 350 тис. мешканців! Однак містобудівники, на жаль, жодним чином не впливають на розселення в умовах ринкової економіки і ми сьогодні не володіємо реальною інформацією ні про стан покращення львів'янами своїх житлових умов, ні про кількість мешканців міста…

Другою стадією Генплану наведені вище показники Концепції були уточнені:

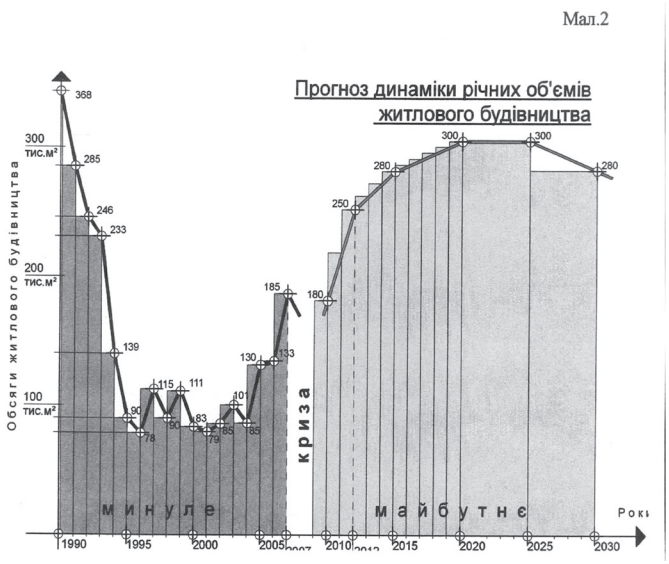
«Всього за наявними ресурсами може бути освоєно 998 га територій і побудовано 6,8 млн. м² житла, житловий фонд може збільшитись до 18,8 млн м², в якому може бути розселено ~ 765 тис. мешканців. Ці показники характеризують сельбищну ємкість території в межах міста.

Враховуючи можливість будівельної бази, ринковий характер відносин у сфері житлового будівництва та відносно невисокий рівень доходів значної частини населення, реальний об'єм до 2025 року, за прогнозом Генплану, складе 4,3 млн м² з середньою житловою забезпеченістю ~ 22 м²/люд. Крім цього, передбачається освоєння територій в межах містобудівної системи шляхом розбудови приміських населених пунктів — Лисиничі, Сокільники, Скнилів, Малехів, Сороки Львівські, де може бути побудовано 3—3,5 млн м² житла і розселено додатково ~ 80 тис. мешканців. Дані показники характеризують сельбищну ємкість позаміських територій в межах містобудівної системи «Великий Львів». За реалістичним демографічним сценарієм на 2025 рік тут може бути побудоване житло на ~ 45 тис. мешканців об'ємом 1,6—1,8 млн м². Таким чином, потенційні можливості розселення в межах системи, визначені Генпланом, є значно вищими від показників демографічного прогнозу і є резервом для непрогнозованого розвитку на розрахунковий строк або розвитку на віддалену перспективу».

Житловий фонд міста в його офіційно встановлених межах на 1 січня 2008 р. становив 12 914,5 тис. м² загальної площі.

Житловий фонд у незадовільному стані (з фізичним зносом 41—60 %) займає 839,4 тис. м² загальної площі (6,5 %). Це насправді величезна цифра. Для порівняння: площа комплексу «Парк Тауер» на вул. Стрийській, який далі розглянемо детальніше, — 26 тис. м². Тобто для відселення житлового фонду, що перебуває у

Мал.2



Малюнок з Генплану міста. Загальнопояснювальна записка, том 1

Таблиця Екж-1

Житловий фонд та розселення населення на розрахунковий період генерального плану

Вид забудови	Сучасний стан			Житловий фонд, що вибуває з експлуатації		Житловий фонд, що зберігається			Об'єм житлового будівництва			Проектний житловий фонд		
	Житловий фонд		Населення (тис.осіб)	тис.м²	Кількість квартир, будинків (од.)	тис.м²	Кількість квартир, будинків (од.)	Населення (тис.осіб)	тис.м²	Кількість квартир, будинків (од.)	Населення (тис.осіб)	тис.м²	Кількість квартир, будинків (од.)	Населення (тис.осіб)
	тис.м²	Кількість квартир, будинків (од.)												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Квартирна забудова	12095,6	247166	700,5	600,0	20000	11495,6	227166	590,6	4100,2	65000	114,4	15595,8	292166	705,0
Садибна забудова	818,9	8815	34,6	-	-	818,9	8815	34,6	200,0	1330	10,4	1018,9	10145	45,0
Всього по місту	12914,5	255981	735,1	600,0	20000	12314,5	235981	625,2	4300,2	66330	124,8	16614,7	302311	750,0

незадовільному стані, потрібно збудувати щонайменше 32 подібних об'єкти. Якщо взяти до уваги забезпеченість житлом у Львові, яка на момент розробки Генплану дорівнювала 17,6 м² загальної (10,7 м² житлової) площі на особу, можна припустити, що в аварійному житловому фонді мешкає близько 50 тис. львів'ян.

Станом на 2008 р. у Львові було зареєстровано 173 будинки непридатні для проживання, загальною площею 14,8 тис. м². Також зафіксовано значні обсяги вибуття житла через переведення житлового фонду в нежитловий у результаті викупу квартир під офіси та магазини.

Відтак Генплан передбачав зменшення розміру житлового фонду впродовж розрахункового періоду обсягом близько 600 тис. м² загальної площі з таких причин: непридатність через аварійність і зношеність; знос багатоквартирних будинків перших масових серій забудови; реконструкція гуртожитків (існуюча практика перетворення їх на офісні центри); переведення житлового фонду в нежитловий; знос для суспільних потреб тощо.

Житлова площа становила 7827,0 тис. м² (60,6 % від загальної). За типом забудови житловий фонд міста поділявся на квартирну — 12 210,5 тис. м² загальної площі (94,6 %) та садибну — 708,0 тис. м² загальної площі (5,5 %). На квартирному обліку перебувало 54 798 сімей (у 2007 р. черговикам було надано всього 270 помешкань).

За даними Управління статистики у Львові здано в експлуатацію загальної житлової площі:

Період, рік	Житлова площа, м²		Період, рік	Житлова площа, м²
1995	89 892		2010	184 484
2000	95 913		2011	301 880
2003	113 642		2012	242 463
2004	121 608		2013	246 553
2005	158 727		2014	423 373
2006	153 133		2015	571 836
2007	210 270		2016	475 388
2008	239 602		2017	499 300
2009	187 179		2018	415 465
			2019	567 346



Цікаво, що дані Управління статистики станом на липень 2020 р. змінилися порівняно з попередньо оприлюдненими:

Період, рік	Житлова площа, м²	Змінений розмір житлової площі, м²	Різниця у показниках, м²
2012	242 463	20 4396	— 38 067
2013	246 553	189 117	— 57 436
2014	423 373	320 902	— 102 471
2015	571 836	490 548	— 81 288
2016	475 388	421 818	— 62 570
2017	499 300	490 290	— 9 010

Відтак різниця у статистичних даних з 2012 до 2017 р. щодо введення в експлуатацію загальної житлової площі у Львові дорівнювала 350 842 м². Інакше кажучи, обсяги введення в експлуатацію житла Головним управлінням статистики у Львівській області були відкориговані у бік зменшення більш як на 350 тис. м², що співмірно з річним обсягом будівництва!

Оскільки найбільш повний аналіз об'ємно-просторової ситуації у Львові міститься у Генплані, тобто станом на 2008 р., то для оцінки нинішньої ситуації поглянемо на збільшення житлового фонду міста за рахунок нового будівництва. До 2012 р. візьмемо за основу дані «старої статистики», а після — нової. Так отримаємо показник мінімального приросту житлового фонду за 2008—2019 рр., який становить 4013 тис. м².

З 1 січня 2008 р. до 1 січня 2019 р. житловий фонд зріс з 12 914,5 тис. м² загальної площі до 16 736 тис. м², тобто на 3821,5 тис. м². Різницю у показниках приросту житлового фонду (4013 — 3821,5 = 191,5 тис. м²) можемо пояснити частковим вибуттям житлового фонду з експлуатації у межах, передбачених Генпланом 600 тис. м².

Фактично ми наблизилися до «реального об'єму» прогнозованого Генпланом на 2025 р. (4,3 млн м²). Якщо за прогнозованої житлової забезпеченості (22 м²/люд.) житловий фонд 3821,5 тис. м² заселять нові мешканці міста, а не ті, хто покращив свої житлові умови, то чисельність населення міста зросте на 173,3 тис. мешканців. Але не варто забувати: маса нового житла ще будується і цілком імовірно, що на завершення прогнозного періоду, тобто станом на 2025 р., ми вийдемо на передбачені Генпланом показники: 6,8 млн м² нового житла зі збільшенням житлового фонду до 18,8 млн м². Однак жодним чином не можемо спрогнозувати кількість мешканців: чи це буде 765 тис., які заповнюють «сельбищну ємкість» території, чи 1 млн.

У Львові в 2019 р. введено в експлуатацію 567 346 м² загальної площі житла при чисельності 747 983 осіб постійного населення, що становить 0,758 м²/особу.

Натомість в області у 2019 р. введено в експлуатацію 1 292 196 м² загальної площі житла із 2 512 084 мешканцями станом на 1 січня 2020 р., що становить 0,514 м²/особу.

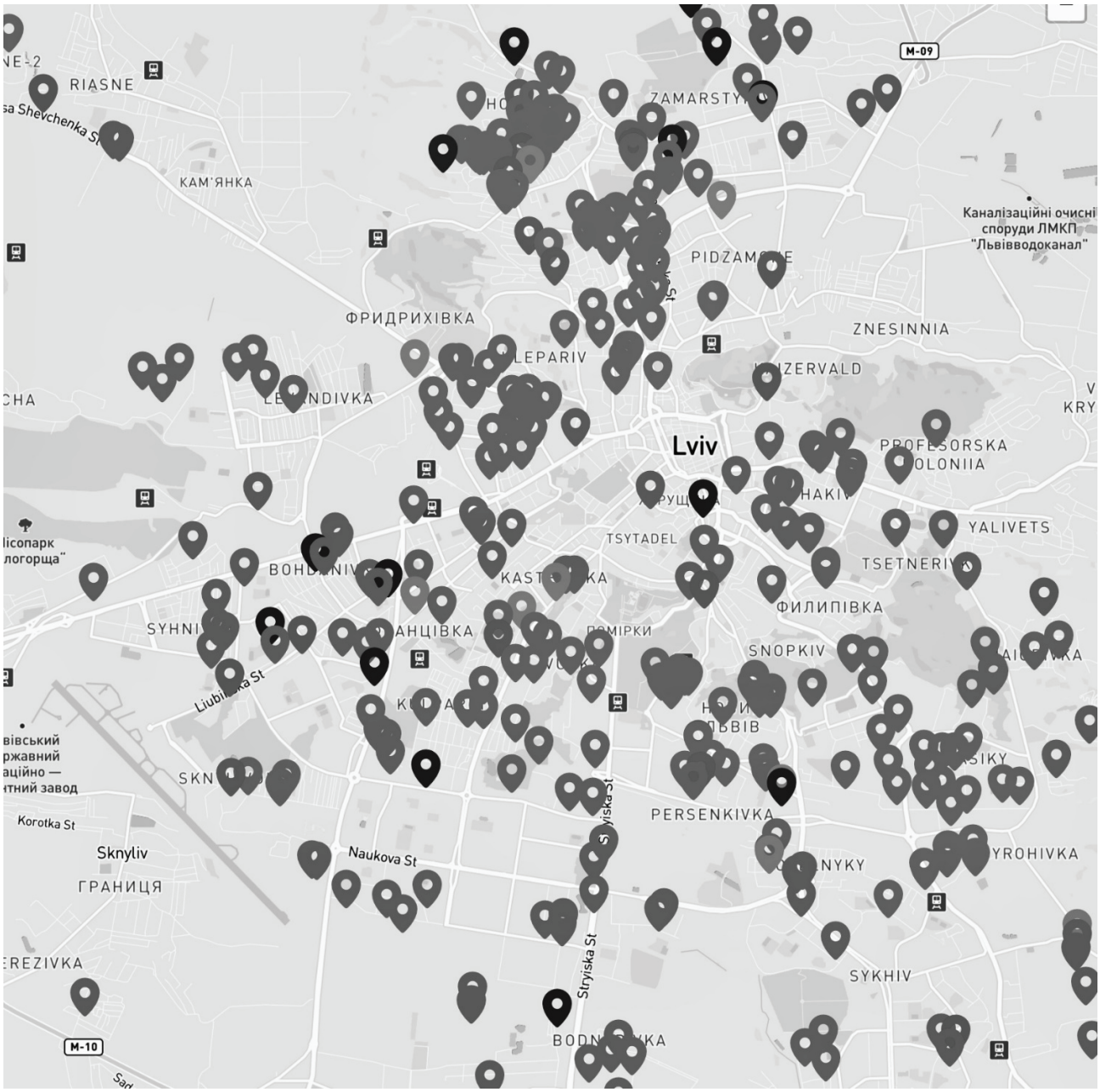
Назва району	Загальна площа житла, введеного в експлуатацію, м²	Кількість мешканців	Площа новозбудованого житла на одну особу, м²
Пустомитівський	206 369	120 319	1,715
Жовківський	60 842	110 461	0,55
Яворівський	90 477	126 381	0,716
Городоцький	30 188	68 707	0,439
Дрогобич	18 572	96 689	0,192
Турківський	5 521	49 403	0,112
Бродівський	9 554	58 009	0,165
Жидачівський	6 805	66 183	0,103

З 2008 р. у Пустомитівському районі введено в експлуатацію щонайменше 1 млн м² житла. Звісно, не все будується безпосередньо біля Львова, але можна припустити, що більшість новобудов таки прилягає до міста.

До прикладу, інтенсивно забудовуються Сокільники, які безпосередньо межують з містом, проте через незрозумілі політичні домовленості не увійшли до так званої Львівської ОТГ…

Додайте сюди ще прилегле до межі міста будівництво у Жовківському та Яворівському районах, що безпосередньо межують зі Львовом, а також постійну маятникову міграцію — 150 тис. осіб кожного дня. Відтак затори стали буденним явищем не лише для центральної частини чи більшості магістралей Львова, а й для об'їзної дороги та на під'їзді до міста. І нічого дивного у тому нема — це радше закономірність. Більше того, закономірною є негативна динаміка цього явища, яку ми спостерігаємо останнім часом і в якій відсутні передумови до зменшення чи сповільнення…

Ще один аспект масового житлового будівництва, про який практично ніхто не згадує. Якщо поглянути на мапу новобудов Асоціації західноукраїнських забудовників, то можна помітити, що практично все нове будівництво, всупереч Генплану, відбувається у межах міста Львова. Відтак у процесі урбанізації та подальшого заселення переущільненого міста, на його території може з'явитися додаткових (щонайменше — в контексті набудованого) 200 тисяч мешканців. Залишивши в стороні всі проблеми, які виникнуть унаслідок цього процесу, згадаймо про нормативне забезпечення мешканців зеленими насадженнями загального користування, яких у Львові, згідно з даними Генплану, бракує. Так ось, щоби забезпечити нормативною кількістю зелених насаджень загального користування нових мешканців, додатково необхідно збудувати 340 га парків і скверів. Це як Парк Франка, Стрийський парк, Снопківський парк, лісопарк Погулянка, Скнилівський парк, парк Залізна вода, парк Горіховий гай і парк Високий Замок разом взяті. Ви бачите території, де це можна зробити? Отож…



Знимка мапи новобудов Асоціації західноукраїнських забудовників зі сайта https://azuz.org.ua/lviv-interactive-map/?action=get_map_data&fn_region=0&fn_builder=0



АНАЛІЗ МІСТОБУДІВНИХ УМОВ ТА ОБМЕЖЕНЬ, ЗАТВЕРДЖЕНИХ ЛЬВІВСЬКОЮ МІСЬКОЮ РАДОЮ У 2019 Р.

Номер і дата рішення	Назва рішення	Площа земельної ділянки, га / % забудови	Висота будівель, м	Максимально допустима щільність населення в межах житлової забудови відповідної житлової одиниці на один га	Відповідність Генплану; коментарі, примітки
№ 1209 від 27.12.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Львів-Інвест Плюс» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими нежитловими приміщеннями та підземним гаражем на вул. Угорській, 14	0,7609 / 14,5	32,80	750	Не відповідає. Виробнича територія заводу «Полярон». Вул. Угорська перевантажена транспортом. За тією ж адресою видано ще декілька дозволів на багатоповерхове будівництво.
		Новий житловий квартал, який складається зі трьох спарених 10-поверхових будинків на 160 квартир. У майбутньому заплановано зведення ще двох багатоповерхівок з загальною кількістю 250 житлових квартир. Передбачалося зведення підземного паркінгу на 32 паркомісця, а також автостоянки на 200 паркомісць.			
№ 1208 від 27.12.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «БК «Приватбуд-Львів» багатофункційного комплексу нежитлових та житлових будівель з вбудованими приміщеннями громадського призначення, закладом перебування дітей дошкільного віку, трансформаторною підстанцією, даховою котельнею та підземною автостоянкою на вул. Б. Хмельницького, 207 у м. Львові зі знесенням існуючих споруд	4,4111 / 33,00	13,50–57,50	650	Не відповідає. Виробнича територія дослідного нафтомаслозаводу, заснованого у 1896 р., як рафінерію. У 1999 р. підприємство приватизоване. У 2009 р. ліквідоване рішенням суду, а на майно накладено арешт. Територія екологічно забруднена. Вул. Б. Хмельницького перевантажена транспортом.
		Заплановано будівництво житлового кварталу з 12 будівель на площі 65 тис. м^2, з яких 41 тис. м^2 займатиме житло. Решта території — магазини, пральні та офіси. На території комплексу заплановано дитсадок на 700 дітей і підземний паркінг.			

№ 1179 від 20.12.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ПАТ «Львівський завод штучних алмазів і алмазного інструменту» житлового комплексу з вбудовано-прибудованими приміщеннями громадського призначення, закладом перебування дітей дошкільного віку, підземною автостоянкою, даховою котельнею та трансформаторною підстанцією на вул. Б. Хмельницького, 116 у Львові зі знесенням існуючих споруд	/ 44	29,6	575	Не відповідає Генплану. Виробнича територія. Керівником АТ «Львівський завод штучних алмазів і алмазного інструменту» є Віктор Пушкарьов, який у 2014 р. обіймав посаду директора департаменту житлового господарства та інфраструктури Львівської міськради, а у 2015 р. — першого заступника міського голови Львова. Вул. Б. Хмельницького перевантажена транспортом. Розташовано на території історичного ареалу. Висота забудови регламентується не вище 15 м.
		Територію Алмазінструменту площею 2,0526 га забудують 20 багатоповерхівками з дитячим садочком і підземним паркінгом. У комплексі «Містечко Підзамче» також планують розмістити торговельні приміщення (супермаркет), готель, фуд-корти, ресторани, кафе тощо.			
№ 1025 від 01.11.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Лев Девелопмент» апарт-готелю на вул. Т. Шевченка, 73-А, 73-В, 73-Д у м. Львові	/ 80,00	27		Не відповідає. Територія малоповерхової квартирної житлової забудови, в якій максимальна висота будівель ста-новить 18 м (до 4-х поверхів). Апарт-готель матиме висоту 27 м (орієнтовно 7 поверхів). Розташовано на території історичного ареалу. Висота за-
		По факту йдеться про житловий будинок, який так не назвали через розташування у санітарно-захисній зоні виробництва.			

					будови регламентується не вище 15 м. Вул. Шевченка перевантажена транспортом.
№ 1004 від 25.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво Управлінням Служби безпеки України у Львівській області багатоквартирного житлового будинку з вбудовано-прибудованим гаражем на вул. На Нивах	0,2790 /	15,50	550	Відповідає. У зоні змішаної забудови. Поруч планувалася багаторівнева транспортна розв'язка на перетині проєктованої кільцевої магістралі з вул. Варшавською і Гетьмана Мазепи.
№ 987 від 18.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Західні будівельні інвестиції» багатоквартирного житлового комплексу з вбудованими нежитловими приміщеннями та підземною автостоянкою на вул. Л. Перфецького, 6 зі знесенням існуючих споруд у м. Львові	/ 35	35,00	528	Не відповідає. Територія промислових підприємств. Вул. Перфецького перевантажена транспортом.
		Два 9-поверхові будинки на території авторинку зі зносом існуючих павільйонів. 130 квартир.			
№ 988 від 18.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень забудови земельної ділянки на будівництво ТОВ «Розвиток нерухомості» багатоквартирного житлового будинку з приміщеннями громадського призначення та підземним паркінгом на вул. Струмок — вул. Т. Масарика, 7 від 26.12.2014 № 420	14-поверховий будинок на 168 квартир.			Не відповідає. Більше того, навіть у проєкті зонування (проєктами зонування як і детальними планами територій у Львові часто незаконно змінюють Генплан) ділянка перебувала в зоні дитячих шкільних установ і загальноосвітніх шкіл.

№ 984 від 18.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ПАТ «Львівський завод штучних алмазів і алмазного інструменту» багатофункційного комплексу нежитлових та житлових будівель з вбудованими приміщеннями громадського призначення, закладом перебування дітей дошкільного віку, трансформаторною підстанцією, даховою котельнею та підземною автостоянкою на вул. Волинській, 9 у м. Львові зі знесенням існуючих споруд	2,1800 / 36	27,1	650	Не відповідає. Ділянка аналогічна ділянці за адресою: вул. Б. Хмельницького, 116 (рішення № 1179). Розташована на території історичного ареалу. Висота забудови регламентується не вище 15 м.
		У житловому кварталі передбачають 331 квартиру та паркінг на 293 машиномісця, а також дитячий садок на 25 місць.			
№ 964 від 11.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ПП «Соната сервіс груп» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими громадськими приміщеннями та підземним паркінгом на вул. Замарстинівській, 127 зі знесенням існуючих будівель (будинок № 2 на Генплані)	0,4084 / 58,5	24	820	Не відповідає. Зона промислової забудови. Поруч з існуючою трамвайною колією та запроєктованою транспортною розв'язкою на перехресті вул. Замарстинівська — Липинського. Вул. Липинського перевантажена транспортом.
		Житловий будинок із громадськими приміщеннями та підземним паркінгом. Рішення фактично стосується частини будинку.			
№ 963 від 11.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ПП «Соната сервіс груп» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими громадськими при-	0,4084 / 58,5	33		Не відповідає. Дублює рішення № 964. Таке дублювання забудовники часто застосовують для полегшення «дозвільних» процедур, отриму-

	міщеннями та підземним паркінгом на вул. Замарстинівській, 127 зі знесенням існуючих будівель (будинок № 1 на Генплані)				ючи рішення не на весь об'єкт, а на його частини.
№ 945 від 09.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «ЖБК «Ваш дім» багатоквартирних житлових будинків №№ 9, 9-А, 9-Б, 9-В, 9-Г, 10, 11 (на Генплані) з вбудовано-прибудованими комерційними приміщеннями, паркінгом, даховими котельнями та трансформаторною підстанцією на вул. Пасічній, 133 у м. Львові (у 6-ти чергах будівництва)	11,9051 / 30	30,50—85	820	Відповідає, хоча ділянка за адресою: Пасічна, 133, за даними карти Google, розташована у зоні малоповерхової житлової забудови, фактично в межах запроєктованої розв'язки вул. Хуторівка–Проектована–Пасічна. Натомість будівництво ЖК «Ваш дім» ведеться по вул. Пирогівка. Транспортні магістралі вул. Пасічна та Зелена перевантажені транспортом. Багатоповерхова забудова, промзона, поруч низка розв'язок.
		Комплекс з 21 будинку на 442 квартири.			
№ 943 від 09.10.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво гр. гр. Рак Б. М., Раком Р. Є., Шумańським О. М., Рак Д. Т., Раком О. Є., Остальською Г. М., Остальською О. Ю., Раком Є. Є., Раком Є. М., Остальською О. Ю., Остальським Ю. М., Раком Т. Є.	0,1 та 0,06 / 47	48	862	Не відповідає. За Генпланом – зона малоповерхової житлової забудови. Фактично на місці транспортної розв'язки!
		Житлову 16-поверхівку збудують фактично упритул до сусіднього будинку аналогічної поверховості, в межах запроєктованої транспортної розв'язки на перехресті вул. Хуторівка — Проектована та пр. Червоної Калини.			

	багатоквартирного житлового будинку з вбудовано-прибудованими закладами громадського обслуговування та гаражем на вул. Бережанській, 56				
№ 870 від 13.09.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво гр. Савчиним М. Ю. багатоквартирного житлового будинку з вбудовано-прибудованим гаражем зі знесенням існуючих будинку та споруд на вул. М. Кордуби, 2-А	0,0524 / 37	15	495	Відповідає. Розташований в зоні садибної та малоповерхової забудови. Поруч запроєктована транспортна магістраль (продовження вул. Б. Хмельницького), яка, перетинаючи вул. Кордуби, далі мала проходити тунелем і виходити на поверхню в районі запланованої розв'язки на перетині вул. Личаківська — Тракт Глинянський.
№ 845 від 06.09.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Львівський домобудівний комбінат-плюс» багатоквартирного житлового будинку з вбудовано-прибудовани-ми закладами громадського обслуговування та прибудованим гаражем в обслуговуючому кооперативі «Садове товариство «Промінь Голоско» (ділянка № 8–9–10)	0,1942 / 37	38,5	820	Умовно відповідає. Знаходиться у зоні житлової забудови змішаного характеру, поруч з запроєктованою дорогою. В районі відбуваються постійні протести мешканців через нестерпні умови життя, пов'язані з відсутністю інфраструктури та перетворенням району в суцільний будівельний майдан-
		У зоні інтенсивної забудови району.			

					чик. Будівництво вул. Проектованої-1 та інших не вирішать транспортної проблеми, оскільки транспортний потік, який згенерує щільна забудова, увіллється у завантажені транспортом вулиці: Варшавська — пр. Чорновола —Замарстинівська — Шевченка. В зоні проєктованої кільцевої та розв'язки. Місце визначити на карті не вдається.
№ 840 від 06.09.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на реконструкцію ДП ПАТ «Концерн-Електрон» — «Навчальний науково-виробничий комплекс «Електрон» з надбудовою існуючих будівель під багатоквартирний житловий будинок для викладацького складу та наукових співробітників на вул. Генерала Т. Чупринки, 130	1,2133 / 34	24,50	650	Не відповідає. За Генпланом територія належить до земель громадських центрів, комплексів та об'єктів. Розташована на території історичного ареалу. Висота забудови регламентується не вище 15 м. Біля незбудованої кільцевої дороги.
		Реконструкція існуючих будівель із надбудовою.			
№ 803 від 23.08.2019	Вул. Некрасова 45 – Личаківська 84-88 (квартал)	/ 40	25,65	690	Не відповідає. За Генпланом територія належить до земель громадських центрів, комплексів та об'єктів. Розташовано на території історичного ареа-
		Компанії ТОВ «Глобус груп» та ТОВ «Ангеліка» планують будівництво багатоквартирного житлового будинку з вбудованими приміщеннями громадського призначення та підземним паркінгом на місці знесених господарських будівель.			

					лу. Висота забудови регламентується не вище 15 м. Знесення існуючих будинків, висотна забудова.
№ 749 від 09.08.2019	Баштанна 6, бічна Любінської. Фіз. особа-забудовник.	/ 37	17,5	653	Відповідає умовно — будівництво серед малоповерхової забудови, на вузенькій вуличчі. Очевидно, що з вирубкою зелених насаджень. Проблемне розташування дитячих майданчиків і забезпечення автівок паркувальними місцями. Між Луганською — Проектованою та Ряшівською— Проектованою.
		На місці знесеного житлового будинку.			
№ 732 від 02.08.2019	«Княжий хол», Городоцька, 64	/ 9	24	495	Не відповідає. За Генпланом — виробнича територія в зоні малоповерхової квартирної забудови. Розташована в зоні історичного ареалу — наявне порушення висотності.
		Вставка між двома житловими будинками з вирубкою зелених насаджень.			
№ 637 від 05.07.2019	ТОВ «Рімарко», Щирецька, 30, 8-й Скнилівський провулок 19, 21	/ 30	Секц. 1 — 31,15; секц. 2 –22,4	267	Не відповідає. За Генпланом — зона малоповерхової забудови.
		Фірма, на яку оформлено дозвіл, зареєстрована у 2019 році зі статутним капіталом 1000 грн.			

№ 635 від 05.07.2019	ПП Галпрофбуд, Зелена 269-Г	/ 29	35,5	653	Не відповідає. За Генпланом — зона малоповерхової забудови, фактично в межах запроєктованої транспортної розв'язки вул. Зелена — вул. Хуторівка — Проектована.
		Будівництво зі зносом існуючих споруд.			
№ 607 від 27.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на реконструкцію гр. гр. Радомською С. Й., Дарделло Р. І. та Яворською О. М. існуючого приміщення гаража з влаштуванням громадських приміщень, автомобільної стоянки та житлових квартир у верхніх поверхах на вул. Пекарській, 65		30	650	Не відповідає. Будівництво фактично заплановане на території обласної лікарні. На території історичного ареалу — висота будівлі вдвічі перевищує допустиму.
		Нове будівництво під виглядом реконструкції існуючого гаража.			
№ 606 від 27.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво гр. гр. Мирощенком Ю. М., Перетятком Т. Г., Гудою В. В., Пєшковим В. П., Моргуновою Л. А., Моргуновим В. Ю., ТОВ «Ангеліка» багатоквартирного житлового будинку на вул. Личаківській, 84-А, 84-Б, 86-А, 84-88	/ 40	21,5	653	Не відповідає. За Генпланом — зона малоповерхової житлової забудови (2–4 поверхи).
		Будинок споруджується на 5-ти земельних ділянках зі знесенням існуючих споруд.			

№ 604 від 27.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «КСФ Груп» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими нежитловими приміщеннями та підземним гаражем на вул. Угорській, 14	/ 33	34,5	527	Не відповідає. За Генпланом — зона промислової забудови, завод «Полярон».
		За цією адресою здійснюється будівництво великого житлового кварталу.			
№ 568 від 19.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Еліт дім» багатоквартирного житлового будинку на вул. Кастелівці – вул. Академіка А. Сахарова зі знесенням існуючих будівель	/ 50	26	680	Не відповідає. За Генпланом — зона промислової, малоповерхової або громадської забудови. Перевищення допустимої висоти в межах історичного ареалу — 11 м.
		Будівля розташована у кварталі історично сформованої житлової та громадської забудови у межах історичного ареалу міста. Через відсутність адреси — чітко ідентифікувати ділянку неможливо.			
№ 553 від 14.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Будівельно-інвестиційна компанія «Рубікон Груп» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими приміщеннями громадського призначення та підземним паркінгом на вул. М. Пимоненка — вул. Пасічній	/ 43,2	27,1	653	Не відповідає. За Генпланом — зона малоповерхової житлової забудови (2–4 пов).
		Підприємство-забудовник належить керівнику комунального підприємства, підпорядкованого ЛМР. Будівництво двох секційного (7–8 поверхів) житлового будинку планується на восьми земельних (вочевидь дачних) ділянках.			
№ 551 від 14.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Акіта Україна» багатофункційного комплексу з вбудованими приміщеннями громадського призначення, закладом пере-	/ 34,3	58,3	615	Не відповідає. За Генпланом — землі громадської та промислової забудови.

	бування дітей дошкільного віку, житловими одиницями у верхніх поверхах, трансформаторною підстанцією, даховою котельнею та підземною автостоянкою на вул. Замарстинівській, 134-А у м. Львові				
№ 549 від 14.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на реконструкцію гр. гр. Сердюк Г. В. та Дмитрієнко А. О. житлового будинку з прибудовою і надбудовою та з пристосуванням під апарт-готель з підземним паркінгом на вул. Лижв'ярській, 30	/ 45 (68 із підземним паркінгом)	17,2	Максимально допустима щільність населення в межах мікррайону не вимагається	Відповідає. Межі історичного ареалу. Незначне — 2,2 м — перевищення встановлених обмежень по висоті.
		Будівництво на місці приватного житлового будинку апарт-готелю фактично в парковій зоні.			
№ 546 від 14.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво гр. Бараном А. М. багатоквартирного житлового будинку з вбудовано-прибудованим гаражем та приміщеннями громадського обслуговування зі знесенням існуючого будинку на вул. Героїв УПА, 57-В	/ 32,8	21	650	Відповідає, але є перевищення на 6 м допустимої висоти в межах історичного ареалу.
		Будівництво 6-поверхового житлового будинку на місці приватного.			
№ 501 від 05.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво багатоквартирного житлового будинку на вул. Роксоляни (2) на земельній ділянці, призначеній для продажу на земельних торгах у формі аукціону	/ 27	35	820	Відповідає. Це припущення, з огляду на заплановану багатоповерхову забудову району. Однак поруч із цією забудовою передбачалась проєктована магістраль з низкою розв'язок.
		Ділянку не вдалося ідентифікувати.			

№ 500 від 05.06.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво багатоквартирного житлового будинку на вул. Роксоляни (1) на земельній ділянці, призначеній для продажу на земельних торгах у формі аукціону		35	820	Відповідає. Це припущення, з огляду на заплановану багатоповерхову забудову району. Однак поруч із цією забудовою передбачалась проєктована магістраль з низкою розв'язок.
		Ділянку не вдалося ідентифікувати.			
№ 449 від 10.05.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ОСББ «Довга 30А» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими громадськими приміщеннями та підземним паркінгом зі знесенням існуючих будівель на вул. Довгій, 30-А	/ 35,5	33,1	820	Відповідає. Однак за Генпланом у цьому районі передбачалося прокласти декілька вулиць, які б його поєднували з магістралями — вул. Дж. Вашингтона, Зелена, Пасічна.
		Будівництво за Львівським обласним клінічним перинатальним центром, біля торгового центру METRO.			
№ 416 від 26.04.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Новий люкс» багатоквартирного житлового комплексу з вбудованими громадськими приміщеннями, автостоянкою та трансформаторною підстанцією на вул. В. Навроцького, 31 зі знесенням існуючих будівель у м. Львові	/ 48	32,6	615	Не відповідає. За Генпланом — промислова територія.
		Будівництво на промисловій території зі знесенням існуючих споруд.			
№ 383 від 19.04.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Науково-технічний центр міжгалузевих	/ 35	30,8	750	Не відповідає. Територія для будівництва громадських і спортивних центрів. Плюс ще чотири абсолютно
		Багатосекційний житловий будинок за спортивно-торгово-розважальним центром «Spartak».			

	програм» багатоквартирного житлового будинку (будинок №5 на генплані; секції 5.1, 5.2) на вул. Тополиній, 4 з вбудовано-прибудованими приміщеннями громадського призначення				ідентичні рішення 379–382.
№ 378 від 19.04.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТзДВ «Львівське спеціалізоване автотранспортне підприємство 1302» кварталу багатоквартирної житлової забудови з об'єктами громадського призначення, дошкільним навчальним закладом, підземними і наземними паркінгами та об'єк-тами інженерної інфраструктури на вул. Рудненській, 8, будинки №№ 9, 10 на генплані (3 черга будівництва)		43,5	480	Не відповідає. Територія промислового підприємства.
		Будівництво житлового комплексу на місці молокозаводу.			
№ 348 від 12.04.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Руставелі 7'я» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими приміщеннями громадського призначення та підземним паркінгом на вул. Шота Руставелі, 7-Я зі знесенням існуючих споруд	/ 37	32	650	Не відповідає. Територія промислового підприємства. Висота будівлі вдвічі перевищує максимально допустиму.
		Будівництво на території приватизованого «Галицькими інвестиціями» інституту «Львівтеплоелектропроект» в історичному ареалі.			

№ 262 від 22.03.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Укр Євро Фасад» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими приміщеннями громадського призначення, приміщенням для тимчасового перебування дітей та підземним паркінгом на вул. П. Шафарика, 11	/ 55,1	36	820	Не відповідає, територія промислового підприємства.
		Будівництво зі знесенням існуючих об'єктів, поруч із парком Погулянка.			
№ 200 від 01.03.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Резерв плюс» багатоквартирних житлових будинків №№ 3, 6, 7 (на генплані), громадських будівель (з торгово-офісними площами, апарт-готелем, готелем) №№ 1, 2, 4, 5 (на генплані) з паркінгом, вбудованим приміщенням групи тимчасового перебування дітей № 6.1 (на генплані) та об'є-ктами інженерної інфраструктури (дахові котельні, трансформаторна підстанція) на вул. Лемківській, 9 у м. Львові зі знесенням існуючих будівель (у 7-ми чергах будівництва)	1,4804 / 12,20 $м^2$/люд.	4—12 поверхів		Не відповідає. Територія об'єктів торгівлі.
		Побутові приміщення на території промислового об'єкту. Продані ФДМУ на конкурсі.			
№ 197 від 01.03.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Лев Девелопмент» багатоквартирного житлового будинку з технічним повер-	/ 40	36,8	321	Умовно відповідає. Детальний план тричі переробляли. Попередньо була малоповерхова забудова.
		На території садибної (дачної) забудови. Місцезнаходження ділянки за офіційними даними ідентифікувати не видається можливим.			

	хом, вбудованими приміщеннями громадського призначення, підземним паркінгом в урочищі «Голоско», обслуговуючому кооперативі «Садове товариство «Промінь Голоско» (ділянки №№ 25–30)				
№ 196 від 01.03.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «ЖК Білий шоколад» багатоквартирних житлових будинків (секції 5, 6) з вбудованими приміщеннями громадського призначення, підземним паркінгом та вбудованими приміщеннями трансформаторної підстанції на вул. Під Голоском (навпроти будинку №19)	/ 50	34	850	Не відповідає. Територія житлової забудови пониженої щільності.
		Навпроти Львівської академії друкарства з масовою вирубкою зелених насаджень.			
№ 169 від 22.02.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво 1-м окремим відділом капітального будівництва ДПСУ багатофункціонального житлового комплексу на території військової частини 9507 на вул. Володимира Великого, 10 (для військовослужбовців) з вбудованими приміщеннями громадського призначення та підземним паркінгом зі знесенням існуючих нежитлових будівель (будинки з апартаментами №№ К1, К2, К3 на генплані та заклад дошкільної освіти № 8 на генплані)	/ 40	57	460	Відповідає умовно. Будівля надто близько розташована до сакральної споруди.
		Будівництво на території військової частини. Фактично об'єкт є в складі великого комплексу ЖК «Америка».			

№ 120 від 08.02.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Львівська інвестиційна компанія» багатоквартирного житлового будинку (№ 3 на генплані) з вбудованою автостоянкою та трансформаторною підстанцією на вул. Малоголосківській	1,2 / 43	33,5	820	Відповідає умовно. За Генпланом — зона змішаної забудови. Але загалом забудова цього району багатоповерховими будівлями без належного розвитку інфраструктури не відповідає містобудівним нормам.
		Забудова у скандально відомому, через масові протести мешканці, житловому районі, де провадиться переущільнена забудова без належного розвитку вулично-дорожньої мережі.			
№ 117 від 08.02.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Задруга» та ТОВ «Львівська інвестиційна компанія» багатофункціональної будівлі з вбудованими приміщеннями громадського призначення, підземною автостоянкою та житловими одиницями у верхніх поверхах зі знесенням існуючих будівель на вул. Зеленій, 261, 263, 265	/ 58	34	944	Не відповідає. За Генпланом — зона малоповерхової забудови.
		Забудова практично в межах передбаченої Генпланом багаторівневої розв'язки на перехресті вулиць Хуторівки — Проектованої та Зеленої.			
№ 116 від 08.02.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «ЖК Білий шоколад» багатоквартирних житлових будинків (секції 3, 4) з вбудованими приміщеннями громадського призначення, підземним паркінгом та вбудованими приміщеннями трансформаторної підстанції на вул. Під Голоском (навпроти будинку № 19)	/ 39	34	820	Не відповідає. Територія житлової забудови пониженої щільності.
		Навпроти Львівської академії друкарства з масовою вирубкою зелених насаджень.			

№ 115 від 08.02.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «Галицькі вітражі» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими автостоянками на вул. Сигнівці, 10 зі знесенням магазину-павільйону	/ 39,7	21,5 (6 поверхів)	653	Відповідає. Зона змішаної забудови.
		На місці павільйону, серед садибної забудови.			
№ 113 від 08.02.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТзДВ «Дальта» та ТОВ «Ізок» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими приміщеннями громадського призначення (№ 1 на генплані) та готелю (№ 2 на генплані) зі знесенням існуючих нежитлових приміщень на вул. В. Антоновича, 31 — вул. Грюнвальдській, 11-А (3 черга будівництва)	/ 14,6	23,6	685	Не відповідає. За Генпланом — територія підприємства. Висота будівлі на 8,6 м перевищує допустиму.
		Будівництво зі знесенням малоповерхових адміністративних та господарських споруд у межах історичного ареалу.			
№ 77 від 25.01.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ТОВ «ПреміумБуд» багатоквартирного житлового будинку з вбудовано-прибудованими паркінгами та закладами громадського обслуговування зі знесенням існуючих будинків та споруд на вул. С. Голубовича, 34	/ 61	25,5	650	Не відповідає. За Генпланом — територія промислового підприємства. Висота будівлі на 10,5 м перевищує допустиму.
		На місці існуючих споруд. Територія історичного ареалу.			

№ 48 від 18.01.2019	Про затвердження містобудівних умов та обмежень для проектування об'єкта будівництва на будівництво ПрАТ «Квіти Львова» багатоквартирного житлового будинку з вбудованими нежитловими приміщеннями та пакінгом на вул. Стрийській, 195	/ 35	34	820	Не відповідає. За Генпланом — територія громадських центрів.
		Будівництво неподалік Львівського іподрому.			

Таким чином, з 47 рішень виконавчого комітету Львівської міської ради Генплану відповідає 9 рішень, відповідає умовно — 5 рішень і не відповідає — 33 рішення. Умовна відповідність — це коли формально порушень Генплану немає, проте є суттєва диспропорція між, скажімо, щільною багатоповерховою забудовою та транспортною чи соціальною інфраструктурою. Невідповідність — це ситуація, коли функціональне призначення території за Генпланом є іншим, ніж багатоповерхова, у нашому дослідженні, житлова забудова.

Як бачимо з наведених у таблиці даних, незаконна практика зміни Генплану проєктами детального планування території є масовою. Особливо часто вона застосовується до промислових об'єктів і територій. При цьому нехтується розвитком інфраструктури, зокрема транспортної, що призводить до автомобільних заторів на вулицях міста. Крім того, така ситуація спричиняє переущільнення міста, збільшення антропогенного навантаження на його природне середовище, дефіцит зелених насаджень, погіршення екологічної ситуації тощо.

Щодо меж історичного ареалу та зони регулювання забудови, то слід зазначити наступне. Рішенням ЛМР № 1311 від 09 грудня 2005 р. «Про затвердження меж історичного ареалу та зони регулювання забудови міста Львова» було затверджено опрацьовані інститутом «Укрзахідпроектреставрація», на замовлення управління охорони історичного середовища, межі історичного ареалу та зону регулювання забудови м. Львова.



Приклад грубого порушення обмеження висоти забудови в межах історичного ареалу. Вул. Острозградських—Лукаша. Знимка архітектора Ю. Волощака

Відповідно до «Плану зонування території м. Львова (зонінг), том 1. Частина 4, 5. Залізничний та Шевченківський райони», розробленого інститутом «Містопроект» у 2014 р. і затвердженого Ухвалою № 4657 ЛМР 21 травня 2015 р., до основних історико-культурних факторів, які створюють певні обмеження для містобудівної діяльності відносяться:

- підзона ІА-1 — території пам'яток;
- підзона ІА-2 — охоронні зони пам'яток;
- підзона ІА-3 — комплексна охоронна зона;
- підзона ІА-4 — територія історичного ареалу;
- підзона ІА-5 — зона регулювання забудови;
- підзона ІА-6 — зона охорони історичного ландшафту;
- підзона ІА-7 — території з історичним культурним шаром.

Далі цитуємо за текстом документу: «В межах територій пам'яток, їх охоронних зон, історичних ареалів і комплексних охоронних зон пам'яток культурної спадщини (підзони: ІА-1, ІА -2, ІА -3, ІА-4); поширюється принцип регенерації середовища.

У межах підзон передбачається збереження історичного планування та забудови, історичного середовища і ландшафту, виведення промислових підприємств, майстерень, складів та інших дисгармонуючих споруд, які наносять фізичну та естетичну шкоду пам'яткам та їх середовищу.

У межах підзон не допускається:

- прокладання комунікацій для транзитного транспорту;
- прокладання підземних інженерних мереж загальноміського значення;
- улаштування повітряних ліній електропередачі;
- встановлення торговельних кіосків, рекламних щитів та інших споруд, що порушують сприймання пам'яток і навколишнє історичне середовище.

Слід передбачати тільки відновлювально-реставраційні роботи, консерваційні та ремонтні заходи, роботи щодо використання пам'яток і навколишньої історичної забудови, благоустрій території.

Нове будівництво може здійснюватись у межах завдань щодо доповнення характеру середовища, що склалося історично, у тісному планувальному, масштабному погодженні з оточенням, відповідно до історико-містобудівного обґрунтування, яке погоджується з управлінням охорони історичного середовища Львівської ОДА та містобудівною радою управління архітектури Львівської міської ради.

Висота забудови у вказаних зонах обмежується і встановлюється не більше 15 м. Відхилення можливе за процедурою допустимих видів забудови (п. 1.4.)».

Допустимі види забудови земельних ділянок здійснюються на основі і з дотриманням вихідних даних, які видаються управлінням архітектури і містобудування в строк до 7 робочих днів від дати отримання позитивного висновку архітектурно-містобудівної ради щодо матеріалів містобудівного розрахунку (ескізу намірів забудови) та історико-містобудівного обґрунтування (в межах історичного ареалу), які подаються замовником.

Такі ж обмеження продубльовано у «Плані зонування території м. Львова (зонінг). Том 1. Частина 1. Базове зонування. Загальна пояснювальна записка. Нова редакція», розробленому інститутом «Містопроект» у 2018 р. та затвердженому 25 січня 2018 р. Ухвалою ЛМР № 2914:

«3.2.2. В межах територій пам'яток, їх охоронних зон, історичних ареалів і комплексних охоронних зон пам'яток культурної спадщини (підзони: ІА-1, ІА-2, ІА-3, ІА-4); поширюється принцип регенерації середовища. У межах вказаних підзон, для всіх видів містобудівної діяльності, розробляються історико-містобудівні обґрунтування.

Нове будівництво може здійснюватися у межах завдань щодо доповнення характеру середовища, що склалося історично, у тісному планувальному, масштабному погодженні з оточенням, за процедурою для допустимих видів

забудови, згідно п. 1.4.2 даної пояснювальної записки, у відповідності з історико-містобудівним обґрунтуванням, яке погоджується з управлінням охорони історичного середовища Львівської міської ради, Львівської ОДА та містобудівною радою управління архітектури Львівської міської ради у випадках, встановлених законодавством. У підзонах ІА-1, а також ІА-2 та ІА-3 для пам'яток національного значення ІМО погоджується з відповідними органом міністерства культури.

Висота забудови регламентується не вище 15 м.

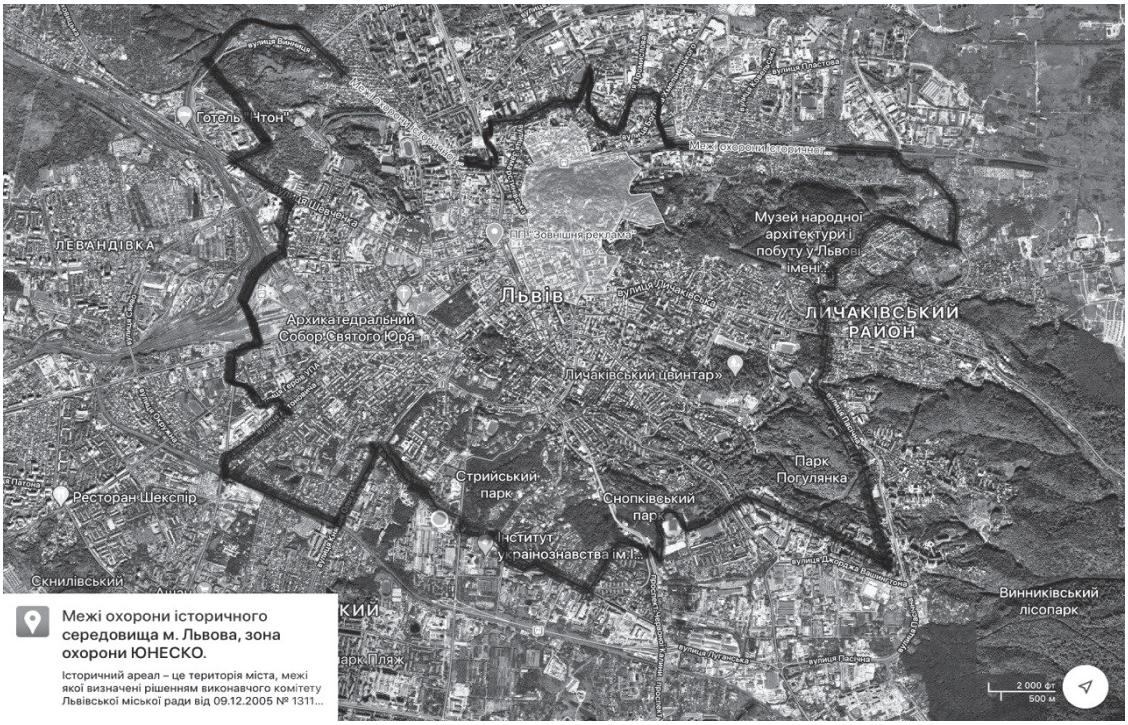
3.2.3. В межах зони регулювання забудови (підзона ІА-5) поширюється принцип можливості реконструкції та нового будівництва з обмеженим, частковим і активним перетворенням середовища.

Режим реконструкції залежить від історико-архітектурної цінності території, її розташування в структурі міста. У межах зони передбачається збереження історичного планування (або його елементів), цінної забудови і ландшафту, умов зорового сприйняття пам'яток, знесення дисгармонійних споруд. Характеристика території і забудови приймається за матеріалами історико-архітектурного опорного плану.

Нове будівництво регламентується по висоті і довжині будинків, за композиційними прийомами, матеріалами, кольором і стильовими характеристиками; регулюється також благоустрій, озеленення та інші складові середовища. Регламенти приймаються за характеристиками існуючої забудови в найближчому оточенні.

Висота забудови регламентується не вище 18 м».

Проте в останньому документі залишили «шпаринку» для можливості будівництва будівель вище 15 м, коли це передбачено відповідним планом зонування території. Однак, зважаючи на обмеження висоти в зоні регулювання забудови, за будь-яких обставин висота будівель у межах історичного ареалу не може перевищувати 18 м. Якщо ж ми поглянемо на межі історичного ареалу та згадаємо все збудоване на цій території упродовж 10 років, які сплили з моменту затвердження Генплану, то побачимо багато будівель (переважно багатоповерхових житлових будинків), висота яких суттєво перевищує встановлене обмеження. Такі реалії…



4.7. Екологія, озеленення міста та його водні об'єкти

Комплексною стратегією розвитку Львова 2012—2025 рр., затвердженою ухвалою міської ради від 20 жовтня 2011 р. № 861, серед пріоритетів екологічної політики визначено: впорядкування та утримання зелених насаджень з метою створення екологічної рівноваги між суспільством і природою, підвищення рівня екологічної свідомості громадян і визначення стратегічних показників екологічного стану та їх поліпшення…

«Сумарний викид забруднювальних речовин від стаціонарних і пересувних джерел міста у 2015 р. становив 37,7 тис. т (49,7 кг на одного мешканця, в області — 80,1 кг), при цьому 93 відсотка від нього припадало на пересувні джерела забруднення (автомобільний, авіаційний та залізничний транспорт). Протягом останніх п'яти років спостерігається тенденція щодо поступового зменшення загального обсягу викидів в атмосферу міста — майже на 7 тис. т (2010 р. — 44,7 тис. т, 2015 р. — 37,7 тис. т). Серед стаціонарних джерел забруднення міста найвищий відсоток припадає на підприємства теплоенергетичного комплексу міста (близько 45 %), що є загальнодержавною тенденцією. Викиди шкідливих речовин в атмосферу стаціонарними джерелами забруднення у розрахунку на 1 км^2 у місті у 2015 р. становили 15,0 кг, що більше ніж втричі перевищувало обласний показник (4,72 кг).

До переліку найбільших забруднювачів атмосферного повітря входить п'ять підприємств: ЛМКП «Львівтеплоенерго» (у тому числі ТЕС-1, ТЕС-2, котельня на вул. Надійній), ЛКП «Залізничтеплоенерго», ПАТ «Іскра», ТзОВ «Львівська ізоляторна компанія» та ПАТ «Галичфарм».

Загалом хімічний склад викидів від стаціонарних джерел забруднення є таким: переважає оксид вуглецю (33,7 %) та діоксид азоту (27 %), вміст неметанових летких органічних сполук та метану відповідно становив 29 % та 3 %…

Хімічний склад викидів від пересувних джерел забруднення характеризується перевагою вмісту оксиду вуглецю (до 70 %), діоксиду азоту та неметанових летких органічних сполук (відповідно 16 % та 10 %). За матеріалами державної статистики протягом останніх 5 років кількість автомобільних засобів у місті зросла практично на 15 % (133 099 у 2010 р. та майже 153 тис. у 2015 р.)…

За матеріалами Львівського регіонального центру з гідрометеорології, протягом 2015 р. на усіх постах спостереження не виявлено перевищень максимально-разових гранично допустимих концентрацій за оксидом вуглецю, діоксидом сірки та фторидом водню. Проте на усіх постах спостереження було встановлено перевищення гранично допустимих концентрацій для пилу та формальдегіду й на двох постах (пл. Соборна, вул. Зелена) — для діоксиду азоту. Основними джерелами пилу є автотранспорт, деревообробна промисловість та виробництво будматеріалів, тоді як діоксиду азоту — підприємства теплоенергетичного комплексу, а формальдегіду — автотранспорт…

Індекси забруднення атмосфери міста у 2015 р. становили: формальдегіду — 1,97 (2010 рік — 1,45); пилу — 1,25 (2010 рік — 1,13); діоксиду азоту — 1,13 (2010 рік — 0,75); оксиду вуглецю — 0,70 (без змін). Аналіз змін середнього рівня забруднення атмосферного повітря протягом 2010—2015 рр. свідчить про зростання вмісту бензопірену, нікелю, свинцю та хрому, що також зумовлено викидами автотранспорту…»



Затор на вул. Стрийській, 15 вересня 2020 р. Знимка Ю. Ситника

Навіщо дерева в містах?

Відповідь на це запитання є на сайті ЛМР:

«Це природні насоси, що рятують від повеней. Дерево за рік утримує 15 тис. л води, яку потім частково віддає, зволожуючи повітря.

Очищають повітря. 1 дерево в рік — це мінус 150 кг CO^2.

Поглинають вуличні гази та фільтрують повітря від пилу, суттєво зменшують шум. Влітку роблять повітря прохолоднішим на 2—8°С, а температуру поверхонь у тіні до 20—30°С.

Дерева єдині, хто виробляє кисень в місті. А ще покращують психологічне здоров'я і настрій мешканців».

Згідно з нормативними документами зелені насадження — це деревна, чагарникова, квіткова та трав'яна рослинність природного і штучного походження на визначеній території населеного пункту. Їх поділяють на три групи: загального користування, такі як різноманітні парки, сади, сквери й інші зелені насадження з вільним доступом для відпочинку мешканців; обмеженого користування — на територіях громадських і житлових будинків, навчальних закладів, підприємств, санаторіїв тощо; спеціального користування — насадження вздовж транспортних магістралей, у санітарно-захисних зонах підприємств, пришляхові, водоохоронні, вітрозахисні, протиерозійні, а також квітники.

Зелені насадження в урбаністичному середовищі виконують три основні функції: рекреаційну — короткочасний відпочинок та розваги; екологічну — очищення повітряного басейну, збагачення атмосфери киснем, регулювання вітрового й температурного режимів, збереження флори і фауни як елементів природної біосфери в міському середовищі; естетичну — збагачення видових панорам міської забудови та видів на окремі об'єкти, формування самостійних об'єктів ландшафтної архітектури для задоволення естетичних потреб людей.

Усі зелені насадження в межах населених пунктів, окрім деяких випадків за умови спеціального користування, підлягають охороні й відновленню. Це цілком закономірно з огляду на те, що вони найбільше очищають атмосферне повітря сучасних міст. Правильно підібрані кущі та дерева фільтрують і затримують, зокрема, шкідливі викиди рухомих транспортних засобів. У 2010 р., на момент затвердження Генплану, сумарний викид забруднювальних речовин від стаціонарних і пересувних джерел міста становив 46,7 тис. т (61,42 кг на одного мешканця, в області — 99,6 кг), але 96 % від нього припадало на пересувні джерела забруднення (автомобільний, авіаційний і залізничний транспорт).

Хімічному складові викидів від пересувних джерел забруднення притаманний високий вміст оксиду вуглецю (близько 74 %), сполук азоту та вуглеводнів (приблизно 12 % та 11 % відповідно).

В автомобільних викидах, частка яких у Львові найбільша, міститься близько 200 токсичних речовин, серед яких, окрім зазначених, знаходиться низка

канцерогенних і мутагенних сполук. За даними відритих джерел, упродовж року легковий автомобіль забирає з атмосферного повітря щонайменше 4 т кисню, а взамін викидає в атмосферу понад 3 т вуглекислого та понад 500 кг чадного газу. За об'ємом шкідливих викидів — це 60 м^3 відпрацьованих газів за 1 годину від легкового автомобіля і 120 м^3 від вантажного.

Зелені насадження нейтралізують також негативний вплив на людей пилу і бруду, кількість якого останнім часом суттєво зросла у зв'язку з масовим житловим будівництвом. Забруднене атмосферне повітря, за твердженням ексміністра пані Супрун з посиланням на Всесвітню організацію охорони здоров'я (ВОЗ), спричиняє важкі хвороби та є причиною кожного третього випадку раку легень, інсульту і серцевих хвороб. Її допис у фейсбуці, опублікований 13 вересня 2019 р., містить дуже вагомі факти й аргументи щодо небезпеки забруднення повітря. Наведемо деякі з них.

«Через забруднене повітря у світі щороку передчасно помирає 9 млн людей, і воно є причиною кожного третього інсульту, раку легень та хвороб серця; якщо ви не бачите смогу, це ще не означає, що повітря чисте, і навіть життя в селі не гарантує безпечного дихання, особливо тоді, коли хати опалюють вугіллям й масово спалюють сміття та сухе листя.

Забруднене повітря часто містить зважені часточки, діаметром менші ніж 2,5 мікрометрів (мкм), які потрапляють глибоко в тканину легень і становлять найбільший ризик, а також чадний газ, формальдегід, оксиди азоту та сірки, бензопірен і свинець.

Забруднене повітря є причиною: 40 % смертей через ішемічну хворобу серця, 7 % через пневмонію, 8 % через інсульт, 6 % через хронічне обструктивне захворювання легень, 7 % через рак легень.

Зважені часточки та гази діють на шкіру не менше ніж на легені, а поліциклічні ароматичні вуглеводи (бензопірен, до прикладу) може потрапляти у кров через шкіру; забруднене повітря робить шкіру старішою.

В Україні значно вищий, порівняно з європейським регіоном, рівень госпіталізації людей через легеневі хвороби, хоча й не всі вони пов'язані з забрудненим повітрям. Проте існує обґрунтована підозра, що легеневі хвороби, зокрема у людей старших за 65 років, лишаються поза діагностикою та не фігурують як причини смертності.

Забруднене повітря зменшує когнітивні (пізнавальні) здібності людей. Особливо це стає критичним у дитячому та старшому віці.

Через забруднене повітря зростає кількість дітей, які народжуються з недостатньою вагою.

Вдихання зважених часточок повітря призводить до нападів астми, а діти частіше хворіють на бронхіти. Так, у Британії кожен дев'ятий випадок астми в дітей трапляється внаслідок забрудненого повітря».

За словами пані Супрун, забруднене повітря утримує тепло в атмосфері, сприяючи глобальному потеплінню. Останнє — це не лише аномальні погодні явища, а й втрата біорізноманіття. Вона зазначає, що діти, які живуть близько до зелених насаджень, зосередженіші, а дорослі менше потерпають від тривожності й деменції.

Відтак для запобігання переліченим вище негативним явищам ексміністр МОЗ України з посиланням на ВОЗ радить муніципальній владі та місцевій громаді:

«- Висаджувати нові дерева та берегти старі.

- Обирати хвойні дерева, що фотосинтезують (тобто утилізують вуглекислий газ і дають кисень) увесь рік.

- Висаджувати багаторічні рослини, у тому числі чагарники, на клумбах — менше видатків на закупівлю розсади і більша біомаса рослин.

- Прибирати вулиці від пилу і піску, зокрема мити дороги.

- Встановити датчики забрудненості повітря, які б аналізували не лише вміст зважених дрібнодисперсних часточок, а й шкідливих газів, та чесно інформувати людей про реальний стан речей.

- Створити інфраструктуру для вело- й електротранспорту, однак таку, аби велосипедисти не гинули під колесами авто».

Стосовно останнього додаймо: бажано, щоби й пішоходи не потрапляли під колеса роверистів. І нагадаємо — користування велосипедом на закоркованих і загазованих вулицях таких міст, як Львів, не лише небезпечне, а й може бути шкідливим через інтенсивне вдихання забрудненого повітря.

За прогнозами ВОЗ, до 2030 р. хронічне обструктивне захворювання легень (ХОЗЛ) стане третьою з основних причин передчасної смерті у світі.

На землі близько 17 млн немовлят (або кожна восьма дитина) дихають токсичним повітрям, що загрожує розвитку їхнього мозку. Про це в грудні 2017 р. повідомив у звіті Дитячий фонд Організації Об'єднаних Націй (ЮНІСЕФ). Як підтверджують останні наукові розвідки, існує зв'язок між впливом на вагітних забрудненого повітря та передчасними пологами, низькою вагою дітей при народженні, високою дитячою смертністю та дихальними проблемами у дитинстві. Результати нещодавнього комплексного дослідження, представленого на науковій конференції в Парижі, свідчать про те, що частинки сажі здатні дістатися до плаценти через кров. Презентант цього дослідження доктор Ліза Міяшита, представник одного з найпрестижніших вишів Великої Британії — Лондонського університету королеви Марії (англ. *Queen Mary University of London*, QMUL або QM), зауважила, що забруднення повітря не лише впливає на розвиток плода, а й може продовжувати негативно впливати на дітей після їхнього народження та впродовж життя. Це дослідження, яке тривало чотири роки й охопило понад 0,5 млн породіль у Лондоні, дало підстави лікарям стверджувати, що наслідки впливу забрудненого повітря на жінок близькі до «катастрофи суспільного здоров'я».

На середину 2019 р. у рейтингу найзабрудненіших міст світу під назвою «Pollution Index 2018 Mid-Year» (індекс загального забруднення з акцентом на забрудненість повітря, менше водойм та ін.) Львів опинився на 154 місці серед 288 включених у перелік міст з показником 55,6. Для порівняння: найбруднішим містом світу на цей момент була Аккра — найбільше місто і столиця Гани з показником 97,25. Найчистішим — Канберра, столиця Австралії, з показником 11,58.

З українських міст у рейтингу були: Харків — 140 місце з показником 59,95; Київ — 108 місце (65,33); Дніпро — 40 місце (82,33) тощо. Найбруднішим містом у Європі вважається Тетово (Македонія) — друге місце у світі (96,37). Російський Челябінськ — на 23 місці (87,55), Петербург — на 119 (63,35), а Москва — на 130 (61,61). Не найкраща ситуація у недалекому до нас Кракові — 88 місце (70,45).

Цей рейтинг не є достатньо науково обґрунтованим, його не можна вважати критерієм через доволі суб'єктивні показники. Він лише підтверджує очевидний факт: у Львові не все гаразд з екологією, зокрема із забезпеченням його мешканців необхідною кількістю зелених насаджень.

Відповідно до офіційної інформації Центральної геофізичної обсерваторії ім. Бориса Серезневського в першому півріччі 2019 р. середні концентрації шкідливих речовин за даними з міст України, де проводились спостереження, перевищували середньодобові гранично допустимі концентрації (ГДКс.д.) з формальдегіду — в 2,3 рази, діоксиду азоту — в 1,5 раз; уміст фенолу досяг рівня 1,0 ГДКс.д. За індексом забруднення атмосфери (ІЗА), що враховує ступінь забруднення атмосферного повітря по п'яти пріоритетних забруднювальних домішках, дуже високий рівень забруднення,

як і в попередньому році, спостерігався у Маріуполі та Дніпрі, високий — в Одесі, Кам'янському, Києві, Кривому Розі, Луцьку, Миколаєві, Слов'янську, Краматорську, Рубіжному, Львові, Запоріжжі, Лисичанську, Херсоні, Кременчузі. Високий рівень забруднення атмосферного повітря зазначених міст був обумовлений здебільшого підвищеним вмістом специфічних шкідливих речовин — формальдегіду, фенолу, фтористого водню, аміаку, а з основних домішок — завислих речовин, діоксиду азоту, оксиду вуглецю. За цим індексом Львів посідає 12-те місце в Україні, випереджаючи такі міста як Запоріжжя, Лисичанськ, Херсон і Кременчук.

Але, на жаль, реальна ситуація, зокрема у Львові, може бути ще гіршою. Так, в аналітичній записці «Моніторинг якості атмосферного повітря: український та міжнародний досвід», підготованій ГО «Фундація «Відкрите Суспільство» у 2018 р., зазначено, що основні проблеми з моніторингом якості атмосферного повітря України пов'язані передусім з відсутністю стратегії розвитку моніторингових спроможностей. Окрім цього, понині не виконана вимога Директиви 2008/50/ ЄС Європейського Парламенту та Ради від 21 травня 2008 р. про якість атмосферного повітря та чистіше повітря для Європи. Ця Директива передбачає оцінку основних забруднюючих речовин та зменшення впливу дрібнесеньких, завислих у повітрі часток пилу, розміром 2,5 мікрометри (мкм). Для порівняння: товщина однієї павутинки становить 3—8 мкм. Причому в Україні відсутні методики виокремлення із загальної маси пилу часток пилу розміром 2,5 та 10 мкм (PM2,5 та PM10) та не здійснюється моніторинг за вмістом цих речовин в атмосферному повітрі. Саме частинки, менші ніж 2,5 мкм, як уже зазначалось, є найнебезпечнішими.

Вчені дослідили передчасну смертність із 2000 до 2016 рр. в Китаї та виявили її зв'язок із тривалим вдиханням частинок дрібнодисперсного пилу — PM2,5. На думку науковців, за 16 років цей забруднювач забрав життя близько 30,8 млн осіб.

Також не проводиться моніторинг озону — одного з основних забруднювачів повітря у міських умовах, який вступає в хімічні реакції з оксидами азоту і може спричиняти легеневі хвороби.

У містах, біля поверхні землі, повітря містить близько 40 різних, не властивих природному повітряному середовищу, інгредієнтів. В 1 м^3 повітря промислових міст наявні приблизно 10 тис. найдрібніших частинок, які ми вдихаємо. Ось від чого нас захищають зелені насадження, які часто нарікають різними немилозвучними термінами на кшталт самосівів або чагарників. А насправді — це все «легені» міста та наша безпека.

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

Тож давайте з'ясуємо, який стан зелених насаджень Львова сьогодні. Одразу зауважимо, що їх облік практично відсутній, зокрема на тлі масової вирубки. Але для початку спробуємо подати загальну картину озеленення міста, взявши за основу дослідження доктора сільськогосподарських наук, відомого українського дендролога й еколога Володимира Панасовича Кучерявого. У книзі «Сади і парки Львова», виданій у 2008 р., він визначає три «зелені кільця» міста. Перше належить до середмістя. Тут головним елементом озеленення є найстаріший міський парк України, закладений ще наприкінці XVI ст., який автор вирізняє з-поміж усіх інших, — парк ім. І. Франка (раніше — Єзуїтський сад, міський сад, парк Костюшка). І навіть щодо цього об'єкта,



з чітко окресленими межами, ми простежуємо розбіжності даних у його площі. За інформацією Львівської міськради, ця площа становить 10,56 га, науковці, у тому числі й Володимир Кучерявий, наводять цифру 11,6 га. Хоча це, так би мовити, дрібниці. Як пересвідчимось далі, розбіжності, зокрема щодо площі зелених насаджень, за даними самих міських урядовців, становлять сотні гектарів!

Проте повернімося до першого зеленого кільця. Крім згаданого парку та площі Ринок, яка, за словами того ж автора, «має влітку розкішне зелене вбрання» (мабуть краще вживати слово «мала»), до першого зеленого кільця належать: бульвар на просп. Свободи; площа А. Міцкевича; бульвар на просп. Т. Шевченка; пл. Галицька; сквер на пл. Соборній; пл. Митна і сквер «На Валах», який чомусь зарахований до міських парків (див. таблицю нижче).

Друге зелене кільце міста формують: парк «Високий Замок»; парк «Старої стрільниці» по вул. Лисенка, 23 (не внесений до списку львівських парків); регіональний ландшафтний парк «Знесіння»; етнопарк «Шевченківський гай», офіційно перейменований на «Музей народної архітектури і побуту імені Климентія Шептицького»; Личаківський парк, Пагорб Слави, Личаківське ландшафтно-паркове кладовище (площею 42 га), лісопарк Погулянка, Снопківський парк, «Софіївка» (зелена зона навколо храму Святої Софії); Стрийський парк; парк культури і відпочинку ім. Б. Хмельницького; парк «Цитадель» (сьогодні доволі щільно забудований — площа зелених насаджень там становить близько 5 га); парк Студентів на схилі між вул. Академіка А. Сахарова та гуртожитками Національного університету «Львівська політехніка»; екопарк «Горіховий гай»; парк автобусобудівників на Бондарівці; гідропарк «Піскові озера»; Скнилівський парк; Левандівський парк разом із озером; Янівське ландшафтно-паркове кладовище (площею 38 га); Кортумова гора; лугопарк ім. 700-річчя Львова; Замарстинівський парк.

Загалом слід відзначити незадовільний стан більшості парків, суттєві розбіжності в їх площах, відсутність обліку дерев, а відтак їх несанкціоновану вирубку. До прикладу, В. П. Кучерявий у книзі наголошував, що Стрийський парк потребує негайної реконструкції, реставрації та консервації, без яких ми втратимо естетичну цінність його пейзажних композицій і архітектурних пам'яток. Відтоді минуло щонайменше 12 років. І що ми спостерігаємо? Це парк, у якому повсякчас стає більше пеньків. Малі архітектурні форми руйнуються. При самій центральній алеї з'явився ресторан, а інший там уже будують під виглядом реконструкції. Також відновив роботу знаменитий ресторан «Вежа». Взимку 2018 р. масово вирубали зелені насадження, у тому числі чагарники вздовж вул. Стрийської, котрі затримували пилюку та вихлопні гази від щільного транспортного потоку. Внаслідок цього шум автівок чути вже посередині парку, а нових насаджень все ще не видно.

Парк «Цитадель», який теж чомусь не внесений львівськими посадовцями до офіційного переліку й активно забудовується, ще у 2001 р. пропонувалося перетворити на «Історико-культурний ландшафтний комплекс «Цитадель». Інститут



Вирубка дерев у Стрийському парку взимку 2018 р.
Знимки Ю. Ситника

«Укрзахідпроектреставрація» навіть розробив відповідний проєкт. У цій місцині, за твердженням науковців, росли унікальні дерева-старожили, старіші за дерева Стрийського парку.

Забудовується парк «Горіховий гай». Та й загалом новобудови оточили звідусіль практично всі львівські парки та зелені зони, часто брутально захоплюючи їх території. На жаль, така ситуація підтверджує цілковите нехтування Генпланом, у якому зазначено: «Формування системи ландшафтно-рекреаційних територій передбачається шляхом встановлення юридичних меж існуючих парків і особливого режиму використання та забудови міжпаркових територій, створення і благоустрій парків у нових районах міста з доведенням їх загальної площі до нормативного показника».

Окрім згаданих парків, до другого зеленого кільця Львова належать «зелені зони»: Кульпарківська, Бойківська, Кортумівська, Клепарівська, Голосківська, Збоїсько-Полтвинська, Знесіньська та Майорівська. Деякі з цих зон, на думку В. Кучерявого, могли б стати парками. Проте нині ми простежуємо, до прикладу, масове житлове будівництво на вул. Голоско та забудовану вул. Бойківську. Зелена зона «Майорівка» хоч і внесена до списку львівських парків, але виглядає запущеною і з трьох основних функцій зелених насаджень в урбаністичному середовищі виконує хіба екологічну.



Забудова лісопарку Погулянка. 2020 р.
Знимка Ю. Ситника

Окремо в книзі «Сади і парки Львова», як елементи зеленого каркасу міста другого зеленого кільця, виокремлені вулиці — «зелені артерії міста», площі й сади. До перших автор відносить: «каштановий тунель» по вул. Є. Коновальця; вул. Городоцьку, приміром, озеленення біля цирку, благоустрій ресторану «Тарон» тощо; вул. Т. Шевченка; вул. Кульпарківську; вул. Стрийську; вул. Зелену; вул. Личаківську; вул. Б. Хмельницького та вул. Замарстинівську. Щоправда, сьогодні згадані «артерії» затиснуті звідусіль новобудовами, які витісняють зелень з узбіччя вулиць.

Серед площ зазначені: Св. Юра (сквер 1,7 га, ймовірно висаджений Рьорінгом, з 200-літнім дубом посередині); м. Кропивницького; Привокзальна; Аеровокзальна (аеропорт); Петрушевича; Снопківська; Ів. Франка; М. Шашкевича; П. Григоренка.

Сади (в окремих випадках і парки) автор поділяє на 4 категорії: 1) монастирські; 2) оздоровчих установ; 3) лікарняні; 4) ботанічні.

До першої належать зелені насадження монастирів: Св. Онуфрія; сестер милосердя на Сельських; Бернардинського, а також сад Св. Юра поруч з однойменним храмом.

До другої — місце, де сьогодні вирубані зелені насадження, — по вул. А. Мельника; декоративний сад фізкультурного диспансеру на куті Є. Коновальця — А. Мельника; озеленення басейну «Медик» (територія колишнього озера Світязь); парк СКА.

До третьої — озеленення територій: обласних клінічної та психіатричної лікарень; Гарнізонного шпиталю; міської лікарні швидкої допомоги; обласної онколікарні; кардіологічного центру; поліклінічних комплексів на вул. В. Симоненка і вул. Топольній; санаторію «Львів» у Брюховичах і саду при санаторії К. Солецького (шпиталь Прикордонних військ України).

До четвертої — Ботанічний сад Львівського національного університету ім. І. Франка (території на вул. Кирила та Мефодія і вул. м. Черемшини — 16,5 га); Ботанічний сад Львівського національного лісотехнічного університету України (території на вул. О. Кобилянської та вул. Генерала Чупринки); дендрарій Національного університету «Львівська політехніка»; дендрарій Львівського аграрного університету в Дублянах; Ботанічний сад Львівського національного медичного університету ім. Д. Галицького та Львівський міський розсадник на Парсенківці, який в 60-х роках минулого століття займав площу 136 га.

Третє зелене кільце — це зелені зони навколо міста: Брюховицький лісопарк; Винниківський лісопарк; гідропарк «Глинна Наварія» та лісопарки — Білогорща, Басівський і Гамаліївський.

У Генплані Львова зазначено, що площа існуючої системи зелених насаджень загального користування становить 820 га, забезпеченість 11,2 м^2/люд. при нормі 17 м^2/люд. Поза сумнівом, статистичні матеріали для цього документа вибирали ретельно, хоча існує декілька «але»...

Якщо розглянути нинішні статистичні дані м. Львова (https://dashboard.city-adm.lviv.ua/statystyka/ozelenennya_mista), то станом на 2017 р. (актуальніших відомостей немає) зелені насадження міста виглядали так: загальна площа усіх зелених насаджень у Львові становить 4419 га. І цей показник на сайті ЛМР не змінюється з 2011 р.! З них зелених насаджень загального користування налічується 2878,31 га. Причому їхня площа практично не змінювалася з 2010 р. до 2016 р. (2852 — 2851 га відповідно) й упродовж 2016 р. раптом зросла на 27,31 га. Однак зазначена площа у жодному випадку не корелюється з даними Генплану. Різниця за цими документами (2878,31 — 820) становить 2058,31 га! Звідкіля така величезна розбіжність? Адже за розміром — це майже площа Личаківського району разом із містом Винники або десяти лісопарків Погулянка! Далі спробуємо у цьому розібратися.

Площа «парків культури та відпочинку» становить 27,5 га і теж незмінна з 2010 р. Щоправда, тут йдеться лише про один об'єкт — парк культури і відпочинку ім. Богдана Хмельницького.

Міські та районні парки за цією статистикою займають 2174,8 га (з 2010 р. до 2016 р. їх площа змінювалася від 2152 до 2154,6 га, а впродовж 2016 р. зросла на 20,2 га).

Проте за даними Комплексної стратегії озеленення м. Львова, затвердженої

ухвалою Львівської міської ради № 2639 від 20 червня 2018 р., площа парків і лісопарків міста Львова становить 1229,71 га! Оскільки «парк культури» у Львові є один, то вочевидь його площу, зазначену як 27,1 га, потрібно відняти від 1229,71 га. Таким чином, за відомостями, наведеними у цій стратегії, парки та лісопарки Львова становлять 1202,6 га, що теж не корелюється зі статистикою ЛМР, — різниця 972,2 га!

ПАРКИ, ЛІСОПАРКИ МІСТА ЛЬВОВА

№ з/п	Назва об'єкта	Дані ЛМР (площа, га)	Дані науковців (площа, га)	Радянські дані / дані із Зеленої книги (площа, га)
1.	Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення ім. І. Франка	10,56	11,6; 26,0 (2001 р.)	12,0 / 10,6
2.	Природоохоронна рекреаційна установа парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва загальнодержавного значення «Стрийський парк»	51,38	52,14; 60,0; 56,0 (2001 р.)	58,0 / 56,0
3.	Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення «Снопківський»	48,31	35,66; 60,0; 35,7 (2001 р.)	60,0 / 36,0
4.	Парк «Скнилівський»	43,92	57,7; 58	/ 52
5.	Ботанічна пам'ятка природи місцевого значення «Лісопарк Погулянка»	101,77	100,33; 100,3; 129,0	/ 100,0
6.	Парк «Піскові озера»	5,90	5,8	
7.	Пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення «Личаківський парк» плюс Пагорб слави	9,43	12,36; 8,8+12,4 (2001 р.)	16,0+3,0=19,0 / 10,7+5,0=15,7
8.	Парк «Левандівський»	5,85	9,3	/ 9,0
9.	Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення «Залізна Вода»	19,02	19,5	19,5 / 19,5
10.	Парк «Горіховий гай»	35,86	35,86	20 — 30-ліття визволення Львова; 14,4 — Горіховий гай

11.	Парк-пам'ятка садово-паркового мистецтва місцевого значення «Високий Замок»	35,37	36,2; 36,0	36,0 / 36,2
12.	Парк «Боднарівка»	6,27	5,8; 5,1	/ 4,6
13.	Лісопарк «Білогорща»	189,22	200,0	/ 200,0
14.	Парк «700-річчя Львова»	22,94	22,5	/ 14,0
15.	Парк «Замарстинівський»	33,07	37,0;	/ 60,0
16.	Геологічна пам'ятка природи місцевого значення «Кортумова гора»	62,07	21,4	/ 90,0
17.	Парк ім. Папи Римського Івана Павла II	97,56		/ 100,0
18.	Парк ім. І. Виговського	5,19		
19.	Парк «Озеро Левандівське»	3,87		озеро — 2, пляжі — 3,7
20.	Зелена зона «Майорівка»	34,13		/ 38,7
21.	Парк на вул. Роксоляни	20,2		/ 15
22.	Регіональний ландшафтний парк «Знесіння»	312,09	312,0 (785,71 — з охоронною зоною)	
23.	Дендропарк ім. Бенедикта Дибовського	0,644		
24.	Музей народної архітектури і побуту у Львові імені Климентія Шептицького (Шевченківський гай)	36,53		84,0 / 81,0
25.	Парк Архангела Михаїла	2,49		
26.	Центральний парк культури і відпочинку ім. Богдана Хмельницького	27,1	26,0	26,0 / 26,0
27.	Парк «На Валах»	2,32	1,9	/ 4,0
28.	Парк «Студентів»	6,15	15,0 — зелена зона, 6 — парк; 10,0	/ 10,0
29.	Парк «Сад Благовіщення»	0,39		

Передусім зауважмо, що у Додатку до Програми утримання парків м. Львова на 2014–2017 рр. було зазначено 22 об'єкти, а в аналогічній програмі на 2018–2021 рр. та в Комплексній стратегії — вже 29 об'єктів! Якими парками збагатилося місто за ці роки? Давайте з'ясуємо.

Парк на вул. Роксоляни, площею 20,2 га, де-факто не існує. Адже парком (франц. parc від лат. parricus — «обгороджене місце») вважається спеціально обмежена

природна чи штучна територія для оздоровчої, культурно-ознайомлювальної, спортивної діяльності й відпочинку. Науковці також вважають, що площа парків має бути більшою ніж 2 га. Територія між вулицями Роксоляни та Олесницького, як підтверджують ілюстрації, є сумішшю самосівів, чагарників, смітників, самозахоплених городів, проте аж ніяк не парком.



Так званий «парк» на вул. Роксоляни (Левандівка).
Знимки Ю. Ситника, лютий 2020 р.

У новій програмі з'явилися: дендропарк ім. Бенедикта Димбовського, який не може вважатися парком через невідповідну 0,644 га (менше 2 га) площу; Музей народної архітектури і побуту у Львові ім. Климентія Шептицького (колишній Шевченківський гай) площею 36,53 га (у радянських джерелах його площа подана 84 га); парк Архангела Михаїла біля автовокзалу площею 2,49 га (хоча на сайті «Захід.нет» зазначено площу 2,1 га); парк культури і відпочинку ім. Богдана Хмельницького (перебуває у



Так званий «парк» «Сад Благовіщення» на вул. Пасічній, 83. Зима 2020 р. Знимка Ю. Ситника

жахливому стані, окрім стадіону та новозбудованого ресторану) площею 27,1 га (науковці вказують площу 26 га); парк «На Валах», який де-факто є сквером перед ЛОДА; парк Студентів (вздовж вул. Академіка А. Сахарова під гуртожитками НУ «Львівська політехніка») площею 6,15 га (за даними академіка В. Кучерявого, у 2008 р. – 10 га); парк Благовіщення на вул. Пасічній, 83, що теж не є парком як через мізерну площу 0,27 га, так і через практичну відсутність там дерев.

Існують суттєві розбіжності щодо площ інших парків. Так, площу Стрийського парку на сайті ЛМР зазначено як 51,38 га. Натомість у різних дослідників ця площа фігурує від 52,14 га (дані наведені у кандидатській дисертації С. Тупіся 2019 р.) до 60 га (книга «Сади і парки Львова» академіка В. Кучерявого 2008 р.). Така ж площа — 60 га — вказана у низці радянських джерел. Снопківський парк (можливо, через наявність стадіону, який могли зараховувати чи ні до загальної площі) за даними міськради має площу 48,31 га; за відомостями С. Тупіся — 35,66 га; за радянськими даними й інформацією В. Кучерявого та Собчека — 60 га і 36 га. Не збігається площа й по інших об'єктах, занесених до переліку львівських парків зі сумнівних підстав. До прикладу, це геологічна пам'ятка Кортумова гора («Кортумівська зелена зона» — у В. Кучерявого). Її площа, за останніми даними ЛМР, зазначена як 62,07 га, за даними В. Кучерявого та інших науковців — 21,4 га, а в радянській «Програмі комплексного благоустрою, озеленення Львова та інших міст і населених пунктів області на період 1988–1997 рр.» фігурує аж… 90 га! Архітектори цю «Програму…» між собою називають «зеленою книгою». Можливо через колір обкладинки, а може й через те, що там йдеться про зелені насадження. Дані з цієї книги теж різняться від пізніших джерел переліком об'єктів та їх площами, хоча за часів Незалежності нових парків у Львові фактично не з'явилося. Проте ми не знаємо, як в окремих випадках встановлювалися межі та що входило до складу певних об'єктів.



Вхід у зелену зону Майорівка

Так, на території Кортумової гори й обабіч неї розташовані: стрілецький стенд, стадіон Торпедо, Янівське кладовище, Навчально-спортивна база літніх видів спорту Міноборони, автотранспортне підприємство, садибна забудова тощо. Відтак занесення її до списку парків і лісопарків є нелогічним.

А оскільки немає обґрунтовано встановлених меж цієї зеленої зони, то й з'являється суттєва різниця в площі. Аналогічна ситуація з включенням до згаданого списку зеленої зони «Майорівка» площею 34,13 га між вул. Медової Печери та вул. Лисеницькою, де розташована житлова забудова, автошкола, садівничі кооперативи і мототраса. До речі, в «зеленій книзі» ця площа становить 38,7 га.

Площа скверів, за даними міської ради, демонструє динаміку зростання з 25,92 га у 2010 р. до 47,06 у 2016 р. Приріст — 21,14 га. Гідропарки, лугопарки, лісопарки займають площу 329,4 га, яка незмінна з 2010 р.

Інші об'єкти благоустрою, які входять у зелені насадження міста, розташовані на площі 299,55 га і засвідчують її зменшення на 17,63 га (у 2010 р. було 317,18 га). Отже, питома вага площі зелених насаджень у загальній площі міста на сайті Львівської міськради теж позначена як незмінна з 2010 до 2017 рр. і становить 25,84 %.

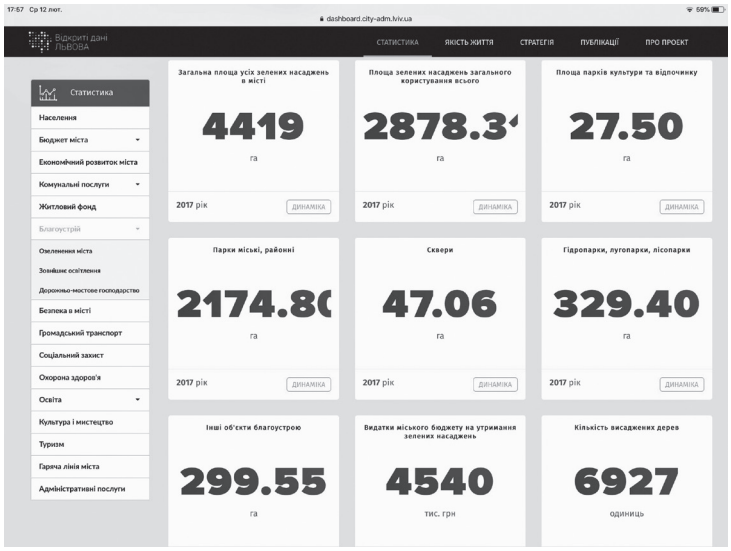
Причому наводяться дані висаджених дерев за період з 2010 до 2017 рр.: 779, 420, 108, 750, 530, 1573, 1526, 6927. Тут помітний «скачок» у 2016 р., але невідомо, де саме ці дерева висаджувались і немає жодної інформації про кількість вирубаних дерев. Можна лише припустити: якщо загальна кількість зелених насаджень залишилася незмінною, то вирубали стільки ж, скільки й посадили. Проте це — хибна думка.

Структура зелених насаджень у межах міста, наведена в монографії М. Назарука «Львів у XX столітті. Соціально-екологічний аналіз», станом на 1 січня 2000 р. була такою:

- насадження загального користування — 1466,0 га, з них: парки — 470,0 га; лісопарки — 509,9 га; сквери — 48,0 га; бульвари — 7,6 га; зони відпочинку — 211,5 га; інші об'єкти — 219 га;
- спеціального призначення — 481,0 га;
- внутрішньоквартальні — 1386,0 га;
- обмеженого користування — 921,0 га;
- вуличні — 135,0 га;
- ботанічні сади — 17,0 га;
- квіткові господарства — 13,0 га.

Разом усі зелені насадження в межах міста у 2000 р. становили 4419 га! Саме така цифра фігурує на початку 2020 р. у статистичних даних міста. Це підтверджує лише те, що упродовж останніх 20 років ніхто реально не займався питаннями озеленення міста та не обліковував його зелених насаджень!

Як зазначено у Комплексній стратегії озеленення Львова, до категорії насаджень загального користування належать парки та лісопарки, сади сквери, бульвари. Окрім 29 парків зі списку, тут згадується і давній парк «Стара стрільниця» по вул. Лисенка, площа зелених насаджень якого, за даними «зеленої книги», становить 13 га. Також у цій категорії згадані ботанічні сади й арборетуми (дендрологічні парки) — Ботанічний сад Львівського національного університету ім. І. Франка, Ботанічний сад Національного лісотехнічного університету України,



Знімок екрана з Відкритими даними Львова

Структура зелених насаджень у межах міста
(на 01.01.2000 р.)

Насадження	Площа, га
Загального користування, у т. ч.:	1466,0
парки	470,0
лісопарки	509,9
сквери	48,0
бульвари	7,6
Зони відпочинку	211,5
Інші об'єкти	219,0
Спеціального призначення	481,0
Внутрішньоквартальні	1386,0
Обмеженого користування	921,0
Вуличні	135,0
Ботанічні сади	17,0
Квіткові господарства	13,0
Разом	4419

Львів у XX столітті. Соціально-екологічний аналіз 269

Знимка з монографії М. Назарука «Львів у XX столітті. Соціально-екологічний аналіз»

Ботанічний сад Львівського медичного університету ім. Д. Галицького, дендропарки Національного університету «Львівська політехніка» та Національного аграрного університету в Дублянах.

Дендропарк Національного університету «Львівська політехніка», за даними «зеленої книги», займає площу 2 га, а подібні зелені насадження Національного аграрного університету в Дублянах до зелених насаджень загального користування Львова відносити некоректно.

Також КСО у цю категорію занесено Янівське ландшафтно-паркове кладовище площею приблизно 38 га та історико-меморіальний заповідник «Личаківський цвинтар» площею понад 42 га. Натомість у «зеленій книзі» фігурують 80 га та 100 га відповідно, хоча фактична площа цих об'єктів вочевидь не зменшилася.

Якщо до зазначених у таблиці парків загальною площею 1229,71 га (беремо інформацію Львівської міської ради без урахування розбіжностей з даними науковців) додати об'єкти, віднесені КСО до категорії насаджень загального користування («Стара стрільниця», зазначені ботанічні сади, Янівське та Личаківське кладовища), то матимемо площу приблизно 1360 га. Сюди варто додати і площу скверів (47,06 га). Відтак отримуємо 1407,6 га. У структурі зелених насаджень загального користування, за даними на 1 січня 2000 р. (які вочевидь є більш-менш достовірними), ще зазначені бульвари площею 7,6 га. КСО теж згадує про міські бульвари, тому незважаючи на те, що зелені на них стало явно менше, додаймо і цю площу. Отже, отримуємо 1415,2 га.

Таким чином, «невідомими» для нас, з даних за 2000 р., залишаються зони відпочинку площею 211,5 га й інші об'єкти площею 219 га. Водночас за цими ж даними маємо 470 га площі парків і 509,9 лісопарків, що становить 916,9 га.

На момент розробки Генплану до площі озеленених територій загального користування зараховували: парки, сади, сквери та бульвари. Якщо взяти дані Генплану, тобто площу зелених насаджень загального користування — 820 га й порівняти з площею відповідних категорій зелених насаджень у 2000 р. (470 + 48 + 7,6 = 525,6 га), то все одно дані не збігаються. Звісно, додавши сюди, наприклад, ландшафтний парк «Знесіння» площею 312 га, ми практично «вийдемо» на показники Генплану (525,6 + 312 = 837,6 га), але таке припущення є «притягнуте за вуха».

Яким же чином можна зіставити існуючі дані, щоби отримати реальні показники озеленення? Мабуть, це питання до фахівців — науковців або працівників Львівської міської ради. Проте, беручи до уваги надзвичай важливу роль зелених насаджень в екосистемі міста, спробуємо зробити власні припущення. Якщо розглянути всі згадані об'єкти озеленення (у контексті зелених насаджень загального користування, тобто багатофункціональні й спеціалізовані парки, сади, сквери, бульвари, міські лісопарки, озеленені ділянки набережних та пляжів, ботанічні сади і зоологічні парки, парки-пам'ятки садово-паркового мистецтва й інші природні та штучно створені ландшафтні об'єкти — перелік взятий з нових ДБН «Планування і забудова територій»), то до цієї категорії в межах Львова, безумовно, можемо зарахувати такі.

Парки: ім. І. Франка, культури і відпочинку ім. Б. Хмельницького, Стрийський, Снопківський, Скнилівський, «Піскові озера», Личаківський (разом із Пагорбом Слави), Левандівський, Залізна Вода, «Горіховий гай», «Високий Замок», «Бондарівка», 700-річчя Львова, Замарстинівський, ім. Папи Римського Івана Павла II, ім. Виговського, «Озеро Левандівське», Музей народної архітектури і побуту у Львові ім. Климентія Шептицького (Шевченківський гай), Архангела Михаїла. Загальна площа цих зелених насаджень становить, за даними Львівської міськради, 500,62 га.

Лісопарк «Погулянка» площею 101,77 га.

Ландшафтний парк «Знесіння» площею 312,09 га.

Дендропарки та ботанічні сади (ім. Бенедикта Димбовського, Лісотехнічного університету по вул. О. Кобилянської та вул. Генерала Чупринки, сквер біля головного корпусу НУ «Львівська Політехніка», Ботанічний сад Львівського медичного університету ім. Д. Галицького) площею, за різними даними, близько 30 га.

Сади та сквери. Доведеться взяти за основу цифру Львівської міської ради. Ці дані, як і загальна площа міських насаджень, практично не змінювалася з 2000 р., тобто 47,06 га. Переглянувши перелічені у «зеленій книзі» сади та сквери міста, отримаємо приблизно таку ж площу.

До зелених насаджень загального користування також належать міські бульвари, площа яких у 2000 р. становила 7,6 га. Мабуть, ця цифра сьогодні неактуальна, адже такого типу зелені насадження не фігурують на сайті Львівської міськради. Проте залишимо її, припускаючи, що не врахували якихось дрібних об'єктів озеленення.

Зараховуючи певні об'єкти озеленення до зелених насаджень загального користування, варто пам'ятати про чинний Наказ № 105 Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 10 квітня 2006 р., у якому зазначено, що зелені насадження загального користування — зелені насадження, які розташовані на території загальноміських і районних парків, спеціалізованих парків, парків культури та відпочинку; на територіях зоопарків та ботанічних садів, міських садів і садів житлових районів, міжквартальних або при групі житлових будинків; скверів, бульварів, насадження на схилах, набережних, лісопарків, лугопарків, гідропарків і інших, які мають вільний доступ для відпочинку.

Таким чином, на початку 2020 р., зважаючи на прийняту класифікацію та визначення, можна, безсумнівно, зарахувати до зелених насаджень загального користування об'єкти площею близько 1 тис. га.

Для розуміння того, чому ми не погоджуємося з офіційним переліком парків та лісопарків Львова, наведемо визначення відповідних термінів.

Лісопарк (буферний парк) — лісовий масив з елементами паркового благоустрою для масового відпочинку населення.

Парк — самостійний архітектурно-організаційний комплекс площею понад 2 га, який виконує санітарно-гігієнічні функції та призначений для короткочасного відпочинку населення.

Отже, до офіційного переліку парків та лісопарків Львова ми не можемо віднести: лісопарк «Білогорща», який лише мають намір впорядковувати; геологічну пам'ятку «Кортумова гора», що потребує не лише уточнення площі, а й реального благоустрою; зелену зону «Майорівка», з наведених вище підстав; парк на вул. Роксоляни, оскільки там не парк, а самосіви, чагарники, самозахоплені городи, купи сміття та притулки безхатьків. Перелічені зелені насадження, після належного їх впорядкування та забезпечення транспортної доступності, можуть успішно виконувати функцію зелених насаджень загального користування.

Сюди ж можна додати парк «Стара стрільниця», який хоч і не увійшов до загального переліку, але частково виконує рекреаційно-екологічну функцію. Проте

згадана в «зеленій книзі» площа цього парку, 13 га, не зовсім зрозуміла, оскільки в межах вулиць Кривоноса, Барвінських та Лисенка явно такої площі не існує, а далі (так показує мапа Google) вже розташована територія ландшафтного парку «Знесіння».

Частково до зелених насаджень загального користування можна віднести територію Цитаделі, а також Личаківського та Янівського кладовищ. Цитадель упродовж останніх років була щільно забудована і належним чином не впорядковувалась. Кладовища можна зарахувати до меморіальних парків (таке формулювання з'явилося в ДБН «Планування і забудова територій», які замінили ДБН 360-92), але рекреаційна функція тут надто своєрідна.

У ДБН «Планування і забудова територій» також зазначено, що в містах, у структурі озеленених територій загального користування, великі парки площею понад 100 га та міські лісопарки площею понад 500 га повинні становити не менше 10 % від загальної площі озеленених територій. Радіус доступності міських парків під час пересування на транспорті повинен становити не більше 2 км, а районних парків — не більше 1 км. Тобто йдеться про принцип рівномірності зелених насаджень у структурі міста.

Площа зелених насаджень Львова, на думку міських посадовців, за різними категоріями становить 33 286 га, з яких 28 867 га — це «лісопаркова частина зеленої зони міста», яка складається з восьми лісництв — Борщівського, Брюховицького, Завадівського, Винниківського, Красівського, Липниківського, Лапаївського та Товщівського.

Як вважається, площа лісів у межах міста (Винниківське, Завадівське та Брюховицьке лісництва) визначена 3447 га. Проте ці зелені насадження, подібно до згаданих, потребують не лише впорядкування, а й уточнення їхніх площ і меж. Окрім того, приміська зелена зона — це «територія за межами міської зони, зайнята лісами, лісопарками та іншими озелененими територіями, яка виконує захисні й санітарно-гігієнічні функції і є місцями відпочинку населення». Отже, у випадку віднесення зелених насаджень до цієї категорії вони мають виконувати, зокрема, рекреаційну функцію.

Так, у Комплексній стратегії озеленення Львова, затвердженій Ухвалою № 3629 сесії Львівської міськради від 27 червня 2018 р., визначено, що Генеральний план розвитку міста до 2025 року передбачає закладання нових парків загальною площею не менше 90,0 га і перетворення 380,0 га прилеглих до міста лісів Брюховицького і Винниківського лісництв на міські лісопарки. На вільних від забудови площах передбачається розпланувати зелені зони і розвивати ділянки зелених насаджень в історичних районах.

Натомість у Генплані, текст якого теж розміщено на сайті Львівської міської ради (https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/arhitect/123/01_genplan.pdf), зазначено, що передбачається будівництво нових парків загальною площею приблизно 120 га і перетворення 360 га прилеглих до міста лісів Брюховицького лісництва на міський лісопарк для забезпечення мешканців перспективних районів «Збоїще», «Голоско», «Під Голоском», «Боднарівка».

У «зеленій книзі» окреслена площа приміської лісопаркової зони «Винники» — 400 га, а Брюховицької лісопаркової зони — 700 га. Тож ми знову стикаємося зі ситуацією, коли офіційні дані або не збігаються, або не зрозуміло, що саме «стоїть» за цими цифрами.

Такий стан справ міг би здатися дивним, але насправді все закономірно, з огляду на те, що інвентаризацію зелених насаджень у Львові не проводили вже невідомо скільки часу. Відповідно до розпорядження міського голови від 15 квітня 2009 р. № 127 інвентаризація зелених насаджень міста була запланована на 2010 р. Відповідальними за її проведення визначено районні адміністрації міста, які мали діяти згідно з

Інструкцією з технічної інвентаризації зелених насаджень у містах та селищах міського типу України. Ця Інструкція є обов'язковою до виконання й передбачає отримання достовірних даних щодо кількісних і якісних характеристик зелених насаджень на території населеного пункту.

На сайті Львівської міськради зазначено, що інвентаризація зелених насаджень проводиться один раз на п'ять років, з метою отримання достовірних даних щодо кількісних і якісних характеристик зелених насаджень на території міста, а її результати будуть використані під час розроблення програми розвитку зеленого господарства; відновлення, реконструкції та експлуатації об'єктів зеленого господарства і проведення в необхідних випадках профілактичних, лікувальних заходів (зі сайта https://city-adm.lviv.ua/news/science-and-health/ecology/5061-2009-04-24).

У наказі Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України № 105 від 10 квітня 2006 р. «Про затвердження Правил утримання зелених насаджень у населених пунктах України» чітко визначені вимоги щодо обліку та інвентаризації зелених насаджень: у містах та інших населених пунктах ведеться облік зелених насаджень та складається їхній реєстр за видовими складом та віком. Обліку підлягають усі види зелених насаджень: дерева, кущі, газони, квітники. Облік зелених насаджень проводиться органами місцевого самоврядування на основі матеріалів інвентаризації зелених насаджень, матеріалів лісовпорядкування в приміських лісах і лісопарках. Як зазначено, охороні та відновленню підлягають також усі зелені насадження в межах населених пунктів під час проведення будь-якої діяльності.

Але на тому ж сайті Львівської міської ради, без жодних пояснень причин такої халатності, сказано: «З огляду на те, що до цього часу не проведено інвентаризацію зелених насаджень міста, а випадки непогодженого вирубування дерев з метою будівництва (вул. Д. Вітовського, вул. В. Стуса, район «Знесіння» тощо) є достатньо поширеними, місто не володіє інформацією щодо того, яка площа зелених насаджень реально припадає на одного мешканця» (у 2000 р. цей показник становив 54 м^2/особу) (зі сайта https://city-adm.lviv.ua/lmr/ecology).

Натомість у 2019 р. на сайті «Твоє місто» наводиться розмова з представниками Франківської райадміністрації, у відділі комунального господарства якої стверджують, що місто не інвентаризує вуличні чи прибудинкові дерева, бо на це немає грошей: «це великі кошти, щоб зробити інвентаризацію…»

Таке ставлення до «легенів» міста не просто халатне, а в дечому й злочинне, оскільки безпосередньо стосується екологічної безпеки його території та здоров'я мешканців. Проблема оцінки реального стану з озелененням ускладнюється ще й тим, що, незважаючи на прямі вимоги закону, в місті не проводиться інвентаризація зелених насаджень. Занепокоєння також викликає їхній стан.

На переконання фахівців, урбанізація природного середовища збільшує антропогенний, тобто породжений людиною, вплив на зелені насадження та призводить до заподіяння значної шкоди природній сукупності рослинних організмів. Приміром, через значне антропогенне навантаження, поєднане з неналежним доглядом, у парках міста зростає відсоток інвазійних (привнесених) видів рослин, які, перебуваючи за межами своїх природних ареалів, здатні суттєво змінити екосистему захопленого ними регіону та спричинити скорочення чи навіть вимирання окремих видів місцевої флори. Така біологічна інвазія у парках Львова сягнула загрозливих розмірів. До прикладу, у партерних газонах, за даними науковців НЛТУ України, вона становить: у парку культури і відпочинку ім. Б. Хмельницького — 76,92 %, у Стрийському парку — 88,23 %, у парку ім. І. Франка — 88,89 %, а у парку Погулянка — 90,48 % від загального видового різноманіття. Подібна ситуації з деревами: 63,1 % у партерній частині

Стрийського парку; 57,9 % в парку ім. І. Франка; 55,6 % в парку «Боднарівка» та 53,7 % у Личаківському парку.

Загалом основними негативними антропогенними чинниками є значні рекреаційні (кількість відпочиваючих на одиницю площі впродовж певного часу) навантаження, забрудненість навколишнього середовища та засміченість територій зелених зон побутовим сміттям. Надмірні рекреаційні навантаження негативно впливають на ґрунтовий покрив лісопаркових і паркових насаджень. Викиди шкідливих речовин в атмосферу, зокрема пересувними джерелами забруднення, призводять до накопичення у природному середовищі урбанізованих екосистем різних хімічно-шкідливих і токсичних речовин, а це, у свою чергу, пришвидшує процеси старіння та передчасного відмирання зелених насаджень.

Усереднений показник кількості дерев зі сухим гіллям у лісопарках і парках міст Західної України становить майже 16 % від загальної кількості обстежених. Проте в деяких випадках перевищує і 25 %, зокрема, у парку «Високий Замок» — 28,4 %, а в парку ім. І. Франка, у центрі міста — 26,8 % від загальної кількості дерев у насадженнях. Багато є сухостійних дерев у західноукраїнських парках — 4 %, а усереднений показник уражених та пошкоджених — 35,3 %.

Загалом показник уражених, пошкоджених і аварійних дерев у деяких Львівських парках є такий: Стрийський парк – понад 40 %; парк ім. Івана Франка – майже 50 %; «Високий Замок» – понад 50 %, «Бондарівка» – близько 40 %, «Залізна вода» – приблизно 10 %, «Піскові озера» – понад 40 %; Личаківський парк – майже 50 %.

Водні об'єкти Львівщини

Львів, який виріс навколо пойми Полтви, серед численних струмків, озер і потічків, та через який пролягає Вододільний хребет, спрямовуючи русла річок у Балтійське та Чорне моря, виявився обділеним природними водоймами. І хоча завдяки попиту на заняття плаванням і водними видами спорту за роки Незалежності з'явилося кілька нових басейнів, це не вирішує проблему дефіциту водних об'єктів, зокрема таких, які придатні для купання.

У «Програмі комплексного благоустрою, озеленення Львова та інших міст і населених пунктів області на період 1988–1997 роки» подано такий перелік водоймищ, джерел і струмків:

Назва водоймища	Місцезнаходження	Площа, га	Струмки	Довжина, км
Відкритий басейн зі спортивними майданчиками та зоною озеленення (раніше — озеро Світязь, а сьогодні басейн «Медик» у районі перехрестя вул. Горбачевського та вул. Кн. Ольги)	вул. Крилова–Боженко	10	Голосківський	1,5

Декоративний ставок зооветеринарного інституту	вул. Тершаківців	0,5	Клепарівський	3,4
Декоративний ставок	вул. Рад. Конституції (вул. В. Симоненка)	1,0 га	Медовопечерський	2,1
Карстові озера	Наукова–Стрийська	1,0	Клекучківський	3,2
Гідропарк «Алтайські озера» («Піскові озера»)	вул. Гординських	13	Марунька	3,5
Басейн з прилеглою територією	вул. Калініна (вул. Замарстинівська)	10	Кривчицький	3,2
Голосківські ставки	вул. Калініна	5	Лисинецький	4,5
Брюховицьке озеро	селище Брюховичі		Білогорський	2,0
Озеро № 3	селище Брюховичі	29	Скнилівок	2,1
Комсомольське (Винниківське) озеро (територія, прилегла до озера, — 25 га)	м. Винники	15	Хомець	1,2
озеро Глинна Наварія (територія зони відпочинку біля озера — 77 га)	мікрорайон Глинна м. Пустомити	206,4	Холодновідка	7,0
Декоративне озеро з прилеглою територією 5,0 га	селище Жовтневе (Левандівка)		Софіївський	1,5
			Вулецький	0,8

Станом на 1 січня 1992 р., за даними статистичного бюлетеня, у Львові обліковувались такі ставки та озера:

Назва водойми	загальна площа водойми з прилеглою територією, га	площа водної поверхні, га
Озеро в селищі Жовтневе (Левандівка)	2,2	2,0
Зелене око — два озера в районі вул. Снопківської	3,8	0,6
Алтайські озера (Піскові озера)	2,5	1,3

Озеро в парку ім. 50-річчя Жовтня (парк «Боднарівка»)	0,5	0,15
Комсомольське озеро — два озера (Винниківське озеро)	17,0	10,0
Озеро в Ботанічному саду Львівського національного університету ім. І. Франка	0,5	0,2
Озеро в парку «Погулянка»	1,0	0,3
Озеро в районі вул. Марченка (вул. Тершаковців)	0,5	0,2
Озеро в районі вул. Богданівської	0,55	0,2
Брюховицькі озера — три озера	19,0	10,0
Озера на Голосківському потоці — два озера	1,5	0,4
Озера на Клепарівському потоці — чотири озера	0,5	0,15

За даними згаданої вище Комплексної екологічної програми на 2017—2022 рр. для міста Львова:

«У місті та приміській зоні знаходиться понад 98 водних об'єктів, з них 3 річки (р. Марунька, р. Зубра та р. Стара), 13 потоків та 82 водойми (озера, ставки). Переважна більшість штучних водних об'єктів була створена на початку XX ст., деякі з них зникли (потічок Софіївський, озера в лісопарку «Зубра» на вул. Хуторівці). Протягом останніх п'яти років тенденція щодо забруднення відкритих природних водяних потоків та водойм несанкціонованими скидами стоків господарсько-побутової каналізації не зазнала позитивних змін. З огляду на зменшення кількості опадів упродовж останніх п'яти років зменшилося надходження дощових вод до поверхневих водойм міста, що також впливає на якість води (у 2010 р. річна кількість опадів становила 917,1 мм, тоді як у 2015 р. — лише 628,3 мм).

Впродовж трьох останніх років у місті знищено три водойми (одна на вул. В. Липинського, 27 та дві на вул. Зеленій, 283) через відсутність належного реагування природоохоронних та правоохоронних органів.

За інформацією Львівської геолого-розвідувальної експедиції, у межах міста локалізовано понад 200 свердловин глибиною від 30 до 60 м, звідки здійснювався водозабір для виробничих потреб. Технічний стан цих свердловин і можливості їх використання потребують з'ясування. Зокрема, необхідно оновити інформацію про їхній дебіт, об'єми використання, ситуацію з тампонуванням тощо. Значна частина свердловин знаходиться у межах недіючих промислових підприємств міста, території яких приватизовані.

Результати досліджень якості води у 35 водних об'єктах, проведених у 2015 р. хімічною лабораторією КП «Адміністративно-технічне управління», свідчать про значний рівень забруднення поверхневих водойм залізом, фосфатами, аміаком, поверхнево-активними речовинами і завислими речовинами. Найбільш забрудненими водними об'єктами у м. Львові є потік Білогорський (вул. Широка), р. Стара (Шевченківський район), р. Зубра, р. Марунька (за територією ПрАТ «Компанія Ензим»), потоки «Голосківський» та «Водяний». Загалом у досліджених поверхневих об'єктах зафіксовано перевищення гранично допустимої концентрації за 5-6 показниками



Озеро Світязь (сьогодні - басейн «Медик»)

(залізо загальне, аміак, фосфати, завислі речовини, хімічне споживання кисню, біологічне споживання кисню впродовж 5 діб).

У межах м. Львова виявлено понад 70 джерел, які використовуються мешканцями для відбору питної води. У м. Львові каптажі-джерела є у Стрийському парку, парку «Залізні води» (на вул. Тернопільській та вул. О. Мишуги), також є два джерела у лісопарку «Погулянка». Окрім того, джерела розташовані за адресами: вул. Замкова, вул. Т. Шевченка, 8, вул. Львівська (смт. Брюховичі) та у м. Винники (вул. Лермонтова, вул. Шевченка та вул. Незалежності)».

4.8. Охорона культурної спадщини

4.8.1. Правові аспекти

Закон України «Про ратифікацію Конвенції про охорону архітектурної спадщини Європи» від 20 вересня 2006 р. закріпив дію принципу пріоритету міжнародного правового акту над національним законодавством.

Для цілей цієї Конвенції термін «архітектурна спадщина» включає такі нерухомі об'єкти:

1. пам'ятки: усі будівлі та споруди, що мають непересічне історичне, археологічне, мистецьке, наукове, соціальне або технічне значення, включаючи усі особливості їхнього технічного виконання та оздоблення;

2. архітектурні ансамблі: однорідні групи міських або сільських будівель, що мають непересічне історичне, археологічне, мистецьке, наукове, соціальне або технічне значення і характеризуються спільністю чітких територіальних ознак;

3. визначні місця: створені спільно людиною та природою частково забудовані ділянки, які мають чітко визначені характерні і однорідні риси, характеризуються спільністю чітких територіальних ознак і мають непересічне історичне, археологічне, мистецьке, наукове, соціальне або технічне значення.

У Конвенції закріплені: визначення об'єктів спадщини, що підлягають охороні (кожна Сторона зобов'язується вести їхній облік); правові процедури охорони (кожна Сторона зобов'язується вживати правових заходів для охорони архітектурної спадщини).

Кожна Сторона, що приєдналася до Конвенції, зобов'язується, зокрема:

- запровадити відповідні контрольні і дозвільні процедури, необхідні для правової охорони об'єктів архітектурної спадщини;

- запобігати спотворенню, руйнуванню або знищенню об'єктів спадщини, що охороняються;

- запровадити законодавство, яке: вимагає подання до відповідного компетентного органу будь-якого плану зруйнування чи зміни вигляду пам'яток, що вже охороняються або щодо яких здійснюється процедура забезпечення охорони, а також будь-якого

плану зміни функціонально прив'язаної до них території; дозволяє державним органам вимагати від власника об'єкта архітектурної спадщини, що охороняється, здійснювати необхідні роботи або виконувати такі роботи самим, якщо власник не може їх виконати; дозволяє примусове відчуження об'єктів архітектурної спадщини, що знаходяться під охороною;

- надавати фінансову допомогу для підтримання в належному стані та реставрації архітектурної спадщини, що знаходиться на їхній території;

- заохочувати приватну ініціативу, спрямовану на підтримання в належному стані і реставрацію архітектурної спадщини;

- забезпечити належне реагування відповідного компетентного органу на порушення законодавства про охорону архітектурної спадщини;

- прийняти комплексну політику збереження архітектурної спадщини, яка передбачає охорону архітектурної спадщини як одну з головних цілей планування забудови міської та сільської територій, а також забезпечує врахування цієї вимоги на всіх етапах розробки планів розвитку територій та виконання процедур видання дозволів на проведення робіт;

- розвивати в межах своєї політичної і адміністративної системи ефективне співробітництво на всіх рівнях між органами, що займаються питаннями збереження спадщини, культури, довкілля і загального планування;

- з метою підвищення ефективності заходів державних органів, спрямованих на визначення, охорону, реставрацію, підтримання в належному стані об'єктів архітектурної спадщини, а також на управління ними та освітню діяльність, пов'язану з ними, створити на різних рівнях процесу прийняття рішень відповідні механізми, які забезпечували б інформацію, консультування та співробітництво між загальнонаціональними, регіональними та місцевими властями, культурними установами і асоціаціями, з одного боку, і широкими колами громадськості, з іншого боку;

- утверджувати у громадській думці розуміння необхідності збереження архітектурної спадщини як елемента культурної самобутності і джерела натхнення й творчості для сьогоднішніх та прийдешніх поколінь;

- розвивати професійну підготовку різних фахівців та майстрів-ремісників, що мають відношення до збереження архітектурної спадщини.

Подібні зобов'язання передбачені Європейською конвенцією про охорону археологічної спадщини, прийнятої 16 січня 1992 р. та ратифікованої Законом України від 10 грудня 2003 р.

В Україні також діють положення Конвенції про охорону всесвітньої культурної і природної спадщини, яка прийнята Генеральною конференцією Організації Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури 16 листопада 1972 р.

У Конвенції під «культурною спадщиною» розуміються:

пам'ятки: твори архітектури, монументальної скульптури й живопису, елементи та структури археологічного характеру, написи, печери та групи елементів, які мають видатну універсальну цінність з точки зору історії, мистецтва чи науки;

ансамблі: групи ізольованих чи об'єднаних будівель, архітектура, єдність чи зв'язок з пейзажем яких є видатною універсальною цінністю з точки зору історії, мистецтва чи науки;

визначні місця: твори людини або спільні витвори людини й природи, а також зони, включаючи археологічні визначні місця, що є універсальною цінністю з точки зору історії, естетики, етнології чи антропології.

У цій Конвенції також міститься дефініція терміну «природна спадщина», до якої

належать: природні пам'ятки, створені фізичними й біологічними утвореннями або групами таких утворень, що мають видатну універсальну цінність з точки зору естетики чи науки; геологічні й фізіографічні утворення й суворо обмежені зони, що є ареалом видів тварин і рослин, які зазнають загрози й мають видатну універсальну цінність з точки зору науки чи збереження; природні визначні місця чи суворо обмежені природні зони, що мають видатну універсальну цінність з точки зору науки, збереження чи природної краси.

Кожна держава — сторона цієї Конвенції визнає, що зобов'язання забезпечувати виявлення, охорону, збереження, популяризацію й передачу майбутнім поколінням культурної і природної спадщини, яка перебуває на її території, покладається насамперед на неї.

Проте згідно з Законом України «Про охорону культурної спадщини» ця Конвенція стосується лише «об'єктів всесвітньої спадщини», тобто об'єктів культурної спадщини, включених до Списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. У 1988 р. до цього Списку під реєстраційним № 865 занесено ансамбль історичного центру Львова. Але якщо відкрити у згаданому нормативному акті посилання на Список Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, то натрапляємо на документ 995_729 під назвою «Всесвітня спадщина. Список ЮНЕСКО», прийнятий 1 січня 1996 р., який завершується Національним парком Карлсбад-Кавернс (США) під No 469. Причому останні зміни до Закону були внесені у 2018 р. з посиланням на той самий застарілий Список.

Оскільки Закон України «Про охорону культурної спадщини» можна вважати спеціальним нормативно-правовим актом у досліджуваній сфері відносин, то звернемося до деяких його положень.

Статтею 1 зазначеного Закону регламентовано, що культурна спадщина — сукупність успадкованих людством від попередніх поколінь об'єктів культурної спадщини; об'єкт культурної спадщини — визначне місце, споруда (витвір), комплекс (ансамбль), їхні частини, пов'язані з ними рухомі предмети, а також території чи водні об'єкти (об'єкти підводної культурної та археологічної спадщини), інші природні, природно-антропогенні або створені людиною об'єкти незалежно від стану збереженості, що донесли до нашого часу цінність з археологічного, естетичного, етнологічного, історичного, архітектурного, мистецького, наукового чи художнього погляду і зберегли свою автентичність.

Охорона культурної спадщини — це система [мабуть, це ключове слово. — Ю. С.] правових, організаційних, фінансових, матеріально-технічних, містобудівних, інформаційних та інших заходів з обліку (виявлення, наукове вивчення, класифікація, державна реєстрація), запобігання руйнуванню або заподіянню шкоди, забезпечення захисту, збереження, утримання, відповідного використання, консервації, реставрації, ремонту, реабілітації, пристосування та музеєфікації об'єктів культурної спадщини.

Відповідно до ст. 3 Закону державне управління у сфері охорони культурної спадщини покладається на Кабінет Міністрів України та спеціально уповноважені органи охорони культурної спадщини, до яких належать: центральні органи виконавчої влади, що забезпечують формування та реалізують державну політику у сфері охорони культурної спадщини; орган виконавчої влади Автономної Республіки Крим; обласні, районні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації; виконавчий орган сільської, селищної, міської ради.

Відповідний виконавчий орган сільської, селищної, міської ради населеного пункту, занесеного до Списку історичних населених місць України, утворюється місцевою радою за погодженням із центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони культурної спадщини. Проте не зовсім

зрозуміло, що тут мається на увазі: погодження створення органу охорони культурної спадщини у складі відповідних виконавчих комітетів чи самі виконавчі комітети?

Згідно з постановою Кабміну від 26 липня 2001 р. № 878 «Про затвердження Списку історичних населених місць України» на території Львівської області зазначено такі населені пункти:

Назва історичного населеного місця	Дата заснування або першої писемної згадки		Назва історичного населеного місця	Дата заснування або першої писемної згадки
м. Львів	1256 р.		м. Мостиська	1392 р.
м. Белз	1031 р.		смт. Немирів	1580 р.
м. Бібрка	1211 р.		смт. Нижанковичі	1408 р.
м. Борислав	XIV ст.		смт. Новий Яричів	1370 р.
м. Броди	XII ст.		смт. Олесько	1366 р.
смт. Брюховичі	XV ст.		м. Перемишляни	1437 р.
м. Буськ	1097 р.		смт. Підкамінь	1441 р.
смт. Великий Любінь	XIII ст.		смт. Поморяни	1437 р.
м. Великі Мости	кін. XV ст.		м. Пустомити	1441 р.
м. Винники	XIII ст.		м. Рава-Руська	1455 р.
м. Глиняни	1379 р.		смт. Роздол	1569 р.
смт. Гніздичів	1491 р.		м. Рудки	1462 р.
м. Городок	1213 р.		м. Самбір	1238 р.
м. Добромиль	1374 р.		м. Сколе	1397 р.
м. Дрогобич	1233 р.		м. Сокаль	1441 р.
смт. Дубляни	1440 р.		смт. Стара Сіль	1255 р., 1421 р.
м. Жидачів	1164 р.		м. Старий Самбір	XI ст., 1553 р.
м. Жовква	1368 р.		м. Стрий	1396 р.
м. Золочів	1442 р.		м. Судова Вишня	1230 р.
смт. Івано-Франкове	1611 р.		м. Турка	1431 р.
м. Кам'янка-Бузька	1464 р.		м. Угнів	1360 р.
м. Комарне	XII-XIII ст.		м. Хирів	1374 р.
смт. Краковець	1425 р.		м. Ходорів	1394 р.
смт. Куликів	XIV ст.		м. Червоноград	1692 р.
смт. Магерів	XIV ст.		смт. Шкло	XV ст.
смт. Меденичі	1395 р.		смт. Щирець	XII ст.
м. Миколаїв	1570 р.		м. Яворів	1376 р.
м. Моршин	1482 р.			

До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері охорони культурної спадщини, зокрема, належать: формування державної політики з питань охорони культурної спадщини; розроблення, затвердження та погодження нормативно-правових актів, розроблення та погодження державних програм охорони культурної спадщини; затвердження

державних норм та правил з питань охорони культурної спадщини, а щодо пам'яток архітектури та містобудування — спільно з центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері будівництва, архітектури, містобудування тощо.

Проте згідно з Законом України «Про охорону культурної спадщини» пам'яткою культурної спадщини вважається об'єкт культурної спадщини, який занесено до Державного реєстру нерухомих пам'яток України, або об'єкт культурної спадщини, який взято на державний облік відповідно до законодавства, що діяло до набрання чинності цим Законом, до вирішення питання про включення (невключення) об'єкта культурної спадщини до Державного реєстру нерухомих пам'яток України.

Загалом є такі офіційні реєстри, які мають нормативне підґрунтя: «Перелік об'єктів культурної спадщини національного значення, які заносяться до Державного реєстру нерухомих пам'яток України», шо є Додатком до постанови Кабінету Міністрів України від 3 вересня 2009 р. № 928; Державний реєстр нерухомих пам'яток, який складається з реєстрів пам'яток національного та місцевого значення, наведених на сайті Міністерства культури України; Наказ Міністерства культури України від 15 вересня 2010 р. № 706, згідно з яким для внесення до Державного реєстру нерухомих пам'яток України за категорією національного значення у Львові рекомендовано Комплекс будинків Національного музею ім. А. Шептицького по вул. Драгоманова, 42.

Перелік об'єктів культурної спадщини національного значення, які занесені до Державного реєстру нерухомих пам'яток України у Львівській області:

Найменування пам'ятки	Датування	Місцезнаходження	Вид пам'ятки	Охоронний номер
м. Львів				
Городище давньоруського міста Львова	IX—XIII ст.	територія парку «Високий замок»	пам'ятка археології	130001-Н
Місце поховання книгодрукаря І. Федорова	1583 р.	вул. Б. Хмельницького, 36	пам'ятка історії	130002-Н
Будинок, у якому жив і працював друкар М. Сльозка	початок XVII ст., 1482 р., 1638—1667 рр.	вул. Руська, 2	—//—	130003-Н
Будинок Львівського університету	середина XIX ст.	вул. М. Грушевського, 4	—//—	130004-Н
Будинок, у якому жив письменник, поет, вчений і громадський діяч І. Франко	друга половина XIX ст.	вул. І. Франка, 152	—//—	130005-Н
Будинок, де жила оперна співачка С. Крушельницька	1903 р., 1939—1952 рр.	вул. С. Крушельницької, 23	—//—	130006-Н

Будинок, у якому жив композитор, педагог і музикознавець С. Людкевич	перша половина — середина XX ст.	вул. С. Людкевича, 7	—//—	130007-Н
Комплекс пам'яток «Личаківський цвинтар»	1786 р. — кінець XX ст.	вул. Мечникова, 33	—//—	130008-Н
Могила письменника, поета, вченого і громадського діяча І. Франка	1916 р.	Личаківський цвинтар, поле 4	пам'ятка історії	130008/1-Н
Могила живописця і художнього критика І. Труша	1941 р.	Личаківський цвинтар, поле 1	—//—	130008/2-Н
Могила оперної співачки С. Крушельницької	1952 р.	Личаківський цвинтар, поле 4	—//—	130008/3-Н
Гробниця, в якій похований поет М. Шашкевич	1843 р.	Личаківський цвинтар, поле 3	—//—	130008/4-Н
Пам'ятник поету А. Міцкевичу	1904 р.	площа А. Міцкевича	пам'ятка монументального мистецтва	130009-Н
Пам'ятник письменнику, поетові, вченому і громадському діячу І. Франку	1964 р.	вул. Університетська, парк імені І. Франка	—//—	130010-Н
Бродівський район				
Городище літописного міста Пліснеська	VIII—XIII ст.	с. Підгірці	пам'ятка археології	130011-Н
Курганний могильник	XI—XII ст.	—//—	—//—	130012-Н
Буський район				
Городище літописного міста Бужська	VII—XIII ст.	м. Буськ	—//—	130013-Н
Дрогобицький район				
Городище	IX—XIII ст.	с. Солонське	пам'ятка археології	130014-Н
Городище	IX—XIII ст.	с. Ступниця	—//—	130015-Н
Жидачівський район				
Городище літописного міста Зудичева	IX—XIII ст.	м. Жидачів	—//—	130016-Н
Жовківський район				
Городище літописного міста Щекотина	IX—XIII ст.	с. Глинське	—//—	130017-Н

Церква Положения Пояса Пресвятої Богородиці	1886 р.	с. Мацошин	пам'ятка монументального мистецтва	130018-Н
Миколаївський район				
Городище	IX—XI ст.	с. Стільське	пам'ятка археології	130019-Н
Мостиський район				
Городище літописного міста Вишні (Судова Вишня I)	X—XII ст.	м. Судова Вишня	—//—	130020-Н
Пустомитівський район				
Городище літописного міста Звенигорода	X—XII ст.	с. Звенигород	—//—	130021-Н
Самбірський район				
Будинок, у якому народився режисер і актор Л. Курбас	друга половина XIX ст., 1887 р.	м. Самбір, вул. Сонячна, 1	пам'ятка історії	130022-Н
Городище	VII—VI ст. до н.е., XI—XIII ст.	с. Кульчиці	пам'ятка археології	130023-Н
Сколівський район				
Городище літописного міста Тустаня	VIII—XIII ст.	с. Урич	—//—	130024-Н
Сокальський район				
Городище літописного міста Белза	X—XIII ст.	м. Белз	—//—	130025-Н

Вочевидь цей список неповний.

Подання пропозицій центральному органу виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері охорони культурної спадщини, про занесення об'єктів культурної спадщини до Державного реєстру нерухомих пам'яток України та про внесення змін до нього належить згідно зі ст. 6 Закону до повноважень органів охорони культурної спадщини обласних адміністрацій.

До повноважень районних державних адміністрацій, виконавчого органу сільської, селищної, міської ради відповідно до їх компетенції у сфері охорони культурної спадщини належить, зокрема: подання пропозицій органу охорони культурної спадщини вищого рівня про занесення об'єктів культурної спадщини до Державного реєстру нерухомих пам'яток України, внесення змін до нього та про занесення відповідної території до Списку історичних населених місць України.

На сайті Міністерства культури України у розділі «Державний реєстр пам'яток України» містяться два реєстри: реєстр пам'яток національного значення та реєстр пам'яток місцевого значення. Звернемо на них увагу в контексті Львівщини.

ПЕРЕЛІК
ПАМ'ЯТОК КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ НАЦІОНАЛЬНОГО ЗНАЧЕННЯ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ, ЗАНЕСЕНИХ ДО ДЕРЖАВНОГО РЕЄСТРУ НЕРУХОМИХ ПАМ'ЯТОК УКРАЇНИ

Найменування пам'ятки	Датування	Місцезнаходження	Вид пам'ятки	Охоронний номер	№ та дата рішення про взяття під охорону
м. Львів					
Пам'ятник поету А. Міцкевичу	1904 р.	площа Адама Міцкевича	пам'ятка монументального мистецтва	130009-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Місце поховання книгодрукаря І. Федорова	1583 р.	вул. Богдана Хмельницького, 36	пам'ятка історії	130002-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Ансамбль оборонних споруд Цитадель — місце концентраційного табору «Шталаг-328»	1851—1854 рр., 1941—1944 рр.	вул. Грабовського, 11	пам'ятка історії, архітектури, містобудування	130026-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Комплекс будинків Національного музею імені А. Шептицького	1897—1898 рр.	вул. Драгоманова, 42	пам'ятка архітектури, історії	130027-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Палац	1897—1898 рр.	вул. Драгоманова, 42	пам'ятка архітектури, історії	130027/1-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Музейний корпус	1929—1935 рр.	вул. Драгоманова, 42	пам'ятка архітектури, історії	130027/2-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Флігель	1898—1899 рр.	вул. Драгоманова, 42	пам'ятка архітектури, історії	130027/3-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Будинок, у якому жив письменник, поет, вчений і громадський діяч І. Франко	друга половина XIX ст.	вул. І. Франка, 152	пам'ятка історії	130005-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Могила письменника, поета, вченого і громадського діяча І. Франка	1916 р.	Личаківський цвинтар, поле 4	пам'ятка історії	130008/1-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928

Могила живописця та художнього критика І. Труша	1941 р.	Личаківський цвинтар, поле 1	пам'ятка історії	130008 /2-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Могила оперної співачки С. Крушельницької	1952 р.	Личаківський цвинтар, поле 4	пам'ятка історії	130008 /3-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Гробниця, в якій похований поет М. Шашкевич	1843 р.	Личаківський цвинтар, поле 3	пам'ятка історії	130008 /4-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Будинок Львівського університету	середина XIX ст.	вул. Михайла Грушевського, 4	пам'ятка історії	130004-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Комплекс пам'яток «Личаківський цвинтар»	1786 р. — кінець XX ст.	вул. Мечникова, 33	пам'ятка історії	130008-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Будинок, де жив і працював друкар М. Сльозка	початок XVII ст., 1482 р., 1638—1667 рр.	вул. Руська, 2	пам'ятка історії	130003-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Будинок, де жила оперна співачка С. Крушельницька	1903 р., 1939—1952 рр.	вул. Соломії Крушельницької, 23	пам'ятка історії	130006-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Будинок, де жив композитор, педагог і музикознавець С. Людкевич	перша половина—середина XX ст.	вул. С. Людкевича, 7	пам'ятка історії	130007-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Костел єзуїтів	1610—1630 рр.	вул. Театральна, 11	пам'ятка архітектури, історії, монументального мистецтва	130028-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Пам'ятник письменникові, поету, вченому і громадському діячу І. Франку	1964 р.	вул. Університетська, парк імені Івана Франка	пам'ятка монументального мистецтва	130010-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Городище давньоруського міста Львова	IX—XIII ст.	територія парку «Високий замок»	пам'ятка археології	130001-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928

Бродівський район					
Городище літописного міста Пліснеська	VIII—XIII ст.	с. Підгірці	пам'ятка археології	130011-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Курганний могильник	XI—XII ст.	с. Підгірці	пам'ятка археології	130012-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Буський район					
Городище літописного міста Бужська	VII—XIII ст.	м. Буськ	пам'ятка археології	130013-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Дрогобицький район					
Городище	IX—XIII ст.	с. Солонське	пам'ятка археології	130014-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Городище	IX—XIII ст.	с. Ступниця	пам'ятка археології	130015-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Жидачівський район					
Городище літописного міста Зудичева	IX—XIII ст.	м. Жидачів	пам'ятка археології	130016-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Жовківський район					
Місце падіння літаків після першого в світі повітряного тарану	1914 р.	с. Глинське	пам'ятка історії	130029-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Городище літописного міста Щекотина	IX—XIII ст.	с. Глинське	пам'ятка археології	130017-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Церква Положения пояса Пресвятої Богородиці	1886 р.	с. Мацошин	пам'ятка монументального мистецтва	130018-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Миколаївський район					
Городище	IX—XI ст.	с. Стільське	пам'ятка археології	130019-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928

Мостиський район					
Городище літописного міста Вишні (Судова Вишня I)	X—XII ст.	м. Судова Вишня	пам'ятка археології	130020-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Пустомитівський район					
Городище літописного міста Звенигорода	X—XII ст.	с. Звенигород	пам'ятка археології	130021-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Самбірський район					
Будинок, у якому народився режисер і актор Л. Курбас	друга половина XIX ст., 1887 р.	м. Самбір, вул. Сонячна, 1	пам'ятка історії	130022-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Городище	VII—VI ст. до н.е., XI—XIII ст.	с. Кульчиці	пам'ятка археології	130023-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Сколівський район					
Меморіал Українських січових стрільців	1915 р., 1998 р.	с. Головецько, гора Маківка	пам'ятка історії, монументального мистецтва	130030-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
Городище літописного міста Тустаня	VIII—XIII ст.	с. Урич	пам'ятка археології	130024-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Сокальський район					
Городище літописного міста Белза	X—XIII ст.	м. Белз	пам'ятка археології	130025-Н	Постанова КМУ від 03.09.2009 № 928
Церква Святих Косми і Даміана	1862 р.	с. Цеблів	пам'ятка архітектури, монументального мистецтва	130031-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929
м. Червоноград					
Палац Потоцьких	1756—1762 рр.	вул. Пушкінська, 10	пам'ятка архітектури	130032-Н	Постанова КМУ від 10.10.2012 № 929

ПЕРЕЛІК ПАМ'ЯТОК МІСЦЕВОГО ЗНАЧЕННЯ (ЛЬВІВСЬКА ОБЛАСТЬ):

Назва об'єкта	Датування	Місцезнаходження	Вид об'єкта	№ та дата наказу МКТ/ Мінкультури про занесення до Реєстру	Охор. №
М. ЛЬВІВ					
Будинок юдейської школи ім. А. Кона і культурно-просвітнього товариства «Тарбут»	кінець XVIII ст., 1874 р.	вул. Арсенальська, 3	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2937-Лв
Кагальний будинок та ритуальна лазня з миквою	XVII — XIX ст.	вул. Арсенальська, 7	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2938-Лв
Будинок навчального закладу	1890 р.	вул. П. Дорошенка, 41	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	912-Лв
Будинок житловий	1890 р.	вул. П. Дорошенка, 73	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	741-Лв
Будівля Галицького сейму	1877 — 1881 р.	вул. Т. Костюшка, 9	пам'ятка архітектури та історії	Наказ МКУ від 22.12.2017 № 1437	2065-ЛВ
Будинок житловий	1929 р.	вул. Є. Коновальця, 78	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 № 424/1/16-08	2246-Лв
Житловий будинок		вул. П. Костюшка, 14	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 13.12.2007р. № 1669/0/16-07	
Будинок житловий (вілла Кароля Дзядоня Дзєлінського)	1903 — 1906 рр.	вул. І. Котляревського, 47	пам'ятка архітектури	Наказ МКУ від 06.12.2016 № 1162	116-Лв
Комплекс пам'яток «Личаківський цвинтар»		вул. Мечникова, 33			2939-Лв

Будинок канцелярії Галицького сейму	1907 — 1909 рр.	вул. Листопадового Чину, 5а	пам'ятка архітектури та історії	Наказ МКУ від 22.12.2017 № 1437	2066-ЛВ
Могила письменника, публіциста Я. Галана	1949 р.	Личаківський цвинтар, поле 1	пам'ятка історії	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2939/1-Лв
Могила письменників О. Гаврилюка і С. Тудора (С. Олексюка)	1941 р.	Личаківський цвинтар, поле 84	пам'ятка історії	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2939/2-Лв
Будинок народної лічниці ім. А. Шептицького	1938 р.	вул. Озаркевича, 4	пам'ятка історії	Наказ Мінкультури від 14.04.2014 № 212	233-Лв
Старий корпус лічниці	XVIII ст., 1903 р.	вул. Озаркевича, 4 а	пам'ятка історії	Наказ МКУ від 18.04.2017 № 322	233-Лв
Палац Туркулів-Комелло	1840 р.	вул. Пекарська, 50 а	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	773-Лв
Будинок бібліотеки	1928 — 1932 рр.	вул. Професорська, 1	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	219-Лв
Будинок гімназії	1889 — 1990 рр.	вул. Професорська, 2	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	1646-Лв
Старе єврейське кладовище	XIV ст.— 1855 р.	між вулицями Рапопорта, Базарною, Броварною та Клепарівською	пам'ятка історії	Наказ МКТ від 21.12.2010 № 1266/0/16-10	2951-Лв
Вілла «Любич»	1897 р.	вул. Самчука, 6	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	1369-Лв
Адміністративний будинок	1886 — 1887 рр.	вул. Січових Стрільців, 16	пам'ятка архітектури та історії	Наказ МКУ від 22.12.2017 № 1437	2064-ЛВ

Вілла	1927 р.	вул. Сліпого, 8а	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	663-Лв
Вілла (Меморіальний музей М.Грушевського)	1902 р.	вул. І. Франка, 154	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 15.04.2008 №424/1/16-08	1405-Лв
Вілла письменниці Габріелі Запольської	поч. XX ст.	вул. Г. Запольської, 3	пам'ятка історії	Наказ МКУ від 17.05.2017 №430	2965-Лв
Будинок житловий	1908 р.	вул. І. Котляревського, 49	пам'ятка архітектури	Наказ МКУ від 17.05.2017 №430	2972-Лв
Руїни синагоги «Турей Загав» («Золота Роза»)	1582 р. — поч. XVII ст., XVIII	вул. І. Федорова, 27 — вул. Староєврейська	пам'ятка архітектури, історії	Наказ МКУ від 17.05.2017 № 430	513-Лв
м. Броди					
Єврейський цвинтар	XIX— XX ст.	За 3 км на північ від сучасного центру міста	пам'ятка монументального мистецтва, історії	Наказ Мінкультури від 28.11.2013 № 1224	2960-Лв
БУСЬКИЙ РАЙОН					
Балучинська сільська рада					
с. Балучин					
Церква Різдва Пресвятої Богородиці	1891 р.	Розташована в південно-західній частині села, на рівній ділянці, при дорозі на м. Глиняни Золочівського району	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 28.01.2014 № 42	2961-Лв
Дзвіниця церкви Різдва Пресвятої Богородиці	1909 р.	Розташована у південно-західній частині села, на рівній ділянці, при дорозі на м. Глиняни Золочівського району, в південно-західному куті церковного подвір'я	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 28.01.2014 № 42	2962-Лв

ГОРОДОЦЬКИЙ РАЙОН					
Великолюбінська селищна рада					
Комплекс церкви Пресвятої Трійці		с. Малий Любінь			2941-Лв
Церква	1705 р.	с. Малий Любінь	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2941/1-Лв
Дзвіниця	1921 р.	с. Малий Любінь	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2941/2-Лв
ДРОГОБИЦЬКИЙ РАЙОН					
Волянська сільська рада					
Меморіальний комплекс пам'яті Андрія Мельника	1890 р., 2008 р.	с. Воля Якубова	пам'ятка історії	Наказ МКТ від 13.07.2009 № 521/0/16-09	2933-Лв
ЖИДАЧІВСЬКИЙ РАЙОН					
Дев'ятниківська сільська рада					
Костел парафіяльний	1894 р.	смт. Гніздичів-Кохавино, вул. Я. Мудрого	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2942-Л
Будинок житловий садиби Дяконів — видатних діячів українського національно-визвольного руху	початок XX ст.	с. Дев'ятники, вул. Лісова, 23	пам'ятка історії	Наказ МКТ від 07.11.2008 № 1285/0/16-08	2933-Лв
ЖОВКІВСЬКИЙ РАЙОН					
Мацошинська сільська рада					
Комплекс церкви Положення Пояса Пресвятої Богородиці		с. Мацошин			2934
Церква Положення Пояса Пресвятої Богородиці	1886 р.	вул. Центральна	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 07.11.2008 № 1285/0/16-08	2934/1-Лв

ЗОЛОЧІВСЬКИЙ РАЙОН					
Сновицька сільська рада					
Церква Святого Миколая	1904—1906 рр.	с. Сновичі	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 07.11.2008 № 1285/0/16-08	2931-Лв
МИКОЛАЇВСЬКИЙ РАЙОН					
Роздільська селищна рада					
Церква Успіння Пресвятої Богородиці	1892 р.	смт. Розділ, вул. Кривецького, 1	пам'ятка архітектури та містобудування	Наказ МКТ від 24.09.2008 № 1001/0/16-08	2930-Лв
м. Миколаїв					
Церква Святого Миколая	1857—1874 рр.	вул. Митрополита Андрея Шептицького, 19	пам'ятка архітектури, монументального мистецтва та історії	Наказ МКУ від 17.05.2017 №430	2966-Лв
Комплекс фортифікаційних та інженерних споруд «Фортеця м. Миколаїв»					2967-Лв
Командний пункт «Фортеця м. Миколаїв»	1910 р.	вул. Львівська	пам'ятка історії	Наказ МКУ від 17.05.2017 №430	2967/1-Лв
м. Самбір					
Будинок парафіяльний	1715—1727 рр., початок XIX ст.	пл. А. Чайковського, 4	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 05.04.2011 № 207/0/16-11	2952-Лв
СОКАЛЬСЬКИЙ РАЙОН					
м. Белз					
Комплекс сакральних споруд урочища Замочок		вул. М. Грушевського		Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2954-Лв
Костел Пресвятої Діви Марії	1911 р., 1926 р.	вул. М. Грушевського	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2954/1-Лв
Дзвіниця	1933 р.	вул. М. Грушевського	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2954/2-Лв

Відкритий вівтар Святого Валентина	1935 р.	вул. М. Грушевського	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2954/3-Лв
Брама	1935 р.	вул. М. Грушевського	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2954/4-Лв
Мури з хресною дорогою і каплицями	1938 р.	вул. М. Грушевського	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2954/5-Лв
Комплекс монастиря отців Домініканів		вул. Савенка, 1		Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2955-Лв
Монастирські мури	XVII ст.	вул. Савенка, 1	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2955/1-Лв
Руїни костелу	XVI ст.	вул. Савенка, 1	пам'ятка археології	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2955/2-Лв
Келійний корпус із вежею	XVII — XX ст.	вул. Савенка, 1	пам'ятка архітектури, монументального мистецтва	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2955/3-Лв
Стінопис	XVII — XVIII ст.	вул. Савенка, 1	пам'ятка архітектури, монументального мистецтва	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2955/4-Лв
Вежа-дзвіниця	XVII — XVIII ст.	пл. України, 1	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2955/5-Лв
Місце єврейського релігійного центру	1843 — 1878 рр.	вул. Т. Шевченка, 11	пам'ятка історії	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2940-Лв

УГНІВСЬКА МІСЬКА РАДА					
м. Угнів					
Комплекс церкви Різдва Богородиці		вул. Валова, 7			2944-Лв
Церква	1797 р.	вул. Валова, 7	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2944/1-Лв
Дзвіниця	1860 р.	вул. Валова, 7	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2944/2-Лв
Млин водяний	2-га пол. XIX ст.	вул. Б. Хмельницького, 1	пам'ятка науки і техніки	Наказ Мінкультури від 21.10.11 № 912/0/16-11	2956-Лв
Жужелянська сільська рада					
Церква Воскресіння Господнього	1870 р.	с. Жужеляни	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 04.07.2013 № 604	2957-Лв
Церква Перенесення мощів Святого Стефана	1880 р.	с. Заболоття	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 04.07.2013 № 604	2958-Лв
Церква Воздвиження Чесного Хреста	1878 р.	с. Низи	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 04.07.2013 № 604	2959-Лв
СТАРОСАМБІРСЬКИЙ РАЙОН					
Новоміська сільська рада					
Ратуша	1903 р.	с. Нове Місто	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2943-Лв

СТРИЙСЬКИЙ РАЙОН					
м. Стрий					
Руїни Великої синагоги	1858 р., кінець XIX ст.	вул. Міхновського, 5	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 15.10.2014 № 869	2963-Лв
Вілла «Подолянка»	1908 р.	вул. Генерала Чупринки, 96	пам'ятка архітектури	Наказ Мінкультури від 15.10.2014 № 869	2964-Лв
Розгірченська сільська рада					
Городище та наскельний печерний монастир Святого Онуфрія	VIII– VII ст. до н.е., XII– XIII ст.	с. Розгірче	пам'ятка археології	Наказ МКТ від 13.07.2009 № 521/0/16-09	2934-Лв
ТУРКІВСЬКИЙ РАЙОН					
Костел Успіння Пресвятої Богородиці	XVIII– XIX ст.	м. Турка, вул. В. Стуса, 35	пам'ятка архітектури	Наказ МКТ від 03.02.10 № 58/0/16-10 (у редакції від 16.06.11 № 453/0/16-11)	2945-Лв
Братська могила радянських воїнів	1944 р., 1952 р.	м. Турка, пл. Ринок	пам'ятка історії	Наказ Мінкультури від 19.06.2012 № 645	2957-Лв
СОКАЛЬСЬКИЙ РАЙОН					
Варязька сільська рада					
с. Лубнівка					
Церква Воздвиження Чесного Хреста та дзвіниця	1768 р.	біля центру маленької Лубнівки	пам'ятка архітектури, історії	Наказ МКУ від 17.05.2017 №430	2968-Лв
Опільська сільська рада					
с. Бояничі					
Церква Перенесення мощів Святого Миколая	1910 р.	на роздоріжжі вулиць	пам'ятка архітектури	Наказ МКУ від 17.05.2017 № 430	2970-Лв
с. Гатківка					
Церква Святого Арх. Михаїла	1883 р.	у південно-східній частині села, при дорозі	пам'ятка архітектури	Наказ МКУ від 17.05.2017 № 430	2971-Лв

Законом України № 574-VI від 23 вересня 2008 р. затверджено перелік пам'яток культурної спадщини, що не підлягають приватизації. У Львові до таких об'єктів віднесено:

Назва пам'ятки	Датування	Місцезнаходження	Охор. №
Адміністративний будинок	1890—1892 рр.	м. Львів, вул. С. Бандери, 1	2157
Костел Святої Марії Магдалини	1609—1612 рр.	м. Львів, вул. С. Бандери, 8	345/1
Школа Святої Марії Магдалини	1883 р.	м. Львів, вул. С. Бандери, 11	192
Будівля Вищої технічної школи	1874—1878 рр.	м. Львів, вул. С. Бандери, 12	194
Будівля Першої української гімназії	початок XX ст.	м. Львів, вул. С. Бандери, 14	195
Будівля школи	1891—1893 рр.	м. Львів, вул. С. Бандери, 91	198
Арсенал Сенявських (Палац Баворовських)	1639 р., 1840 р.	м. Львів, вул. Бібліотечна, 2	1280
Скульптури левів	XVI—XVII ст.	м. Львів, Високий Замок	368
Замок (руїни)	XIV—XVIII ст.	м. Львів, Високий Замок	367
Будинок намісника	1821 р.	м. Львів, вул. В. Винниченка, 14	1323
Будинок намісника	1821 р.	м. Львів, вул. В. Винниченка, 16	1324
Намісництво	1877—1880 рр.	м. Львів, вул. В. Винниченка, 18	1325
Будинок Наукового товариства імені Т. Шевченка	1831—1839 рр.	м. Львів, вул. В. Винниченка, 24	425-Лв
Вівтар «Голгофа»	XVIII ст.	м. Львів, вул. Вірменська, 7	318/4
Будинок житловий «Пори року»	XVII—XIX ст.	м. Львів, вул. Вірменська, 23	323
Адміністративний будинок	початок XX ст.	м. Львів, вул. Д. Вітовського, 55	2034
Палац Бесядецьких	середина XVIII ст., 1934 р.	м. Львів, пл. Галицька, 10	1265
Будівля Іпотечного банку	1876 р.	м. Львів, пл. Галицька, 15	727
Будівля клубу ремісників	1912 р.	м. Львів, пл. Данила Галицького, 1	63

Адміністративний будинок	1912 р.	м. Львів, вул. М. Гоголя, 1	1230
Будівля гімназії	середина XIX ст.	м. Львів, вул. М. Гоголя, 17	2574
Католицький дім	1911 р.	м. Львів, вул. Городоцька, 36	1381
Адміністративний будинок	1879 р.	м. Львів, вул. Городоцька, 38	1382
Адміністративний будинок	1912 р.	м. Львів, пл. Г. Григоренка, 3	1657
Будівля старого університету	1839—1844 рр.	м. Львів, вул. М. Грушевського, 4	1309
Будівля залізничного вокзалу	1904 р.	м. Львів, пл. Двірцева, 1	1016
Будівля духовної семінарії	1890 р.	м. Львів, вул. П. Дорошенка, 41	912-Лв
Будівля бібліотеки університету	1904 р.	м. Львів, вул. М. Драгоманова, 5	894
Палац	XIX ст.	м. Львів, вул. М. Драгоманова, 42	86
Будинок Товариства «Сокіл»	1885—1900 рр.	м. Львів, вул. Д. Дудаєва, 8	155
Оборонна стіна Онуфріївського монастиря	1593 р.	м. Львів, вул. Замкова	14
Будинок взаємних забезпечень	початок XX ст.	м. Львів, вул. Зелена, 12	2114
Будівля гімназії	1911—1913 рр.	м. Львів, вул. Зелена, 22	585
Палац	XIX ст.	м. Львів, вул. Зелена, 24	586
Будинок Львівського водогону	XIX ст.	м. Львів, вул. Зелена, 62	2116/1
Будинок Львівського водогону	XIX ст.	м. Львів, вул. Зелена, 64	2116/2
Каплиця Боїмів	1609—1615 рр.	м. Львів, пл. Катедральна, 4	316/3
Будинок житловий	кінець XIX ст.	м. Львів, вул. Кирила і Мефодія, 8	152
Будівля друкарні	XIX ст.	м. Львів, вул. П. Ковжуна, 10	1034
Будівля приватної гімназії	1934 р.	м. Львів, вул. І. Кокорудза, 9	1644
Вілла	кінець XIX ст.	м. Львів, вул. Є. Коновальця, 102	2645
Будинок головного страхового товариства	1908 р.	м. Львів, вул. М. Коперника, 3	928

Палац Потоцьких	1880 р.	м. Львів, вул. М. Коперника, 15	1310/1
Костел Святого Лазаря	1630–1670 рр.	м. Львів, вул. М. Коперника, 27	353/1
монастир	1781–1782 рр.	м. Львів, вул. М. Коперника, 27	353/2
мури з брамою	1620 р.	м. Львів, вул. М. Коперника, 27	353/3
криниця з левами	1620 р.	м. Львів, вул. М. Коперника, 27	353/4
Дзвіниця церкви Святого Духа	1729 р., 1750 р.	м. Львів, вул. М. Коперника, 38	351
Палац з брамою	XIX ст.	м. Львів, вул. М. Коперника, 40а	352
Палац	1922 р.	м. Львів, вул. М. Коперника, 42	132
Комплекс монастиря капуцинів (францисканців)	XIX ст.	м. Львів, вул. В. Короленка, 1	1329
Будівля готелю	1903–1904 рр.	м. Львів, вул. Т. Костюшка, 1а	728
Будівля крайового банку	1893 р.	м. Львів, вул. Т. Костюшка, 11	1605
Житловий будинок, де жила С. Крушельницька	1903, 1939–1952 рр.	м. Львів, вул. С. Крушельницької, 23	1088
Будівля Казино де Парі	1909 р.	м. Львів, вул. Леся Курбаса, 3	179
Житловий будинок, у якому мешкав Б. Дибовський	1908 р.	м. Львів, вул. Кубанська, 12	1281
Будівля лікарні	1870–1875 рр.	м. Львів, вул. Кульпарківська, 95	1618
Клуб трамвайників	1933–1934 рр.	м. Львів, вул. С. Кушевича, 1	1613
Будівля школи Святої Анни	кінець XIX ст.	м. Львів, вул. М. Леонтовича, 2	626
Будівля бурси учнів ремісничих шкіл	1907 р.	м. Львів, вул. М. Лисенка, 14 і 14а	1327
Палац	XIX ст.	м. Львів, вул. М. Лисенка, 15/17	157
Будівля Шляхетського казино	1896 р.	м. Львів, вул. Листопадового Чину, 6	181
Житловий будинок, у якому жила О. Кульчицька	1938–1967 рр.	м. Львів, вул. Листопадового Чину, 7	100

Житловий будинок, де жив і працював О. Новаківський	1913—1935 рр.	м. Львів, вул. Листопадового Чину, 11	1274
Монастир кларисок	XVII—XX ст.	м. Львів, пл. Митна, 1	350
Будівля школи	XIX—XX ст.	м. Львів, вул. Личаківська, 171	625
Будинок житловий	XIX ст.	м. Львів, вул. Л. Мартовича, 2	634
Будівля колегії Піарів	1762 р.	м. Львів, вул. м. Некрасова, 2	373
Будівля технологічного інституту	1907—1912 рр.	м. Львів, вул. О. Нижанківського, 5	729
Палац	1865 р.	м. Львів, вул. І. Огієнка, 1	605
Палац	1849 р.	м. Львів, вул. Пекарська, 19	658
Будинок Академії ветеринарної медицини, у якій викладав С. З. Гжицький	1935—1976 рр.	м. Львів, вул. Пекарська, 50а	1251
Палац	початок XIX ст.	м. Львів, вул. Пекарська, 52	773
Будівля медичного факультету університету	1898 р.	м. Львів, вул. Пекарська, 52	1366
Губернаторські вали	1460 р.	м. Львів, вул. Підвальна	112
Вежа порохова	1554—1556 рр.	м. Львів, вул. Підвальна, 4	336
Арсенал міський	1555 р., 1575 р.	м. Львів, вул. Підвальна, 5	334
Адміністративний будинок	1883 р.	м. Львів, вул. Підвальна, 3	216
Арсенал королівський	1639 р.	м. Львів, вул. Підвальна, 13	335
Адміністративний будинок	XIX ст.	м. Львів, вул. Підвальна, 17	1005
Адміністративний будинок	XIX ст.	м. Львів, вул. Просвіти, 4	83
Будівля бібліотеки НУ «Львівська політехніка»	1928—1932 рр.	м. Львів, вул. Професорська, 1	219
Будівля навчального корпусу НУ «Львівська політехніка»	кінець XIX ст.	м. Львів, вул. Професорська, 2	1646
Будівля єврейського шпиталю	1913 р.	м. Львів, вул. Я. Рапопорта, 8	1242

Адміністративний будинок	1892 р.	м. Львів, вул. Князя Романа, 1/3	16
Будівля школи	1876 р.	м. Львів, вул. Князя Романа, 5	17
Фонтан «Адоніс»	1793 р.	м. Львів, пл. Ринок	326/43
Фонтан «Амфітріта»	1793 р.	м. Львів, пл. Ринок	326/44
Фонтан «Діана»	1793 р.	м. Львів, пл. Ринок	326/45
Фонтан «Нептун»	1793 р.	м. Львів, пл. Ринок	326/46
Ратуша	1827—1835 рр.	м. Львів, пл. Ринок, 1	326/47
Кам'яниця Бандінеллі	1593 р., 1737—1739 рр.	м. Львів, пл. Ринок, 2	326/1
Чорна кам'яниця	XVI—XVII ст., 1884 р.	м. Львів, пл. Ринок, 4	326/3
Кам'яниця Корнякта (Королівська кам'яниця)	XVI—XIX ст.	м. Львів, пл. Ринок, 6	326/5
Кам'яниця латинських архієпископів	1634 р., 1845 р.	м. Львів, пл. Ринок, 9	326/8
Кам'яниця Любомирських	XVII ст., 1763 р.	м. Львів, пл. Ринок, 10	326/9
Кам'яниця Франца Венінга	1574—1766 рр.	м. Львів, пл. Ринок, 17	326/16
Кам'яниця Шульц-Вольфовичів	XV ст., 1920 р.	м. Львів, пл. Ринок, 24	326/23
Будинок страхового товариства «Дністер»	1905 р.	м. Львів, вул. Руська, 20	391-Лв
Будівля Палацу мистецтв	1922 р.	м. Львів, вул. У. Самчука, 14	1647
Фрагмент високого муру	XIV ст.	м. Львів, просп. Свободи	327
Галицька ощадна каса	1889—1904 рр.	м. Львів, просп. Свободи, 15	148
Будівля Художньо-промислового музею	1894—1904 рр.	м. Львів, просп. Свободи, 20	1873
Будівля міського театру	1897—1900 рр.	м. Львів, просп. Свободи, 28	1264
Будівля банку	1897 р.	м. Львів, вул. Січових Стрільців, 9	51
Будівля банку	1883—1884 рр.	м. Львів, вул. Січових Стрільців, 14	52
Будівля Головної пошти	1920 р.	м. Львів, вул. Ю. Словацького, 1	271
Будівля промислової школи	1909—1911 рр.	м. Львів, вул. Снопківська, 47	281

Комплекс монастиря бернардинів:	1600—1630 рр.	м. Львів, пл. Соборна, 3а	341
монастирський корпус	1600—1630 рр.	м. Львів, пл. Соборна, 3а	341/3
ротонда над криницею	1600—1630 рр.	м. Львів, пл. Соборна, 3а	341/4
колона Святого Івана з Дуклі	1600—1630 рр.	м. Львів, пл. Соборна, 3а	341/5
оборонні мури з Глинянською вежею, південною бастеєю та примурними будівлями	XV—XVIII ст., XIX ст.	м. Львів, пл. Соборна, 3а, вул. Валова, 18—20	341/6
Будівля готелю	1914 р.	м. Львів, пл. Соборна, 7	33
Будівля бібліотеки Оссолінських	1827 р.	м. Львів, вул. Стефаника, 2	1321
Будинок житловий	XIX ст.	м. Львів, вул. Стефаника, 3	279
Будівля школи	початок XX ст.	м. Львів, вул. Таманська, 11	1036
Будівля гімназії	XIX ст.	м. Львів, вул. Театральна, 15	293
Палац Дідушицьких	1797—1880 рр.	м. Львів, вул. Театральна, 18	1263
Будинок меморіального музею І. Труша	1910—1941 рр.	м. Львів, вул. І. Труша, 28	91
Будівля гімназії	1900 р.	м. Львів, вул. М. Туган-Барановського, 7	1090
Будівля театру Скарбка	1842 р.	м. Львів, вул. Лесі Українки, 1	1286
Будинок Галицького сейму	1877—1881 рр.	м. Львів, вул. Університетська, 1	311
Будівля навчального корпусу Політехнічного університету	початок XX ст.	м. Львів, вул. м. Устияновича, 5	309
Костел Івана Хрестителя	XIV—XIX ст.	м. Львів, вул. Ужгородська, 1	1334
Будівля Інституту Ставропігії	1580, 1788 рр.	м. Львів, вул. І. Федорова, 9	1276
Адміністративний будинок	1901 р.	м. Львів, вул. І. Франка, 119	338
Вілла	1902 р.	м. Львів, вул. І. Франка, 152	342
Вілла	1902 р.	м. Львів, вул. І. Франка, 154	1405
Будівля військового казино	1885 р.	м. Львів, вул. О. Фредра, 1	73

Адміністративний будинок	1932—1936 рр.	м. Львів, вул. Ю. Федьковича, 54—56	317
Будівля Галицького музичного товариства	1907—1910 рр.	м. Львів, вул. П. Чайковського, 7	374
Комплекс Львівського музею народної архітектури та побуту	XVIII—XX ст.	м. Львів, вул. Чернеча Гора, 1	371
Будівля школи Святої Магдалини	1930 р.	м. Львів, вул. Генерала Чупринки, 1	206
Будинок житловий	1911 р.	м. Львів, пл. м. Шашкевича, 1	743
Будівля музичного інституту імені м. Лисенка	1913—1916 рр.	м. Львів, пл. м. Шашкевича, 5	390
Будівля торгово-промислової палати	1912 р.	м. Львів, просп. Т. Шевченка, 17	405
Будівля торгово-промислової палати	1912 р.	м. Львів, просп. Т. Шевченка, 19	406
Будівля гімназії	1876 р.	м. Львів, вул. Р. Шухевича, 2	1
Монастир сестер Святого Серця	XIX ст.	м. Львів, пл. Святого Юра, 1	367

4.8.2. Підсумки круглого столу з питань охорони культурної спадщини (1 березня 2020 р.)

Підсумки «круглого столу», який відбувся 1 березня 2020 р. з ініціативи ГО «Великий Львів», щодо збереження історичної спадщини.

Запрошені гості:

Анатолій Антонюк, кандидат технічних наук, національний координатор ІККРОМ України, багатолітній керівник (1983—2010 рр.) інституту «УкрНДІпроектреставрація»;

Микола Бевз, доктор архітектури, доктор технічних наук, заслужений архітектор України, завідувач кафедри реставрації Національного університету «Львівська політехніка»;

Микола Гайда, керівник львівської філії Науково-дослідного інституту пам'яткоохоронних досліджень Міністерства культури України;

Постійні учасники круглих столів ГО «Великий Львів»:

Володимир Квурт, міський голова м. Винники, лідер ГО «Великий Львів»;

Микола Одуха, головний технолог ЛМКП «Львівводоканал», ексзаступник міського голови м. Львова;

Олег Чамара, архітектор, автор Генплану Львова, член Національної спілки архітекторів України, ексначальник головного управління архітектури і містобудування Львівського міськвиконкому;

Віталій Дубина, автор Генплану Львова, керівник архітектурно-планувальної майстерні № 2 інституту «Містопроект» у Львові, член Національної спілки архітекторів України, лауреат Державної премії України у галузі архітектури (2012 р.);

Валерій Хижняк, ексначальник відділу містобудівної документації, управління архітектури та урбаністики департаменту містобудування Львівської міської ради;

Євген Камм, головний спеціаліст-архітектор Винниківської міської ради;

Мар'яна Кричковська, начальник юридичного відділу Винниківської міської ради;

Мирон Іваник, видавець;

Юрій Ситник, засновник ГО «Великий Львів».

Анатолій Антонюк розповів про діяльність інституту «УкрНДІпроектреставрація», який він очолював упродовж 27 років. Головною проблемою назвав відсутність замовлень від держави та органів місцевого самоврядування на реставрацію. Зауважив, що раніше в структурі інституту працювало 500 проєктантів. Окрім того — 4500 виробничників, оскільки кожна майстерня мала свою виробничу базу. У 1988 р. створили Львівську філію, куди передали низку об'єктів з Волині, Кам'янця-Подільського та інших регіонів. Філії також працювали в Сімферополі, Харкові, Одесі, Кропивницькому…

Сьогодні ця система практично зруйнована: держава не виділяє коштів на реставрацію. За кордоном державне фінансування у сфері збереження та відновлення культурної спадщини на рівні 25 %. Усе решта — за рахунок позабюджетних коштів. Необхідний закон про стимулювання вкладень у реставрацію, в якому варто передбачати преференції по податках, пільги для бізнесу, рекламу (репутаційну) для спонсорів та ін.

Анатолій Євдокимович також відзначив: місто не може бути перетворене на суцільний музей — воно повинно жити й розвиватися. Але регуляція необхідна. До прикладу, в Парижі ділянки виставляють на аукціон з чіткими умовами: що там може бути, які параметри будівлі, функція і под. Навів позитивний приклад на пострадянському просторі, коли в Петербурзі окреслили історичну частину міста



Круглий стіл у приміщенні Міжнародного товариства Українсько-Китайської дружби

та прийняли місцевий закон, що забороняє будь-яке будівництво, а дозволяє лише реставрацію, реконструкцію мереж і благоустрій.

Володимир Квурт зазначив: коли в місті зробити освітлення чи навіть прибрати вулиці — мешканці одразу це зауважують. Натомість, якщо робити які-небуть мережі, образно кажучи, закопувати гроші в землю — то цього не помічають… Реставрація наче помітніша, але потребу в ній відчуває лише незначна частина населення. Назагал людям байдуже, який десь стоятиме будинок — абсолютно зруйнований, новий чи старий. У більшості домінують їх щоденні клопоти. От є щось там на площі Ринок… Значна частина львів'ян туди не потрапляє. Припустімо, мер має мільйон. За ці гроші він може реставрувати три будинки — маленька плямка на мапі міста. А можна за ці гроші все місто освітити. Куди він вкладе гроші? Це ж очевидні речі.

Микола Бевз переконаний, що коли б Львів свого часу не був включений до Списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, то було би значно гірше, особливо у центральній частині міста. І додав, що навіть ідеальний закон не вирішить проблеми охорони пам'яток, бо все залежить від виконавців. Має працювати злагоджена команда, яка знає, що робити. У Львові сьогодні з цим просто катастрофа. Коли міська влада має у своєму розпорядженні пам'ятку, то повинна розуміти, що у ній є цінного. Потрібен план управління об'єктами Всесвітньої спадщини. Хоча Львів уже 20 років перебуває у Списку ЮНЕСКО, у нас не створені ані належні структури, ані план управління.

Відбулася дискусія щодо історико-архітектурного опорного плану, розробленого у 2005 р., який увійшов до складу Генплану. На думку Миколи Бевза, цього документа фактично немає, оскільки його мали б обговорити на відповідних громадських слуханнях, чого фактично не відбулося. Віталій Дубина заперечив, що розроблений інститутом «Містопроект» історико-архітектурний опорний план проходив громадське обговорення як складова частина генерального плану, але не був погоджений Міністерством культури. Проте історичний ареал був затверджений згідно з цим документом.

Валерій Хижняк нагадав, що на той час не було передбачено окремого громадського обговорення генерального плану.



Юрій Ситник звернув увагу на те, що коли б виконувалася наявна документація, а також чинне законодавство, яке передбачає моніторинг виконання генерального плану, зокрема й розділу щодо охорони, то ситуація була б значно кращою. Він запитав: чи пов'язані якимось чином між собою опорний історико-архітектурний план, розроблений інститутом «Містопроект» у 2005 р., і той, що нині обговорюється, підготований Підприємством об'єднання громадян «Інститут культурної спадщини» Всеукраїнської ради з охорони культурної спадщини (м. Київ), який отримав чимало критичних відгуків.

Віталій Дубина відповів, що більшість територій, які мають охоронний режим, в обидвох документах майже збігаються. До прикладу — зона регулювання забудови. Межі історичного ареалу, які співпадають з буферною зоною ЮНЕСКО, затверджені в 2005 р., також суттєво не змінювалися. Натомість сам режим охорони, виписаний у новому історико-архітектурному плані, є жорсткішим і конкретнішим. Територію поділено на окремі підзони, для кожної підзони буквально в метрах прописана висота забудови. У попередньому було більш загально сформульовано, приміром: у межах історичного ареалу приймати висоту забудови по карнизах існуючих будинків і не вище від них, а для зони регулювання забудови було встановлено ліміт висоти — не вище 18 м. Хоча зараз детальніше і скрупульозніше підійшли до цих регламентів, проте, по факту, низка 10—12—18-поверхових будівель збудована саме у тій зоні, де попереднім історико-архітектурним планом був установлений регламент — до 18 м.

Микола Бевз наголосив, що історико-архітектурний опорний план не можна обґрунтовувати лише з погляду урбаністики, оскільки це дуже серйозний документ, який регламентує не лише висоту забудови чи зонування території міста. Це документ, який практично на кожному кроці дає нам інформацію, що конкретно робити на певній ділянці міста. До прикладу, коли проєктувалася реконструкція площі Митної, то в опорному плані мало бути чітко зазначено, що то за об'єкт. Згаданий проєкт було нагороджено премією Левинського, хоча це повний нонсенс, адже проєкт непрофесійний. Тут був монастир Кларисок, а та площа — частина його території. На тім місці росли монастирські сади. Звісно, сьогодні — це громадський простір, і ми не мусимо відтворювати сади. Але ж символічно — повинні! Бо Львів — унікальне місто, в якому кожен метр квадратний має свою глибоку історію: десь існують старі фундаменти, в іншому місці — пам'ятки археології. Усі ці речі мають бути описані в історико-архітектурному опорному плані. У цьому випадку місто запроєктувало реконструкцію площі, а ми отримали новий об'єкт без жодного насичення історією, яка повинна там бути! Іноді — у відтворенні, а часом у чомусь символічному, хоча би в формах, які б передавали дух цього місця. Тож коли у такому історичному місці робиться щось цілком нове — то це і є непрофесійний підхід. А найгірше, що за такий нефаховий підхід ще й нагороджують премією. Оце є реальною ситуацією у Львові.

Анатолій Антонюк навів подібний приклад — це церква «Спаса на Берестові» поруч з Києво-Печерською лаврою. Тут для проведення благоустрою привезли полірований граніт, замостили ним усю площу. Зробили начебто якийсь плац для військових парадів, а церква на цьому тлі втратила свою історичну цінність.

Валерій Хижняк констатував, що містобудівне законодавство змінюється, але водночас спостерігаються негативні процеси. Фактично знищуються такі інституційні утворення як «Містопроект» — регіональний інститут на декілька областей, чи «Укрзахіпроектреставрація». Між фахівцями цих установ часто були розмови, суперечки, але попри те вони знаходили золоту середину. У тих інституціях навчалися органи влади, там виховувалися покоління архітекторів. Тому сьогодні важливо не втратити те, що все ще якось структурно існує.

Володимир Квурт додав, що це загроза, яку ми вже відчули. Скажімо, «Містопроект» втрачає володіння цілісною картиною розвитку міста і регіону. Подібна ситуація складається і з реставрацією. «Укрзахідпроектреставрація» може говорити лише про фрагментарні втручання, а про політику у сфері реставрації насправді вже не йдеться. І в цьому питанні всі присутні не є опонентами, а радше союзниками, бо розуміють, що втрачаються управлінські механізми, за наявності яких можна говорити про сталий розвиток і перспективу як містобудівної, так і пам'яткоохоронної сфери.

Анатолій Антонюк підтримав позицію Володимира Квурта і навів приклад з власного досвіду, коли «УкрНДІпроектреставрація» отримала доручення від Держплану України обстежити пам'ятки на всій території України. Цю величезну роботу виконали, по кожній області виготовлені товстезні альбоми з описом і класифікацію належних до охорони об'єктів культурної спадщини. На кожну пам'ятку складено паспорт і навіть здійснено попередні економічні розрахунки: на протиаварійні роботи, реставраційні, пристосування тощо. Всі дані передали в Держплан, а вже цей орган, у межах своїх можливостей, планував відповідні кошти. Тож у місті теж потрібно зробити подібний аналіз і скласти перелік пам'яток, щоби чітко усвідомити реальний стан речей. Він має стати базовим елементом для планування фінансування. Натомість у нас рішення приймаються спонтанно, часто за принципом: де голосніше кричать — туди і кошти йдуть. Львів обов'язково повинен провести таку ж роботу, залучивши до неї фахівців, котрі ще залишилися.

Передусім необхідно відновити державну структуру охорони пам'яток. Якщо у Львові хоч є відповідний відділ при Львівській міській раді, то в багатьох містах все вже ліквідовано. Стверджували, що то корупційна структура і тому подібне. Це все одно, коли людина хвора, — взяти і відрубати їй голову. Хоча знають: хворого потрібно лікувати. Мало того, що у багатьох містах ліквідовані органи охорони культурної спадщини, але й там де вони є — то часто укомплектовані абсолютно непрофесійними людьми. У них працює хто завгодно — тільки не професіонали, які, крім архітектури, повинні добре орієнтуватися у законодавстві. На практиці кожен мер сам вирішує: це пам'ятка чи не пам'ятка, можна її зносити чи ні. Не існує жодної відповідальності, бо немає державного реєстру. Колись ми мали перелік пам'яток національного значення, місцевого значення, щойно виявлених та ін. А сьогодні у нас відсутній електронний реєстр пам'яток, немає паспортів. До прикладу: знесли пам'ятку — ґвалт, крики, передають справу до суду. Суд вимагає доказів, що це пам'ятка, а державного реєстру немає, тому у задоволенні позову відмовляють. Тож потрібен державний електронний (відкритий — додає Квурт) реєстр пам'яток. Але такий реєстр не існує у масштабах держави. Свого часу прибалти зробили правильно. Той перелік пам'яток, який був за радянських часів, вони залишили, внесли корективи й узаконили. У нас нічого не узаконено. Також необхідно зробити і паспорти пам'яток. Скажімо, поляки з цією метою залучали студентів для проходження практики. Ті виїжджали, робили опис пам'ятки… Так отримали паспорти на всі об'єкти у всіх воєводствах. Нам варто перейняти подібний досвід: такий документ обов'язково має бути.

Володимир Квурт запитав: чи доцільно архітекторам, які повинні займатися пам'яткоохоронним законодавством, проводити відповідне юридичне навчання? На що Анатолій Антонюк відповів ствердно.

Микола Бевз, оскільки зачепили тему освіти, зауважив, що діюча кафедра реставрації пам'яток архітектури є лише у Львові. Це по суті єдина кафедра в Україні, яка випускає архітекторів-реставраторів. Проте нині кафедра має 12 випускників, хоча інші налічують 70 і більше. І це при загальному наборі на архітектуру — 250 студентів, що засвідчує загальний клімат у державі, якій реставрація не потрібна.

Валерій Хижняк застеріг, що за умови продовження адміністративної реформи обласних адміністрацій, при яких були управління охорони історичної, культурної спадщини, такі управління зникатимуть. Також кожна районна адміністрація мала відповідного фахівця або ці функції виконував районний архітектор. Зараз усе буде зруйновано. Хто це продовжить, як воно буде виглядати, зокрема на рівні колишнього району?

Анатолій Антонюк сказав, що, приміром, у Польщі в кожному воєводстві є головний консерватор (реставратор). У містах — аналогічно. Також кожен історико-архітектурний заповідник мав би мати реставратора, чиїм завданням було б оберігати пам'ятки. Тому для Львова така посада є необхідною. Більше, аніж посада головного архітектора. Якщо законодавство чітко прописане, то немає потреби в головному архітекторові: таких посад в Європі практично не існує — у кожного мера є 5—6 радників з цього питання.

Олег Чамара пригадав, як після закінчення інституту в 1968—1971 рр. працював на посаді заступника головного архітектора Тернопільської області, де в його обов'язки, зокрема, входив нагляд за реставрацією пам'яток архітектури. Без досвіду доводилося важко, тим паче, що на всю область було шестеро дипломованих архітекторів. Посади районних архітекторів обіймали в кращому випадку техніки-будівельники. Проте була величезна повага до професії архітектора. Він разом з професійним фотографом об'їжджав територію області, щоби зафіксувати стан пам'яток, багато з котрих залишилися знищеними ще з часів Другої світової війни. І саме тоді зрозумів, як важливо зберігати та відновлювати нашу культурну спадщину. А навів Олег Костянтинович цей спогад до того, що у Львові, починаючи зі школи, необхідно першочергово виховувати патріотів — громадян, які люблять своє місто. Хоча сьогодні технології розвинулися до надзвичай високого рівня, проте у студентів зникає духовно-естетичне ставлення до своєї спеціальності. Адже не поставили собі архітектори запитання: чи добре вони вчинили з площею Митною? І можна з жахом очікувати, що такі фахівці зроблять з площею перед Оперним театром. Невже знову такі фонтанчики як на площі Митній, щоби з нас уся Європа сміялася? Також пан Чамара зазначив, що нинішній мер за своєю діяльністю є антильвів'янином. Та й загалом мер міста не повинен втручатися у пам'яткоохоронну сферу.

Анатолій Антонюк погодився з попереднім доповідачем і констатував: виховаємо патріотів — усі болячки відпадуть. Також він повідомив, що сьогодні представляє міжнародний центр охорони пам'яток ЮНЕСКО (скорочено — ІККРОМ), тобто є національним координатором з правом представляти державу на генеральних асамблеях, які кожні два роки проходять у Римі. Він неодноразово брав участь у цих асамблеях, виступав там і свого часу пів року працював у штаб-квартирі ІККРОМу, куди з різних країн приїжджають так би мовити на підвищення кваліфікації. Зазвичай, сказав Анатолій Євдокимович, — це вже сформовані фахівці. Вони слухають лекції на різні теми у сфері реставрації, діляться досвідом своєї країни, виїжджають на об'єкти Рима тощо. Так ось одна з дисциплін, яку їм читають, — «філософія реставрації». Грамотний реставратор повинен бути філософом і передбачати — як та чи інша пам'ятка працюватиме в сучасному середовищі, як передаватиме всю цю історичну спадщину…

Микола Гайда розпочав свою доповідь зі стану справ у державі, пожартувавши, що в одному місті Львові «комунізму не побудуємо», і навіть коли б щось хотіли, то зіштовхнемося з українським законодавством. А сьогодні в державі система охорони культурної спадщини знищена цілковито. Раніше існуюча адміністративна система ліквідована, натомість нова не створена. Повністю зруйнована виробнича система

об'єднання «Укрпроектреставрація», донищується сфера проєктна. Охорону культурної спадщини пан Гайда порівняв з умовним пасовиськом, яке ще в часи Радянського Союзу було розділене між різними відомствами. І десь традиційно воно так і залишилося в Україні. Фінансові потоки надходили через Мінрегіонбуд, а бажання їх «осідлати» було на рівні Кабміну. Під це писали як закони, так і підзаконні акти. Далі доповідач розповів, чого ми «досягли» сьогодні. Номінально хоча й існує охорона культурної спадщини при Міністерстві культури, але де-факто її немає — не створено ні структур в областях, ні дієздатних підрозділів у самому Міністерстві. Окрім того, остаточний дозвіл на проведення реставраційних робіт дає ДАБІ у структурі Мінрегіонбуду. Про корупційну репутацію цієї структури нічого й згадувати.

Пан Гайда критично висловився і про систему сертифікації, коли «старшим, сивочолим людям» доводиться кожних п'ять років йти в спілку архітекторів за отриманням сертифіката та платити 10 тис. грн. Продовжуючи про стан справ у державі загалом, він акцентував, що на рівні уряду кожен і далі продовжує відгороджувати свій клапоть «пасовиська». Коли вирішили відновити службу охорони культурної спадщини та відповідну інспекцію, то на посаду голови служби кандидувало до п'яти осіб, а на посаду начальника інспекції — аж 56! Причому на рівні регіонів інспекція не створюється, а це — нонсенс, бо хочуть усе контролювати зі столиці. Залишається хіба оголосити: скільки і куди грошей нести…

Повертаючись до ситуації у Львові, пан Гайда зазначив, що жоден мер міста серйозно не займався питаннями збереження культурної спадщини. Натомість управління охорони історичного середовища підпорядковане Львівській міській раді, тобто отримує там зарплату, а відтак немає і не може мати «права голосу» в пам'яткоохоронній сфері.

На думку доповідача, щоби досягти ефекту в державі загалом і у Львові зокрема, необхідно зробити кілька речей. Потрібно зламати «гідру централізації», оскільки на місцях уникають внесення об'єктів до списку пам'яток, відмовляються від створення історичного ареалу, охоронного зонування, а все тому, що всі погодження видають центральні органи. Необхідно навести порядок із законодавством, у тому числі, підзаконними актами. Потрібно вишколити людей, які в майбутньому обіймуть адміністративні посади. Варто перейняти досвід наших сусідів, приміром, Польщі, де посада консерватора дозволяє на місцях концентрувати безліч повноважень. Проте повинна бути і відповідальність. Відтак держава має створити дієвий орган контролю. Однак внесення об'єкта до списку пам'яток належить до компетенції консерватора на місці. У містах, де є достатньо пам'яток, мають діяти міські консерватори з підпорядкуванням по вертикалі. Найбільше повноважень повинні мати обласні консерватори. Але потрібно працювати і громадським органам.

Микола Бевз уточнив, що обласний консерватор має підпорядковуватися першому заступнику Міністра культури, відповідальному за цей напрям.

Володимир Квурт нагадав, що Анатолій Антонюк акцентував на необхідності створення реєстру пам'яток та їх паспортизації, бо якщо буде служба — чи то реставратора, чи консерватора, — вона повинна мати відповідну базу для своєї діяльності.

Микола Гайда відповів: це питання складне і давно обговорюється. На жаль, ще за часів президентства Віктора Ющенка, державною службою охорони культурної спадщини було запроваджено політику, що державний реєстр наповнюється на підставі паспортизації. Але оскільки у держави не вистачало грошей на те, аби паспортизувати тисячі пам'яток культурної спадщини, то вирішили передати органам місцевого самоврядування. І можна безкінечно так робити. Пан Гайда розповів, що надходили

пропозиції зібрати коло фахівців, навести елементарний порядок у реєстрі хоча би з тим переліком пам'яток, який маємо сьогодні. Проте ця ініціатива не знайшла у влади відгуку, бо мабуть зручно ловити рибу в каламутній воді.

Анатолій Антонюк наголосив, що у будь-якому випадку потрібно вирішувати, що можна зробити власними силами. А зробити все-таки можна багато, якщо віднестися до охорони культурної спадщини з повагою, оскільки у Львові є достатньо фахових людей. На державному рівні необхідно ввести посаду консерватора (реставратора), сформувати пам'яткоохоронну систему загалом.

Микола Гайда на це відповів як опонент: сьогодні згідно з чинним пам'яткоохоронним законодавством існує центральний державний орган, який відповідає за політику в цій сфері, державні органи охорони культурної спадщини на рівні обласних адміністрацій, а також на законодавчому рівні передбачено створення таких органів при органах місцевого самоврядування. Інша справа — якими ці органи наділені повноваженнями. Хоча які б не мали, — важливо, як вони працюють. Якщо збережеться принцип, що на місцях усе одноосібно вирішує мер, то нічого з того не буде…

На це пан Антонюк зауважив, що оскільки відбувається процес децентралізації та багато повноважень перейде на місця, то потрібно збудувати у Львові ефективну пам'яткоохоронну систему, яка стане взірцем. І цим уже необхідно займатися.

Микола Гайда відповів: поки що не вдається налагодити діалог з органами державної влади на місцях. Починаючи з минулого року, вже не один лист від ІКОМОСУ було скеровано в ОДА з проханням зустрітися й обговорити питання збереження культурної спадщини. Проте від ЛОДА — жодної реакції.

Микола Бевз на репліку Володимира Квурта, що нове (будівництво, розвиток) і старе (збереження, реставрація) мають рухатися разом, зауважив: формально Львів має все необхідне: управління охорони історичної спадщини, керівник якого по суті і виконує функції головного консерватора, діє науково-методична рада при цьому управлінні, яка інколи навіть приймає правильні рішення. Але навіть дуже добрі її рішення не виконуються. Виявляється, ця рада має лише дорадчі повноваження. Остаточно вирішує керівник, а керівник залежний від мера. Тож фактично управління є «ручним» і не приймає ключових рішень навіть на рівні видачі завдання, вихідних умов. Бо ці документи передбачають умови реставрації, певний напрям робіт, проєктування…

Тому ця система не працює. На його думку, сьогодні єдиний шлях — це домогтися створення органу управління, який би презентував пам'ятку всесвітньої спадщини. Такий орган має бути незалежним від міста і приймати хоча б стосовно території ЮНЕСКО ключові рішення…

Микола Гайда додав, що закон передбачає створення при органові управління наглядової ради, яка повинна ці питанні регулювати. Але, на жаль, положення про наглядову раду прописано так, що до неї мають шанс потрапити лише ті люди, які туди «повинні» потрапити. І приклад тому — науково-методична рада при Міністерстві культури, до якої фахівцям просто не доступитися! Тільки громадські організації. І рівень цієї ради відповідний. Натомість наглядова рада повинна складатися зі свідомих, компетентних людей, що можуть приймати рішення. Тому систему потрібно ламати на всіх рівнях.

Віталій Дубина нагадав, що у Верховну Раду України все-таки варто подавати пропозиції, оскільки містобудівні умови й обмеження, які видаються, включають лише кілька показників. Отож, ми можемо багато говорити, але коли в містобудівних обмеженнях того всього не буде, то ніхто й не виконуватиме необхідних завдань.

Микола Гайда зауважив, що одним з регуляторів охорони історичного середовища вважалося ІМО (історико-містобудівне обґрунтування). Яке б воно не було, але було. Проте начебто через «корупційність» його скасували і замість цього документа має діяти історико-архітектурний опорний план. Але це — нонсенс. І маємо тепер вакуум, який заповнюється тим, що на рівні міста кожен видає містобудівні умови та обмеження на власний розсуд, ігноруючи цілковито пам'яткоохоронне законодавство. Першим яскравим прикладом у Львові є Міцкевича, 9.

Резюмуючи, Микола Бевз додав, що найперша пропозиція по Львову — це план управління і орган управління ЮНЕСКО. Це ключове. А по Україні, без сумніву, — державний реєстр і механізм його дії.

4.9. Управління містом

Мабуть не багато львів'ян знають про те, що наше місто має свій статут, бо якщо прослідкувати за частотою різних скандалів, у тому числі пов'язаних із незаконним будівництвом і корупційними оборудками, то наявність цього документа жодним чином не вплинула на їх інтенсивність. Статут територіальної громади м. Львова (надалі — Статут), який набрав чинності у грудні 2017 р., є основним локальним нормативно-правовим актом територіальної громади м. Львова і має вищу юридичну силу стосовно інших актів органів і посадових осіб місцевого самоврядування м. Львова. Більше того, акти органів і посадових осіб місцевого самоврядування м. Львова приймаються на основі цього Статуту та не повинні йому суперечити. На жаль, цей головний документ міста має такий самісінький недолік як і всі 115 стратегій разом із комплексною — відсутність механізмів реалізації.

До прикладу, ст. 8 Статуту передбачено, що органи та посадові особи місцевого самоврядування міста здійснюють свою діяльність, керуючись засадами відкритості та транспарентності, що забезпечують належну та ефективну взаємодію органів місцевого самоврядування з територіальною громадою м. Львова. Чудова норма. Навіть слово «прозорість» замінили мудрим іноземним терміном «транспарентність», а жодних управлінських звітів про діяльність комунальних підприємств, причини їхньої збитковості та використання коштів ви не знайдете. А це вже, начебто, пряме порушення ст. 53 Статуту, де зазначено, що діяльність підприємств комунальної власності має базуватися на засадах: запровадження регулярного планування господарської діяльності; регулярного оприлюднення показників господарського та фінансового планування; щорічного звітування за підсумками діяльності, зокрема, щодо стану справ на підприємстві, а також забезпечення досягнення економічних і соціальних результатів та досягнення прибутку. Проте у п. 7 цієї ж статті визначено, що комунальні підприємства зобов'язані оприлюднювати інформацію про свою діяльність в обсягах та у порядку, визначеними міською радою. Отже, Львівська міська рада звітується перед громадою так, як їй зручно, а не так, щоби пересічний мешканець міста міг зрозуміти на що і як ефективно витрачаються його кошти.

Мабуть багато хто пам'ятає про так звану «Аферу століття», коли у листопаді 2016 р. виявилося, що у Львові за підробленими документами вкрали 4 тис. м^2 комунальних приміщень. Станом на сьогодні з них повернуто у власність міста далеко не всі, натомість двох учасників афери вже немає серед живих. Такої ситуації могло би не бути за умови налагодженого обліку нерухомого майна львівської територіальної громади. Чому так довго затягнули з реєстрами комунальної нерухомості? Можливо причина у тому, як свого часу заявив в одному інтерв'ю експрацівник управління комунальної власності ЛМР Анатолій Семенюк, що за його оцінкою лише за кілька років

бюджет міста недоотримав щонайменше 500 млн дол. США від продажу комунального майна. Свого часу він відкрито протестував проти продажу за заниженою ціною (2500 грн/м^2 при ринковій вартості 20—24 тис. грн) приміщень колишнього універмагу в центральній частині Львова за адресою: Шевська, 1. Після інтерв'ю одному з львівських телеканалів, у якому він розповів журналістам про шахрайські схеми, пов'язані з приватизацією цього об'єкту, на Анатолія було скоєно напад і завдано ножових поранень…

У 2019 р. врешті з'явилися переліки об'єктів, які перебувають на праві власності територіальної громади міста, що передбачено ст. 52 Статуту, проте оцінити ефективність управління цією власністю не видається можливим, оскільки відсутні детальні звіти, а презентуються лише загальні цифри.

У Статуті Львова, як і в будь-якому іншому стратегічному документі міста, є багато гарних фраз, до прикладу, щодо сталого розвитку: «створення повноцінного життєвого середовища для сучасного покоління з урахуванням інтересів наступних поколінь». Однак ці слова не корелюються з нехтуванням Генпланом, у якому створення такого середовища передбачене згідно з чинним законодавством та будівельними нормами і правилами.

Звісно, за ініціативи мешканців міста та доброї волі посадовців міської ради можна запровадити у місті реальне самоврядування. Згідно з Статутом систему місцевого самоврядування у м. Львові становлять:

- територіальна громада м. Львова;
- органи місцевого самоврядування м. Львова;
- органи самоорганізації населення (ОСН).

При цьому зазначено, що територіальна громада міста Львова володіє загальною та виключною компетенцією, яка реалізується безпосередньо або через органи місцевого самоврядування, зокрема, шляхом самостійного регулювання суспільних справ місцевого значення та управління ними у межах, визначених Конституцією України та законами України. Навіть запропоновано законодавчий механізм, який міг би реально це забезпечувати, а саме: утворювати ОСН — будинкові, вуличні, квартальні комітети, комітети мікрорайонів, комітети районів у містах. Проте подібна ініціатива «знизу» малоймовірна, оскільки саме міська рада має «поділитися» компетенцією та ресурсами з ОСН. Безумовно, можна було відповідні норми закріпити у Статуті, але цього немає, тому цей елемент реального місцевого самоврядування не діє. Окрім того, на законодавчому рівні відсутнє тлумачення конституційного терміну «територіальна громада», а також механізми створення таких громад у великих містах. Адже зрозуміло, що координація кількасот тисячної територіальної громади м. Львова вимагає зовсім інших механізмів, аніж взаємодія кількох десятків чи сотень мешканців невеличкого села. Тож оптимальним рішенням було би законодавче врегулювання діяльності у місті локальних громад, які, об'єднавшись, складали би територіальну громаду великої урбанізованої території. Тому поки немає відповідного закону, єдиним реальним механізмом залишається створення ОСН, зокрема шляхом об'єднання ОСББ на територіях міських вулиць або кварталів.

Стаття 22 Статуту наділяє членів територіальної громади Львова правом входити до складу наглядової ради комунального унітарного підприємства. Однак наступним пунктом реалізацію цього права передано на розсуд чиновників: критерії, відповідно до яких утворення наглядової ради комунального унітарного підприємства є обов'язковим, а також порядок утворення, організації діяльності та ліквідації наглядової ради та її комітетів, порядок призначення членів наглядової ради затверджуються рішенням Львівської міської ради.

Важливим, на нашу думку, є те, що у діючому Статуті є ст. 64 під назвою «Генеральний план м. Львова, плани зонувань, детальні плани територій». У цій статті зазначено, що Генеральний план — це основний містобудівний документ, який визначає принципові вирішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території м. Львова, а плани зонування, детальні плани територій є його уточненнями. На практиці, на жаль, спостерігаємо брутальне порушення цієї норми, коли Генплан змінюють планами зонування та детальними планами територій.

Суперечить Статуту і нинішнє створення Львівської ОТГ, оскільки ст. 67, яка регламентує взаємовідносини територіальної громади м. Львова з іншими територіальними громадами, передбачає об'єднання на засадах добровільності, дотримуючись принципів добросусідства, солідарності та взаємної вигоди.

Таким чином, незважаючи на цілком непогані положення Статуту, реальне керівництво містом зосереджено в руках чиновників Львівської міської ради. Розглянемо детальніше її склад.

Очолює ЛМР міський голова. Станом на літо 2020 р. у нього семеро заступників. Стільки ж, до прикладу, — у мера Москви. Натомість у мера Кракова їх лише троє. Це при тому, нагадаємо, що доходи бюджету м. Львова у 2020 р. заплановані в розмірі 8,8 млрд грн (або 326 млн дол. за курсом 1:27), а у Кракові цей показник становить 6,212 млрд злотих (або 1490 млн дол. за курсом 1:4,17). Різниця у 4,57 разів за приблизно однакової кількості населення.

Серед заступників міського голови Львова — два екснардепа від політичної партії «Самопоміч». Для одного з них навіть запровадили нову посаду: заступник міського голови — бізнес-омбудсмен Львівської міської ради.

Крім семи заступників, у міського голови є ще шість штатних радників і дев'ятнадцять позаштатних. Серед останніх теж є двоє екснардепів від політичної партії «Самопоміч». Рішення у Львівській міськраді офіційно приймаються виконавчим комітетом, до якого, крім самого міського голови, входять ще 10 осіб.

Важливим елементом у структурі ЛМР, безпосередньо причетним до будівництва, є Інспекція державного архітектурно-будівельного контролю (ДАБІ) у м. Львові. Така ситуація є дещо неоднозначною, оскільки права рука мера (виконком) надає дозволи, а ліва (ДАБІ у м. Львові підпорядковується членові виконкому й одному із заступників мера) — контролює.

Ще одна окрема структурна одиниця — це Комітет з доступності міського середовища у м. Львові, який сприяє реалізації державної політики щодо забезпечення доступності об'єктів житлового та громадського призначення, а також інформації та послуг, необхідних для осіб з особливими потребами, задля гарантування рівних прав і можливостей усім громадянам. У його складі 35 осіб.

Нижче у владній піраміді ЛМР, під мером та його сімома заступниками, — 11 департаментів і 40 управлінь! Кількість відділів в управліннях на сайті ЛМР не зазначено.

Серед існуючих сьогодні департаментів є навіть Департамент міської агломерації. Після створення «зверху» ОТГ функції цього департаменту незрозумілі, оскільки, як уже було сказано, — формат нинішнього ОТГ нічого спільного з агломерацією, точніше з її пропонованими та обґрунтованими варіантами, немає.

Окрім 11 департаментів і 40 управлінь, у структурі ЛМР перебуває ще 6 районних адміністрацій. Кожна така адміністрація — то як маленька міськрада. Більше того, в структурі райадміністрацій є ще комунальні підприємства, зокрема ЛКП, які раніше називалися ЖЕКами, зі своїм штатом директорів, бухгалтерів, робітників, прибиральників, водіїв тощо. Всього таких підприємств у структурі районних адміністрацій — 23.

Окрім перелічених підрозділів, проблемами міста займаються ще 48 комунальних підприємств, серед керівництва яких на сайті ЛМР зазначено 97 осіб. Загалом лише у штаті ЛМР числиться приблизно 1800 чоловік.

Зі сторони важко судити про ефективність роботи усіх цих структурних підрозділів, зокрема тому, що немає у відкритому доступі посадових інструкцій їхніх працівників, а також управлінських звітів, за якими можна би було робити відповідні висновки.

Однак про що можна з певністю стверджувати: внаслідок появи Львівської ОТГ і Львівського району ситуація з управлінням містом може погіршитися. Приміром, незрозуміло, яким чином співіснуватимуть у межах Львівської ОТГ існуючі райони м. Львова та приєднані населені пункти? Подібних питань може виникнути багато…

4.10. Негативна екологічно-просторова трансформація міста на прикладі вул. Стрийської

Звернувшись до детального плану території, розробленого інститутом «Містопроект», слід відзначити, що вулиця Стрийська спочатку була звичайною дорогою, яка вела на Стрий, — звідси і назва, котра з'явилась у XVIII ст. Тодішня дорога брала початок від іншого важливого шляху — Покутського, яким проходить сучасна вул. Зелена. На початку XIX ст. це вже була вулиця, яка, щоправда, залишалася малозаселеною і продовжувала нагадувати польову дорогу. На місці двох перших кварталів лівої сторони сучасної траси вулиці до 1823 р. знаходилося старе Стрийське кладовище, де ховали львівську бідноту. Цвинтар виник разом з іншими передміськими кладовищами у 1780-х рр. внаслідок указу цісаря, що передбачав ліквідацію поховань у межах середмістя та призвів до створення ряду нових цвинтарів.

У 1823 р. кладовище було закрите і перенесене вище по вул. Стрийській на місце, де зараз знаходяться Монумент бойової слави радянських збройних сил і парк культури та відпочинку ім. Б. Хмельницького. На той час, це фактично було закінчення вул. Стрийської, далі починалося поле.

У першій половині XIX ст. новий цвинтар продовжував залишатися місцем спочинку переважно незаможних верств населення прилеглих передмість. Закриття у 1875 р. Городоцького кладовища зумовило збільшення кількості поховань на Стрийському та спричинило розширення останнього у 1880 р. за рахунок прилеглих земель Помірок. Кладовище значно розрослося та з часом охопило простір вздовж верхів'я сучасної вул. Героїв Майдана. З появою у 1888 р. нового Янівського цвинтаря Стрийське кладовище втратило своє значення і поступово остаточно заросло деревами та кущами. 26 листопада 1893 р. міська влада закрила кладовище у зв'язку з відсутністю місць під нові поховання, а також через непридатність для цієї функції, зважаючи на розташування на узгір'ї, що височіє на південь від міста.

Часткове використання цвинтаря продовжилось у роки Другої світової війни: в його західній частині хоронили німецьких солдатів та офіцерів, що помирали від поранень у прилеглому госпіталі в колишній кадетській школі. У післявоєнні роки могили були знищені, частину кладовища відвели під спорудження Монументу Слави, решта відійшла до складу парку культури і відпочинку ім. Б. Хмельницького.

Дорога на місці нинішньої вул. Героїв Майдана з'явилась у 1880-х роках. Тоді її траса дещо відрізнялась від сучасної — починалася вище будівлі СБУ (вул. Вітовського, 55), потім піднімалася невеликим серпантином вгору і йшла далі нинішньою вул. Глінки до Стрийського цвинтаря. Позаду Стрийського цвинтаря на Помірках (Пшимярках), між сучасними вулицями Стрийською, Героїв Майдана та Комаринця, у 1897—1899 рр. була побудована Цісарська і королівська школа кадетів піхоти у Львові. Відкриття школи

відбулося 1 жовтня 1899 р. На той час школа складалася з чотирьох основних будівель: головний навчальний корпус із каплицею, шпиталь для вихованців, житловий будинок для персоналу та дім коменданта школи, у якому також знаходилися канцелярія і помешкання викладачів. Крім цього, були побудовані допоміжні будівлі, стайні, возівні, кегельбан, плац для муштри, спортивні майданчики, тенісні корти, а також довкола них створено великий сад.



Місце розташування первісної Стрийської рогатки. 1894 р. Знимка зі сайта photo-lviv.in.ua

У листопаді 1918 р. кадетську школу захопили польські повстанці та успішно обороняли її від багаторазових атак українського війська. У міжвоєнний період на цій території розташовувався Львівський корпус кадетів ім. Ю. Пілсудського (польський корпус кадетів № 1 переведений у березні 1921 р. з передмістя Кракова — Лобзева). У ті роки добудували ще один великий корпус. За радянських часів тут було Вище військово-політичне училище. У 1970—1980 рр. збудували клуб, гуртожитки з боку вул. Академіка А. Сахарова та інші споруди. Зараз тут знаходиться Академія сухопутних військ ім. гетьмана Петра Сагайдачного.

Поруч, на вул. Дилевських (сьогодні вул. Т. Комаринця) єдину адресу під № 2 мав комплекс Міських будинків сиріт. Будову сиротинця восени 1913 р. посвятив архієпископ Більчевський, а в 1924 р. заклад прийняв перших вихованців. У 20-х роках заклад було віддано під опіку шкільних братів салезіанів.

У 1927—1928 рр. на розі вулиць Стрийської і Вулецької (тепер вул. Академіка А. Сахарова) виник замкнутий довкола великого подвір'я блок із 16 кам'яниць (вул. Стрийська, 50—76В). Комплекс у стилі раннього функціоналізму був споруджений архітекторами Вінцентом Равським-молодшим, Міхалом Рибою та Вітольдом Мінкевичем.

На місці, де колись була Стрийська рогатка (вул. Стрийська, 78), у 1970 рр. за проєктом Володимира Дорошенка побудували блок 9-поверхових секцій, скомпонованих під кутом до вул. Академіка А. Сахарова.

Навпроти, на території Стрийського парку, на ділянці між сучасними вулицями Стрийською та Козельницькою знаходився стадіон українського спортивного товариства «Сокіл-Батько». Стадіон був споруджений у 1914 р. на місці давнього велотреку польського велосипедного клубу, запроєктованого у 1906 р. Яном Стоберським. Поруч розташовувалися кілька інших стадіонів: польського руханкового товариства, спортивних товариств «Чорні», «Погонь» та «Лєхія»…

Сьогодні вул. Стрийська — це не лише одна з головних «брам» міста, через яку здійснюється пряма комунікація з містами Стрий і Дрогобич, рекреаційними зонами Карпат — Трускавця та Східниці, а також із Закарпаттям і країнами ЄС. Враховуючи фактичне існування Львівської агломерації цією дорогою, разом із кільцевою, відбувається вкрай інтенсивна комунікація приміської урбанізованої системи з метрополійним центром, зокрема, з його ядром — історичним центром міста. Про інтенсивність таких зв'язків свідчать постійні затори в час «пік» та відчутне збільшення

транспортного потоку, коли після канікул розпочинаються заняття у школі. Мешканці садибної забудови, яка щільно розрослася у передмістях, щоденно мігрують між місцем проживання та місцями праці, навчання і дозвілля, що переважно розташовані у центральній частині Львова.

Важко сказати, яка частина із 150-тисячного щоденного міграційного потоку припадає саме на цю транспортну артерію міста, проте, враховуючи лише потік автомобілів з Сокільник чи Солонки, мабуть чималенька.

Останніми роками проїзд вул. Стрийською, зрештою, як і іншими вулицями міста, стає все проблемнішим. І причина тут є спільною для всіх районів Львова: інтенсивна, незбалансована та часто незаконна житлова забудова без належного розвитку транспортної інфраструктури. На прикладі цієї магістралі ми проілюструємо, як формується проблема хронічних заторів, та спробуємо спрогнозувати її наслідки.

Для коректного розрахунку візьмемо за основу такі показники.

За даними статистики середній розмір домогосподарства у Львівській обл. дорівнює 2,91—3,49 особи. Рівень автомобілізації в Україні у 2016 р. становив 202 автомобіля на 1000 мешканців. Отже, для нашої оцінки беремо за основу показники: 3 особи на одну квартиру та 200 автомобілів на 1000 осіб. Ще один показник — це наповненість офісних приміщень. Згідно зі стандартами BOMA (Building Owners and Managers Association) співвідношення між орендованою площею та загальною становить коефіцієнт 1,07—1,2, а площа одного робочого місця — 6—10 м^2. Тож для розрахунку кількості працівників офісних приміщень візьмемо коефіцієнт 1,2 і 10 м^2 робочої площі на особу.

Тепер спробуємо оцінити додаткове навантаження на вул. Стрийську, яке виникне внаслідок розпочатого та анонсованого будівництва на відрізку від вулиць Хуторівка — Наукова до початку вул. Героїв Майдану, а також проаналізуємо містобудівну ситуацію навколо.

1. Одним із найбільших об'єктів, будівництво якого вже розпочато, є комплекс LvivTech.City. Його споруджують на території колишнього заводу «Львівприлад» (напроти Стрийського парку за Академією Сухопутних військ, якщо їхати з центру).

Сайт Zaxid.net повідомляв, що будуватимуть інноваційний парк ТОВ «Львів Стандартбуд» та девелоперська компанія UDP. За інформацією видання, 25 % ТОВ «Львів Стандартбуд» належить 29-річному мешканцю міста Калуш, а 75 % — кіпрській компанії POLLENTIA ENTERPRISES LIMITED, кінцевим бенефіціарним власником якої вказано громадянку Росії Людмилу Саламатіну. Натомість головним акціонером UDP зазначено Василя Хмельницького, підприємця та народного депутата п'яти скликань.

За задумом авторів проєкта, працівники компаній-резидентів LvivTech. City матимуть змогу орендувати житло різного формату та площі у будинках, які розташовані поруч на цій же території. На сайті ЛМР повідомлялося, що згідно з передпроєктними пропозиціями житлова частина займатиме 2,3 га території і приблизно 40 тис. м^2 забудови; офісна частина — 1,7 га території і приблизно 50 тис. м^2 забудов, включно з підземним паркінгом і гаражем. Паркінг заплановано

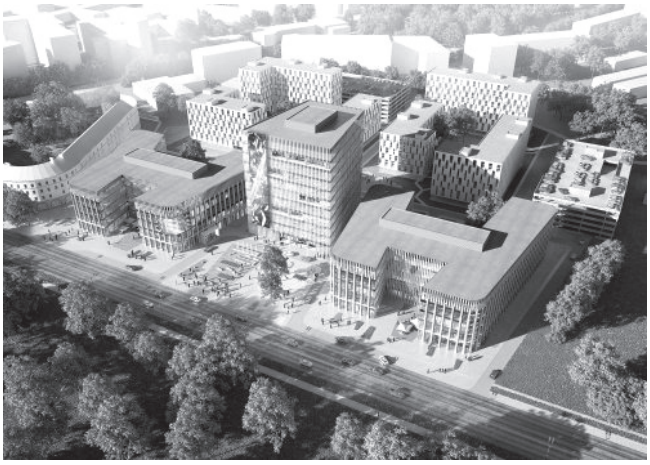
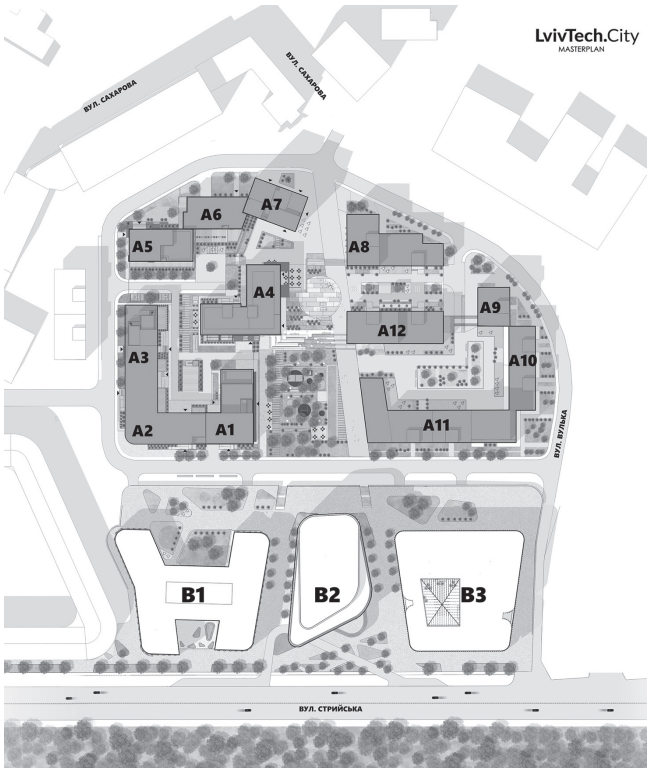


Фото аксонометрії забудови зі сайта компанії



Знимка зі схеми генерального плану території

розташувати під усією офісною будівлею. Проєктоване житло (в середньому 7 поверхів) розраховане на 1629 мешканців. Підземний паркінг в офісній зоні буде передбачений на більш як 250 паркомісць, а у житловій — на понад 550.

На сайті самої компанії вже подані дещо змінені дані:

«В інноваційному парку LvivTech.City можна буде не лише працювати, а й вчитись та навіть жити. На ділянці 4,7 га розмістять дві зони — офісну та житлову. Офісна зона складатиметься з трьох будівель, доступ до яких буде безпосередньо з вул. Стрийської. Їхня площа становитиме понад 60 тис. м^2. Площа житлової забудови — понад 42 тис. м^2 разом з комерційними об'єктами, дитячим садком, медичним центром, сервісними службами. За задумом, у цих будинках працівники компаній-резидентів LvivTech.City матимуть змогу орендувати та придбати житло різного формату і площі. Крім того, плануються гостьові апартаменти, де можна буде зручно розташуватись під час відрядження. Шість житлових будинків будуть розташовані за офісними. Підземний паркінг в офісній зоні буде розрахований на понад 250 паркомісць, а у житловій — на понад 550. Також на території передбачено 120 велопарковок» (зі сайта https://www.lviv-tech.city/misto-v-misti-u-lvovi-buduyut-pershyj-innovatsijnyj-park-vizualizatsiya/).

Автори проєкту наголошують, що їх формат «живи, працюй, навчайся, відпочивай» — певною мірою є ноу-хау, оскільки, відвідавши кілька десятків подібних парків — наукових, виробничих, бізнес-парків, вони «бачили різні поєднання цих критеріїв, але всіх чотирьох — ніде».

Однак вважати, що LvivTech.City перетвориться на таку собі резервацію, з якої люди не виїжджатимуть, мабуть помилково. Хтось туди приїжджатиме до місця праці, а хтось навпаки — звідтіля виїжджатиме. Тим паче, що офісні приміщення розраховані на 5 тис. працівників. Але припустімо, що усі мешканці житлових будинків працюватимуть на цій же ж території. Отже, тут постійно перебуватиме щонайменше 5 тис. осіб і 800 автівок, які періодично виїжджатимуть і заїжджатимуть. У детальному плані території на розі вулиць Стрийської та Академіка А. Сахарова, яким і обґрунтовувалося будівництво цього комплексу, зазначено, що «за пікового навантаження новий квартал генерує потік інтенсивністю 500 авто/год та поглинає потік інтенсивністю 500 авто на годину, які є додатковим навантаженням до наявного руху».

За Генпланом територія LvivTech.City визначена як зона житлової забудови. Тобто офісні функції тут не планувалися.

2. Наступним грандіозним будівництвом передбачається анонсований IT Park. Цей проєкт охоплює територію так званого «тепличного господарства» площею 10 га, обмеженого вулицями Стрийська — Чмоли — Козельницька — Луганська. Колись на цій території був розсадник для забезпечення саджанцями парків Львова, закладений

легендарним садівником, творцем Стрийського парку Рьорінгом. У первинних містобудівних умовах і обмеженнях гранично допустиму висотність будинків, будівель та споруд визначено так: торгово-розважальний центр — два поверхи — 18 м; офісні споруди — дванадцять поверхів — 42,90 м та двадцять два поверхи — 79,20 м. Сьогодні показники висотності дещо змінилися: офісний будинок № 9 (D) — не вище 108,50 м; офісний будинок № 13 (E) — не вище 111,50 м!

Невідомо, якими будуть кінцеві показники по цьому проєкту, тому скористаємося тими, які свого часу анонсували ЗМІ: 95 000 м^2 офісних приміщень; 1 кампус університету та фітнес-центр; 5700 м^2 готельного комплексу; 2000 м^2 дитячого садку; 12 896 м^2 торгівля, сервіс; 3167 паркомісць. IT Park передбачав місця праці для понад 10 тис. IT-спеціалістів.

Характерно, що цей комплекс презентувався разом із хордовою магістраллю, яка начебто має проходити через територію IT-парку.

Насправді цієї розв'язки, швидше за все, ніколи не буде через те, що є важливіші інфраструктурні проєкти, вартість підземних робіт надзвичай велика, а деякі наземні ділянки проходження магістралі — вже забудовані. Тому основне транспортне навантаження від цього об'єкта таки припаде на вул. Стрийську. Жодної альтернативи у вигляді вулиць Ів. Франка чи В. Стуса для руху в центральну частину міста не буде. Перша й так уже достатньо завантажена, а до існуючого транспортного потоку додадуться сотні автівок з новобудов на вулицях Карманського, Ярославенка та інших; друга отримає значно більший потік від комплексу новобудов на місці заводу «Полярон».

Найголовніше, що весь транспортний потік зіллється в районі площі І. Франка та Стрийського ринку, де вже сьогодні проїзд і так вельми утруднений. Тому до загального навантаження на вул. Стрийську ми додамо анонсовані проєктом 10 тис. працівників і 3 тис. автівок. Готель, торгівлю та інші функції не беремо до уваги, щоби не драматизувати ситуацію.



Знимка забудов вул. Угорської на місці колишнього заводу «Полярон»

Слід зауважити, що 28 червня 2019 р. на конференції Lviv IT Jazz у Львові резиденти майбутнього IT-парку підписали договори із забудовником, інвесторами й девелопером та обіцяли незабаром «стартувати» з будівництвом. Серед головних резидентів IT-парку названо: SoftServe, Intellias, N-iX, Perfectial, GlobalLogic і львівський IT-кластер. Серед інвесторів — Brookfield, «Галерея-Центр» (девелопер будівництва ТРЦ «Форум Львів») і Horizon Capital.

Як бачимо на презентованих матеріалах, про жодну хордову магістраль уже не йдеться. Натомість з'явилася інформація, що в районі вулиць Чмоли та Луганської планують побудувати якесь «турбо-кільце». За словами одного з чиновників Львів-



Зображення IT-парку з презентаційних матеріалів

ської міськради, забудовник звернувся до міста з проханням упорядкувати у тому районі транспортний рух. Жодне кільце при високій інтенсивності руху та нестачі транспортних розв'язок проблеми не вирішить, хоча на його будівництво начебто виділили 5 млн грн.

Цікаво, що з подібною ініціативою будівництва, але вже не кільця, а нової вулиці виступила компанія «Новий Львів», яка будує житловий квартал на території заводу «Полярон». Поки що немає інформації, в якому саме місці відбудеться з'єднання вул. Угорської з вул. Луганською, але практика будівництва подібної, щонайменше непріоритетної, інфраструктури коштом міста на прохання забудовників доволі сумнівна.

За повідомленням сайта «Твоє місто», будівництво мали розпочати восени 2019 р., а до кінця 2021 р. завершити першу чергу, яка передбачала: шість восьмиповерхових офісних будівель, вісімнадцятиповерховий бізнес-центр і окремий комплекс комп'ютерних лабораторій на 2 тис. м^2. Однак на початок осені 2020 р. якоїсь активності на будівельному майданчику не помічено.

Зважаючи на відсутність детальнішої інформації, візьмемо для розрахунку задекларовану кількість офісних працівників — 10 тис. осіб (без урахування готелю і торгового центру) та паркомісць — 3167 одиниць.

За Генпланом територія IT-парку передбачалася як громадський центр, однак межувала з багаторівневою розв'язкою на перетині вулиць Стрийської та Луганської й «хордовою» магістраллю.



Вид на територію Львівського автобусного заводу. Фото Туригіна Олександра

3. Ще одна масова забудова стосується території автобусного заводу, точніше — заводу гідромеханічних передач.

3.1. Стрийська, 45. На карті за цією адресою розташовані руїни автобусного заводу, проте йдеться про забудову на розі вулиць Стрийської та Хуторівки, на території колишнього Львівського заводу гідромеханічних передач, що розташований поруч із ЛАЗом.

Рішенням ЛМР № 1076 від 18 листопада 2016 р. затверджено містобудівні умови та обмеження ТзОВ «Гранд-Еліт» з такими параметрами:

- площа ділянки — 0,7006 га;
- максимальний відсоток забудови — 37 %;
- гранична висотність — 48,6 м;
- щільність населення не вказано;
- задекларована кількість квартир — 277;
- прогнозована кількість мешканців — 831 особа;
- прогнозована кількість автомобілів — 166 одиниць.

3.2. За цією ж адресою рішенням № 1042 від 11 листопада 2016 р. затверджено містобудівні умови та обмеження забудови земельної ділянки на будівництво ТзОВ «Леви міста» багатоквартирного житлового будинку:

- площа ділянки — 1,0787 га;
- максимально допустимий відсоток забудови — 3,2 %;
- щільність населення — 1029 чол./га;
- гранична висотність — 33,6 м (10 поверхів);
- заявлена кількість квартир — 33;
- прогнозована кількість мешканців — 99 осіб;
- прогнозована кількість автомобілів — 20 одиниць.

Додаткові дані по об'єкту:

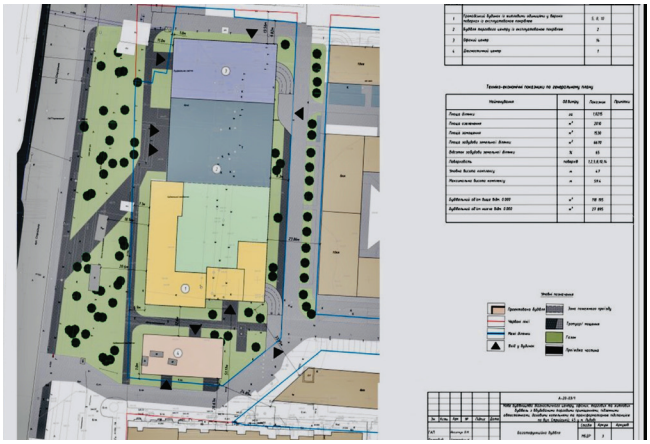
- житлова площа будинку — 772,83 м^2;
- загальна площа квартир — 1685,84 м^2;
- площа підземного паркінгу — 243,76 м^2;
- торгова площа — 158,02 м^2;
- загальний будівельний об'єм — 11 237,80 м^3;
- будівельний об'єм нижче відмітки 0,000 м — 998,20 м^3;
- площа житлового будинку — 2460,30 м^2.

На інтерактивній мапі забудов Асоціації західноукраїнських забудовників це будівництво поіменоване ЖК «Леви міста», замовниками якого є ТОВ «Леви Міста» і ТОВ «Гранд—Еліт».

3.3. За цією ж адресою рішенням № 1280 від 23 листопада 2018 р. затверджено містобудівні умови та обмеження на будівництво житлового комплексу «ЖК на вул. Стрийська, 45» київській компанії «Атріум Естейт»:

- площа ділянки 1,1338 га;
- максимальний відсоток забудови — 41,5 %;
- гранична висотність — 35,5;
- щільність населення — 820 люд/га.

Є лише інформація, що йдеться про житловий комплекс на 8 секцій. Оскільки більш детальної інформації не вдалося знайти, то візьмемо мінімальну кількість квартир на поверсі — 2 шт. При дев'яти житлових поверхах загальна кількість квартир становитиме 144 одиниці. Отже, прогнозована кількість мешканців на цьому об'єкті становитиме 432 особи, а кількість автомобілів — 86.



Експлікація забудови «Атріум Естейт»

3.4. Рішенням ЛМР № 309 від 3 квітня 2020 р. затверджено містобудівні умови та обмеження на будівництво ТзОВ «Атріум Естейт» діагностичного центру,



Фасад забудови «Атріум Естейт»

офісних, торгових та житлових будівель з вбудованими торговими приміщеннями, підземними автостоянками, даховими котельнями та трансформаторною підстанцією на вул. Стрийській, 45 у м. Львові.

Площа ділянки — 1,0215 га, максимальна висота — 59,4 м, площа забудови — 65 % відведеної території.

За даними ЗМІ, тут передбачається будівництво чотирнадцятиповерхового офісного центру, а біля нього — двоповерхового торгового центру. Також планується будівництво багатофункціонального комплексу з житловими квартирами на верхніх поверхах — висота цього будинку буде змінюватись з п'яти до десяти поверхів. Поруч збудують одноповерховий медичний центр. Виконком також дозволив фірмі «Атріум Естейт» збудувати чотириповерховий заклад для навчання і дозвілля дітей.

Жодних інших даних, які б допомогли визначити навантаження від цього об'єкта на існуючу інфраструктуру, немає. На підставі наявної інформації та графічних матеріалів можна зробити припущення про 400 потенційних мешканців житлової частини комплексу та 1400 працівників офісного центру. Оскільки ще потрібно врахувати приблизно 13 тис. м^2 площі торгового центру (на всій площі забудови у двох рівнях), а також діагностичний центр (на Генплані не позначено жодного дитячого закладу), то для наших розрахунків приймемо прогнозовану кількість мешканців — 2000 осіб, з яких 400 мешканців і 1600 приїжджих працівників, а також 400 автомобілів.

4. Наступний великий проєкт за адресою: вул. Стрийська, 108 — це ЖК «Національний», який було анонсовано, як комплекс з 11 будинків на 610 квартир, автостоянкою (300 паркомісць) та підземним паркінгом з ліфтом (288 паркомісць). Згодом параметри будівництва змінилися.

Мета забудови — будівництво багатоповерхових житлових будинків із вбудовано-прибудованими нежитловими приміщеннями та підземним паркінгом на вул. Стрийській, 108 у складі:

1.3.1. Багатоквартирні житлові будинки №№ 1, 2 — перша черга будівництва.
1.3.2. Багатоквартирні житлові будинки №№ 3, 4 — друга черга будівництва.
1.3.3. Багатоквартирні житлові будинки №№ 5, 6 — третя черга будівництва.
1.3.4. Дитячий дошкільний заклад № 15 — четверта черга будівництва.
1.3.5. Багатоквартирні житлові будинки №№ 7, 8 — п'ята черга будівництва.
1.3.6. Багатоквартирні житлові будинки №№ 9, 10 — шоста черга будівництва.
1.3.7. Багатоквартирні житлові будинки №№ 11, 12 — сьома черга будівництва.
1.3.8. Багатоквартирні житлові будинки №№ 13, 14 — восьма черга будівництва…

Основні техніко-економічні показники об'єкта будівництва (орієнтовні):

- площа земельної ділянки — 2,0751 га;
- площа забудови — 7237,50 м^2;
- загальна площа будівель — 84 859,06 м^2;
- загальна площа квартир — 43 484,58 м^2;
- житлова площа — 17 796,74 м^2;
- загальна площа офісно-комерційних приміщень — 7635,31 м^2;
- площа паркінгу — 13 245,20 м^2;
- будівельний об'єм — 397 298,07 м^3;
- кількість квартир — 794;

- поверховість — 8—12 — 14—16;
- кількість мешканців — 1674.

Тому для розрахунку беремо вищенаведені показники: 1674 мешканця, а відтак — 335 автомобілів.

5. Park Tower — це житловий будинок, що збудований на місці Хлібзаводу № 3. Після припинення діяльності підприємства довший час на цьому місці були густі зарослі чагарників, які хоч і не слугували місцем відпочинку, проте виконували свою корисну роботу щодо нейтралізації шкідливих викидів, зокрема від автотранспорту на вул. Стрийській.

Це будівництво було проблемним від самого початку, про що свідчать матеріали засідання архітектурно-містобудівної ради управління архітектури та урбаністики департаменту містобудування Львівської міської ради від 10 лютого 2017 р. Процитуємо та прокоментуємо його фрагменти:

«Доповідач ГАП ДП ДІПМ «Містопроект» Ю. Столяров — по першому питанню представив рішення, наведені у містобудівному розрахунку будівництва багатоповерхового житлового будинку на вул. Стрийській, 86.

Інститутом ДІПМ «Містопроект» розроблено містобудівне обґрунтування зміни цільового призначення території заводу «Хлібозавод № 3», який розташований у дворі вул. Академіка А. Сахарова, на 16-поверховий житловий будинок. Містобудівне обґрунтування затверджено, причому змінено цільове використання землі. Воно лягло в основу зонінгу, що визначена як територія з поверховістю до 16 поверхів.

Ця земельна ділянка є дуже відповідальна, на одній з основних магістральних вулиць міста — вул. Стрийської. Містобудівним обґрунтуванням було зафіксовано поверховість — 16 поверхів, площа квартир будинку — близько 20 000 м^2…

Стосовно забезпечення мешканців школами зазначено, що через одну ділянку від цієї є школа і також є школа біля військового училища, а в планованому житловому кварталі на місці території колишнього заводу «Львівприлад» передбачається розміщення проєктованого дитячого садку.

Навколишня забудова є переважно дев'ятиповерхова. Поряд розташований також триповерховий багатоквартирний будинок зі скатним дахом, самовільно-збудовані гаражі, особняк і один двоповерховий квартирний житловий будинок, далі територія військової частини.

Цей житловий будинок пропонується вирішити двома об'ємами (бумерангами в плані), орієнтованими один до одного дещо зі зміщенням. Певним чином це перегукується з рішенням будівлі Податкової інспекції через дорогу.

Генеральний план

Два об'єми будівель на рівні першого поверху роз'єднані, а на верхніх поверхах вони між собою з'єднані переходами, що дає цікаве рішення з можливістю переходу в сусідній будинок для зручності мешканців.

Першопочаткове рішення передбачало ці об'єми однакової висоти — два 16-поверхові будинки. Було вирішено зробити поверховість каскадами: 10-поверховий об'єм, 13-поверховий об'єм, 13-поверховий об'єм і 16-поверховий об'єм. Така конфігурація найкраще вирішується з точки зору інсоляції, цікава в силуеті споглядання з вул. Стрийської.

Техніко-економічні показники:

- площа земельної ділянки — 0,7696 га;
- площа забудови — 1950 м^2;
- поверховість — 13—16 поверхів;
- загальна площа будинку — 26 000 м^2;

- площа квартир — 17 500 м^2;
- щільність — 641 люд.

Виступили: О. Ярема, В. Якубовський, м. Рибенчук, М. Курко, С. Фіалковський.

Запитання присутніх до доповідача стосувалися:

- перенасиченості вулиці та щодо необхідності будівництва водогону;
- врахування забезпечення нормативної інсоляції в низці квартир;
- виявлення розміщення об'єкту в силуеті міста;
- можливості вирішення додаткового транспортного заїзду з вул. Сахарова.

Доповідач Ю. Столяров стосовно поставлених запитань поінформував, що: формально забудовник не має підстав заперечити в розміщенні будинку саме такої конфігурації чи такої поверховості; в силуеті міста цей об'єкт проглядається добре; коли розроблявся Детальний план за господарювання колишньої виробничої території заводу «Львівприлад» — водночас відпрацьовувалось моделювання організації автотранспортного руху по перехрестю з режимом роботи світлофорів.

Ю. Введенський, автор нового проєкту, відповів стосовно нормативної інсоляції, що за рахунок каскадності забудови є можливість її покращити. У місцях з недостатньою інсоляцією передбачено 4-ох кімнатні квартири…

В. Дубина зауважив, що є гостра проблема з дитячими садочками. Невідомо коли буде дитячий садок на території колишнього заводу «Львівприлад» і невідомо чи він розрахований на прийняття нових дітей. Колись був дитячий садок на вул. Сахарова — зараз на його місці банк. Зі школами ситуація краща.

В. Лаврін висловився, що тут повинна би бути інша політика: мали б акумулюватися кошти містом для будівництва шкіл, садочків, стоянок.

Вирішили:

Доопрацювати містобудівний розрахунок будівництва багатоповерхового житлового будинку на вул. Стрийській, 86 у м. Львові з урахуванням зауважень членів архітектурно-містобудівної ради, особливо щодо вирішення питання організації дитячого садочку в межах відведеної земельної ділянки.

Ю. Столяров висловив окрему думку — пропозицію до першого питання стосовно розгляду містобудівного розрахунку будівництва багатоповерхового житлового будинку на вул. Стрийській, 86 у м. Львові.

Оскільки у проєктованому будинку передбачалися комерційні площі, то забудовник готовий у робочому порядку донести відкориговані плани будинку, де в секції 150 м^2 передбачити приміщення для тимчасового перебування дітей. Навколо цієї забудови дуже багато майданчиків. У детальному плані можна буде передбачати повноцінний дитячий садочок, а до цього часу розміщувалася би група тимчасового перебування дітей лише для мешканців цього будинку (приблизно 10—15 дітей).

В. Лаврін висловив зауваження щодо обов'язкового визначення статусу площі, що пропонується для відведення дитячого садочку.

Ю. Столяров відповів, що забудовник відразу займеться експлуатацією цього комплексу…»

У цьому обговоренні варто відзначити декілька важливих моментів. Проблема з дитячими садочками є загальновідома і зовсім не факт чи будуть додаткові (вільні) місця у тому закладі, що анонсований при будівництві LvivTech.City. Тим паче не факт, що в будинку будуть приміщення для тимчасового перебування дітей, оскільки забудовник продає комерційні площі, а вже як ними розпорядиться покупець — це його право. Щодо інсоляції, то вона погіршилася навіть у сусідніх будинках, але наскільки — не відомо.

Переходи на рівні верхніх поверхів не виконані. Вочевидь у «робочому поряд-

ку» в проєкт вносилися якісь зміни. Але найгірша ситуація з вирішенням «болючого питання», про яке ми вже згадували у контексті будівництва громадського центру «Львів-Сіті», тобто забезпечення об'єкта автостоянками та паркінгом. Частину паркувальних місць переробили на комерційні приміщення, зменшили площу гостьової стоянки автомобілів, а проєкт «Львів-Сіті», територію якого планували задіяти для паркування, загрожує перетворитися у черговий житловий квартал.

Епюру інтенсивності з відповідними числовими значеннями наведено на рис. 2 (усі значення – фактична інтенсивність транспортних потоків в авто/год). Видно, що найбільш інтенсивними є прямі потоки на вул. Стрийській (понад 800 авто/год). Також інтенсивними є потоки з вул. Стрийської ліворуч на вул. Сахарова та з вул. Сахарова праворуч на вул. Стрийську (500-600 авто/год). Сумарна інтенсивність транспортних потоків на перехресті становить 3000 авто/год.



Рисунок 2. Епюра інтенсивності транспортних потоків на перехрестях

Епюра інтенсивності транспортних потоків на перехресті вул. Стрийська — Сахарова

«Перенасиченість» вул. Стрийської — це ще пів біди. Також проблемою є відсутність лівого повороту з цієї вулиці до будинку, якщо їхати у бік середмістя, а також лівого повороту в сторону середмістя, якщо виїжджати з його території. Відтак, для заїзду на свою територію, при русі у напрямку центру, мешканці або розвертатимуться на перехресті з вул. Академіка А. Сахарова, або доїжджатимуть до напівдемонтованого Монументу бойової слави радянської армії, щоби спробувати там зробити цей маневр.

У детальному плані території на розі вул. Стрийської та вул. Академіка А. Сахарова, розробленому в 2016 р., зазначено, що найбільш інтенсивним є потік транспорту зі сторони автовокзалу.

Також згадаймо про додаткове генерування транспортного потоку новою житловою забудовою, а також те, що з 2016 р. інтенсивність транспортного руху суттєво зросла через нове будівництво та збільшення рівня автомобілізації населення. Таким чином, лівий розворот на перехресті вул. Стрийська — вул. Академіка А. Сахарова стане проблемним, оскільки в час «пік» там станом на серпень — вересень 2020 р. автомобілі вже не встигають проїхати перехрестя на зелений сигнал світлофору.



Традиційний затор на вул. Сахарова

Не меншою проблемою буде розворот біля «Монументу Слави» як через інтенсивність руху, так і через те, що там фактично утворилася стихійна стоянка автомобілів.

Незважаючи на низку проблемних питань, рішенням ЛМР № 288 від 7 квітня 2017 р. (менше як через два місяці після засідання архітектурно-містобудівної ради) було затверджено наступні основні техніко-економічні показники:

- площа земельної ділянки — 0,7696 га;
- площа забудови — 1950,00 м^2;
- загальна площа будинку — 26 226,00 м^2;
- загальна площа підземного поверху — 4886,00 м^2, у тому числі площа підземного паркінгу — 4325,00 м^2;
- загальна площа квартир будинку — 17 056,51 м^2;

- житлова площа квартир будинку — 6539,00 м^2;
- площа приміщень групи розвитку соціально незахищених дітей — 160,45 м^2;
- будівельний об'єм житлових секцій вище рівня 0,000 м — 70 785,00 м^3;
- будівельний об'єм житлових секцій нижче рівня 0,000 м — 14 995,00 м^3;
- кількість квартир — 266;
- поверховість — 10—13—16.

Не будемо аналізувати відхилення від задекларованих техніко-економічних показників, а для аналізу містобудівної ситуації приймемо розрахункову кількість мешканців як 798 осіб, а кількість автомобілів — 160 одиниць.

Хоча об'єкт і будується на території, передбаченій Генпланом для житлового будівництва, проте його розташування межувало з громадським центром «Львів-Сіті», на території якого передбачались внутрішньоквартальні проїзди, поєднані з багаторівневою розв'язкою на перехресті вул. Стрийської та вул. Луганської. Більше того, слід пам'ятати, що продовження вул. Луганської за Генпланом — це також і головна внутрішньоміська кільцева магістраль.

7. Поруч із Park Tower планувалося будівництво житлового будинку на 117 квартир за адресою: Стрийська, 88, згідно з наказом Міноборони № 657 від 22 грудня 2018 р. «Про внесення змін до Переліку житлових об'єктів, які передбачається фінансувати у 2018 році за рахунок коштів бюджетної програми КПКВ 2101190 «Будівництво (придбання) житла для військовослужбовців Збройних сил України». Можливо «казарми для контрактників», як одного разу назвали забудову, на місці запланованого громадського центру («Львів-Сіті»), це і є дещо змінена конфігурація запланованого Міноборони будівництва, проте ми не будемо враховувати показники по цьому об'єкту, а лише візьмемо до уваги той факт, що згодом на місці дислокації військової частини все одно щось буде збудовано. І зважаючи на вже розпочате житлове будівництво та проведений значний обсяг робіт з прокладки по території інженерних мереж, можна сміливо зробити припущення, що вкрай важливий для розвантаження центральної частини міста проєкт громадського центру так і залишиться на папері, а замість палацу правосуддя та інших адміністративних споруд виросте черговий житловий квартал.

Отже, анонсовані у проєкті «Львів-Сіті» показники, а саме: 6500 працівників і 1755 автівок — можуть стати реальністю…

8. Нещодавно анонсовано ще один майбутній об'єкт на вул. Козельницькій, 4. Містобудівні умови та обмеження, видані 20 липня 2020 р. на будівництво багатофункційного комплексу з міжшкільним ресурсним центром, офісною будівлею, об'єктами побутового обслуговування, житловими квартирами для працівників Національної академії наук України та підземним паркінгом.



Знимка об'єкта з презентаційних матеріалів

Ділянка під будівництво площею 1,8425 га перебуває у державній власності та користуванні НАН України. Інвестором проєкту зазначено компанію «Еко Дім».

Ближче до студмістечка УКУ (яке нещодавно теж розбудувалося) планують збудувати чотири—п'ятиповерховий міжшкільний ресурсний центр для додаткових занять.

Поруч з ресурсним центром запроєктовано рекреаційну зону з дитячими майданчиками, а збоку — шестиповерховий офісний центр та житловий будинок на 76

квартир із громадськими приміщеннями на першому поверсі, в якому частину квартир начебто отримають працівники НАН України. Під будівлями планується підземний паркінг на 113 місць. Як видно на Генплані — з існуючої там зелені мало що залишиться.

Детальнішої інформації по об'єкту немає, тому наші розрахунки ґрунтуються на аналізі оприлюднених графічних матеріалів, з яких можна зробити припущення про 228 мешканців житлового будинку та 550 офісних працівників. Діяльність ресурсного центру до уваги ми не брали, тож цифри у жодному разі не є завищеними. Тому для оцінки містобудівної ситуації ми приймаємо загальну кількість мешканців і працівників — 778 осіб і 155 автівок відповідно.

За Генпланом жодне житлове будівництво на цій території не передбачалося.



Знимка території забудови комплексу НАНУ на вул. Козельницькій

Це мабуть не повний перелік проєктів, які вже реалізуються або заплановані до втілення в життя на невеличкому відрізку вул. Стрийської — від перехрестя з вул. Науковою та вул. Хуторівкою до парку культури та відпочинку імені Богдана Хмельницького (вул. Героїв Майдану). Загальна площа територій, на яких ці об'єкти розташовані, становить 23,3218 га. На цих територіях, додатково до існуючих показників, додається приблизно 30 тис. (!) мешканців і працівників офісних центрів, а також близько 5300 автівок. Навіть якщо припустити, що автівками користуватимуться лише мешканці, а це рівно половина від загальної чисельності, то отримаємо 3000 одиниць автотранспорту. Вони просто не виїдуть на вулицю, бо там не помістяться!

Ми врахували не всі об'єкти, які будуються у цьому районі, та відповідно мешканців та автівки з яких створять додаткове навантаження на вул. Стрийську. До прикладу, неподалік від перехрестя вул. Стрийської та вул. Академіка А. Сахарова будується ще один одіозний об'єкт за адресою: вул. Сахарова, 78-Б. Рішенням ЛМР № 748 від 13 липня 2018 р. ТОВ «Кредо Інвест Капітал» тут дозволили будівництво багатоквартирного житлового будинку зі знесенням існуючих гаражів. Невідомо як там з гаражами, але на ділянці нещадно вирубали дерева, які фактично належали до парку Горіховий Гай.



Вирубка дерев під будівництво житлового будинку на території Кредобанку

Більше того, будинок фактично впирається у військову частину, хоча в містобудівних умовах і обмеженнях зазначено відстані: до нежитлової будівлі з південно-східної сторони — 30,60 м та з південної сторони — 11,00 м.

Техніко-економічні показники цього об'єкта такі:

- площа ділянки — 0,1795 га;
- максимально допустимий відсоток забудови — 41 %;

- щільність населення — 501 чол./га;
- гранична висотність — 27,85 м;
- заявлена кількість квартир — 37;
- прогнозована кількість мешканців — 111;
- прогнозована кількість автівок — 22.

На сайті забудовника зазначено, що будинок розрахований всього на 37 апартаментів. У ньому представлені просторі одно-, дво-, три-, чотирикімнатні апартаменти з терасами та балконами загальною площею 3143 м^2. Ціни в елітній будівлі на місці вирубаних дерев стартують від 1650 дол. США/м^2! Звісно, що при такій ціновій політиці можна планувати чималенькі комісійні, які надійно заплющують очі тим, хто мав би не допускати подібного грубого порушення Генплану…

Нижче цієї нахабної забудови Горіхового Гаю у його підніжжі, на розі вул. Академіка А. Сахарова — вул. Бойківська, на місці автостоянки збудовано житловий будинок на 104 квартири. На вул. Острозградських та вул. Лукаша будують дві скандальні висотки (одна з них уже заселена), мешканці яких в основному виїжджатимуть на вул. Стрийську. На вул. Лижв'ярській теж будується житло й анонсовано будівництво готелю. Розбудовується УКУ.

«За кутом» на вул. В. Великого височіють будинки ЖК «Америка», у яких передбачено 1313 квартири. Між вул. Угорською та вул. Луганською формується переущільнена забудова території заводу «Полярон» (біля 9000 (!) мешканців). Поруч, згідно з детальним планом території, обмеженої вул. Тернопільською, вул. Луганською, вул. Професора Буйка та вул. Панаса Мирного, разом з існуючими мешканцями проживатиме 3600 осіб.

Ми взяли для оцінки ситуації лише невеликий відрізок вул. Стрийської, наближений до центральної частини міста. Проте на цю вісь нанизується ще багато об'єктів. Для повноти картини звернемося до детального плану території площею 326 га в районі вулиць Стрийської — Кільцевої — Проектованої — Вернадського.

У документі зазначено, що «найбільшими діючими підприємствами на вказаній території є Львівський іподром, який займає ділянку 70,1 га (по факту), водопровідна насосна станція «Сокільники» — 9,0 га, стадіон «Євро-2012», що будується (площа відводу — 24,5 га), автовокзал — 2,6 га. Інші дрібніші підприємства мають у власності нерухомість, викуплену у раніше діючих підприємств, у тому числі підприємства ВАТ «Квіти Львова».

Внаслідок банкрутства ВАТ «Квіти Львова» частина нерухомості, що належала підприємству, нині передана фізичним та юридичним особам, що здійснюють або мають намір здійснювати господарсько-комерційну діяльність з різними видами використання нерухомості.

Поглянемо на баланс територій містобудівного комплексу:

№ п/п	Назва зони	Площа всього, га	У т. ч. землі міста	На землях Зубрівської сільради
1	Територія стадіону «Євро-2012», у тому числі під комплекс стадіону	24,45	24,45	
2	Територія іподрому	83,7	83,7	

3	Житлова зона			
4	Зона об'єктів придорожнього сервісу та зовнішнього транспорту	9,6	9,6	
5	Комунальна зона	12,1	12,1	
6	Готельно-ділова зона	11,3	11,3	
7	Зона виставкового комплексу	21,3	8,6	12,7
8	Паркова зона	8,6	8,6	
9	Резервні території			

Не будемо перелічувати всі заплановані тут для будівництва об'єкти, а наведемо лише показники по житловій забудові.

Техніко-економічні показники по забудові кварталів:

№ п/п	Показники	К-1	К-2	Квартал К-3,1; 3,2	Всього
1	Площа ділянки	2,5	1,7	8,24 га	12,44
2	Середня поверховість	13	10	13 поверхів	
3	Кількість квартир	431	290	1368 квартир	2 089
4	Кількість мешканців	1250	850	4100 чол.	6 200
5	Щільність мешканців	500	500	498 люд./га	

У червні 2018 р. головний архітектор проєкту Петро Крупа розповів, що у районі вул. Стрийської — кільцевої дороги — проєктованої вул. Вернадського у м. Львові передбачається формування нового мікрорайону, у якому проживатиме орієнтовно 10 тисяч мешканців. Таким чином, щонайменше 2000 автомобілів рухатимуться, зокрема й у центр міста, або проїжджатимуть його транзитом. Хоча радше за все не проїжджатимуть, бо вул. Стрийська таки може найближчим часом зупинитись у суцільному заторі…

Можна звісно детально проаналізувати кожен об'єкт, але найгірший результат ми отримаємо, якщо поглянемо на ситуацію загалом. До прикладу, лише для 15 тис. потенційно нових мешканців на досліджуваному відрізку вул. Стрийської необхідно 255 тис. м^2 зелених насаджень загального користування. Більше того, при існуючому дефіциті ці зелені насадження повинні розташовуватись поблизу житла. Де взяти додаткових 25,5 га — половину від існуючого Стрийського парку, який вже поволі вимирає від надмірного антропогенного навантаження та несприятливих екологічних факторів?

Площу озелененої території житлового кварталу за ДБН 360-92, які діяли ще у 2019 р., слід приймати не менше 6 м^2 на 1 люд. (без урахування шкіл і дитячих дошкільних установ). А це ще 9 га, яких ви і близько не «назбираєте» між переліченими по вул. Стрийській новобудовами. А майданчики для дітей, для вигулу собак, занять спортом і господарських потреб? І з кожною наступною новобудовою, де хитрий

замовник максимально «витискає» метри квадратні з існуючої ділянки, ситуація все погіршуватиметься.

Наслідки такого переущільнення забудови і населення та недотримання містобудівних норм загальновідомі: транспортний колапс, вкрай негативний вплив на екологію, незадовільний санітарний стан територій, надмірне навантаження на інфраструктуру, ріст злочинності…

Нічого не нагадує? А давайте згадаємо містобудівну ситуацію у місті перед тим як Ігнатій Дрекслер запропонував концепцію Великого Львова. Хоча б фразу про те, що не лише будинки, а цілі вулиці поставали «там і так, де і як цього вимагали інтереси приватні». Якщо читач ще раз перегляне відповідний розділ книги, то віднайде ще багато паралелей з днем сьогоднішнім. Залишилося відповісти на запитання: що ж робити?

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ IV

Відкриті дані Львова, які можна віднайти у вигляді десятків електронних таблиць на сайті ЛМР, не дають реальної картини того, що відбувається в місті, а часом є відверто хибними або маніпулятивними. До прикладу, реальний перепис населення проводився ще у 2001 р., а про минулорічний «електронний», сумнівної достовірності, всі вже забули, хоча похибка між ним й офіційним — це кілька мільйонів жителів України. Лише на Львівщині розходження між офіційними даними статистики та даними «перепису Дубілета» становлять 221 984 особи!

Однак певні висновки з офіційних даних ЛМР можна зробити. До прикладу, щодо ефективності функціонування комунальних підприємств міста з фінансовим результатом у 2018 р. — мінус 636 млн грн. Якщо зважити на те, що основна частина доходів міського бюджету — це податок з доходів фізичних осіб, то де-факто мешканці міста покривають з власних кишень неефективну або корупційно-халатну діяльність міської влади.

Причому чисельність міських посадовців невпинно зростає: з 1325 працівників ЛМР у 2010 р. до 1790 у 2020 р. Відповідно ростуть і видатки на чиновницький персонал: якщо зарплата з відрахуваннями у 2010 р. становила приблизно 9,9 млн дол. США, то у 2019 р. — вже 16,6 млн дол. США.

У Львові наявний колосальний дефіцит паркувальних місць: 7899 одиниць на щонайменше 150 тис. автівок! Із загальної кількості місць для паркування, на спеціально відведених комунальних майданчиках, у 2014 р. було 3121 паркомісце, а у 2019 р. стало 1373! Натомість місто, замість будувати передбачені Генпланом паркінги, забудовує всі вільні території, а львів'ян, які змушені паркуватися будь-де, штрафує. Звісно, можна автомобілістам дорікнути, що слід користуватися громадським транспортом. Однак варто й пам'ятати, що за тими ж відкритими даними середній вік львівських трамваїв становить 34 роки, а тролейбусів — 21 рік. Тому, перш ніж утискати водіїв і пасажирів автівок штрафами, звуженням проїжджої частини чи виділеними смугами руху громадського транспорту, слід забезпечити їм належної якості альтернативу.

Інженерна інфраструктура міста є назагал зношеною і потребує ремонту та заміни. До прикладу, незважаючи на наведений у відкритих даних міста ріст загальної протяжності мереж водопостачання, який найімовірніше пов'язаний із підключенням новобудов до загальноміських водогонів, фактична зношеність їх зростає: з 1262,74 км у 2010 р. до 1346,5 км у 2019 р. За таких умов витік і невраховані трати води, за офіційними даними станом на 2019 р., становили 43 %.

Найбільш одіозним показником, оприлюдненим ЛМР за даними так званого

«Інституту міста», є валовий регіональний продукт на душу населення, який виглядає більш ніж сумнівним — 16,7 тис. дол. США, при тому, що у Львівській області загалом він становить 1750 дол. США, а у Києві — 7380 дол. США…

На відміну від відкритих даних Львова, реальну картину ми бачимо на вулицях міста, зокрема наслідки невиконання першочергових заходів, передбачених Генпланом. Найбільше кидаються в очі транспортні проблеми, головна причина яких — це недостатньо розвинута вулично-дорожня мережа, сукупна пропускна здатність якої не відповідає навіть нинішньому незначному (порівняно з країнами ЄС) рівню автомобілізації. Для запобігання заторам ще 10 років тому Генпланом серед першочергових заходів було передбачено будівництво низки доріг і транспортних розв'язок, приміром: будівництво окремих ділянок внутрішнього транспортного кільця як продовження вул. Луганської, на відрізку від вул. Стрийської до вул. Городоцької. Восени 2020 р. про необхідність цього транспортного сполучення заговорив чинний мер, але 10 років уже втрачено і через масову житлову забудову вирішення задавнених проблем вимагатиме куди більше зусиль і коштів…

Не менше проблем у майбутньому виникне через невиконання ще одного важливого комплексу першочергових заходів — резервування територій для містобудівних потреб розвитку Львова шляхом укладання угод з приміськими громадами стосовно режиму використання територій спільних інтересів, до прикладу, для розміщення кладовищ.

Також не виконані першочергові заходи щодо розвитку громадського транспорту, спорудження сміттєпереробного заводу, будівництва нових парків, трамвайного депо на вул. Трускавецькій, проєктування (принаймні!) багаторівневих паркінгів і транспортно-перехоплюючих вузлів тощо.

Дуже погана ситуація з охороною культурної спадщини. Якщо у Кракові на культуру та охорону національної спадщини скеровують понад 2 млрд грн на рік, то у Львові на ремонтно-реставраційні роботи у 2019 р. було виділено 35,5 млн грн. Та й загалом ця сфера перебуває поза увагою посадовців міської ради, оскільки місто немає жодної стратегії збереження історичної забудови, а історико-архітектурний опорний план, без якого взагалі все будівництво в історичному ареалі є незаконним, так і не спромоглися затвердити упродовж кількох років.

Замість виконувати чинний Генплан, деякі посадовці й експосадовці міської ради намагаються його дискредитувати, замовчуючи, що цей документ було відзначено Державною премією і ним свого часу пишався їхній керівник — очільник міста. Коли Генплан став «поперек горла» масовій незаконній забудові, його спочатку стали ігнорувати, а згодом і відверто паплюжити, намагаючись підмінити документами, які не передбачені чинним законодавством. Йдеться про так звані «Інтегровану концепцію розвитку» та «План сталої міської мобільності Львова», які містять не лише сумнівні твердження, а й відверті маніпуляції та некоректні дані. Це наштовхує на думку, що поява подібних документів є намаганням будь-що уникнути аналізу виконання чинного Генплану, а відтак і відповідальності за його грубі порушення, котрі призвели до суттєвого погіршення життєвого середовища мешканців міста.

Процес формування Львівської агломерації або Великого Львова має давнє коріння. Першим помітним виходом міста за усталені межі став демонтаж середньовічних мурів. Цей процес можна назвати початком «австрійського» Великого Львова. Наступний етап — «польський» Великий Львів Ігнатія Дрекслера, коли площа міста збільшилась удвічі. На короткий відрізок часу з'явився «німецький» Великий Львів. У радянський період збільшення площі Львова носило несистемний характер шляхом періодичного приєднання окремих територій. Однак містобудівники, визначаючи Львів як центр надобласної й обласної системи розселення, водночас намагалися розглянути

його як агломерацію. Задля цього у 1982 р. проєктом «Районного планування групи адмінрайонів у зоні впливу м. Львова» визначили зону впливу міста, яка практично співпадає з нинішніми межами Львівської надрайонної системи розселення. Згідно з цим проєктом межі Львівської агломерації виділяються в радіусі приблизно 30 км від зовнішньої мережі Львова, що відповідає баченню як Олени Степанів (1943 р.), так і авторів Схеми планування території Львівської області (2009 р.).

Однак «радянський» Великий Львів так і не був створений. До цієї теми львівські містобудівники знову повернулися під час роботи над чинним Генпланом, у якому виділялася містобудівна система «Великий Львів», як де-факто існуюча агломерація в межах і навколо кільцевої дороги, а також зона приміського розселення, котра практично відповідає вищезгаданим баченням території агломерації.

Отже, сьогодні ми ведемо мову про «український» Великий Львів як проєкт Львівської агломерації, частина якої фактично вже існує, а частина перебуває у процесі формування в межах означеної 30-кілометрової зони.

На жаль, території новостворених у 2020 р. Львівської ОТГ і Львівського району не корелюються з фахово обґрунтованим баченням містобудівників і науковців.

Для розущільнення та розвантаження центральної частини міста, Генпланом пропонувалося створення чотирирівневої системи об'єктів обслуговування з розвитком існуючого ядра та формуванням підцентрів. Однак уже сьогодні деякі з цих рішень втрачають актуальність. До прикладу, територія громадського центру «Львів-Сіті» на вул. Стрийський, запроєктованого поруч із багаторівневою розв'язкою та кільцевою магістраллю (продовження вул. Луганської), почала забудовуватись казармами — житлом для військовослужбовців-контрактників, що передбачає у майбутньому появу на цьому місці не палацу правосуддя й інших громадських споруд, а чергового житлового кварталу…

Житлова забудова у Львові відбувається швидкими темпами, але з грубими порушеннями Генплану. Про очевидні порушення, коли багатоповерхівки ростуть на територіях для цього непризначених, вже неодноразово писали ЗМІ. Проте не менш важливими є непрямі порушення, коли начебто все гаразд, але насправді відбуваються негативні, а часом і загрозливі для міста та його мешканців процеси. Йдеться про переущільнення міста та величезну диспропорцію між будівництвом житла та розвитком інфраструктури.

У процесі заселення новобудов, які поглинають практично усі вільні площі, збільшуватиметься навантаження на вулично-дорожню мережу, яка у нас майже удвічі менша по довжині ніж у Кракові; все більшу площу проїжджої частини вулиць, тротуарів, газонів і навіть дитячих майданчиків займатимуть автівки, бо дефіцит паркувальних місць стає все відчутнішим; зростатиме навантаження на інженерні комунікації тощо. Також під час забудови знищуються зелені насадження і з'являється надмірне антропогенне навантаження на парки та сквери, кількість яких у нас не відповідає встановленим нормам.

Ще одне масове порушення при будівництві багатоквартирних будинків — недотримання обмежень по висоті (до 15 м в історичному ареалі та до 18 м у зоні регулювання забудови). Його наслідком є спотворений силует міста та знищення найважливішої містобудівної цінності Львова — історичного середовища.

Атмосферне повітря у Львові надміру забруднене, однак у нас бракує засобів вимірювання, щоби оцінити реальний стан справ. Найбільшим забруднювачем є автомобільний транспорт, якого через постійні затори стає все більше як і вихлопних газів. Натомість зелені легені міста знищуються. Наскільки знищуються — залишається лише здогадуватись, оскільки дані по зелених насадженнях на сайті ЛМР практично

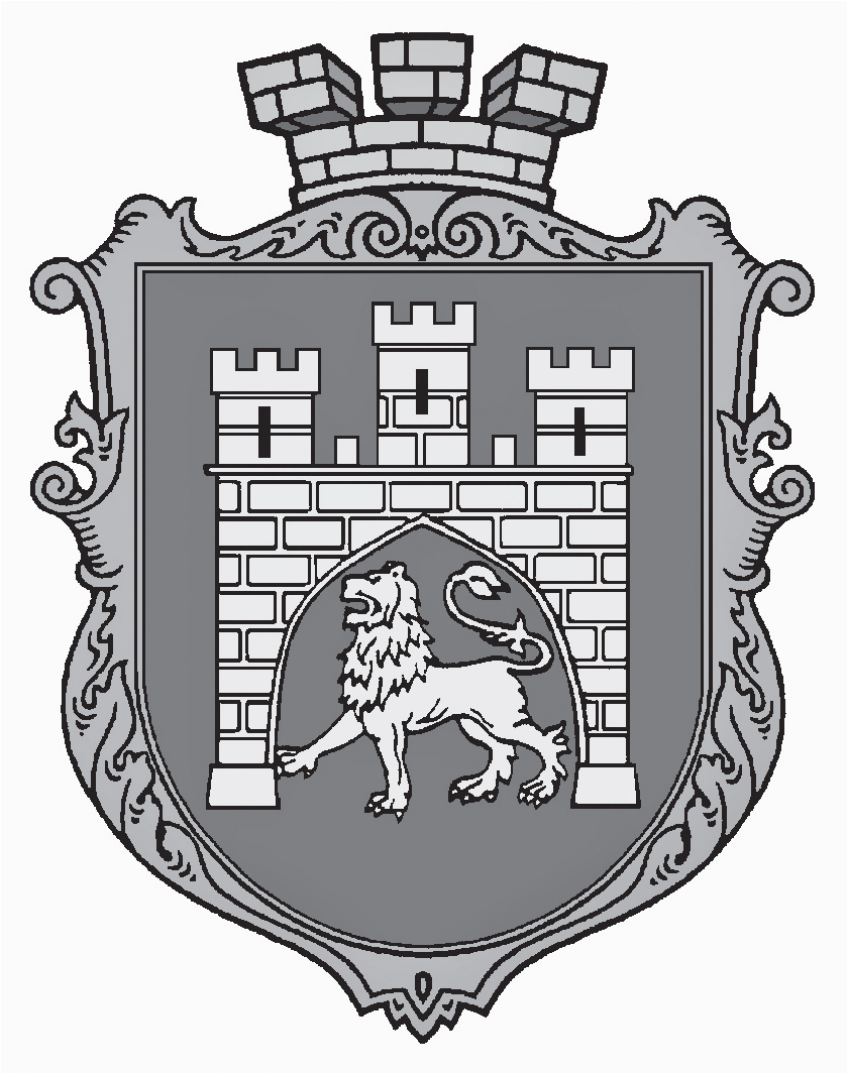
не оновлювалися 20 років (там ті ж самісінькі цифри, що наведені у звіті Львівського міського тресту зеленого господарства станом на 1 січня 2001 р.). Варто зазначити, що всупереч чинному законодавству інвентаризація зелених насаджень з того часу жодного разу не проводилася!

Через забруднене повітря у світі щороку помирає близько 10 млн людей, воно є причиною кожного третього інсульту, раку легень і хвороб серця. Масове житлове будівництво в умовах переущільненого міста теж є потужним фактором забруднення повітря, зокрема через дрібнодисперсний пил розміром менше 10 мкм, який часто буває канцерогенним та завдяки своїй структурі вільно потрапляє у легені й всмоктується в кров.

Більшість парків, скверів і лісопарків міста знаходяться у дуже поганому стані, про що зазначав ще у 2008 р. академік Володимир Кучерявий, і потребують порятунку. Натомість міська рада маніпулює статистикою, приписуючи до парків невеличкі сквери (так званий «Сад Благовіщення» розміром 0,39 га на вул. Пасічній, 83) або заболочені чагарники (так званий парк на вул. Роксоляни). Такі випадки непоодинокі, а межі багатьох парків міста не встановлені.

Не менш критична ситуація з охороною культурної спадщини. Підпорядкування пам'яткоохоронної сфери, як і всього містобудівного процесу в місті, одній особі, на тлі знищення системи охорони культурної спадщини у державі загалом призвело до багатьох порушень і навіть фактів знищення історичного середовища. Більше того, у Львові, де сотні пам'яток потребують реконструкції та реставрації, практично припинив своє існування знаменитий інститут «Укрзахідпроектреставрація»!

Негативні процеси у місті, пов'язані з масовим незаконним будівництвом житла, можна прослідкувати буквально у кожному районі: переущільнення, нестача вулиць і доріг, відсутність прибудинкових територій, дефіцит паркомісць та зелених насаджень тощо. До прикладу, вздовж вул. Стрийської на проміжку довжиною 2,6 км (від її перехрестя з вулицями Хуторівкою й Науковою до напівдемонтованого Монумента Слави) видано містобудівних умов і обмежень приблизно на 15 000 мешканців і 15 000 працівників! У процесі реалізації цих проєктів вул. Стрийська, де вже сьогодні затори є буденним явищем, просто стане непроїзною. Але проблема не лише в цьому — подібна ситуація притаманна практично кожній магістральній вулиці. Тому транспортний колапс разом із низкою інших негативних наслідків неконтрольованої забудови загрожує всьому місту.



Розділ V
ПРОЄКТ ВЕЛИКИЙ ЛЬВІВ

5.1. Львів. Візія майбутнього

Без спільної позитивної мети — створення візії ідеального майбутнього (ІМ), тобто бажаного гармонійного середовища міста, в якому кожен прагнув би жити, — нереально об'єднати зусилля мешканців на вирішення нагальних проблем, а також отримати їх схвалення на проведення необхідних, іноді непопулярних реформ, та реалізацію стратегії розвитку міста.

Консолідація суспільства навколо спільних цінностей та узгодженого образу ІМ є наріжним каменем для проведення як загальнодержавної, так і муніципальної політики.

У всі історичні періоди, відчуваючи та вивчаючи потреби суспільства, філософи, вчені, дослідники, містобудівники й архітектори створювали та в той чи іншим спосіб описували ІМ. На муніципальному рівні документом, що візуалізує

ІМ, є генеральний план міста, розроблений на підставі стратегічних документів. Ці документи, над якими традиційно працюють колективи різноманітних інституцій, отримують продовження у містобудівній документації. Комплексну стратегію візуалізує генеральний план, тактичні завдання — детальні планування та зонування територій, а оперативні — проєкти конкретних забудов. Важливим етапом є діагностична або прогнозуюча стадія, що базується на аналізі даних, отриманих у результаті наукових і соціологічних досліджень. Зауважимо також, що в існуючих населених пунктах, особливо з тривалою чи інтенсивною історією розвитку, базовим документом для стратегічного планування є чинний генеральний план, який за своєю природою є проблемно орієнтованим, тобто в ньому вже окреслені відомі проблеми містобудівного розвитку та запропоновані шляхи їх вирішення. Частина цих проблем існує відокремлено від стратегії розвитку міста, оскільки вони охоплюють технічні аспекти функціонування інфраструктури й особливості людської життєдіяльності, котрі завжди актуальні. Йдеться про дотримання містобудівних, санітарних, пожежних та інших норм і правил. До прикладу, якою б не була стратегія розвитку міста, кількість зелених насаджень, у тому числі загального користування, чітко регламентована для збереження екосистеми та створення комфортних умов проживання.

В іноземних генпланах соціально-економічна і містобудівна стратегії переплітаються в одному документі. Це дає повноту картини та можливість оперативного контролю за його виконанням. Проєкт розробляють на реально прогнозований період — десять років. Обговорення стратегій відбувається в процесі їх розробки, а не у вигляді презентації після завершення, що вже не передбачає істотних змін. Однак, по суті, модель стратегічного планування, що передбачена українським законодавством, передбачає ті самі елементи, як і зарубіжна, хоча з дещо іншими параметрами, про що вже згадувалось.

Отже, працюючи над візією ІМ, ми повинні опиратися на три найважливіші складові формування майбутнього образу міста: наукові дослідження та прогнози; стратегію розвитку міста; аналіз виконання генерального плану. Це зрештою і передбачено чинним законодавством. Відсутність у муніципальній політиці образу акцептованого місцевою громадою ІМ, яке опирається на такі складові, призводить до хаотичної забудови та неконтрольованого зростання міст, бездумного, а іноді й злочинного знищення елементів міського природного середовища, екосистем, об'єктів історичної та культурної спадщини, що створює загалом несприятливі для проживання умови.

Наслідком невиконання заходів, передбачених генеральним планом, є неконтрольована урбанізація, а саме: переущільнення забудови та погіршення санітарно-епідеміологічної ситуації; затори на дорогах і негативний вплив вихлопних газів; дефіцит соціальної інфраструктури та робочих місць; відсутність достатньої кількості паркувальних місць; недорозвинута вулично-дорожня мережа, що спричиняє зайві витрат часу на транспортні зв'язки; негативний вплив порушеної екосистеми міста на здоров'я мешканців; зайві витрати з міського бюджету, а також сімейних бюджетів громадян; соціальна напруга; збільшення ризику виникнення надзвичайних ситуацій чи техногенної катастрофи; неефективність міського управління та ін.

Така ситуація створює депресивне тло для мешканців старшого покоління, котрі пам'ятають своє місто кращим, а серед молоді формує уявлення про хаос як норму сумісного проживання та взаємодії. Відтак нові покоління починають формуватися в негативній системі символів, знаків і традицій, що ґрунтуються на нехтуванні закону. Сукупність перелічених чинників призводить до занепаду міста і перетворення його на аутсайдера.

Автори цієї праці володіють обмеженими інструментами та ресурсами для формування повноцінної стратегії (нагадуємо — стратегія Кракова розроблялася упродовж 5 років), однак, маючи достатній науковий, фаховий і практичний досвід, а також проаналізувавши сучасні урбаністичні тенденції та проблеми, відкриті дані соціологічних і наукових досліджень, стан виконання Генплану та низку інших факторів, пропонують увазі читача принципи створення містобудівної системи «Великий Львів» та окремі концептуальні засади її стратегічного планування.

Львів майбутнього має передусім відповісти на виклики епохи глобалізму.

Це, зокрема, завершення чергового циклу розвитку світової економіки та перехід до нового технологічного устрою, заснованого на масовому застосуванні інновацій у біотехнологіях, роботобудуванні, аерокосмічній промисловості, нанотехнологіях, виробництві нових матеріалів, квантових технологіях, фотоніки, розвитку штучного інтелекту тощо.

Для нового технологічного укладу властивий розвиток агломерацій і урбаністичні кризи, спричинені концентрацією капіталу в обмеженої кількості населення планети. Паралельно з концентрацією капіталу відбувається й концентрація населення у великих містах і агломераціях, особливо помітна на фоні зміни технологічного укладу. Ми сьогодні спостерігаємо подібне явище: на тлі масової міграції мешканців міста у пошуках кращої долі, попит на помешкання у Львові залишається стабільно високим.

Швидкими темпами відбувається реіндустріалізація в економічно розвинутих країнах світу, а також зміна географічної конфігурації світових центрів глобального економічного впливу на користь держав, які прогресують швидкими темпами. Це переважно країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону, котрі впливають на всі світові господарські й політичні процеси.

Людство наближається до критичного рівня антропогенного та техногенного впливу на біосферу Землі, пришвидшується негативна динаміка кліматичних змін і погіршення стану екології загалом. Тому спостерігаються глобальні зміни у територіальній структурі розселення, зростає кількість населення, яке проживає в екологічно неблагополучних регіонах, на територіях з дефіцитом сільськогосподарських земель і джерел чистої питної води.

Водночас існують і внутрішньодержавні виклики, зокрема: негативна демографічна ситуація, масова міграція українців за кордон; внутрішня міграція через війну на Донбасі; концентрація населення й економічної активності у великих містах; регіональні контрасти в економічному та соціально-культурному розвитку; нерозвинута інфраструктура; корупція на всіх рівнях державної влади і місцевого самоврядування; техногенні та кліматичні загрози; інституційна криза тощо.

У процесі глобалізації великі міста починають відігравати визначальну роль. Тут зосереджене основне виробництво товарів і послуг та проживає більшість населення. Проте з розвитком цифрових технологій і транспортних комунікацій постійне місце перебування соціально й економічно активних людей все більше стає предметом вибору. Фінансисти, художники, правники чи «айтішники» можуть вибирати міста відповідно до свого фахового рівня та кон'юнктури на ринку праці або взагалі працювати дистанційно.

Тому міста борються не лише за залучення інвестицій і розміщення інноваційних виробництв, а й за створення привабливого середовища для висококваліфікованих спеціалістів і працівників творчої та інтелектуальної сфери. Так з'явилося поняття конкурентоспроможного міста, тобто міста привабливого для інвесторів і перебування в ньому кращих представників «креативного класу».

Сучасні концепції конкурентоспроможного міста потребують виконання низки

умов, серед яких можна виокремити: екологічність, зокрема енергетичну; потужну «зелену» економіку і безвідходне виробництво; високі показники озеленення території; збереження природних ландшафтів та історичного середовища; розвинуту соціальну, науково-виробничу, інженерно-транспортну і соціальну інфраструктуру; інтегрованість у світову економіку; значний рівень естетики та благоустрою; «розумне» й безпечне місто тощо. Ці чинники повинна поєднати містобудівна система «Великий Львів» за допомогою інструментів архітектури, яку знаменитий інженер і дизайнер XX ст. Бакмінстер Фуллер називав «умінням зв'язати все зі всім». Подібної думки дотримувався відомий львівський містобудівник, архітектор Ярослав Новаківський, стверджуючи, що найголовнішим у проєктуванні міста є оптимізація його «зв'язків», себто комунікації мешканця з урбаністичним середовищем.

Візію ІМ та місію Великого Львова ми можемо запозичити з чинної Комплексної стратегії розвитку Львова 2012—2025, а можемо сформулювати по-своєму: Львів — це місто, де хочеться жити. Іншими словами, Великий Львів — це містобудівна система (агломерація), в якій наявні: можливості для самореалізації; належного виховання дітей; перебування в екологічно чистому та безпечному середовищі; місця для праці й відпочинку, до яких швидко і зручно добиратися.

Стратегічна мета Проєкту — створення на наукових засадах агломерації «Великий Львів», покликаної розв'язати низку екологічних та інфраструктурних проблем Львова й навколишніх населених пунктів, сформувавши в їхніх межах комфортне і безпечне середовище проживання.

Отже, окреслимо сфери, у контексті яких розглянемо концептуальні принципи досягнення ІМ українського Великого Львова:

1. Містобудівна як система сталого збалансованого розвитку територій.
2. Природного середовища, екології та безпеки.
3. Економіки, науки й освіти.
4. Культури, спорту, дозвілля, охорони здоров'я.
5. Інфраструктури та енергозабезпечення.
6. Управління містобудівним розвитком.
7. Місцевого самоврядування.

ІМ Великого Львова у рамках визначених сфер:

1. Найважливіша метрополія Західної України; розумне місто у контексті покращення його управління, створення гармонійного міського середовища, гарантування безпеки та підвищення якості життя мешканців міста; містобудівна система, в якій низка громадських центрів і зелених насаджень забезпечують належний комфорт мешканцям житлових кварталів.

2. Збережений природно-територіальний комплекс (ПТК) з мінімізованим техногенним впливом, передусім від рухомих транспортних засобів. Максимальна кількість зелених насаджень, зокрема загального користування.

3. Пріоритетною економічною галуззю міста є інтелектуальний та корпоративний туризм, торгово-посередницька діяльність у контексті міжнародних транспортних коридорів, ІТ-сфера і наукоємне виробництво. Львів — місто молоді та студентів (здобувачів вищої освіти). Заклади вищої освіти міста — кращі в Україні.

4. Львів — центр української культури та мистецтва. У місті періодично відбуваються мистецькі виставки і концерти. Його мешканці мають змогу користуватися якісними та доступними медичними послугами.

5. Транспортна, інженерна та соціальна інфраструктури, поєднані системою «розумного міста», забезпечують максимальний комфорт мешканцям і гостям

міста. Львів є високотехнологічною агломерацією з високим рівнем безпеки енергопостачання та розвитком альтернативної енергетики.

6. Система «розумне місто» контролює, у тому числі й містобудівну діяльність. Комп'ютерне моделювання дає змогу не лише в реальному часі відстежувати проблеми міста, а й моделювати їхню динаміку у разі внесення певних змін.

7. Львів — місто розвинутих локальних громад та ефективного місцевого самоврядування.



Фрагмент проєкта Вінсента Каллебо з перетворення Парижа в екополіс

5.2. COST-аналіз проєкту «Великий Львів»

COST-аналіз — це удосконалений варіант SWOT-аналізу, який не лише описує поточну ситуацію з урахуванням слабких місць, можливостей, переваг і загроз, а й окреслює стратегію досягнення того ідеального майбутнього, яке автори будь-якої концепції пропонують окремій спільноті, об'єднаній за принципами спільного проживання, праці або взаємодії.

З огляду на те, що Великий Львів — це проєкт і процес водночас, оскільки передбачає досягнення певних параметрів якості життя у межах агломерації, але продовжує розвиватися і далі, то запропонована модель стратегічного планування є швидше пропозицією до обговорення, а не догмою. Водночас COST-аналіз структурує напрацювання авторів цієї концепції і є підставою для запропонованих першочергових заходів.

Поданий тут COST-аналіз не претендує на повноту та всеохопність, оскільки не презентує детальний аналіз усіх аспектів життєдіяльності міста.

Уродзілі «слабкі місця» (concerns — побоювання, стурбованість): серйозність — це вплив на життєве середовище мешканців агломерації; негайність — це ступінь загрози на шляху досягнення мети; зростання — це тенденція до погіршення у випадку відсутності змін. Оцінка надається за п'ятибальною шкалою.

Аналіз ситуації тут і зараз. За методикою COST-аналізу.

СЛАБКІ МІСЦЯ (CONCERNS)

ПЕРЕЛІК	ПРІОРИТЕТНІСТЬ			ДІЯ
	СЕРЙОЗНІСТЬ	НЕГАЙНІСТЬ	ЗРОСТАННЯ	
1. Містобудівна сфера				
1.1. Масове та хаотичне житлове будівництво, зокрема в місцях, передбачених Генпланом для інших потреб, переущільнення розселення міста, порушення містобудівних норм на багатьох об'єктах.	5	5	5	Терміновий моніторинг виконання Генплану та повне призупинення видачі дозволів на нове житлове будівництво до результатів аналізу містобудівної ситуації, що склалася на сьогодні. Інвентаризація земель і права власності на об'єкти нерухомості. Заборона змінювати Генплан проєктами детального планування території.
	Створюється дискомфортне для проживання середовище. Переущільнення призводить до погіршення якості життя. Масове житлове будівництво без належного розвитку інфраструктури загрожує техногенно-екологічними проблемами. Загроза транспортного колапсу при заселенні вже збудованих об'єктів.			
1.2. Недостатній розвиток вулично-дорожньої мережі, нереалізоване будівництво передбачених Генеральним планом кільцевих магістралей і розв'язок, зокрема тих, які належать до першочергових заходів.	5	5	5	Аналіз можливості реалізації передбачених генеральним планом магістралей і розв'язок. Визначення пріоритетності та розробка графіку робіт по розбудові вулично-дорожньої мережі з пріоритетом розвитку громадського транспорту. Розроблення проєктно-кошторисної документації.
	Недостатній розвиток вулично-дорожньої мережі міста при зростанні рівня автомобілізації призведе до хронічних заторів. Агломерація потребує налагоджених транспортних зв'язків. Розвиток вулично-дорожньої мережі міста передбачає значний обсяг фінансування та тривалий у часі, тому вимагає чіткого визначення пріоритетів і планування.			

1.3. Дефіцит паркувальних місць, нереалізоване будівництво передбачених генеральним планом багаторівневих паркінгів і транспортно-перехоплювальних вузлів.	5	5	5	Аналіз поточної ситуації та актуалізація місць розташування об'єктів, розробка програми паркування автомобілів мешканців міста і його гостей. Резервування територій під будівництво паркінгів.
	Дефіцит паркомісць створює додаткові перешкоди у транспортному русі та спричиняє дискомфорт мешканцям. Потреба у паркомісцях зростає пропорційно забудові, а проблема посилюється дефіцитом вільних земельних ділянок. Із заселенням новобудов дефіцит паркомісць зростатиме, оскільки є факти чисельних порушень щодо забезпечення новобудов автомобільними майданчиками.			
1.4. Дефіцит зелених насаджень загального користування. Юридично не встановлені межі парків і скверів.	5	4	5	Повна заборона вирубки зелених насаджень без їх відновлення. Проведення інвентаризації зелених насаджень. Резервування територій під зелені насадження загального користування. Заборона будівництва у паркових зонах. Встановлення чітких меж усіх зелених насаджень.
	Без достатньої кількості зелених насаджень неможливе створення якісного життєвого середовища. Наявні непоодинокі факти забудови парків. Антропогенне навантаження на зелені насадження зростає. Не всюди чітко встановлені межі парків та відсутня інвентаризація зелених насаджень. Озеленення міста не вимагає значних фінансових затрат.			
1.5. Непідготованість нових територій для житлового будівництва, визначених Генпланом, та реалізації інфраструктурних проєктів (кладовища, транспортні магістралі, зелені зони тощо).	5	5	5	Моніторинг виконання Генплану й аналіз поточної ситуації. Визначення потреби у додаткових площах. Вивчення прилеглих до Львова територій щодо можливості розташування на них необхідних для потреб міста об'єктів та інфраструктури.
	Переущільнення міста, зокрема його центральної частини призводить до появи несприятливого життєвого середовища. Нестача вільних територій не дає можливості це середовище покращити. Дефіцит територій на території міста вимагає їх пошуку в межах агломерації.			

1.6. Непроведення перемовин з територіальними громадами, потенційними учасниками містобудівної системи «Великий Львів» щодо умов їх приєднання до системи, а також резервування територій.	5	4	5	Аналіз містобудівної й адміністративно-територіальної ситуації в межах потенційної міської агломерації. Ініціювання перемовин з навколишніми територіальними громадами щодо резервування територій для потреб Великого Львова. Проведення переговорів з територіальними громадами в межах фактичної агломерації.
	Неконтрольованість і неузгодженість розвитку територій у межах фактично існуючої агломерації створює проблеми для всіх її учасників. Порушення балансу територій та невчасне їх резервування в межах агломерації вимагатиме пошуку нових вільних площ, що призведе до «розповзання» урбанізованої території та додаткових витрат на інфраструктуру.			
1.7. Відсутність контролю за дотриманням Генплану та моніторингу його виконання; непрозорість і необґрунтованість погоджень багатьох об'єктів будівництва, зміна (замість уточнення) Генплану планами детального планування території.	4	4	5	Ініціювання проведення постійного моніторингу та вироблення механізмів контролю за виконанням генерального плану. Звернення до депутатського корпусу та громадськості щодо запровадження механізмів такого контролю.
	Негативні явища в місті, такі як транспортні затори, знищення зелених насаджень, погіршення екології, а відтак і здоров'я мешканців є прямим наслідком порушення генерального плану. Генпланом передбачений не лише баланс територій та необхідні для створення комфортного середовища інфраструктурні проєкти, а й пріоритетність і першочерговість їх реалізації. Чинний Генплан вимагає коригування після детального аналізу його порушень і наслідків, які ці порушення спричинили.			
2. Сфера природного середовища, екології та безпеки				
2.1. Дефіцит зелених насаджень загального користування (11 м^2/люд. при нормі 17 м^2/люд. на момент розробки Генплану).	5	5	5	Інвентаризація всіх зелених насаджень і резервування територій для розташування лісопарків, парків та скверів. Розроблення реальної програми комплексного озеленення міста.
	Зелені насадження, зокрема загального користування, є одним із основних екологічних чинників кожної урбанізованої системи. Створення комфортного життєвого середовища неможливе без достатньої кількості зелених насаджень та їх оптимальної доступності для всіх мешканців, незалежно від місця проживання. Найкраще нейтралізують вихлопні гази автомобільного транспорту.			

2.2. Високий ступінь забрудненості повітря вихлопними газами автомобілів, щоразу більша закоркованість міста.	5	4	5	Розробка схеми функціонування електричного й екологічно чистого громадського транспорту, а також заходів щодо його запровадження. Визначення пріоритетів розвитку вулично-дорожньої мережі, будівництва магістралей і транспортних розв'язок. Підготовка програми придорожніх зелених насаджень з метою мінімізації негативного впливу на мешканців автомобільного транспорту.
	Спричиняє найбільший негативний вплив на здоров'я мешканців. Затори цей негативний вплив посилюють. Об'єктивно частка екологічно чистого транспорту зростатиме, але цей процес є тривалим у часі. Неузгоджена містобудівна політика в межах агломерації призведе до погіршення ситуації.			
2.3. Випари та викиди шкідливих речовин від стаціонарних джерел забруднення і таких, які утворюються під час експлуатації каналізаційних колекторів та очисних споруд (КОС).	3	4	2	Ревізія всіх шкідливих викидів у місті. Розроблення заходів для їх зменшення.
	Частка викидів від стаціонарних джерел забруднення є суттєво меншою ніж від пересувних. Проте шкідливі викиди з каналізаційних колекторів практично не фіксуються. Центральна частина міста, яка знаходиться у долині річки Полтви, не провітрюється. Температурні інверсії сповільнюють процес вертикального перемішування шкідливих домішок в атмосфері та сприяють накопиченню шкідливих домішок у її приземному шарі.			
2.4. Порушення норм санітарної та пожежної безпеки в масовому житловому будівництві.	4	3	3	Перевірка дотримання таких норм незалежними фахівцями, у тому числі під час видачі містобудівних умов та обмежень. Призупинення дії ліцензій на виконання будівельних робіт або їх відкликання у разі виявлення порушень.
	Створення небезпеки для життя та здоров'я людей. Припущення, що ці порушення є не системного і не масового характеру, та нівелюються компенсаційними заходами.			

2.5. Відсутність належного екологічного контролю та інформування населення щодо екологічної ситуації в місті.	4	3	5	Створення постійно діючого органу контролю над станом природного середовища із залученням фахівців і громадськості. Моніторинг ПТК.
	Відсутність належного екологічного контролю та інформування населення про загрози є порушенням конституційних прав громадян України. Дотримання містобудівних норм і реалізація передбачених Генпланом заходів зменшує екологічні ризики. Негативні кліматичні зміни вимагають підвищеної уваги до екології загалом.			
2.6. Наявність значного обсягу (30 км^2) карстових порожнин на території міста, зокрема в зонах масового житлового будівництва; відсутність контролю за динамікою їхнього розвитку; незадовільний стан ґрунтів у центральній частині міста.	5	5	4	Відновлення моніторингу геологічних процесів у місті та здійснення відповідних геологічних досліджень.
	Загроза техногенної катастрофи, ймовірність настання якої збільшується через відсутність моніторингу та контролю. Переущільнення забудови, особливо на територіях уражених карстом, є додатковим фактором ризику.			
2.7. Дефіцит відкритих водойм, зокрема для відпочинку мешканців міста.	5	3	3	Вивчення можливості відновлення історичних, а також створення нових водойм. Резервування під це відповідних територій у межах агломерації.
	Комфортне життєве середовище передбачає достатню кількість водойм. Львів, який виріс уздовж річки Полтви та її приток, практично немає природних водоймищ. Відсутність останніх зменшує вільний простір щільно забудованого міста та створює психологічний дискомфорт.			
3. Економіка, наука, освіта				
3.1. Практично ліквідоване виробництво; відсутнє наукоємне виробництво; втрачені бренди міста □ «Львівська пивоварня», кава «Галка», «ЛАЗ», «Іскра» тощо.	4	3	4	Підготовка цільових програм підтримки місцевого виробника і, за можливості, відомих львівських брендів. Ініціатива щодо співпраці освітньо-наукових закладів і виробничих підприємств та наукових інституцій міста.
	Екологічно чисте та наукоємне виробництво є важливим елементом економічної стабільності міста. Бренди міста створюють місто-бренд і сприяють його популяризації. В межах агломерації виробництво є важливим фактором зайнятості населення та сповільнює негативні міграційні процеси.			

3.2. Непрозоре використання коштів територіальної громади; відсутність пріоритетів і реальної стратегії.	5	5	5	Запровадження прозорого документообігу. Розроблення дієвої стратегії з пріоритетами та визначенням потреби у фінансових ресурсах.
	Непублічне розпорядження коштами територіальної громади, зокрема через постійні поповнення (збільшення) статутних капіталів комунальних підприємств, а також відсутність пріоритетів у фінансуванні, гальмують розвиток міста і сприяють корупції. Особливо негативно ці явища впливають на розвиток міста за несприятливих економічних обставин, до прикладу, у випадку оголошення карантину та припинення надходжень від туризму.			
3.3. Потужний тіньовий сектор економіки, недоплата місцевих податків і зборів. Корупція у структурі міської ради та комунальних підприємств.	5	5	5	Введення в дію системи контролю за податками, які наповнюють міський бюджет. Впровадження прозорих і відкритих процедур прийняття рішень. Створення системи контролю локальних громад (ОСН, ОСББ) над підприємницькою діяльністю, що провадиться на їхній території.
	Тіньова економіка породжує корупцію та збагачує окремих людей, а не громаду міста. Відтак інтереси громади підпорядковуються корупційним інтересам окремих осіб. Така ситуація веде до зубожіння міста та негативних у ньому явищ, породжених зростаючою нерівністю.			
3.4. Непрозора діяльність комунальних підприємств.	5	5	5	Запровадження публічного планування діяльності та звітності комунальних підприємств. Створення системи громадського контролю за їх діяльністю.
	Непрозорість і збитковість комунальних підприємств є свідченням неефективного управління містом. Відсутність контролю з боку громади породжує зловживання та корупцію. Поширення такої практики в межах агломерації призведе до її швидкого занепаду.			
3.5. Неефективне використання комунального майна.	5	5	5	Призупинення продажу комунального майна до проведення його повної інвентаризації, зокрема майна, переданого в оренду. Юридичний та економічний аналіз правомочності й ефективності розпорядження майном територіальної громади м. Львова.
	Недоотримання бюджетом міста значних коштів, сприяння корупції та економічне ослаблення міста. Продаж комунального майна та «проїдання» коштів залишають місто без економічного потенціалу в майбутньому.			

3.6. Втрата наукового потенціалу міста.	5	5	5	Розробка програми залучення наукового потенціалу міста до вирішення його економічних проблем. Стипендії міста для провідних науковців.
	Загроза втрати Львовом статусу наукополісу, зокрема, через неякісне фінансове забезпечення наукового процесу. Руйнація наукового кластеру на тлі скорочення робочих місць через появу нових технологій призведе до росту безробіття. Занепад науки негативно вплине на статус міста загалом.			
3.7. Відтік абітурієнтів закладів вищої освіти Львова за кордон.	5	4	4	Налагодження співпраці з закладами вищої та професійної (професійно-технічної) освіти міста. Створення для випускників нових робочих місць в економічній і соціальній сферах життя суспільства.
	Загроза втрати містом креативного класу. Зменшення кадрового резерву для економіки міста. Припинення діяльності (банкрутство) науково-освітніх закладів. Пониження статусу міста та його конкурентоспроможності у боротьбі за якісно-інтелектуальний людський ресурс.			
4. Сфера культури, спорту, дозвілля, охорони здоров'я				
4.1. Нестача фінансування на сферу культури в цілому.	4	4	5	Розробка окремої програми підтримки культури та її цільове фінансування.
	Загроза втрати статусу культурної столиці регіону. Негативний вплив на молоде покоління. Втрата національної та культурної ідентичності міста.			
4.2. Низький рівень менеджменту у сфері охорони та збереження культурних об'єктів та об'єктів національної спадщини.	4	4	5	Розробка освітніх програм у співпраці із закладами вищої освіти для працівників цієї сфери, зокрема з реставрації об'єктів культурної спадщини.
	Втрата пам'яток через неефективне управління та брак кваліфікованих кадрів. Відсутність пріоритетів у сфері охорони культурної спадщини. Втрата туристичного потенціалу міста.			

4.3. Правовий хаос щодо історичного ареалу міста. Потреба у реставрації та капітальних ремонтах об'єктів культури загалом.	5	4	5	Створення програми збереження культурної спадщини; визначення пріоритетів фінансування; долучення державно-приватного партнерства; збереження інституту «Укрзахідпроектреставрація» та НДІ ▫Проектреконструкція». Розроблення комплексної програми збереження культурної спадщини.
	Відсутність належного правового регулювання призводить до знищення історичного середовища. Незважаючи не певну залежність від загальнодержавних законодавчих актів, місто має можливість впливати на ситуацію завдяки прийняттю локальних правових актів та виконання існуючих, зокрема тих, які є у складі Генплану. Наявність місцевих інституцій у сфері охорони культурної спадщини сприятиме її збереженню.			
4.4. Львівські музеї не мають належної промоції, зокрема у соцмережах; нестача виставкових площ; слабке технічне оснащення.	4	3	4	Розроблення цільових програм допомоги з боку міста.
	Занепад музеїв призведе до пониження статусу міста як культурного центру. Музеї ▫ це не лише туристичний потенціал, а й важливий елемент освітньо-виховного процесу.			
4.5. Комунальні медичні заклади не забезпечені всім необхідним і не задовольняють потреби мешканців міста.	5	4	5	Формування комплексної програми підтримки комунальних медичних закладів і надання якісних медичних послуг мешканцям міста.
	Належна система охорони здоров'я ▫ це конституційне право громадян, реалізації якого покликані сприяти також і органи місцевого самоврядування. Негативні тенденції та явища у реформуванні державної системи медицини можуть частково нівелюватися посиленням комунальної медицини та покращенням медичного обслуговування мешканців, шляхом запровадження соціальних страхових медичних пакетів.			
4.6. Дефіцит спортивних майданчиків, місць для заняття фізкультурою, доступних спортивних залів і басейнів.	4	4	4	У співпраці зі спеціалістами з фізкультури та спорту передбачити достатню кількість відповідних спортивних майданчиків, зокрема під час планування нових парків і скверів. Створити
	Кошти, скеровані на пропаганду здорового способу життя та його підтримку, зменшують витрати на медичне обслуговування мешканців. Хто має бажання займатися спортом ▫ знайде для цього можливість, але необхідну кількість спортивних об'єктів і майданчиків необхідно передбачати у межах агломерації.			

<table>
<tr><td></td><td colspan="3"></td><td>соціальну програму доступності малозабезпечених мешканців до занять фізкультурою та спортом, у тому числі плаванням.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">4.7. Не вистачає клубних приміщень та громадських просторів для проведення дозвілля мешканців.</td><td>4</td><td>4</td><td>5</td><td rowspan="2">У співпраці з локальними громадами (ОСББ, ОСН) передбачити розвиток мережі клубних приміщень для проведення культурно-просвітницьких заходів, зборів, зустрічей, шахових змагань тощо.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Об’єктивно частина комунікацій перемістилась у віртуальний простір, однак це не виключає живого спілкування. Брак вільних територій і громадських просторів сприяє ізоляції мешканців та обмежує дію місцевого самоврядування на рівні локальних громад.</td></tr>
<tr><td>5. Інфраструктура та енергозабезпечення</td><td colspan="4"></td></tr>
<tr><td rowspan="2">5.1. Значний відсоток об’єктів інфраструктури, зокрема з енергозабезпечення, та інженерних мереж перебуває у незадовільному стані; зношеність основних фондів (засобів) системи енергопостачання міста.</td><td>5</td><td>4</td><td>5</td><td rowspan="2">Запровадження альтернативної енергетики на базі комунальної власності. Розроблення програми енергозбереження для об’єктів комунальної власності та програми заміни основних фондів (засобів) у сфері енергопостачання.</td></tr>
<tr><td colspan="3">Зношеність і аварійність інженерних мереж загрожують енергетичній безпеці міста. Необхідне комплексне вирішення проблем енергозабезпечення у межах агломерації. Неефективне енергозабезпечення призводить до зайвого фінансового навантаження на мешканців міста та перешкоджає побудові екополіса.</td></tr>
<tr><td rowspan="2">5.2. Недостатній розвиток вуличнодорожньої мережі.</td><td>5</td><td>5</td><td>5</td><td rowspan="2">Аналіз поточної містобудівної ситуації та визначення пріоритетів у будівництві магістральних доріг і транспортних розв’язок. Формування схеми транспортних зв’язків у містобудівній системі «Великий Львів».</td></tr>
<tr><td colspan="3">Незадовільна робота громадського транспорту та негативний вплив на екологію. Затори в місті стають довшими у просторі та тривалішими в часі. Загроза транспортного колапсу.</td></tr>
</table>

5.3. Нереалізована система транспортно-пересадочних вузлів.	5	5	5	Перегляд транспортної схеми та резервування територій для облаштування транспортно-пересадочних вузлів у містобудівній системі «Великий Львів».
	Транспортно-пересадочні вузли було передбачено Генпланом для розвантаження центральної частини міста від автомобільного транспорту. Забудова частини територій, на яких їх планувалося розташувати, та незаконна зміна Генплану проєктами детальних планів територій вимагає коригування проєктних рішень. Коригування слід проводити з урахуванням транспортної системи агломерації загалом.			
5.4. Відсутність кільцевих магістралей у межах агломерації.	5	5	5	Пріоритетне фінансування будівництва вул. Луганська ▫ Проектована з актуалізацією проєктних рішень.
	Відсутність кільцевих магістралей перевантажує центр міста транзитним рухом. Проїзд з одного району міста в інший можливий лише через середмістя.			
5.5. Недостатня кількість об'єктів соціальної інфраструктури та системи громадських центрів.	5	4	4	Аналіз виконання Генплану та відповідність соціальної інфраструктури містобудівним нормам. Призупинення будівництва до при-ведення фактичної ситуації у відповідність до нормативів.
	Брак соціальної інфраструктури, зокрема дитячих дошкільних закладів, створює дискомфортне життєве середовище та проблеми у життєдіяльності мешканців міста. Відсутність передбаченої Генпланом системи громадських центрів додатково перевантажує центр міста.			
5.6. Об'єкти критичної інфраструктури міста (енергетика, транспорт, банки, телекомунікаційні, продовольчі, охорони здоров'я тощо) переважно перебувають у державній і приватній власності та не контролюються територіальною громадою міста.	4	4	4	Запровадити законодавчо ймовірні механізми контролю територіальної громади за функціонуванням об'єктів критичної інфраструктури. Розробити програму заходів безпеки, спрямовану на забезпечення життєдіяльності міста. Розробити програму продовольчої безпеки міста.
	Залежність територіальної громади міста від політичної ситуації у державі та інтересів окремих приватних осіб. Перешкоди у проведенні комплексної містобудівної політики. Слабка життєстійкість урбанізованої системи. Відсутність продовольчої безпеки.			

5.7. Недостатньо розвинута інфраструктура у межах містобудівної системи «Великий Львів».	4	4	4	Встановлення оптимальних меж містобудівної системи «Великий Львів», зокрема в контексті адміністративно-територіальної реформи. Коригування Генплану в частині розвитку інфраструктури у межах Великого Львова.
	Відсутність планувального каркасу агломерації та проблеми в упорядкуванні системи різноманітних зв'язків у її межах. Існуючі планувальні обмеження міста потребують «освоєння» нових територій, не забезпечених інфраструктурою.			
6. Управління містобудівним розвитком				
6.1. Повністю відсутній моніторинг виконання Генплану міста.	5	5	5	Ініціювати звіт про виконання Генплану та запровадження передбаченого законодавством постійного моніторингу його виконання. Призупинити видачу містобудівних умов та обмежень до аналізу виконання (дотримання) Генплану.
	Непроведення моніторингу виконання Генплану приховує проблеми і не відображає реальної містобудівної ситуації в місті. Відтак можна «пропустити» концентрацію критично негативних факторів, які в подальшому спричинять серйозні проблеми (перепони) для розвитку міста.			
6.2. Генеральний план суттєво змінений детальними планами територій.	5	5	5	Ініціювати заборону будь-яких змін Генплану детальними планами територій.
	Масове житлове будівництво у районах для цього не передбачених, без належного розвитку інфраструктури, призводить до створення дискомфортного життєвого середовища. Практика зміни Генплану детальними планами територій є важливою корупційною складовою містобудівного процесу.			
6.3. Тотальна корупція у цій сфері.	5	5	5	Вимагати повної прозорості у прийнятті містобудівних рішень. Розробити механізми громадського контролю за містобудівним процесом. Усе нове будівництво має погоджуватися з локальними територіальними громадами, у межах яких воно планується.
	Повна концентрація керівництва містобудівним процесом, від надання дозволів на проєктування та будівництво до введення об'єктів в експлуатацію, у руках обмеженого кола осіб ▫ чиновників міської ради, призвела до формування корупційної системи, кругової поруки та колективної безвідповідальності.			

6.4. Слабкі механізми громадського контролю; часто ГО використовують для тиску і шантажу забудовників з метою отримання «відкупних».	4	5	5	Ініціювати створення «локальних територіальних громад» (до прийняття відповідних законів ▫ у вигляді ОСН), які охоплюватимуть усю територію міста, з наданням їм відповідних повноважень.
	Громадські організації зазвичай є «придатками» до політичних партій і використовуються як засіб впливу на політичних або бізнесових опонентів. Таким чином, має місце підміна понять: громадський контроль із застосуванням «ручних» ГО насправді є елементом олігархічного контролю.			
6.5. Локальні громади (в межах житлового району) практично не впливають на забудову навколишніх територій.	4	4	4	Усі містобудівні рішення комерційного характеру повинні проходити попереднє погодження у локальних громадах (ОСН, ОСББ тощо).
	Де-факто стихійно створені, як правило на базі протесту проти незаконних забудов, об'єднання громадян, офіційні громадські організації, котрі відстоюють права мешканців або юридичні особи, на кшталт ОСББ, свої права можуть захищати лише шляхом протестних акцій чи у судовому порядку. На етапі прийняття рішень, які зачіпають інтереси таких об'єднань громадян, не передбачено їхньої обов'язкової участі.			
6.6. Львівська ОТГ та Львівський район не співпадають з жодними обґрунтованими межами агломерації.	5	4	4	Ініціювати переговори з утвореними в межах агломерації ОТГ з метою координації просторового розвитку.
	Створення Львівської ОТГ, ОТГ навколо міста, а також Львівського району, де-факто є появою нових суб'єктів містобудівної діяльності в межах містобудівної системи «Великий Львів» і приміської території. Розвиток фактично існуючої в межах міста агломерації ускладнюється тим, що її частини належать до різних адміністративно-територіальних утворень, які, швидше за все, розвиватимуться нескоординовано…			
6.7. Слабкий вплив міста на власників об'єктів нерухомості, що перебувають у занедбаному стані. Зміна цільового використання будівель та їх знос заради зміни цільового призначення земельних ділянок є корупційною складовою містобудівного процесу.	4	4	4	Провести інвентаризацію подібних об'єктів. Зобов'язати власників законсервувати об'єкти у випадку неможливості їх реконструкції, попередити про можливі санкції та заходи впливу за заподіяння шкоди територіальній громаді міста. Дотримуватися Генплану і не змінювати його детальними планами територій.
	Практика викупу промислових та інших об'єктів з метою закріплення за ними земельної ділянки і подальшою, як правило, висотною житловою забудовою, не передбаченою Генпланом, набула масового характеру. Водночас, поки «вирішуються питання» або тривають торги, багато об'єктів стоять напівзруйнованими.			

7. Місцеве самоврядування				
7.1. У Львові (як і в Україні загалом) відсутня територіальна громада міста як юридична особа; конституційна територіальна громада не передбачена вітчизняним законодавством.	5	5	5	Провести просвітницьку роботу. Закріпити створення ОСН рішенням сесії міської ради; сумістити межі ОСН з відповідними виборчими округами на місцевих виборах; надати ОСН реальні повноваження у здійсненні місцевого самоврядування та контролю над діяльністю ЛМР.
	Відсутність законодавчого тлумачення конституційного терміну «територіальна громада» та відсутність законодавчих підстав для створення локальних територіальних громад у місті, які б здійснювали реальне місцеве самоврядування на окремих його територіях, фактично не дають мешканцям реальної можливості впливати на містобудівний процес.			
7.2. У Статуті міста відсутній механізм погоджень містобудівних проєктів з локальними (місцевими) громадами.	5	4	4	Передбачити відповідні механізми у Статуті міста, зокрема, імплементувавши передовий досвід іноземних держав.
	Відсутність чіткого механізму погодження локальними громадами, як структурованими елементами територіальної громади міста, реалізації комерційних проєктів на їхній території (вулиця, житловий квартал, мікрорайон) призводить у подальшому до конфліктів, судових спорів і створює передумови для використання корупційних механізмів.			
7.3. У Статуті міста недостатньо чітко окреслені механізми громадського контролю над діяльністю органів місцевого самоврядування.	5	4	5	Внести необхідні зміни у Статут міста.
	Статут Львова «грішить» декларативністю, а формат участі представників громади в управлінні містом часто залежить від рішень чиновників міської ради.			
7.4. У Статуті Львова не визначений порядок звітування та форма звітності структурних підрозділів ЛМР і комунальних підприємств перед територіальною громадою.	4	4	3	Ініціювати зміни до чинного Статуту Львова. Чітко визначити порядок звітування та форму звітності, а також санкції (відповідальність) за їх порушення (недотримання).
	Звіти і показники діяльності структурних підрозділів міської ради та комунальних підприємств, а також їх керівників, не дають можливості зрозуміти ефективність їхньої діяльності й реально оцінити стан справ у місті. Відкриті дані міста часто викликають сумнів у їх достовірності та не передбачають можливості перевірки.			

7.5. Чинний Статут є статутом м. Львова, а не ОТГ, а тим паче агломерації.	4	4	3	Запропонувати ОТГ, які де-факто входять у Львівську агломерацію, прийняти Статут агломерації, скориставшись механізмами, передбаченими Законом України «Про співробітництво територіальних громад».
	Законодавчі рішення про створення Львівської ОТГ та Львівського району, межі яких не співпадають з межами містобудівної системи «Великий Львів», приміської зони розселення, передбаченими Генпланом, чи Львівської агломерації, визначеної Схемою планування Львівської області, фактично унеможливлюють координацію у рамках фактичної Львівської агломерації.			

МОЖЛИВОСТІ (OPPORTUNITIES)

1. Містобудівна сфера.

Частково збережений ресурс для розробки містобудівної документації: фахівці інститутів «Містопроект» і «Укрзахідпроектреставрація», професорсько-викладацький склад НУ «Львівська політехніка» тощо. Наявні території промислових підприємств і військових частин, які можуть змінити своє функціональне призначення для вирішення містобудівних проблем. Існує можливість формування агломерації у межах так званого Львівського району (можливо частково Яворівського) шляхом підписання угод про співпрацю між територіальними громадами. Генпланом передбачені й донині актуальні шляхи вирішення найгостріших проблем.

2. Природне середовище, екологія, безпека.

Львів може стати екологічно чистим і комфортним для проживання містом за умови вирішення транспортних проблем та приведення до нормативів площ зелених насаджень, зокрема загального користування, у тому числі шляхом перетворення Брюховицького та Винниківського лісів на міські лісопаркові зони.

Розвиток вулично-дорожньої мережі, організація кільцевих об'їздів, будівництво паркінгів і транспортно-пересадочних вузлів сприятиме належному функціонуванню пасажирського транспорту та розвантаженню міста від автомобілів. Належний рівень безпеки здатна забезпечити технологія так званого розумного міста (під жорстким контролем громадськості), у тому числі шляхом встановлення відеокамер на міських вулицях. Муніципальна дружина у співпраці з активістами локальних громад на місцях може суттєво допомогти поліції в охороні правопорядку.

3. Економіка, наука, освіта.

Розвиток ділового туризму може наповнити цю сферу економіки якіснішим контентом. Міські програми підтримки підприємництва, просування львівських брендів, створення прибуткових муніципальних підприємств дадуть поштовх до розвитку місцевого бізнесу. Є потенціал у розвитку екологічно чистого, наукоємного виробництва, логістики, торгівлі. Не до кінця розкриті можливості освітніх закладів Львова, у тому числі щодо їх співпраці з реальними секторами економіки. Інтеграція приміських громад в економіку міста, зокрема, шляхом реалізації Програми продовольчої безпеки міста за європейськими взірцями.

4. Культура, спорт, дозвілля та охорона здоров'я.

Сфера культури повинна більше інтегруватися в туристичну і навпаки. Існує потенціал у розвитку музеїв, театрів, кінотеатрів, фестивалів, виставок, а також, після створення належної інфраструктури, — в організації міжнародних заходів і перетворення міста на центр культурної співпраці «Сходу» та «Заходу», до прикладу, на базі діючих товариств україно-китайської, україно-в'єтнамської й україно-індійської дружби. У місті є потужні спортивні традиції та низка видатних спортсменів, які потребують опіки й допомоги. Наявні муніципальні приміщення доцільно пристосовувати як для потреб спорту, так і для проведення дозвілля. Розвинута медична галузь міста створює реальну можливість забезпечення мешканців Львова якісними медичними послугами.

5. Інфраструктура й енергозабезпечення.

Є ще достатньо потужні «запаси міцності» в енергетичній сфері та можливості їх нарощування. Чинним Генпланом передбачено вирішення багатьох інфраструктурних проблем. Виконання Генплану, відновлення основних засобів та інженерних мереж, застосування нових технологій і якісний менеджмент забезпечать сталий розвиток цієї сфери. Альтернативну енергетику можна розвивати на базі міських комунальних підприємств.

6. Управління містобудівним розвитком.

Існуючі напрацювання та сучасні технології дають змогу створити інтерактивну модель міста, в якій можна буде не лише відстежувати зміни та їх вплив на містобудівну ситуацію, а й моделювати оптимальні шляхи розвитку міста. Діючий Генплан є основою для розроблення актуалізованого генерального плану агломерації задля уникнення її хаотичного розвитку.

7. Місцеве самоврядування.

Мережа ОСББ, їх об'єднання на рівні районів міста, громадський спротив самовільним забудовам — усе це створює хороші передумови для організації прототипу локальних громад — ОСН, які структурують справжніх громадських активістів і відсіюють псевдоактивістів-«заробітчан».

ПЕРЕВАГИ (STRENGTHS)

1. Містобудівна сфера.

На території Львова та в його околицях є резервні площі для розущільнення, розселення та відновлення балансу територій і створення комфортного життєвого середовища. Вже збудованого житла достатньо на перспективу, визначену Генпланом. Генплан після його аналізу та коригування становитиме основу для подальшої роботи над містобудівною документацією. Кількість зелених насаджень навколо міста дає змогу забезпечити нормативні потреби мешканців агломерації.

2. Природне середовище, екологія, безпека.

Існує низка парків і скверів, невпорядкованих зелених насаджень, а також Винниківське та Брюховицьке лісництва, що можуть бути перетворені на місця загального відпочинку. Збереглася значна частина насаджень у приватному секторі забудови. Деякі з колишніх промислових територій можна зарезервувати під зелені

зони. Генплан передбачає транспортні розв'язки та паркінги, які допоможуть розвантажити місто, ліквідувати затори на дорогах, а відтак зменшити шкідливі викиди від рухомих транспортних засобів.

3. Економіка, наука, освіта.

У Львові ще збереглися деякі підприємства та науково-освітній потенціал. Заклади вищої освіти міста готують спеціалістів найрізноманітніших спеціальностей. Суттєвий дохід приносить туристична галузь і торгівля. Львів розташований на перетині двох трансєвропейських транспортних коридорів: № 3 Берлін/ Дрезден — Вроцлав — Катовіце — Краків — Львів — Київ і № 5 Венеція — Трієст/ Копер — Любляна — Марибор — Будапешт — Ужгород — Львів — Київ. Це створює передумови для розвитку логістичного напрямку.

4. Культура, спорт, дозвілля, охорона здоров'я.

Наявність великої кількості музеїв, кінотеатрів і театрів, регулярне проведення фестивалів, можливість експлуатації спортивної арени «Львів», де проводяться концертні заходи тощо. Давні традиції, культурна спадщина, об'єкти зі Списку ЮНЕСКО. Більше 100 років активного розвитку львівського спорту, низка якісних спортивних об'єктів, шкіл та товариств. Львівський медичний університет ім. Данила Галицького, комунальні клініки та ґрунтовна наукова база у сфері охорони здоров'я.

5. Інфраструктура та енергозабезпечення.

Генплан передбачає низку транспортних розв'язок, зокрема, кільцевих зв'язків, які ще можна збудувати. Львів має хороший потенціал забезпечення мешканців якісними водними ресурсами. Достатньо розвинута каналізаційна мережа, яка, однак, потребує оновлення, зокрема, реконструкції комплексних очисних споруд.

6. Управління містобудівним розвитком.

Генплан Львова відзначений Державною премією України. Функціонує інститут «Містопроект». Випускає відповідних фахівців НУ «Львівська політехніка» та кілька інших ЗВО і середніх навчальних закладів. Мешканці міста дедалі частіше об'єднуються проти незаконних забудов й активніше реагують на процеси, які відбуваються в ареалі їх проживання.

7. Місцеве самоврядування.

Діє чинний Статут міста і мережа ОСББ. Спостерігається висока громадська активність, яка може стати каталізатором створення локальних громад — ОСН. Створення Львівської ОТГ дає підстави для перегляду Статуту та внесення у нього конструктивних змін.

ЗАГРОЗИ (THREATENS)

ЩО МОЖЕ СТАТИСЯ?	ПЛАН ЩОДО УНИКНЕННЯ ЗАГРОЗ	ПЛАН НА ВИПАДОК ВИНИКНЕННЯ ЗАГРОЗ
1. Містобудівна сфера		
Неконтрольована й невідповідна Генплану забудова, яка створює переущільненість розселення та перевантаження на інфраструктуру, призводить до формування некомфортного життєвого середовища загалом.	Термінове припинення видачі дозволів на нові об'єкти житлового будівництва. Вимога звіту посадових осіб Львівської міськради про виконання Генплану. Аналіз містобудівної ситуації, що склалася, і напрацювання чітких пріоритетів розвитку міста, зокрема щодо реалізації інфраструктурних проєктів.	Розущільнення на основі чинного Генплану через розвантаження історичного центру (створення підцентрів); розвиток вуличнодорожньої мережі та екологічно чистого громадського транспорту; будівництво паркінгів, озеленення тощо. Визначення нових меж містобудівної системи «Великий Львів» для збереження балансу територій.
1.2. Хронічні затори вулиць, транспортний колапс.	Визначення першочергової необхідності у будівництві магістралей і транспортних розв'язок для розвантаження вуличнодорожньої мережі; негайне будівництво пріоритетних магістралей і транспортних розв'язок.	Зміщення графіків роботи навчальних закладів і бюджетних установ; жорстке обмеження транзитного руху в центральній частині міста; графік під'їзду автотранспорту до об'єктів торгівлі та громадського харчування.
1.3. Дефіцит місць для паркування, зокрема в центральній частині міста, фактично унеможливить поїздки у центр автомобілем та спричиняє перешкоди рухові транспорту й пішоходам.	Реалізація передбачених Генпланом заходів.	Усе паркування у центральній частині міста зробити платним; провести інвентаризацію місць паркування та збільшити їх кількість.
1.4. Дефіцит зелених насаджень на тлі загазованості й «непровітрюваності» міста призведе до зростання легеневих та інших захворювань, спричинених забрудненням повітря.	Виконання Генплану в частині озеленення; резервування територій, а за необхідності — викуп нерухомості для відведення землі під громадські потреби (до прикладу, викуп занедбаних промислових об'єктів).	Термінове прийняття та реалізація програми масового озеленення міста; цілковитий мораторій на вирубку зелених насаджень.

1.5. Завершення так званої адміністративно-територіальної реформи й «освоєння» земель у межах ОТГ фактично позбавить «Великий Львів» можливостей територіального розвитку.	Ініціювати переговори з обласною владою та ОТГ про створення передбаченої Генпланом містобудівної системи «Великий Львів».	Використати механізми, передбачені Законом України «Про співробітництво територіальних громад», для забезпечення містобудівних потреб міста шляхом укладання відповідних договорів з прилеглими до Львова територіальними громадами.
2. Природне середовище, екологія, безпека		
Закоркованість і загазованість міста, нестача зелених насаджень і переущільнення забудови спричинять неповноцінне життєве середовище для мешканців міста, призведуть до зростання захворювань, погіршення психологічного клімату та криміногенної ситуації.	Мораторій на масове житлове будівництво до моменту, поки не буде відновлено балансу територій та вирішено першочергові проблеми розвитку інфраструктури.	Внесення змін до Генплану міста з метою формування повноцінного життєвого середовища; заборона вирубки зелених насаджень у межах містобудівної системи «Великий Львів».
3. Економіка, наука, освіта		
Погіршення природного середовища, інфраструктурні, транспортні проблеми й інші негативні чинники призведуть до зменшення туристичного потоку. Відсутність робочих місць для членів львівської громади, зокрема тих нових, які заселять новобудови, а також нестача соціальної інфраструктури спричинять виїзд за кордон кращих фахівців, що позбавить місто необхідних людських ресурсів. Недостатньо фінансових ресурсів на реалізацію інфраструктурних проєктів.	Відновлення комфортного життєвого середовища, у тому числі внаслідок реалізації передбачених Генпланом заходів, формування програми розвитку екологічно чистого та наукоємного виробництва, приведення містобудівної системи у відповідність до чинних містобудівельних норм і правил. Планування довгострокового фінансування, створення муніципального банку. Співпраця міста з науковими й освітніми закладами.	Залучення освітньо-наукового, експертного та підприємницького потенціалу міста до термінового прийняття антикризових заходів і розроблення стратегії економічного зростання.

4. Культура, спорт, дозвілля, охорона здоров'я		
Перетворення Львова на місце алкогольного та сексуального туризму завдасть йому репутаційної шкоди. Повна комерціалізація цієї сфери зробить її недоступною для багатьох незабезпечених мешканців міста. Брак чистого повітря й належних умов для комфортного і/або безкоштовного заняття спортом негативно позначаться на здоров'ї мешканців. Відсутність місць для дозвілля в житлових кварталах «заганяють» людей у власні квартири. Невідоме (незрозуміле) місце комунальних закладів у реформованій медицині та недофінансування роблять їх неефективними.	Зміщення акценту на діловий та культурний туризм, будівництво сучасного конференц-залу з відповідною інфраструктурою; фінансова підтримка об'єктів культури, спорту, охорони здоров'я для задоволення потреб малозабезпечених верств населення; реалізація положень Генплану для створення у Львові сприятливого життєвого середовища.	Муніципальний контроль за діяльністю розважальних закладів, посилення охорони громадського порядку; муніципальна підтримка малозабезпечених верств населення; прийняття програми оздоровлення мешканців міста; підтримка закладів і заходів спільного проведення дозвілля для мешканців локальних громад; фінансова допомога муніципальним закладам охорони здоров'я.
5. Інфраструктура та енергозабезпечення		
Переущільнена забудова, незадовільний стан ґрунтів у центральній частині міста, цілі райони карстових порожнин, незадовільний стан багатьох інженерних мереж і обладнання можуть призвести до техногенної катастрофи або катастрофічних наслідків природних катаклізмів.	Моніторинг виконання Генплану та відновлення контролю за станом ґрунтів на території міста.	Локалізація та оперативна ліквідація наслідків.
6. Управління містобудівним розвитком		
Подальше нехтування Генпланом, хаотична забудова міста, його переущільнення, ігнорування розвитком інфраструкту-	Терміновий аналіз виконання Генплану та мораторій на нове будівництво.	Розробка нового генерального плану зі зміненими межами містобудівної системи «Великий Львів».

ри, відсутність стратегії призведуть до створення дискомфортного середовища та занепаду міста.		
7. Місцеве самоврядування		
Подальше відсторонення львівської громади від реального управління містом спричинить ще більше поширення корупції та появу псевдоактивістів.	Ініціювання створення локальних громад — ОСН (із залученням ОСББ), які би погоджували містобудівні зміни на їхній території.	Див. попередній пункт.

5.3. Перелік першочергових заходів для створення Великого Львова

З проведеного аналізу містобудівної, екологічної, економічної, науково-освітньої, культурної, інфраструктурної та інших сфер життєдіяльності міста, а також COST-аналізу ситуації «тут і зараз», вимальовується перелік першочергових заходів задля реалізації проєкту створення містобудівної системи «Великий Львів».

Звісно, цей перелік не претендує на всеохопність і вичерпність. Він, як і COST-аналіз, є радше пропозицією для роздумів, обговорення та доповнення.

Водночас реалізація запропонованих заходів може стати підґрунтям для подальшої розробки стратегічних планів зі створення Львівської агломерації та сприятиме окресленню чіткого завдання на підготовку її актуалізованого генерального плану.

Пропозиції подаються у такій послідовності: назва заходу та його обґрунтування або короткий коментар.

І. Містобудівна система, оптимальне розселення та баланс територій

1.1. Аналіз виконання чинного Генплану й оцінка негативних наслідків його невиконання за участі розробників містобудівної документації, представників професійних і наукових середовищ, депутатського корпусу та громадських активістів, які послідовно ведуть боротьбу із незаконним і самовільним будівництвом у Львові. Оприлюднення переліку будівель, дозволи на будівництво яких видані з порушенням Генплану.

Оскільки Генпланом передбачено гармонійний розвиток міста, зокрема баланс відповідних територій та інфраструктури, то для розуміння наслідків масової забудови останніх років, яка часто відбувається з грубими порушеннями містобудівних норм, необхідно проаналізувати виконання основної містобудівної документації Львова. До прикладу, якщо в районі вул. Стрийської, на проміжку від перехрестя з вул. Науковою і до напівдемонтованого Монументу Слави, видані містобудівні умови та обмеження на об'єкти, де перебуватиме 15 000 мешканців і 15 000 працівників, то в який спосіб можна забезпечити цих людей нормативними зеленими насадженнями загального користування площею у ще один Стрийський парк? А якщо не можна цього зробити, то як уникнути перетворення життєвого

середовища мешканців цього району на дискомфортне? Фахове обговорення подібних питань та їх висвітлення у ЗМІ приверне увагу до проблеми знищення зелених легень міста й унеможливить у майбутньому подібну злочинну діяльність. Оприлюднення переліку об'єктів, збудованих з прямими (будівництво житла на територіях, які Генпланом передбачалися для інших потреб) чи непрямими (без розвитку відповідної інфраструктури) порушеннями потрібне для розуміння мешканцями Львова необхідності зміни містобудівної політики з побудови «потьомкінського села» на вирішення справді важливих стратегічних завдань.

1.2. Проведення публічних круглих столів із залученням посадових осіб органів місцевого самоврядування, фахівців, експертів та громадськості з найбільш гострих містобудівних проблем, у тому числі й тих, вирішення яких першочергово передбачалося у Генплані.

Наведені у книзі рекомендації — це продукт спільної праці переважно архітекторів, тому не повністю враховують інші сфери життєдіяльності міста. Оскільки місто — це система зв'язків, а Генплан є пропозицією їх просторового упорядкування, то важливо почути думки представників різних професійних і громадських середовищ. Також необхідно актуалізувати пріоритетність: наскільки проблеми, визначені Генпланом як першочергові, залишаються такими сьогодні, а шляхи їх вирішення є можливими з огляду на зміни, що відбулись у місті.

1.3. Створення робочої групи з представників приміських територіальних громад, містобудівників, наукових, професійних і експертних середовищ з формування стратегії та принципів утворення містобудівної системи «Великий Львів» у науково обґрунтованих межах.

Насильне приєднання навколишніх територіальних громад до Львова є незаконним і нелогічним. Перед тим як реалізувати концепцію Великого Львова, розроблену Ігнатієм Дрекслером, десять років проводилися переговори з навколишніми громадами. Сьогодні, перш ніж пропонувати формат агломерації як співпрацю громад у правовому полі, необхідно визначити оптимальні межі її формування, виходячи з містобудівних потреб Львова і навколишніх громад. Науково обґрунтовані межі — це межі, попередньо визначені у Схемі планування Львівської області та Генплані, відкориговані з урахуванням тих змін, що відбулися після затвердження згаданої документації.

1.4. Визначення оптимальних розмірів Львівської агломерації та балансу територій в її межах для оптимального поєднання сельбищних і рекреаційних зон, формування містобудівного каркасу, єдиної системи енергозабезпечення, реалізації програми продовольчої безпеки тощо.

Агломерація формується у процесі урбанізації. З часом агломерації зливаються в мегалополіси. Щоби під час цього процесу запобігти стихійному формуванню некомфортного життєвого середовища, що ми сьогодні спостерігаємо у більшості районів Львова, необхідно заздалегідь передбачити містобудівні обмеження та спланувати баланс територій. Нераціонально детально проєктувати великі території, проте слід розрахувати співвідношення, приміром, зелених насаджень загального користування та житла в межах нормативів. На практиці це означає, що сельбищній місткості Великого Львова повинна відповідати належна кількість сільськогосподарських земель, садів, парків і скверів, об'єктів торгівлі та соціальної

сфери, спортивних споруд і майданчиків тощо. Водночас мешканцям має бути забезпечена можливість швидко й комфортно добратися до потрібних їм об'єктів і територій. Агломерація повинна розвиватися скоординовано та з дотриманням вимог життєстійкості, які, зокрема, включають енергетичну та продовольчу безпеку. Остання передбачає наявність у межах агломерації достатньої кількості земель сільськогосподарського призначення задля забезпечення нормативів Ради Продовольчої та сільськогосподарської безпеки ООН (ФАО).

1.5. Проведення інвентаризації земель міста з метою оцінки територіальних резервів. Резервування критично необхідних для розвитку міста площ (до прикладу, забезпечення мешканців паркомісцями) згідно з передбаченим Генпланом функціональним призначенням.

Інвентаризація — це встановлення фактичної відповідності того, що перебуває на обліку, тому, що є в наявності. У Львові маса об'єктів, які не використовуються за призначенням, зруйнованих і закинутих, у тому числі на підприємствах, доведених до банкрутства. Території, де знаходяться подібні об'єкти, є потенційно цікавими для міста, тому необхідно розуміти: якими територіальними резервами ми володіємо та які з них реально можуть бути використані для потреб міста. Генпланом передбачене резервування таких територій, до прикладу, військових частин, запланованих до скорочення чи виносу за межі міста. Також у зв'язку з дефіцитом зелених насаджень загального користування слід розуміти, які території можна для цього використати, щоби покращити життєве середовище мешканців міста.

1.6. Створення системи громадських центрів задля розвантаження історичного центру міста. «Децентралізація багатопрофільних функцій центрального ядра Львова» (за Я. Новаківським). Вивчення можливості передавання частини функцій метрополійного Львова малим містам агломерації.

Ще один стратегічний напрям, передбачений Генпланом, — це розвантаження історичного ареалу міста шляхом створення чотирьох підцентрів. Однак місця, де планувалося їх розташування, сьогодні потребують актуалізації, зокрема, через появу масової хаотичної житлової забудови. У межах Львівської агломерації разом з організацією швидкісного сполучення та формуванням нових зв'язків слід передбачити розвиток окремих спеціалізованих центрів, які розвантажили б місто Львів, водночас надавши поштовх розвитку малих міст у межах «великого транспортного кільця», проєктувати яке потрібно вже сьогодні.

1.7. Визначення пріоритетності (підтвердження першочерговості, передбаченої Генпланом) розвитку: вулично-дорожньої мережі, громадського транспорту, інфраструктури, збереження культурної спадщини, озеленення та ін. Планування виконання робіт і прогнозування обсягів фінансування.

Передбачені Генпланом заходи, зокрема для розвитку інфраструктури, потребують значних обсягів фінансування. Відтак після моніторингу виконання Генплану та оцінки реальної ситуації, необхідно визначити пріоритети й актуалізувати першочергові заходи, виходячи з найвищої цінності та основної мети містобудівної діяльності, — створення здорового і комфортного середовища для мешканців Великого Львова. Після визначення пріоритетів і розробки стратегічних планів потрібно розробити довгостроковий план фінансування для залучення дешевих кредитних коштів та формування ефективних бюджетів розвитку.

1.8. Враховуючи факт створення Львівської ОТГ та Львівського району, а також процес створення ОТГ у межах фактично сформованої та перспективної (проєктованої) Львівської агломерації, ініціювання процесу перемовин з її потенційними учасниками задля створення містобудівної системи «Великий Львів».

Працюючи над концепцією Великого Львова, не варто забувати про реалії повсякдення. Так, станом на вересень 2020 р. вже проходить виборчий процес у так звані Львівську ОТГ і Львівський район, поява яких в адміністративно-територіальному устрої України не зовсім відповідає Конституції України та чинній містобудівній документації — Генплану та Схемі планування Львівської області. Отже, законодавець замінив потенційних суб'єктів переговорного процесу з формування Львівської агломерації з міст, селищ і сіл на ОТГ, а також частково задав конфігурацію, за якої доведеться враховувати нові адміністративно-територіальні утворення. Проте ця ситуація не перешкоджає створенню Великого Львова, а лише незначно коригує його межі та змінює формат переговорів, до яких слід приступати одразу після проведення місцевих виборів.

1.9. Визначення сельбищної місткості містобудівної системи «Великий Львів» і площі територій, призначених для нового житлового будівництва. Ці показники, а також оптимальний баланс територій агломерації з урахуванням нового будівництва повинні лягти в основу завдання на розробку актуалізованого генерального плану Великого Львова.

Потенційний попит на житло у межах містобудівної системи «Великий Львів» важко спрогнозувати, але враховуючи існуючі темпи урбанізації можна презюмувати, що попит на нові помешкання збережеться. Відтак доцільно одразу визначити сельбищні території та максимальну кількість мешканців, яким у межах агломерації можна забезпечити якісне життєве середовище. Це означає встановлення своєрідного «ліміту» на нове будівництво, з одночасним плануванням розвитку інфраструктури та формуванням балансу територій у процесі розселення. Тому планові показники максимальної чисельності населення агломерації повинні лягти в основу планування Великого Львова та розрахунку нормативної кількості територій та об'єктів, які забезпечать усім мешканцям комфортні умови проживання. Недосягнення показників чисельності не спричинить негативного впливу на ситуацію загалом, про що свідчить приклад Відня, який понад сто років тому планували та розбудовували з розрахунку на більшу кількість мешканців ніж та, яка проживає сьогодні.

1.10. Розробка концепції транспортного забезпечення Великого Львова із залученням містобудівників, профільних фахівців проєктних і наукових інституцій, а також експертів у транспортній сфері.

Створення містобудівного каркасу агломерації потребує залучення до процесу проєктування Великого Львова якісних фахівців у сфері транспорту, оскільки передбачає складну систему внутрішніх та зовнішніх зв'язків, у тому числі й міжнародних. Розробляючи транспортну схему, доцільно поєднувати всі види транспорту, акцентуючи увагу на екологічно чистих видах і використовуючи останні технологічні досягнення.

1.11. Проведення комплексних екологічних, геодезичних, геологічних та гідрологічних досліджень території м. Львова та приміської території для формування містобудівного каркасу Великого Львова.

Система життєстійкості містобудівної системи «Великий Львів» вимагає чіткого розуміння існуючих ризиків та передбачає управління ними. До прикладу — це наявність екологічно забруднених територій, складна структура рельєфу, необхідність збереження природних компонентів, негативні інженерно-геологічні чинники тощо. Ці фактори не лише впливають на життєстійкість території, але й на формування містобудівного каркасу, як сукупності територій, інфраструктури та окремих об'єктів. До прикладу, геологічні чинники можуть змінити трасу підземного транспорту, а геодезичні — надземного, що вплине на конфігурацію сельбищних територій і прокладку до них інженерних комунікацій.

1.12. Запровадження регулярного (передбаченого чинним законодавством) моніторингу містобудівної ситуації, зокрема, виконання Генплану.

За результатами моніторингу повинні прийматися рішення щодо продовження дії Генплану або необхідності його коригування.

II. Охорона природного середовища, екологія, безпека

2.1. Проведення повної інвентаризації зелених насаджень міста та приміської зони у межах фактично сформованої агломерації. Юридичне закріплення меж усіх зелених насаджень загального користування. Розробка схеми транспортного сполучення між житловими районами та зеленими насадженнями загального користування (у тому числі рекреаційними зонами) з метою забезпечення мешканців міста рівномірним до них доступом.

Оскільки статистичні дані по кількості зелених насаджень у Львові не оновлювалися з 2000 (!) р., ми маємо дуже спотворену картину щодо забезпечення мешканців міста їх необхідною кількістю. Ще гірша ситуація у приміській зоні. Важлива не лише кількість зелених насаджень, але й їх якість, тому інвентаризація повинна проводитися із залученням відповідних фахівців, щоби побачити цілісну картину. За результатами інвентаризації необхідно закріпити межі всіх зелених насаджень і, залежно від статусу та юридичної приналежності, розробити програму їх збереження та відновлення. Не менш важливим чинником проєктування Великого Львова є доступність мешканців агломерації до зелених насаджень загального користування та рекреаційних зон, оскільки станом на 2020 р. через хронічні автомобільні затори на виїзді з міста користуватися, до прикладу, Винниківським і Брюховицьким лісами львів'яни практично не могли.

2.2. Детальний моніторинг усіх шкідливих викидів у місті, а також інших негативних екологічних факторів (шум, забруднення водойм тощо) та розробка комплексної програми з їх зменшення або ліквідації. Проведення постійного моніторингу стану повітря та води у місті, публічність цієї інформації.

Ми не володіємо достовірною інформацією про екологічний стан у місті, оскільки більшість шкідливих викидів у ньому продукує автотранспорт. Існуючі засоби вимірювання є недосконалими і не враховують наявності у повітрі дрібнодисперсного пилу розміром менше 10 мкм, від тривалого вдихання якого у світі щорічно передчасно помирає кілька мільйонів осіб. Джерелами такого пилу, зокрема, є будівельні матеріали. Не моніториться регулярно шумовий вплив та інші негативні фактори. Таким чином, відсутня реальна картина, що не дає можливості розробити комплексні заходи по зменшенню негативного впливу.

2.3. Розвиток концепції міста-саду, започаткованої Ігнатієм Дрекслером на основі праці Ебінізера Говарда та трансформованої у сучасне поняття екополісу. Встановлення для містобудівної системи «Великий Львів» мінімальної площі, зайнятої водними плесами, зеленими насадженнями та сільськогосподарськими угіддями у розмірі не менше 50% території агломерації.

Враховуючи реальну ситуацію у Львові, яка склалася внаслідок активного переущільнення міста упродовж останніх років, утворити сучасний екополіс у межах міста чи так званої Львівської ОТГ не видається можливим. Відтак при проєктуванні містобудівної системи «Великий Львів» слід передбачити збереження необхідної для комфортного проживання її мешканців кількості зелених насаджень, зокрема зелених насаджень загального користування. Сільськогосподарські угіддя у межах агломерації повинні використовуватись для виробництва екологічно чистої продукції без використання отрутохімікатів та інших екологічно шкідливих засобів захисту рослин.

2.4. Створення безперервного природного каркасу лісопаркових територій у межах Великого Львова та особливого режиму (обмеження) забудови для формування «екологічних доріжок». Перетворення Великого Львова на складову частину Всеєвропейської екомережі.

Природний каркас Великого Львова, як система найбільш активних екологічних елементів, покликаний забезпечити екологічну рівновагу в межах агломерації. Екологічні доріжки — це пішохідні, велосипедні та інші комунікації з використанням екологічно чистих видів транспорту, які, зокрема, поєднуватимуть між собою рекреаційні та інші території без суміщення з автомобільними дорогами. Практика поєднання велодоріжок з дорогами інтенсивного автомобільного руху є небезпечною для здоров'я велосипедистів через активне вдихання ними забрудненого повітря. Природний каркас та екологічні доріжки дадуть змогу доєднати Великий Львів до Всеєвропейської екомережі.

2.5. Запровадження мораторію на вирубку зелених насаджень у межах Великого Львова та прийняття комплексної програми озеленення агломерації.

Такий мораторій можливий у випадку передачі всіх зелених насаджень і сільськогосподарських угідь, які знаходяться на території Великого Львова та перебувають у державній власності, в розпорядження Львівської агломерації. Це дасть змогу розробити комплексну програму озеленення Великого Львова та забезпечити кількість зелених насаджень відповідно до поняття екополісу. Заборона вирубки необхідна до моменту проведення інвентаризації всіх зелених насаджень у межах агломерації.

2.6. Зменшення антропогенного навантаження на міське середовище шляхом: запровадження безвідходних (маловідходних) екологічно чистих технологій; пріоритетного розвитку електричного пасажирського транспорту; розширення системи зелених насаджень загального користування. Водночас необхідно зменшити антропогенне навантаження на зелені зони центральної частини міста та провести їх реконструкцію.

Перетворення Львова в екополіс можливе лише за умови переходу енергозабезпечення міста на поновлювані джерела енергії та зменшення кількості перевезень автомобільним транспортом. Але примусово обмежити

користування автомобілями не вдасться — потрібно запропонувати людям якісну альтернативу. Для нейтралізації шкідливого впливу вихлопних газів необхідно збільшити кількість зелених насаджень, зокрема, вздовж доріг з інтенсивним рухом автотранспорту. Також слід негайно призупинити житлову забудову, особливо поруч з парками, оскільки надмірне навантаження на зелені насадження загального користування призведе до їх остаточного знищення. Водночас, використовуючи науковий потенціал міста, необхідно терміново провести «реконструкцію, реставрацію та консервацію» (за рекомендацією академіка В. Кучерявого щодо Стрийського парку) історичних парків міста.

2.7. Вивчення та адаптація до умов Великого Львова сучасних урбаністичних концепцій (метаболізму, біотехнічного міста або аркології, біонічних екополісів та ін.), спрямованих на створення сприятливого життєвого середовища для його мешканців.

Кожне місто — це живий організм. І для всякого є власні рецепти одужання й оздоровлення. Тому механічне перенесення якоїсь із урбаністичних концепцій для застосування у Львові видається хибним шляхом. Однак вибрати з передових урбаністичних ідей ті елементи, які найбільше підходять нашому місту, вважається найбільш доцільною стратегією.

2.9. Забезпечення у межах Львівської агломерації загального доступу до безпечної та доступної за ціною якісної питної води, належного санітарного й екологічного контролю, а також продовольчої безпеки та якісного харчування.

Вода сьогодні — це один із найважливіших ресурсів планети. Водопостачання міста з підземних джерел є його серйозною конкурентною перевагою, яку варто поширити на всю агломерацію. Запаси якісної чистої води є достатніми для Великого Львова. Санітарний та екологічний контроль — це важливі елементи життєстійкості міста. Ще одним важливим елементом є продовольча безпека, яка внаслідок кліматичних змін, пандемії «Covid-19» і геополітичної нестабільності виходить сьогодні на перший план. Продовольча безпека пов'язана не лише з достатньою кількістю продуктів харчування, але й з їх якістю.

2.9. Забезпечення дотримання норм ФАО (Ради Продовольчої та сільськогосподарської безпеки ООН) щодо продовольчої безпеки Великого Львова та принципів Спільної Аграрної Політики (САП ЄС), зокрема щодо підтримки фермерських господарств і розвитку села в межах Львівської агломерації та довколишніх територій. Забезпечення фермерам агломерації пріоритетного доступу до мереж збуту своєї продукції, зокрема на комунальних ринках та інших міських платформах.

Норми ФАО щодо продовольчої безпеки держав доцільно застосовувати з метою життєстійкості міст, оскільки держави все більше стають сукупністю мегаполісів. Таким чином, у регіоні впливу Великого Львова має вироблятися 80% продовольства, яке споживатимуть мешканці агломерації та навколишні населені пункти. Також доцільно доєднатися до САП ЄС або, принаймні, використати досвід спільної аграрної політики країн Євросоюзу та слідувати її основним цілям, задекларованим на 2014—2020 рр. (п. 1.7.9 книги). Реальним механізмом забезпечення продовольчої безпеки міста є взаємовигідна співпраця міста з фермерськими господарствами.

2.10. Розробка системи заходів з управління ризиками стихійних лих і техногенних катастроф; підвищення життєстійкості міста в умовах дедалі більшого впливу антропогенних факторів.

Якщо Львів не готовий до раптових злив, під час яких затоплює місто, то що говорити про більш серйозні виклики, яких з часом стає все більше? Відтак прогнозування ризиків, управління ними та забезпечення життєстійкості міста повинні стати важливими складовими муніципальної політики.

2.11. Проєктування містобудівної системи «Великий Львів» проводити з урахуванням її життєстійкості, зокрема внаслідок імплементації природоорієнтованих рішень (nature-based solutions), прогнозування негативних сценаріїв та прогнозування ризиків.

В орієнтовних межах Великого Львова існує низка негативних інженерно-геологічних, екологічних і техногенних чинників, які необхідно враховувати під час проєктування цієї містобудівної системи. Окрім системи зелених насаджень, до природоорієнтованих рішень можна віднести проєктування об'єктів з озелененням дахів і вертикальних конструкцій задля пониження температури влітку, зменшення забруднення, затримки дощових вод, збільшення біорізноманіття тощо.

2.12. Перепроєктування процесів і зв'язків міста за принципами біомімікрії та циркуляційної економіки. Прийняття комплексної програми поводження з відходами: господарсько-побутовими; токсичними промисловими; непридатними та забороненими для використання пестицидами й отрутохімікатами тощо.

До цього пункту можна віднести наступне: сортування, переробку відходів і використання їх у подальшому; перехід на відновлювальні джерела енергії; біомімікрію як інновації, що застосовують для вирішення проблем, перевірені часом моделі та стратегії природи; санітарне очищення та знезараження території і т. ін.

2.13. Використання наявного енергетичного потенціалу природних ресурсів для відновлювальних та нетрадиційних джерел енергії.

Сонячна, вітрова, геотермальна та інші джерела енергії, які відновлюються у природній спосіб, повинні повсюдно застосовуватись в енергозабезпеченні Великого Львова, у томі числі шляхом створення муніципальних підприємств, які б займалися розвитком цього напряму.

2.14. Пріоритетна реконструкція каналізаційних очисних споруд міста, а також прийняття комплексної програми очищення природних водоймищ на території Великого Львова та водного басейну Львівщини загалом.

Задекларована вартість реконструкції КОС становить 200 млн євро. Враховуючи негативні екологічні наслідки від потрапляння наших стічних вод у русла європейських рік, а відтак і в акваторію Балтійського моря, для вирішення цієї проблеми слід залучати грантові та дешеві кредитні ресурси європейських партнерів. Очищення природних водоймищ та загалом поверхневих вод є не лише екологічним, але, водночас, і безпековим пріоритетом.

2.15. Розробка комплексної програми управління ризиками стосовно несприятливих кліматичних, екологічних і техногенних факторів у межах Львівської агломерації та області загалом. Участь Великого Львова у регіональних програмах щодо створення екологічно чистого та безпечного середовища.

Від стратегії управління ризиками на рівні міста необхідно перейти до аналогічної комплексної стратегії в межах Великого Львова та регіону загалом. Така стратегія значно підвищить життєстійкість як агломерації, так і навколишніх територій.

III. Економіка, наука та освіта

3.1. Розробка програми формування Великого Львова як центру НСР і найпотужнішого економічного кластеру з розвинутим внутрішнім ринком, який, зокрема, передбачає взаємовигідну співпрацю муніципальних органів і бізнесу, ефективну діяльність муніципальних підприємств та збільшення податкових надходжень у бюджет агломерації загалом.

Економічний кластер, такий як, до прикладу, територіальне об'єднання підприємницьких структур, що тісно співпрацюють із науковими (освітніми) установами та органами місцевої влади з метою забезпечення мешканців Львівської агломерації якісними й недорогими продуктами харчування, не лише сприятиме реалізації програми регіональної продовольчої безпеки, а й дасть поштовх стрімкому росту внутрішнього ринку. Завдання Великого Львова — сприяти утворенню та розвитку подібних кластерів, зокрема щодо участі у них муніципальних підприємств.

3.2. Публічне планування діяльності комунальних підприємств та їх прозора управлінська звітність перед громадою. Ліквідація збитковості комунальних підприємств шляхом їх реорганізації.

Десятки комунальних підприємств, чистий сукупний збиток яких у 2018 р. становив 739 325 тис. грн — це колосальний резервуар корупції та тіньової економіки. Відсутність планування породжує зловживання, оскільки немає публічних зобов'язань. Мабуть, громада міста не зрозуміла б хронічну збитковість низки комунальних підприємств, але коли з року в рік бачить (та її невелика частина, якій не байдуже те, що відбувається в місті) сухі цифри фінансових результатів зі знаком «мінус», то сприймає це як даність. Натомість публічне планування діяльності, тобто прийняття на себе зобов'язань перед громадою, коли б передбачало збитковість — то викликало б одразу низку запитань, а попутно ще й вимогу проведення аудиту. Тому публічні планування та звітність перед громадою, на кошти якої власне і працюють комунальні підприємства, є важливим елементом ефективного місцевого самоврядування.

3.3. Перетворення Великого Львова на потужний освітній, інноваційний центр, що продукує сучасні технології та надає науково-технічні послуги. Сприяння створенню спеціалізованих медичних установ, на базі яких розвивався б медичний туризм.

За відсутності підтримки держави або неналежного централізованого фінансування, опіку над стратегічними галузями має взяти на себе місто. У цьому випадку йдеться про науку та освіту як базові галузі розвитку міста в світі нових технологій. Науковий та освітній потенціал, незважаючи на певний занепад, ще зберігся. Місто має достатньо можливостей його розвинути. До

прикладу, сприяти розвитку медичного туризму, всіляко підтримуючи появу нових медичних установ, у які приїжджали б іноземці задля отримання недорогих і якісних послуг.

3.4. Позиціонування Львова як важливого регіонального фінансового та ділового центру країни. Активізація транскордонного співробітництва як важливого чинника соціально-економічного розвитку регіону.

Таке позиціонування безпосередньо пов'язане з комфортним життєвим середовищем, екологічною безпекою, достатньо розвиненою інфраструктурою тощо. Адже багаті люди потребують комфорту. Львів має усі передумови як історичні, так і ресурсні для перетворення не лише на регіональний в Україні, а й у східноєвропейський діловий центр. Цьому сприяє також і прикордонне розташування міста, менталітет його мешканців, ділова активність, ресурсний та рекреаційний потенціали тощо.

3.5. Перетворення місцевої культурної спадщини в економічний актив, що генерує нові продукти та послуги, створює додаткову зайнятість та додану вартість. Сприяння впровадженню нових видів туризму у Львові та області.

У розвинутих європейських країнах культурна спадщина вже давно перетворилася в економічний актив. І не лише завдяки туризму. Варто перейняти багатий європейський досвід різних країн, проаналізувати моделі фінансування, приклади державно-приватного партнерства, меценатства і т. ін. Слід диверсифікувати види туристичних послуг і від еротично-гастрономічного туризму перейти до його бізнесово-культурних різновидів, зокрема: дитячого, сімейного, культурно-пізнавального, релігійного, спортивного, екологічного, сільського, лікувально-оздоровчого тощо. Для цього необхідно розвинути відповідну інфраструктуру та забезпечити з боку міста промоційну підтримку таким напрямам.

3.6. Підтримка виробництва місцевими підприємствами машин і механізмів для потреб аграрного сектору регіону, зокрема діяльності фермерських і приватних селянських господарств, шляхом реалізації лізингових схем та цільового фінансування у межах програми продовольчої безпеки Львівської агломерації.

Промисловий потенціал сільськогосподарського машинобудування у Львові практично знищений, але його можна відродити за допомогою участі міста в цьому кластері. Форми та розмір участі потребують ґрунтовнішого вивчення, але безпекові питання, питання життєстійкості сьогодні повинні виходити на перший план.

3.7. Підтримка та участь Великого Львова у розвитку рекреаційного потенціалу регіону. Поглиблення фінансово-економічних та інфраструктурних зв'язків санаторно-курортного комплексу з туристичною галуззю.

Усі головні шляхи до наших рекреаційних зон ведуть через Львів. Це з одного боку добре, тому що підсилює туристичний потенціал міста. Проте, з іншого, — створює додаткове навантаження на інфраструктуру, у тому числі транспортну. Претендуючи на роль східно-європейського рекреаційного центру, Великий Львів має стати не лише потужним транзитним вузлом для туристів лікувально-оздоровчого напряму, а водночас і регіональним центром, який би формував та скеровував туристичні потоки до місцевих рекреацій, санаторіїв,

будинків відпочинку, готелів тощо. Фактично йдеться про ще один економічний кластер, що формуватиме підприємницький каркас регіону.

3.8. Принципом економіки Великого Львова повинна стати «*сприйняття багатства як цілісності*», тобто створення збалансованого економічного середовища з гнучким фінансуванням цільових програм, які нівелюють надто велику різницю між багатими та бідними його мешканцями.

Йдеться не лише про соціальні програми, хоча й такі є вкрай важливими для соціально незахищених верств населення. Спостерігаючи за різними аспектами урбаністичної кризи у розвинутих країнах, маємо змогу їх уникнути чи, принаймні, пом'якшити негативні наслідки окремих процесів. Контрасти багатства та бідності у вкрай переущільненому місті є особливо небезпечними, оскільки створюють надто високу соціальну напругу, а відтак сприяють росту злочинності. Тому Львів об'єктивно зацікавлений у вирівнюванні способу життя багатих і бідних шляхом підтримки останніх. Таким «вирівнюванням», до прикладу, може стати муніципальна система дотацій пенсіонерам, самотнім, людям з фізичними вадами чи іншим незахищеним категоріям населення.

3.9. Створення під патронатом Великого Львова інститутів спільного інвестування, зокрема з метою залучення коштів українців, які працюють за кордоном, та закордонних українців у розвиток міської економіки.

Фінансування муніципальних програм, які передбачають потенційний прибуток їх учасникам, можливе шляхом залучення коштів фізичних осіб. Однак така діяльність потребує довіри. Місто може стати гарантом збереження коштів учасників інститутів спільного інвестування шляхом контролю як за реалізацією муніципальних програм, так і за дотриманням інтересів дрібних інвесторів. Окремі програми можуть бути створені для закордонних українців, які зацікавлені у підтриманні тісніших стосунків з Батьківщиною, зокрема й економічних. Оскільки держава у цьому напрямку не робить якихось конкретних кроків — Львів, як найбільше україномовне місто світу, може взяти таку ініціативу на себе.

3.10. За участю освітніх і наукових інституцій міста розробка Програми продуктивного використання наявних ресурсів, у тому числі корисних копалин.

Низька ефективність використання ресурсів регіону передбачає можливість Великого Львова створювати додаткові економічні кластери, до прикладу, видобування та збагачення корисних копалин.

3.11. Розробка заходів збалансування «ринку» регуляторними механізмами, які забезпечать збереження у межах агломерації якісного життєвого середовища.

Обмежити «тиск грошей», тобто суттєво зменшити обсяг корупційних діянь на кшталт масового незаконного будівництва можна за допомогою регуляторних механізмів, зокрема: чітко прописаних у Статуті міста процедур громадського контролю; постійного моніторингу виконання генерального плану міста та різноманітних муніципальних програм; участі локальних громад у прийнятті рішень щодо розвитку їхніх територій тощо.

3.13. Підготовка програми підтримки місцевого підприємництва та приміських фермерських господарств для забезпечення зайнятості населення та створення стійкої міської економіки.

Така програма підтримки має базуватися на чіткій стратегії міста та на визначених управлінцями й акцептованих громадою пріоритетах. До прикладу, оскільки бюджет розвитку міста — це не бездонна бочка, то пріоритетами фінансування повинні стати ті галузі економіки чи окремі об'єкти, які створять додану вартість і дадуть поштовх економічному розвитку. Таким чином, у стислі строки можна сформувати стійку міську економіку як базу для реалізації різноманітних цільових програм.

3.14. Підтримка Великим Львовом історично сформованих логістичного та торговельного напрямів економічного розвитку регіону.

Водночас із розбудовою транспортного каркаса Львівської агломерації, доцільно проєктувати логістичні хаби. До прикладу, для інтеграції Великого Львова у глобальний геоекономічний проєкт Китаю «Один пояс, один шлях».

3.15. Опрацювати питання створення муніципального банку та використання регіональних грошей, на кшталт німецьких «кімгаверів», для пожвавлення економічного розвитку міста.

На відміну від сусідньої Польщі, в Україні практично не набули розвитку муніципальні банки, що суттєво обмежує економічний розвиток міста. Доцільно розглянути успішний досвід європейських країн із запровадження місцевих грошей, зокрема, для фінансування муніципальних проєктів, а також інтенсивного економічного розвитку Великого Львова. Такий напрям вимагає консолідації зусиль як місцевого бізнесу, так і влади, а також широкої підтримки мешканців.

IV. Культура, спорт, дозвілля, охорона здоров'я

4.1. Збереження семіотичного характеру архітектурного простору міста та його культурних кодів, зокрема шляхом охорони історичного середовища й дотримання державних будівельних норм і правил, а також принципів нового урбанізму («людський масштаб» забудови). Охорона історичного середовища — це стратегічний напрям розвитку містобудівного процесу Великого Львова.

Іншими словами — це збереження автентичності давнього Львова, його характеру, масштабу, середовища — всього того, що приваблює до міста туристів, створює комфорт і затишок. Культурна спадщина — це найбільша цінність міста, втрата якої обезличить Львів і призведе до його занепаду.

4.3. Проведення інвентаризації та паспортизації усіх пам'яток з визначенням умов їхнього використання та встановленням охоронних зон. Формування графіку консервації, реставрації, ремонту, музеєфікації пам'яток, а також, за необхідності, відновлення та ліквідації дисгармонійних об'єктів.

Для вибору правильної стратегії збереження та використання культурної спадщини необхідно чітко зрозуміти, в якому стані вона перебуває та визначити пріоритети в її охороні. Сьогодні ми бачимо не лише нестачу коштів у міському бюджеті на реконструкцію чи реставрацію пам'яток, а й відсутність елементарної логіки, до прикладу в тому, за якими критеріями обираються об'єкти фінансування. Несистемність пам'яткоохоронної діяльності призводить до появи у центральній частині міста, в його історичному ареалі, низки будівель і територій, які буквально на наших очах перетворюються на руїни.

4.4. До моменту затвердження історико-архітектурного опорного плану міста всі учасники містобудівного процесу зобов'язані дотримуватися засад охоронної діяльності, передбачених Генпланом, зокрема Проєктом зведених зон охорони історичного середовища.

Довга епопея з розробкою та затвердженням історико-архітектурного опорного плану Львова вигідна тим, хто, користуючись його відсутністю, провадить незаконну забудову центральної частини міста, порушуючи охоронні зони пам'яток, спотворюючи масштаб забудови, доводячи будівлі до руйнації і под. Натомість у складі чинного Генплану є відповідний розділ, про який чомусь «забули».

4.5. Забезпечення оптимальної транспортної доступності від Великого Львова до рекреаційних і курортних зон Львівської області та регіону.

Найкраще свідчення того, що доступність мешканців міста до рекреацій є проблемною — це нинішні затори на виїзд і в'їзд до Львова. Відтак при проєктуванні Великого Львова необхідно врахувати забезпечення мешканців міста можливістю зручного й швидкого доступу до існуючих та новостворених місць відпочинку та оздоровлення.

4.6. Очищення, відновлення та створення нових природних водойм на території Великого Львова для відпочинку мешканців агломерації.

Мешканці Львова, який стоїть на вододілі, практично позбавлені природних водойм, а ті, якими вони користуються, часто перебувають у незадовільному стані. Натомість вода є не лише основою життєзабезпечення природних екосистем, а й важливим компонентом рекреаційних територій.

4.7. Відновлення повноцінної діяльності Просвіти на території Великого Львова та забезпечення кожного населеного пункту агломерації необхідною кількістю клубних приміщень.

Просвіта, яка свого часу стала наріжним каменем побудови на Галичині свідомого українства, сьогодні перетворилась у формальну організацію. Однією з функцій Просвіти була безпосередня комунікація людей між собою, чого сьогодні дуже бракує мешканцям мегаполісів. Переміщення спілкування у віртуальний простір обмежує нас в отриманні значної частини важливої інформації, оскільки у процесі взаємодії від 60 до 80% комунікацій ми отримуємо невербальним шляхом. Позбавлення людей живого спілкування сприяє росту відчуження й агресії у суспільстві. Тому Просвіта, як організація і метод виховання, а також громадські простори та приміщення є важливими для формування психічно здорового суспільства.

4.8. Популяризація та підтримка здорового способу життя. Продовження та розвиток давніх спортивних традицій міста. Створення на території Великого Львова інфраструктури для активного відпочинку, занять фізкультурою та різноманітними видами спорту.

Краще вкладати кошти в оздоровлення суспільства, зокрема мешканців мегаполісів, ніж у фармацевтичний бізнес. Хворі люди — це хворе місто. І зворотно. Тому Великий Львів має бути територією здорових людей, а для цього потрібно створити відповідну спортивно-оздоровчу інфраструктуру, поєднану, зокрема, зі сельбищними та рекреаційними територіями.

4.9. Позиціонування Великого Львова як сучасного урбаністичного утворення та місця збереження національних традицій водночас. Популяризація української культури шляхом проведення тематичних заходів, фестивалів і виставок.

Йдеться про баланс між новітніми технологіями та комунікаціями й українськими традиціями. Львів як сучасний діловий і фінансовий центр Східної Європи повинен доповнюватись збереженням матеріальної та духовної культурної спадщини.

V. Інфраструктура та енергозабезпечення

5.1. Визначити формування транспортної схеми Великого Львова як поєднання автотранспорту, приміського залізничного сполучення, міського електротранспорту, повітряного (зокрема малої авіації) та метрополітену.

При проєктуванні Великого Львова доцільно передбачити поєднання різних видів пасажирських і вантажних перевезень з урахуванням новостворених сельбищних, виробничих та складських територій. У процесі розвантаження середмістя й виносу частини функцій за межі історичного ареалу, організації кільцевого автомобільного руху та інших заходів, передбачених чинним Генпланом, немає сенсу повертатися до ідеї метрополітену в центральній частині міста. Натомість варто його «прив'язати» до транспортно-пересадочних вузлів, щоби люди, які прибули в місто власним автотранспортом, могли його залишити на паркінгу і далі пересуватися екологічно чистими видами транспорту. Метрополітен може бути поєднаний з мережею приміської залізниці. Таким чином, за умови єдиного електронного квитка мешканці агломерації зможуть значно скоротити час добирання від місця проживання до центру Великого Львова та до інших його містобудівних елементів: місць прикладення праці, громадських центрів, рекреаційних зон тощо. Мала авіація, зокрема у вигляді повітряного таксі, може виконувати як безпекові, так і пасажирські функції, забезпечуючи оперативне сполучення між найважливішими об'єктами та транспортними вузлами, у тому числі міжнародними.

5.2. Розглянути транспортний каркас Великого Львова як поєднання наступних елементів: залізничних та автомобільних міжнародних транспортних коридорів; кільцевих магістралей з радіальними сполученнями та транспортно-пересадочними вузлами у місцях їх перетину; нового міжнародного вокзалу зі швидкісною «вузькою» колією як продовження залізничної мережі Європи; швидкісних магістральних залізничних ліній, які з'єднають Великий Львів з Києвом та містами надобласної системи розселення; нового міжнародного аеропорту на околиці або за межами Львівської агломерації; метрополітену; транспортно-пересадочних вузлів; сучасних автостанцій.

Звісно, що спорудження такого каркасу вимагає значних фінансових витрат. Але важливе якісне проєктування, яке власне і стане запорукою інвестицій у проєкт «Великий Львів», з правильно розробленою стратегією знайдеться достатньо охочих вкласти кошти. Нові міжнародні вокзал і летовище не лише налагодять якісні комунікації, необхідні для перетворення Львова на сучасний успішний мегаполіс, але й розущільнять місто, що є необхідною передумовою для його трансформації в екополіс.

5.3. Проведення повної інвентаризації комунального майна та аудиту його використання.

Якщо повний реєстр комунального майна начебто існує, то його реальний стан, а також ефективність використання викликає багато запитань. Насправді ця сфера має бути максимально прозорою та перебувати під контролем територіальної громади міста.

5.4. Дослідити можливість створення та трасу проходження великого об'їзного кільця по периметру Великого Львова, яке б поєднувало основні малі міста та великі села агломерації, водночас розосереджуючи транзитний транспортний потік. Передбачити у межах великого кільця транспортні вузли для радіального сполучення з містом, зокрема громадським транспортом, а також паркінги, об'єкти логістики тощо.

Існуюча кільцева дорога вже фактично перетворилась у внутрішньоміську магістраль, а затори на ній стали звичним явищем. Північний обхід повністю проблему не вирішить. Враховуючи той факт, що межі Львівської агломерації за Генпланом і Схемою планування Львівської області передбачають приблизно 30-кілометрову зону навколо Львова (вперше описану Оленою Степанів у монографії «Сучасний Львів» ще у 1943 р.), то «велике кільце» мало би з'єднати такі населені пункти: Городок — Івано-Франкове — Жовкву — Кам'янку-Бузьку — Бібрку — Миколаїв, зімкнувшись у тому ж Городку.

5.5. Створення безтранспортних зон в історичній частині міста після будівництва перехоплюючих парковок у транспортно-пересадочних вузлах і на перетинах кільцевих магістралей з радіальними вулицями та лініями громадського транспорту.

Максимальне розвантаження середмістя та вивільнення території, включеної до Списку об'єктів Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, від автотранспорту можливо реалізувати за умови виконання Генплану в частині: побудови кільцевої магістралі (продовження вул. Луганської) та низки інших вулиць і транспортних розв'язок; будівництва транспортно-пересадочних вузлів і багаторівневих паркінгів; реалізації системи «park and walk» і «park and ride» (паркуй і далі йди пішки та паркуй і далі їдь громадським транспортом) та ін.

5.6. Першочергова заміна гостроаварійних ділянок водопровідної мережі та проблемних ділянок каналізаційних колекторів.

Систему водопостачання та водовідведення Великого Львова слід розглядати комплексно, а відтак і визначати пріоритети у першочерговості робіт. Однак насамперед необхідно припинити втрати води через незадовільний технічний стан водопроводів та вирішити проблему «вузьких місць» водовідведення, зокрема тих, які призводять до витоку каналізаційних стоків на поверхню під час інтенсивних опадів.

5.7. Будівництво заводу з переробки сміття у синтез-газ на території полігону твердих побутових відходів поблизу села Великі Грибовичі за технологією «Термоселект», в основу якої покладено піроліз із подальшою газифікацією за високої температури, що дозволяє без забруднення навколишнього середовища перетворювати відходи на цінну сировину.

Хоча на момент передачі цієї книги до друку, Європейський банк реконструкції

та розвитку начебто визначив генпідрядника на будівництво заводу, який, за словами очільника міста, має в рік переробляти 240 тис. тонн відходів, проблему не можна вважати вирішеною. По-перше, до кінця не зрозуміло, за якою саме технологією працюватиме підприємство і який відсоток твердих побутових відходів (ТПВ) перероблятиме, а по-друге, за даними департаменту поводження з відходами ЛМР у 2018 р. зі Львова вивезли 700 тис. тонн ТПВ. А куди діватимуть ще приблизно 460 тонн?

5.8. Розробка концепції енергетичної безпеки Великого Львова шляхом розвитку альтернативної енергетики (геотермальної та гідротермальної, вітрової, сонячної), а також єдиної системи його енергозабезпечення, у тому числі шляхом створення муніципальних (комунальних) підприємств.

Вище ми вже згадували про необхідність використання відновлювальних джерел енергії у контексті енергетичного потенціалу природних ресурсів Львівщини. Залишається додати, що залежність міста від енергетичних компаній, які сьогодні належать олігархам, є негативним чинником з огляду на високі тарифи для мешканців та монопольне становище енергопостачальних підприємств на ринку. Отже, альтернативну енергетику, зокрема задля енергетичної безпеки Великого Львова, доцільно розвивати на базі комунальних підприємств або муніципально-приватного партнерства.

VI. Управління містобудівним розвитком

6.1. Дотримання принципів сталого розвитку, задекларованих у Новій програмі ООН з розвитку міст «Хабітат-III».

Якщо проаналізувати цю програму, то крім загальних, переважно ліберальних гасел, можна дійти висновку про відповідність її … вітчизняним ДБН! Саме так, адже чинні містобудівні норми, за якими розробляються генеральні плани наших міст, регламентують створення сприятливого для мешканців поселень життєвого середовища.

6.2. Заборона незаконно змінювати Генплан проєктами детального планування території чи іншими документами або проєктними рішеннями. Встановлення чіткого порядку та періодичності проведення моніторингу виконання Генплану.

Злочинна практика зміни Генплану детальними плануваннями територій, які можуть його лише уточнювати, запроваджена Львівською міською радою, призвела до масового незаконного будівництва. Ще одне системне порушення чинного законодавства — це не проведення моніторингу виконання Генплану. В результаті цієї корупційної та/чи халатної діяльності й відбувається масове незаконне будівництво.

6.3. До завершення аналізу виконання Генплану та проведення комплексної оцінки містобудівної ситуації — призупинення видачі будь-яких містобудівних умов і обмежень на нове будівництво.

Кожна новобудова, яка переущільнює місто та споруджена з порушенням Генплану, в майбутньому обійдеться львівській громаді щонайменше значними бюджетними витратами, щоби виправити ситуацію. Це у кращому випадку, а в гіршому — призведе до створення несприятливого життєвого середовища на

невизначено довгий період часу. Таким чином, до проведення комплексної оцінки містобудівної ситуації необхідно накласти мораторій на видачу містобудівних умов і обмежень.

6.4. Відновлення статусу Головного архітектора міста як особи, що є максимально рівновіддаленою від усіх груп впливу та водночас від них захищеною.

Важливі рішення повинні ухвалювати фахівці і за них нести відповідальність. Тому колективну безвідповідальність, яка сьогодні проявляється у затвердженні містобудівних умов і обмежень виконавчим комітетом Львівської міськради, необхідно якнайшвидше припинити. Відтак посаді Головного архітектора міста має бути повернуто статус другої особи в муніципальній ієрархії (після міського голови) з відповідними повноваженнями, відповідальністю та механізмами захисту від «впливу грошей».

6.5. Запровадження посади Головного консерватора як незалежної особи, що відповідає за збереження пам'яток і чиє слово є вирішальним у цій сфері.

Не менш важливою є посада Головного консерватора міста. Якщо Головний архітектор дбає за реалізацію Генплану та координує нове будівництво, то Головний консерватор відповідає за збереження архітектурної спадщини і дотримання у містобудівному процесі пам'яткоохоронного законодавства.

6.6. Розробка концепції життєстійкості Великого Львова, яка передбачає систему безпекових та антикризових заходів, зокрема щодо негативного впливу кліматичних факторів.

Зважаючи на ситуацію у світі загалом та ті виклики, які сьогодні постають перед мешканцями великих міст, доцільно розробити концепцію життєстійкості Львівської агломерації. Відтак окремі положення цієї концепції, які стосуються сфери містобудування, мають бути враховані при розробці актуалізованого генерального плану Великого Львова.

6.7. Розвиток Великого Львова як універсального, поліфункціонального та самодостатнього екополісу.

Універсальність — запорука стійкої економіки. Поліфункціональність — передумова життєстійкості. Самодостатність — основа безпеки. Маємо приклад різкого скорочення потоку туристів після закриття кордонів унаслідок оголошення пандемії COVID-19. Тому монофункціональні міста є більш вразливими. Окрім того, Львів історично сформувався як поліфункціональне місто і такий його статус потрібно зберегти.

6.8. Формування у межах Великого Львова ефективних зв'язків між міським населенням і природою, а також між екологічними та урбаністичними системами.

Згадуючи тезу Ярослава Новаківського, що місто — це насамперед зв'язки, варто зазначити, що формування зазначених ефективних зв'язків є основою для створення Львівської агломерації на засадах екополіса.

6.9. Проєкт «Великий Львів» повинен отримати статус містобудівної документації.

У випадку відсутності відповідних вказівок у чинному законодавстві, потрібно звернутись у Мінрегіон для отримання дозволу на експериментальне проєктування і планування, в результаті якого з'явиться «статусний документ».

6.10. Проведення відповідних підготовчих (організаційних) робіт для проєктування Великого Львова.

Такі роботи передбачають: визначення відповідального виконавця та колективу співвиконавців планувальних і проєктних робіт; формування змісту, структури та способу наповнення бази вихідних даних у планових межах містобудівної системи «Великий Львів»; організацію містобудівного кадастру, орієнтованого на формування та постійне оновлення бази вихідних даних для оперативного і своєчасного коригування містобудівної документації.

VII. Місцеве самоврядування

7.1. До моменту законодавчого унормування діяльності передбачених Конституцією України територіальних громад — використання ОСББ і ОСН в якості «локальних громад» Львова, а згодом і Львівської агломерації.

Насправді не існує територіальної громади Львова, оскільки населення міста надто велике, щоби налагодити між собою безпосередню комунікацію, без якої поняття «громади» втрачає сенс. Наявність громади передбачає можливість оперативного прийняття важливих рішень. Тому для того, щоб у місті з'явилося реальне місцеве самоврядування, необхідно передати повноваження на місцевий рівень, бо більшість конкретних рішень торкаються певної території, а лише деякі — інтересів міста загалом. Для цього мешканців, об'єднаних ареалом спільного проживання (вулиця, мікрорайон) та певною інфраструктурою, необхідно об'єднати у локальні громади, які б охоплювали всю територію міста. Власне такі громади мали б передусім погоджувати все, що відбувається на території, де вони мешкають і за яку відповідають. І саме на рівні таких громад повинно б погоджуватись всіляке будівництво як це, до прикладу, відбувається в Торонто.

7.2 Створення механізму противаги «тиску з боку інвесторів і могутніх приватних компаній» за рахунок активної участі мешканців міста в його управлінні.

Лише передача на рівень локальних громад відповідних повноважень, зокрема, щодо погодження нового будівництва (за винятком спорудження об'єктів критично важливої інфраструктури, до прикладу, інженерної споруди, лікарні чи школи) може протидіяти «тиску грошей» і суттєво зменшити корупцію в органах місцевого самоврядування. Відтак кошти, які інвестор «скеровує» в кишені чиновників, витрачалися б на потреби цих локальних громад.

7.3. Забезпечення інверсії влади від корупціонерів і фінансових спекулянтів до територіальних громад, об'єднаних у Великий Львів.

Така інверсія влади можлива лише за умови створення вищезгаданих громад на місцях, а також прийняття локальних нормативних актів, розроблених відповідно до Конституції України, Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» та інших, які б деталізували приписи спеціальних законодавчих актів у сфері містобудування. Також відповідні регуляторні механізми можна закріпити у Статуті міста. Такі заходи суттєво убезпечать інтереси мешканців міста від зловживань корупціонерів.

7.4. Проведення наукових, архітектурних та історичних досліджень задля визначення «локальних громад» м. Львова. Через систему «локальних громад»

налагодження громадського контролю за діяльністю комунальних підприємств і структурних підрозділів міської ради.

Локальні громади доцільно формувати з урахуванням містобудівних, зокрема інфраструктурних, а також історично сформованих передумов їх виникнення та функціонування. Делеговані представники локальних громад можуть сформувати громадські ради при комунальних підприємствах і департаментах ЛМР, з метою здійснення поточного контролю за їхньою діяльністю.

7.5. Запровадження публічного звітування керівників ЛМР і комунальних підприємств стосовно діяльності підпорядкованих їм структурних підрозділів, а також загального звіту виконавчого комітету про виконання усіх стратегічних програм міста, строк дії яких завершився протягом останніх 5 років.

Публічні управлінські звіти забезпечать прозорість діяльності комунальних підприємств і структурних підрозділів ЛМР. Щодо стратегічних програм — практично по жодній ви не знайдете звіту про її виконання. Відтак приймати нові стратегії без розуміння того чи виконувались і як саме попередньо прийняті — немає сенсу.

7.6. Створення органу управління Великим Львовом як міською агломерацією. Делегування цьому органові повноважень, які дозволили б йому ефективно координувати розвиток громад і територій.

Такий орган повинен бути створеним не після того, як Львівська агломерація отримає відповідний правовий статус, а заздалегідь, у вигляді ініціативної групи представників територіальних громад — потенційних її учасників. Майбутній орган управління має напрацювати не лише формат Великого Львова, а й підготувати його юридичне оформлення в рамках чинного законодавства або шляхом ініціювання змін до нього.

7.7. Створення постійно діючого органу моніторингу за реалізацією містобудівних програм і стратегій, зокрема, по формуванню Великого Львова.

У структурі органів управління Львівської ОТГ слід передбачити постійно діючий орган моніторингу виконання Генплану і чинних стратегічних програм, із залученням представників громадських організацій та ініціативної групи зі створення Львівської агломерації. Такий підрозділ повинен імплементувати напрацювання ініціативної групи зі створення Великого Львова у стратегічні документи ЛМР.

ЗАМІСТЬ ПІСЛЯМОВИ

Цей тираж книги на правах рукопису є відкритою пропозицією до співпраці. Обговорення у товаристві однодумців проблем міста з часом переросло у роботу над концепцією нового українського Великого Львова або Львівської агломерації. Звісно, що ідеї авторів концепції потребують доопрацювання та розвитку і не є жодною догмою. А щоби читачеві було легше зрозуміти деякі тези, а відтак і не надто критично їх сприймати, проілюструємо процес праці над книгою невеличкою підбіркою цитат учасників круглих столів та експертів. Щоби передати живу атмосферу наших розмов, подаємо текст з мінімальними редакторськими коректівами.

Володимир Квурт:

— У нас нема культури прийняття документів і бюджету.

— Навчити молодих — одне з ключових завдань, бо якщо цього не зробити — ми втратимо наступництво. Потім доведеться починати з мінуса — навіть не з нуля.

— На сесію ніхто не подає аналіз, що від будівництва об'єкту ось тут ми будемо мати проблему зі школою, садком, транспортне навантаження зросте у Х-разів, екологічна ситуація стане такою-то. Й тоді під таким кутом і потрібно би було ставити питання на голосування.

— Наша молодь виросла в інформаційну епоху — вона хоче оперативності. І у процедурах також, а вони часто важкі, дискомфорті та не відповідають їхньому бажанню швидких змін. Задача — запропонувати механізми, які дозволять ці швидкі зміни, але при цьому залишатися у коридорі здорового глузду, коридорі права, щоби не нашкодити території та не повторити ситуацію Шанхаю з неконтрольованою забудовою.

— Один з методів впливу на те чи інше місто є сплата ПДФО за місцем реєстрації фірми, а не здійснення діяльності. Приклад — перереєстрація ОККО у Славську — це близько 100 млн грн/рік.

— Виходить дивна річ: повна сил людина будує чужу країну, а стара, без сил — повертається додому.

— Що відбувається, коли людина хоче зробити щось незаконно? Вона приходить до спеціаліста і питає: як обійти ДБН? На Заході така думка нікому в голову не приходить — кожен знає, що понесе покарання, а також, що кара буде виконана. А у нас закон пишеться «для сусіда», ми ж не збираємося його виконувати.

— Якщо навколо міста все вже настільки щільно — то треба рухатися далі. Бо що таке Бібрка — при хорошому транспорті їхати недовго. Велика зона — її не обов'язково повністю забудовувати. Сьогодні потрібно виходити за межі Великого Львова, передбачені Генпланом, але наповнювати його не забудовою, а певними громадськими центрами та середовищами без туристів, виносити ділові функції з міста і намагатися формувати кластер бізнес-туризму: проведення конференцій, семінарів тощо.

— Щодо агломерації — Львів займає дурну позицію. Замість зібрати мешканців, поговорити з ними: давайте розробимо якісь механізми. До прикладу, місто готове взяти на себе таке й таке; до агломерації передаються транспорт, дорожня інфраструктура, інженерні мережі; встановлюються певні обмеження стосовно планування. Ми готові це робити, натомість ви шукаєте необхідні території. Але такого діалогу немає. Люди бояться, вереском кричать…

— Форма ОТГ настільки непродумана, що страшно подумати, як люди добиратимуться у свій центр — з цим матимуть ще дуже багато проблем.

— Місце для транспортного коридору під велике магістральне кільце треба резервувати. Навіть якщо сьогодні ми не в стані його збудувати — це не означає, що через 50 років у цьому не буде потреби.

— До прикладу, у Страсбурзі після створення агломерації розпущено міську раду, виконавчий комітет. Сьогодні Страсбургом управляє агломерація, тобто чиновники, які працюють на агломерацію. У Львова майже все є — просто розширити зону впливу. Якщо це повернути правильно, то Львів може пожертвувати п'ятою частиною своєї міської ради (депутатськими місцями у ЛМР) для представників цих територій — це автоматично означатиме, що створюється не Львівська міська рада, а рада великої території. Причому Львів зберігає повний контроль. Адже чотири до одного — це на користь Львова, і він домінуватиме у цих питаннях. Якщо приймемо такий формат — то він дуже перспективний. Не варто боятися інвестувати у ці території, тому що впливи збережуться.

— Довколишні села турбує лише земля. А нас турбує навіть не статус цієї землі — ми не хочемо займатися корупцією. Нас цікавить її функціональне використання. Нам потрібен коридор, який необхідно залишати для дороги та інженерних мереж, території для розвитку. Якщо вони це забезпечать — то хай торгують своєю землею.

— Формула безпеки має лягти в основу планувальної політики та принципів управління. Заради цього ми все й робимо. Заради того, щоби дати змогу спокійно, комфортно і безпечно жити. Щоби таке відбулося — маємо гарантувати всі рівні безпеки, про які тут говоримо.

— Необхідно налагодити облік. Розумна людина зрозуміє, що його немає, а дурневі щось доказувати немає сенсу.

— Проведення громадських слухань — це підміна понять. Треба відміняти таку публічність, коли натовп проти натовпу. Є процес публічного обговорення, після якого — процес голосування. А сьогодні неважливо, що ви намалювали, неважливо — хто і як заперечував, неважливо — хто які документи подавав: у день Ікс приходить 100 чоловік проти 20 чи 50 і влаштовуються бої. По їх завершенню оголошують результати «голосування».

— Львів самостійно може ввести посаду головного консерватора, визначити принципи його обрання, наприклад, на підставі рекомендацій історичного, архітектурного ще якогось середовища, якщо ми ще не готові до прямого голосування таким чином як у США обирають шерифа.



Володимир Квурт

Микола Габрель:

— Генплан — документ, який слугує для того, щоб місто розвивалося керовано, підвищуючи його просторовий лад та зменшуючи невпорядкованість простору. Ми розробляємо не пропозиції до генерального плану, а працюємо над концепцією Великого Львова. Концепція — це основні ідеї, принципи та макрохарактеристики, які повинні узгоджуватися між собою.

— Туризм є доброю справою для розвитку міст, але теж має свої недоліки. Нинішній Львів усіх втомлює, бракує комфорту, відчутне засилля чужої культури, мови. І я не один так думаю — це думка значної частини спільноти. Подібне відбувається не тільки в нас, а й у Кракові, Відні чи Венеції. Є міста, де через туристичні незручності місцевим мешканцям виплачують відшкодування.

— Змінилась методологія виконання містобудівних документів. Замість того, щоб витрачати зусилля та час на прогнозування (визначення демографічного прогнозу й економічних перспектив), потрібно зосередитись на діагностуванні стану міста. Однією з найболючіших «хвороб» Львова є те, що воно досягло стану «територіальної дистрофії» і не може ефективно виконувати своїх функцій у межах наявних територіальних ресурсів. Це підкреслює важливість нашої роботи.

— Потрібно говорити не про житлове будівництво, а про житлову політику, правильніше — про її відсутність у нашому місті. Ця сфера повністю віддана під стихію комерції.

— Є різні форми участі міста в його економіці. І не лише через бюджет. Місто для притягнення інвесторів та вирішення своїх проблем і задоволення потреб використовує й інші механізми. Наприклад, місто купляє територію, розробляє проєкт загосподарювання й забудови, погоджує проєкт, будує там інженерну інфраструктуру та прокладає дороги й мережі — тобто виступає як інвестор. А потім розпродує парцелі, покриває свої витрати й заробляє. Таким чином, влада веде бізнес. Інший приклад — біля Лодзі шукали нафту, а знайшли термальні води. Зробили курорт, відомий сьогодні і в Україні — Унєюв. Це є міська власність. Не продали, хоч могли просто взяти якийсь відсоток за використання ресурсу. Це є бізнес міста. І місто процвітає.

— Маємо складові міста — економічну, соціальну, техніко-технологічну та інші, які поєднані однією територією й системою зв'язків. Ми добре аналізуємо природно-ландшафтні умови та складену функціонально-планувальну структуру як статичні елементи системи, проте неглибоко розуміємо й фахово не вміємо аналізувати і враховувати в обґрунтуванні проєктних рішень економічні та соціальні процеси як динамічні складові. Якщо створюємо концепцію, маємо опиратися на найновіші знання в економіці та соціальній сфері, враховувати нові тенденції й методологічні підходи.

— Сьогодні для обґрунтування розвитку міст визначальне значення мають якісні характеристики та зміни. Колись робили демографічні прогнози, визначались економічні перспективи — вираховували кількість. Сьогоднішні містобудівні рішення обґрунтовуватимуться осмисленням перш за все якісних процесів у містах та врахуванням нематеріального — духовності й ментальності мешканців, політичних і правових умов тощо. Зростає роль адміністративно-політичного чинника, що пояснюється хаосом у цій сфері на державному й глобальному рівнях.

— Ми повинні у своїй концепції та рішеннях орієнтуватися на розширення функціонального різноманіття. Потрібно створити умови для реалізації всіх функцій. Для цього слід передбачати й резервувати відповідні території. Є міста моно- і поліфункціональні, а є міста універсальні. Ми повинні перетворити Львів на універсальне місто — місто, яке виконує багато функцій, і готове до виконання будь-якої функції, що властива урбанізованим системам, у т. ч. політичної та регіонального центру Західного регіону України.

— ЮНЕСКО не вимагає й не вважає за доцільне відтворення втрачених пам'яток — це бутафорія! У документах ЮНЕСКО написано, як вести забудову та загосподарювання історичного середовища, витримуючи характер забудови, пропорції, співвідношення, парцеляцію.

— Не потрібно нічого видумувати. Світ давно визначився на законодавчому, методологічному та практичному рівнях щодо регулювання відносин міст і оточення. Потрібно ширше використовувати світовий досвід та ефективно адаптовувати його для умов наших міст.



Микола Габрель, Анатолій Антонюк, Юрій Ситник

Віталій Дубина:

— Туризм розвиватиметься, бо в усьому світі у людей з'являється все більше вільного від роботи часу. Ще у Маркса є засторога, що буде багато вільного часу і якось людей потрібно зайняти. Вільний час — це сприяння розвитку туризму. Туризм буде збільшуватися та розвиватися, відповідно буде розвиватись і сфера послуг. Друга сфера, яка у нас теж буде розвиватися та існувати, — то продовольча. Вирощування екологічно чистої продукції, можливо переробка продукції…

— З 2010—2012 рр. пішов вибух: замість 100 тис. м^2 на рік — будується півмільйона, тобто у 5 разів більше. Пішла лавина банкрутств промислових об'єктів — чого раніше не було. До того вибуху ні ми, ні управлінці не були готові. Сьогодні навіть ми, фахівці, не уявляємо собі, що треба робити, бо працюємо в умовах інформаційного вакууму.

— Зупинити не вдасться, задіяні дуже великі сили, люди, ресурси [про лобізм і корупцію. — Ю. С.].

— Є добрий документ — «Схема планування прикордонних територій». Ця Схема розроблялася на прикордонні з Польщею райони України. Робилася польською стороною. У ній велику увагу приділено зв'язкам. Наскільки це все сумісне зі Схемою планування Львівської області — невідомо.

— Детальні плани територій місто практично не фінансує, за невеликим винятком. В основному укладається тристороння угода: згідно з рішенням виконкому



Віталій Дубина, Олег Чамара, Микола Габрель

зобов'язання фінансувати роботи покладається на зацікавлену особу, яка хоче у межах детального плану збудувати квартал чи житловий будинок. Ясна річ, така особа вибирає проєктантів, які працюватимуть під його диктовку.

— Генеральний план повинен передбачати сталий розвиток за будь-яких сценаріїв і не повинен погіршувати ситуації. Необхідний збір достовірних вихідних даних (особливо з промислових об'єктів). У завданні на розробку чинного Генплану було дуже мало вихідних даних — перелік займав 2-3 сторінки, а корисного — 2-3 позиції.

— Погодження генерального плану — теж складний процес. У 1993 р. отримали лише 50% погоджень.

— Потрібна Моніторингова служба реалізації генерального плану.

— Основне завдання генерального плану — це баланс різних функцій.

Олег Чамара:

— Генплан повинен передбачати сталий розвиток території і за будь-яких сценаріїв не повинен погіршувати ситуації. Для цього важливим є збір достовірних вихідних даних, особливо з промислових територій, доступ на які часом є проблемним, а право власності на будівлі та споруди — непрозорим. Важливою є координація зі службами, організаціями та підприємствами, причетними до реалізації Генплану. Натомість



Олег Чамара та Ярослав Мастило

такі «суміжники» часто не приділяють належної уваги питанням містобудування. До прикладу, Генеральний план взірця 1993 року зібрав лише 50% погоджень від усіх необхідних.

— Річард Флорида у своїй книзі питання про сільськогосподарську діяльність не ставить. Чому? Бо такої проблеми у них, фактично, немає. Величезні фермерські господарства захищені державою, вони мають страхування урожаю. Держава контролює проблему та впливає на забезпечення с/г продукцією Сполучених Штатів. Тому державний вплив на безпеку у сфері харчування має бути обов'язковим.

— Що львів'яни хочуть від прилеглих територій? Нам не треба їхньої землі, нам важливо, щоби вона там була для спільного користування, до прикладу: сільськогосподарські угіддя або об'єкти, які забезпечують водопостачання, очищають середовище… Можна розмістити лікарню на екологічно чистій території — для спільного користування. Слід перечислити все те, що ми хочемо від прилеглих територій, оскільки вони бояться, що їхню землю заберуть під житло…

— Чим притягують зараз старі міста? У них сформувався масштабний до людини простір — такий, що з однієї сторони вулиці дивишся на знайомого, який іде по іншу сторону вулиці, і бачиш все навколо. Оце притягальний момент. Треба мислити масштабами не поверховості, а людини.

— Якщо є втрачений об'єкт, то необхідно подумати: чи на його місці розмістити модерний скверик для відпочинку, чи запроєктувати якийсь мистецький музей, чи

побудувати щось інше — те, що не погіршує середовище, не притягує транспорт і людей. І тут постає ще одне питання: треба розвивати периферійні райони та невеличкі міста, аби вони відчували, що можуть жити у модерному середовищі, комфортному.

— Політика держави починається з мерів найбільших міст. Тобто, як сьогодні буде розвиватися Львів, найбільше місто Західної України, який буде мер, яку він політику закладе — так і розвиватиметься державна політика.

— Має діяти правило: збудував у червоних лініях — права власності не отримаєш.

— У Канаді діє управління розвитком територій, засновником якого є міська рада. У штаті управління є всі спеціалісти, до прикладу, в Торонто — це 130 фахівців. Вони моніторять розвиток прилеглих до міста територій, викуповують землі, планують на тих землях якісь функції. Керівник цього управління називається Головним архітектором.

— Методика опрацювання будь якої містобудівної документації регулюється законодавчими актами різних рівнів. А якщо вони сьогодні існуючі, то ми повинні їх виконувати (бо по-іншому ми в нетрі зайдемо). Без генерального плану буде хаос, бо кожен збудує собі що захоче і де захоче. І буде сам собі архітектор. Тому генеральний план є захистом від будь-яких зловживань, але вимагає постійної роботи, бо ситуація кардинально змінюється. Ми не можемо спрогнозувати що станеться завтра, зате можемо спрогнозувати конкретну ситуацію та наслідки від появи в тому чи іншому місці якогось об'єкту.

Ярослав Мастило:

— У нас де-факто зникло поняття «резервування територій під громадські функції». У попередніх Генпланах такі поняття були. До прикладу: території та ділянки під багатофункціональні культурно-спортивні споруди резервували на просп. Чорновола та Сихові… Зараз цей громадський простір забудовують житлом.

— Забуваємо про трудові ресурси. Фактично ми прямуємо до зникнення сільського населення. Земельна реформа знищить сільське населення, а це — 33%. Куди їм прикласти руки? Вони ж не підуть в «айтішники». Важко уявити картину, коли наступного року відкриють продаж землі. І що буде в тих селах? Хоч і вже є проблема: віддалені від Львова села пустіють давно, село Підгірці — вже 20% пустуючих будинків, нечисленна молодь та решта, хто там ще залишилися, потроху стають алкоголіками.

— Південна частина міста характерна наявністю карстових порожнин, за динамікою розвитку яких ніхто сьогодні не спостерігає. На початку 90-х років діяла програма з державного фінансування, відповідно до якої досліджувалися карстонебезпечні зони Львова, площа яких сягає 30 км^2. Проте з середини 90-х такі дослідження не проводяться взагалі, натомість у потенційно небезпечних місцях зводяться житлові будинки.

У районі вул. Кульпарківської я проєктував на коротких 6-метрових палях, щоби

гіпси не проходити. На Науковій колись били 12-метрові палі, але тоді ще не вміли правильно робити геології. Колись на вул. Княгині Ольги міліція хотіла ставити свій адмінкорпус, але пробурили і виявилось, що там одні карсти. Колосальні — на глибині 20 м.

Микола Одуха:

— Ті люди, які люто ненавидять словосполучення «генеральний план» все роблять для того, щоби воно зникло.

— Ми свого часу заклали хороші труби і треба віддати належне радянському генеральному плану, що великі магістралі по місту Львову здатні ще й сьогодні нести навантаження та його несуть, навіть у тих моментах, коли ми десь ущільнюємо забудову.

— Ідея відновити плесо Полтви — нереальна, об'єму води з джерел уже немає — вона зникла.

— Води у джерелах водопостачання вистачає, якщо їх не запаскудять діючою системою розвозу сміття по області (це перше, що «вдарить» по водозаборах). На жаль, смітники по області не контролюють. Але по запасах підземних вод ми можемо констатувати, що використовуємо їх на 45—50%, не рахуючи Верхньобузький водозабір, де на глибині 200 метрів є заморожений забір води (у якому — 90 тис. «кубів» на добу).

— Сьогодні мешканці прилеглих до Львова сіл мають великі проблеми з водою і практично на 100% відводять каналізаційні стоки в природне середовище — не підключені до міської каналізації. В окрузі Львова 75% людей мають шахтні колодязі та свердловини, п'ють забруднену нітратами воду, 75% людей п'ють воду із локальних джерел. 25% води даємо централізовано. Ми подаємо воду в Солонку, Великі Грибовичі — ось ця вода є гарантованої якості. Селян треба напоїти водою гідної якості. Є така можливість. Навколишні населені пункти повинні перейти на централізовану систему водопостачання і мають бути підключені до системи каналізації.

Ми подаємо воду в Солонку, Великі Грибовичі — та вода є гарантованої якості. Навколишні населені пункти повинні перейти на централізовану систему водопостачання.

— Запаси тих вод, які ми беремо для міста — гарантовані на найближчі 100 років. Це джерела, що не мають прямих зв'язків з атмосферою. Можуть бути невеличкі впливи, наприклад: посушливий рік, у свердловині глибиною 70 метрів впаде рівень на три метри. Рівень води — 26 метрів, глибина свердловини — 70 метрів, впаде до 30 метрів. Нічого страшного — переживемо цей рік і водоносний горизонт відновиться. Такі водоносні горизонти не пропадають, верхні — так, щезають.

— У Львівводоканалі проблема з нераціональним споживанням води. Я не кажу, що це прямі витоки. Ми втрачаємо 51% із загального водозабору. Туди входить все — і крадіжка води також. Водогони не течуть, витоки з них є мінімально допустимими за

нормами, але вони практично замортизовані. Тільки біля Винник є дві труби, які дуже швидко зіпсувалися — там тиск 14 атмосфер. Великою проблемою є те, що поганий облік, крадіжка води і недобра система збирання оплати. Це має бути агресивна робота на пошуки неоплаченої води.

— У міському бюджеті Великого Львова мають бути кошти, призначені дрібним господарствам на вирощування органічної продукції, яка прийде на базари Львова. Тільки з органіки! Це повинна бути окрема програма. Підпиши зобов'язання — там не має бути хімії — це ж керовано має бути. Міськраді потрібно займатися не велодоріжками, а цілими напрямами, які, до прикладу, формували б: яка продукція заходить на ринки, якої якості, яка потрапляє у дитячі садочки…

Якщо брати дитячі садочки, школи, лікарні — мільйонне місто — хіба це не є турбота міського голови, щоби туди потрапляла якісна картопля, морква, буряк, капуста… Але якісні! Ніхто над тим не думає, а треба скласти списки і вимоги до якості продуктів, бо зараз везуть лайно!

Чому дитина у дитсадку не може випити склянку чистої води з водозабору міста Львова, але не по трубах прокачану, а звідти привезену. Людина — на 80% складається з води. Дитсадочки, лікарні, школи — такі об'єкти повинні забезпечуватися склянкою чистої безкоштовної води.

— Можна вже складати список об'єктів, які міська рада має викуповувати у приватників, аби згодом їх зносити.



Микола Одуха, Мар'яна Кричковська, Володимир Квурт, Мирон Іваник, Віталій Дубина та інші під час «внутрішньої» презентації сигнального примірника цієї книги 22 вересня 2020 р.

Юрій Ситник:

— Не пригадую автора, але суть сказаного така: «для того, щоби контролювати державу, потрібно контролювати вуглеводні, а для контролю населення — треба контролювати продовольство».

— Якщо говоримо про агломерацію, то мусимо пропонувати цільово залишати зони сільськогосподарських земель, забороняючи агрохолдингам їх використовувати.

— Неподалік центру Відня маленькі хатки з земельними ділянками. Звідкіля? Під час осади Відня турками, завдяки тим дачам місто харчувалося і виживало. З того часу діє заборона приватизації цієї забудови. Мешканці міста, маючи право пожиттєвого користування ділянками, не можуть їх забудовувати та зобов'язані цю землю обробляти. Це пам'ятка історії, але який підхід до продовольчої безпеки!

— Принципи збереження самобутності, самоврядності повинні бути. Можемо орієнтуватися на Європу — їхня програма підтримки агропромислового виробництва зараз плавно перейшла у програму збереження автентики села як базової ідентичності націй і народів.

— Над Стратегією Кракова працювала не одна Унівська група чи Інститут розвитку міста. Було задіяно низку інституцій: владу міста, науковців, експертні та громадські середовища. Робота тривала з 1 липня 2013 р., коли Краківська міська рада представила стратегію та показала принципи, які використовуються у стратегічному плануванні, й аж до погодження проєкту уповноваженими громадськими інституціями міста, що відбулося у 2018 р. Фактично 5 років вони працювали над цим стратегічним документом.

— Оскільки економіка є спекулятивною, то де крутяться гроші? Намалював якийсь дивак «Чорний квадрат», і це коштує мільйони доларів. Хтось попісяв на картину, і це на аукціоні продається. Гроші крутяться не в тих цінностях: дорого коштує те, що модне, розкручене. Те, що Микола Руденко назвав ентропією у своїй книзі «Природна економіка», він обґрунтував у тезах, які в нас не визнають. Але за його формулою 3/5 коштів від реалізації будь-якого товару мають повертатися до землі, до селянина, тому що все йде від землі, а не від спекулятивних операцій. Це ідеалістична на сьогодні річ, бо лихварський капітал — нинішня фінансова система, яка побудована на лихварському відсотку — це джин, котрий виліз із пляшки.

— За Р. Флоридою: щоби міста багатіли — треба залучити креативних людей, тих людей, довкола яких крутяться гроші. Фінансисти, художники, айтішники — для них потрібні комфортні умови. Вони не будуть стояти в корках, не дихатимуть загазованим повітрям… Є сайт, на якому в режимі онлайн відслідковується забрудненість повітря. Кілька днів слідкую за показниками Львова — вони різко погіршуються у пікові навантаження, вранці та ввечері, якраз у період маятникової міграції та інтенсивного руху транспорту.

— Щоби говорити про оптимальні розміри Великого Львова маємо дати відповідь на декілька запитань, які стосуються територій. До прикладу, територія житлової забудови — ще триває попит на житло та невідомо коли він закінчиться. Підживлюють

його заробітчани, вкладаються кошти з-за кордону — принаймні у Києві вже є фонд, який працює з іноземними коштами, у Львові теж, мабуть, є. Попит продовжується. Те, що сьогодні у світі відбувається з урбанізацією, багато фахівців називають початком процесу. Якщо цей процес продовжуватиметься — виникає запитання: де у нас території майбутньої житлової забудови? Де ми її резервуємо в межах агломерації? Що робити, аби не зупинити бізнес — бо він і не дасть себе зупинити. З іншого боку — не дати знищити Львів.

— Рекреаційний потенціал Львівської області використано на 10—11%, а він у нас досить потужний. При формуванні Великого Львова потрібно враховувати, щоби, проєктуючи транспортну мережу, передбачити доступність до таких об'єктів. Мешканець міста має швидко та доступно дістатись у будь-яку рекреаційну зону.

— Як має відбуватися управління містобудівним розвитком — це виокремлення ролі й посади головного архітектора Великого Львова. Це вже не архітектор міста, але ще не архітектор області. Це більше ніж місто та менше ніж область, але значно важливіше, бо стане центром чи ядром агломерації. Тоді має бути окремо обумовлена структура, посада і відповідні повноваження. Запобіжні механізми, про які говорили, щоби не було тиску: чи створення Рад старійшин, чи містобудівної ради за іншими принципами, чи Ради представників локальних громад.



Юрій Ситник, Микола Бевз, Анатолій Антонюк. Жовква. Березень 2020 р.

Мирон Іваник:

— «Відсутній облік дерев» — це не фантазії, а цитата зі стратегічної програми ЛМР. У попередній стратегії було закладено 6 млн на облік дерев. А обліку так і немає — цитату переписують зі стратегії у стратегію.

— Чи то Щурату, чи Пулюю приписують фразу: Львів є маленький Париж, але настільки маленький, що зробити у ньому щось велике — практично неможливо.

— При підміні понять знаходяться гроші на утримання підконтрольних ЗМІ, сотень молодих людей, які приходять на стажування, а згодом пишуть, роблять вірусну рекламу чинному меру… Ми не маємо надійних джерел інформації, відтак людина, яка звикла ними користуватися, але їх позбавлена, стає розгубленою. Розгублена — значить перелякана. Тут і починаються маніпуляції страхами, а далі ви знаєте, що з того виходить. Людина, яка звикла думати, не є електоратом, а є групою впливу на електорат — її важко збити з пантелику, особливо коли вона користується надійними джерелами інформації. Мешканці, позбавлені правдивої інформації про те, що коїться в місті, є розгублені. Ми боїмося того, хто, можливо, має більше інформації, бо в дискусії він буде правий. Це є маніпуляція страхами.

Ігор Гурняк:

— Місто надалі через мережу річок скеровує каналізаційні потоки у Північну Європу. Важко зрозуміти, чому адекватне рішення щодо переробки сміття не з'являється вже десятиліттями. Ще важче сприймати руйнацію ставків у приміській зоні, маніпуляції з ремонтом доріг та транспортними розв'язками, стихійні сміттєзвалища та цілий спектр аналогічних проблем. Додаймо до цього перевантаження міста транспортом, відсутність місць паркування, проблеми зі збереженням архітектурної спадщини і відповідно ЮНЕСКО тощо. Неважко передбачити, що ця проблематика у нетлінному стані перекочує у так звану Львівську ОТГ. Що таке місто може запропонувати новим фактичним околицям?

Коли говоримо про розвиток людського капіталу, маємо на увазі перш за все університети. І тут не будемо вішати все на міське урядування, оскільки проблема є загальнодержавною. На жаль, кращі студенти покидають місто, не отримуючи відповідного працевлаштування. Без серйозних нових промислових підприємств з суттєвими капітальними інвестиціями таких місць праці не буде ніколи.

Львову давно вже потрібен комунальний банк. Законодавством це не заборонено. Ідею можна популяризувати та просувати. У цілому світі це вже зрозуміли: під 0% чи 1% можна дати кредит на хороший і важливий для громади проєкт. І це — звичайна річ. Є ще одна хороша річ — додаткова локальна валюта. Це дуже поширена практика у Європі — вона стимулює зайнятість, оборот грошей.

— Де брати людей? Є ідеї щодо технопарків. Ми маємо йти на ризик та, базуючись на залишках вищої освіти в України, спробувати за допомогою кластерних форм сформувати невеличні промислові і не тільки підприємства. Ми більше ніде людей не знайдемо. Дуже багато людей повиїжджало…



Юрій Ситник, Віталій Дубина, Мирон Іваник, Валерій Хижняк, Микола Одуха, Микола Габрель, Олег Чамара, Володимир Квурт, Євген Камм, Мар'яна Кричковська з сигнальними примірниками книги «Великий Львів». 22 вересня 2020 р.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Архітектура Львова. Час і стилі XIII—XXI ст. / за ред.: Ю. Бірюльов, Б. Черкес, М. Бевз, А. Рудницький; уклад. Ю. Бірюльов. Львів: Центр Європи, 2008. 720 с.

2. Богданова Ю. «Великий Львів» — фантазія реальності чи здійснена химера? *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2004. № 506: Архітектура. С.164—173.

3. Вайцзеккер Е, Віймкман А. Come On! Капіталізм, недалекоглядність населення і руйнування планети. Київ: Саміт-книга, 2019. 276 с.

4. Верменич Я. В. Історична урбаністика в Україні: теорія містознавства і методика літочислення. Монографія. К.: Інститут історії України, 2011. 306 с.

5. Габрель М. М. Підвищення ефективності містобудівних рішень в організації приміських територій: монографія. Львів: Сполом, 2014. 269 с.

6. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем. К.: Видавничий дім А.С.С., 2004. 400 с.

7. Габрель М. М., Габрель М. С. Просторовий підхід до обґрунтування архітектурних рішень: навч. посіб. Львів: СПОЛОМ, 2016. 284 с.

8. Геник Я. В., Марутяк С. Б. Склад та структура флори газонів парків Львова. *Науковий вісник НЛТУ України*. 2012. №4. С. 28—33.

9. Говард Е. Розквіт міст-садів. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9C%D1%96%D1%81%D1%82%D0%BE-%D1%81%D0%B0%D0%B4

10. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15

11. Датування міст як проблема історичної урбаністики: європейський та український досвід: матеріали «круглого столу» 24 вересня 2008 р. / за заг. ред. В. Г. Панченка. Київ: Інститут суспільних досліджень, 2008. 88 с.

12. Дудин Р. Б. Старовинні парки Львівщини: монографія. Львів: «Новий Світ — 2000», 2019. 186 с.

13. Історія Львова в документах і матеріалах. Київ: Наук. думка, 1986. 424 с.

14. Конституція України від 28 червня 1996 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text.

15. Корбюзье Ле. Архитектура XX века. Москва: Прогресс, 1977. 303 с.

16. Котлер Ф., Карен Ф. Стратегічний маркетинг. Київ: УАМ. Вид. Хімджест, 2011. 580 с.

17. Кучерявий В. П. Зеленая зона города. Киев: Наук. думка, 1981. 248 с.

18. Кучерявий В. П. Сади і парки Львова. Львів: Світ, 2008, 360 с.

19. Крюков Н. А. Слов'янські землі / репринт. відтворення вид. 1915 / ред. нового вид. А. Й. Панюра та ін. Т. 2. Львів: Еколог. Коледж ЛНАУ, 2018. 252 с.

20. Крюков Н. А. Славянские земли. Сельское хозяйство в славянских землях в связи с общим развитием этих стран. Т. I: Юго-Западный район. Петроград: Тип. В. Ф. Киршбаума, 1914. 462 с.

21. Крюков Н. А. Славянские земли: сельское хозяйство в славянских землях в связи с общим развитием этих стран. Т. 2. Ч. 1. Галиция. Петроград, 1915. 213 с.

22. Львів. Довідник. / Упорядник М. Гресь. Львів: Книжково-журн. вид. 1955. 294 с.

23. Львівська область: природні умови та ресурси: монографія / за заг. ред. М. М. Назарука. Львів: Видавництво Старого Лева, 2018, 592 с.

24. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень: ДБН 360-92: Затверджено наказом Держкоммістобудування від 17 квітня 1992 року № 44. URL: https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92#Text

25. Містобудівне проектування. Частина II: Проектування структурних елементів міста: навчальний посібник / за ред. Г. П. Петришин, Б. С. Посацького, Ю. В. Ідак. Л.: Видавництво Національного ун-ту «Львівська політехніка», 2017. 288 с.

26. Мор Т. Утопия. Москва: Наука, 1978. 416 с.

27. Назарук М. М. Львів на початку XXI століття. Львів: Видавництво Старого Лева, 2015. 240 с.

28. Назарук М. М. Львів у XX столітті: соціально-екологічний аналіз: монографія. Львів: Укр. акад. друкарства, Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2008. 348 с.

29. Нога О. П. Світ львівського спорту. Львів: НВФ «Укр. технології», 2004. 783 с.

30. Підлісний З. Львів і далі є великим гуртожитком. *Високий Замок*. 1999. 26 берез.

31. Планування і забудова територій: ДБН Б2-2.12:2019. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України. *Інформаційний бюлетень*. 2019. № 6. 177 с.

32. Плешкановська А. М., Савченко О. Д. Епохи та міста. Вид. 2-е, доповн. Київ: Логос, 2019. 264 с.

33. Радянський Львів. 1939—1955. Документи і матеріали. / Ред кол. М. К. Івасюта, В. Я. Пащенко, Г. О. Сизоненко. Львів, 1956. 708 с.

34. Райт Ф. Л. Будущее архитектуры. Москва: Госстройиздат, 1960. 247 с.

35. Рудницький А. М. Розвиток містобудування на території західних областей України: монографія. Львів: Ліга-Прес, 2018. 332 с.

36. Склад та зміст генерального плану населеного пункту: ДБН Б.1.1-15: 2012. Київ: Мінрегіон України, 2012. 33 с.

37. Степанів О. Сучасний Львів. Краків; Львів: Укр. вид-во, 1943. 168 с.

38. Стігліц Джозеф Ю. Ціна нерівності. Як теперішнє подільне суспільство загрожує нашому майбутньому. 2-ге вид. Київ: Темпоре, 2017. 584 с.

39. Еко У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. Санкт-Петербург: ТОО ТК «Петрополис», 1998. 432 с.

40. Урбаністика сьогодення (або управління територіальним розвитком та планування населених пунктів): посіб. для працівників органів місцевого самоврядування. / Ін-т демократії ім. П. Орлика. Проект тристороннього співробітництва між Україною, Польщею та Нідерландами, на підтримку мережі регіон. навч. центрів в Україні / уклад. Габрель М. та ін. Київ: Академпрес, 2003. 143 с.

41. Флорида Р. Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними. Київ: Наш Формат. 2019. 320 с.

42. Флорида Р. Homo creativus. Як новий клас завойовує світ. Київ: Наш формат, 2018. 380 с.

43. Фотографії старого Львова. URL: https://photo-lviv.in.ua/

44. Чаплінський Ю., Коломойцев А. Львівський курс міських творців. Навчальна програма у сфері міського розвитку. 1919.

45. Черкес Б. С. Город и аграрная среда: монография. Львов: Свит, 1992. 152 с.

46. Шелест П. Ю. Україно наша радянська. Київ: Вид-во політ. л-ри України, 1970. 280 с.

47. Яремкевич Р. Спогади. Дитинство. Війна. Колима / упоряд. Ю. Ситник. Львів: Галич-Прес, 2018. 368 с.

48. Drexler I. T. M. Wielki Lwów. Nakładem Gminy miasta Lwowa, 1920. 68 p.

49. Metabolizm Кіонорі Кікутаке. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%B8%D0%BA%D1%83%D1%82%D0%B0%D0%BA%D1%8D,_%D0%9A%D0%B8%D1%91%D0%BD%D0%BE%D1%80%D0%B8

50. Saskia Sassen. The Global City: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University Press, 1991.

Науково-популярне видання

Великий Львів

Публікується в авторській редакції

Верстання: Борис МАЦЬКО

Дизайн обкладинки: Роман СВИСТОВИЧ

На стор. 115 використана знимка Оперного театру
фотохудожника Василя Пилип'юка

Підписано до друку 22.09.20
Формат 60x84/8. Папір офсетний.
Друк офсетний. Зам. №22/09-1
Ум. друк. арк. 58,59.

Видавництво "ГАЛИЧ-ПРЕС"
Видавець ФОП Король І.В.
м. Львів, вул. Гнатюка, 17
Ел. пошта: lvivprint@ukr.net. Тел. 096-59-88-924
Свідоцтво ДК №5353 від 24.05.2017 р.

Друк ФОП Король І.В.
м. Львів, вул. Гнатюка, 17
Ел. пошта: lvivprint@ukr.net. Тел. 096 59-88-924
Код ДРФО 2814706601
Витяг з реєстру платників єдиного податку
№ 1713073400422 від 28.02.2017

