

DOI: <https://doi.org/10.32347/2077-3455.2020.56.174-203>

УДК 711

Дьомін Микола Мефодійович,

доктор архітектури, професор,

Київський національний університет будівництва і архітектури

deminmaster@gmail.com ;

<http://orcid.org/0000-0002-3144-761x>

Маршал Тадеуш,

доктор хабілітований, професор,

Інститут загосподарювання середовища

та просторової політики Університету Лодзі (Польща),

Габрель Микола Михайлович,

доктор технічних наук, професор

НУ «Львівська політехніка»

gabreilmikola@gmail.com,

<http://orcid.org/0000-0002-2514-9165>

МЕТРОПОЛІЇ ЛОДЗІ ТА ЛЬВОВА: ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ І РОЗВИТКУ

Анотація: протягом останніх 25–30 років великі міста й регіони, що їх оточують, зазнали значних перетворень щодо соціально-економічної і просторової структури. Внаслідок радикальної реструктуризації, проведеної після 1990 року, традиційні галузі виробництва зникли й поступово замінюються новими видами ділової активності, особливо у сфері послуг, відбувається посилення процесів субурбанізації та розвитку функцій, що належать до IV сектора економіки. Метою статті є визначення фактичного масштабу містобудівних перетворень великих міст і їх оточення з точки зору виконуваних «нових» функцій, їх розмежування для цілей подальшого розвитку цієї території в контексті нових процесів. Майбутній розвиток значною мірою залежить від того, щоб знайти й вдало використовувати своє місце в національному й глобальному просторах (європейські фонди, культурну спадщину, геополітичний, соціальний та ін. потенціали). Серйозним викликом є координація діяльності структур територіального самоврядування та просторової політики громад для створення цілісної концепції розвитку нових містобудівних утворень. Львів, незважаючи на певні проблеми й бар'єри, має достатньо сильний потенціал, щоб стати передовим, творчим вузлом у сфері культури, науки й інноваційної економіки, головним елементом європейського майбутнього України. Здійснено порівняльний аналіз Львова та польського міста Лодзі щодо нових функцій і підходів до формування метрополійних

просторів. Увага акцентується, окрім іншого, на «столичних» функціях вибраних міст.

Ключові слова: містобудівне утворення; метрополійний простір; «столичні» (метрополійні) функції; критерії аналізу й оцінки трансформації; «Великий Львів»; досвід польського міста Лодзі.

Постановка проблеми. Авторами зроблено припущення, що міста з населенням понад 700 тис. мешканців у нових умовах їх функціонування виконують «столичні» (метрополійні) функції, а відповідно, територію їх впливу можна вважати метрополійним простором. У статті увага концентрується на метрополійних просторах, проводиться порівняльний аналіз міст Лодзі і Львова.

Містобудівні утворення Лодзь і Львів — це територія, яка зазнала значних перетворень в останні три десятиліття як у сфері соціально-економічної, так і просторової структур. Унаслідок глибокої реструктуризації, здійсненої після 1990 р. (до цього часу міста виступали центрами традиційних обробних галузей), з переходом до нових видів економічної діяльності, особливо в сфері послуг, IV економічного сектора, будівництва, — змінюється просторова структура. Висловлено гіпотезу, що в структурі простору держав існують міста, які мають «столичну» традицію і щораз ширше перебирають на себе метрополійні функції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Метрополійні й агломераційні питання цікавлять наукову спільноту Польщі й України вже чимало років, і це знайшло відображення у численних публікаціях [1–9], метою яких є виявлення ключових проблем розвитку цих утворень, питань визначення меж, обґрунтувань функціональної структури й зв'язків із довкіллям у регіональному, національному та наднаціональному масштабах, а також питання управління, умов і напрямів їх просторового розвитку. Особливе місце посідають питання поширення процесів урбанізації в усіх площинах (демографічній, соціальній, економічній, територіальній), оптимізації відносин міст у надсистемах.

Метою публікації є аналіз трансформаційних процесів вибраних міст (Львова і Лодзі), встановлення особливостей та обґрунтування шляхів їх використання для підвищення ефективності організації й просторового розвитку як міст, так і держави. При цьому вирішувались *завдання*:

- уточнення стану дослідженості та трактування понять метрополія, метрополійний простір, «столичні» (метрополійні) функції;
- вибору критеріїв аналізу та оцінки трансформації для встановлення меж і масштабу змін;

- характеристики просторових структур Лодзі та Львова як метрополійних утворень;
- визначення ролі «столичних» (метрополійних) функцій у процесах, що відбуваються;
- обґрунтування шляхів використання досвіду метрополії Лодзі до формування та розвитку метрополійного простору Львова.

Основна частина. 1. Передумови дослідження й формування метрополій у Польщі та Україні. Порівняльний аналіз. Регіони найбільших міст держави й столиць протягом багатьох років були важливою складовою формування просторового ладу в різних країнах. Введене в практику польського просторового планування поняття столичного регіону Законом 2003 р., але й досі не існує законодавчих положень, що регулюють питання, пов'язані з визначенням компетенцій, завдань, методів розмежування та інституціоналізацією, функціонуванням і управлінням такими регіонами як у науковому, так і в проектному середовищах, а також на рівні місцевого самоврядування. Водночас здійснено ряд практичних дій для формування нової організації простору, що оточує найбільші польські міста.

В Україні діє Закон про столицю [10], де здійснення столичних функцій гарантується шляхом:

- 1) виділення окремим рядком у Держбюджеті України фінансування витрат на здійснення містом Києвом столичних функцій;
- 2) затвердження стабільних (не менш ніж на два роки) бюджетних показників взаємовідносин Держбюджету України і бюджету столиці;
- 3) надання субвенцій, виділення необхідних ресурсів для виконання програм, проектів та на ін. витрати, пов'язані зі здійсненням містом столичних функцій;
- 4) компенсації на підставі угод витрат, пов'язаних із використанням центральними органами державної влади, представниками іноземних держав і міжнародних організацій та іншими органами, місцем розташування яких законодавством визначено столицю України, земельних ділянок, будівель, споруд, комунальних послуг тощо;
- 5) передачі в комунальну власність територіальної громади м. Києва майна підприємств, установ, організацій та інших об'єктів державної власності, що належать державі в місті Києві;
- 6) надання державних гарантій на інвестиції, що залучаються на розвиток інфраструктури міста;
- 7) надання органам виконавчої влади й органам місцевого самоврядування урядових телекомунікацій та каналів зв'язку загальноміського телевізійного, а також радіоканалу, каналу кабельного телебачення, необхідних для здійснення столичних функцій.

Територіальній громаді столиці в установленому законом порядку за поданням Київської міської ради компенсуються витрати, а також збитки, завдані їй під час проведення заходів загальнодержавного й міжнародного характеру, а також шкода, заподіяна в разі виникнення надзвичайних ситуацій з вини суб'єктів, підпорядкованих органам державної влади.

У статті представлені проблеми формування функціональної структури, напрямів і умов розвитку, пов'язані з розвитком метрополійності Лодзинського й Львівського регіонів.

Поняття «столичності» міста пов'язується з його трактуванням як метрополії. Вихідним пунктом для осмислення метрополії є визначення цього поняття. Перші спроби сформулювати визначення (іноді пов'язані з виділенням адміністративних одиниць, званих «столичними») в польській літературі з'явилися ще в II пол. минулого століття [11–13].

Визначити поняття метрополії з морфологічної точки зору складно, і його ареал не може бути прирівняний до приміської зони. Детермінанту метрополії слід розуміти як своєрідну містобудівну систему, що володіє певними ознаками, серед яких принципове значення мають:

- прямий діапазон щоденного впливу;
- процеси метрополізації й нагромадження діяльності, що формує функції міста-центру;
- міцні внутрішні функціональні зв'язки;
- добре розвинена транспортна мережа;
- окрема система управління, яку повинна мати територія.

У 2004 р. було підготовлено дослідження «Столична область Лодзі — виклики та проблеми», метою якого стало визначення умов, необхідних для самоврядування міста, ефективних дій з формування його простору. Дослідження окреслювало проблеми Лодзинської метрополії, що виникли, та містило висновки експертів щодо питань управління, розмежування, функціональної структури та умов майбутнього розвитку цієї території. Проблеми метрополії Лодзі були розглянуті також у «Плані розвитку воєводства Лодзі» на 2002 р. та його оновлення 2010 р., у «Стратегії розвитку воєводства Лодзі» на 2013 р. Тоді ж затверджено «Дослідження розвитку метрополійного ареалу Лодзі», спрямоване на визначення його потенціалу розвитку й пропозицій курсу дій для прискорення процесів його метрополізації й заходів ефективного використання потенціалів й усунення бар'єрів на шляху розвитку [14]. Сформульовано найважливіші напрями розвитку Лодзинського регіону:

- розвиток метрополійних функцій на основі інноваційної економіки й креативного сектора;

- пожвавлення технічно, соціально й економічно деградованих міських районів метрополії;
- інтеграція системи громадського транспорту, що формує просторову спільність території.

Цей відкритий документ (вихідний матеріал для розробки стратегії розвитку Лодзинської метрополії) містить лише пропозиції щодо пріоритетних напрямів розвитку в довгостроковій перспективі (2020+). Основними положеннями підготовленої у 2014 р. «Стратегічної діагностики району Лодзинської метрополії» стала необхідність територіальної, тематичної й суб'єктної інтеграції заходів щодо розвитку всього регіону [15]:

- територіальна інтеграція означає, що діяльність з розвитку повинна здійснюватися з локальних утворень, що матимуть підтримку й гарантуватимуть вплив у надмісцевому, «столичному» масштабі;
- тематична інтеграція означає, що діяльність з розвитку повинна поєднуватися в тематичні групи, а ефект має полягати в зміцненні цілісності району в соціальній, економічній, природній та культурній сферах;
- суб'єктна інтеграція означає, що діяльність з розвитку повинна здійснюватися як частина співпраці між різними партнерами (підрозділами місцевого самоврядування, соціальним сектором й суб'єктами господарювання).

Кількість стратегічних документів розвитку Львова досягає майже 120-ти, що розроблені за останні 15 років. Зупинимося стисло на «Схемі планування території Львівської області», яка розроблена на основі Генеральної схеми планування території України (2003 р.); Комплексній стратегії розвитку Львова 2012–2025 рр.» [16]; Концепції Генплану Львова, затвердженій 2005 р., яка послужила основою оновлення Генплану міста, затвердженого 2009 р.; Інтегрованій концепції розвитку Львова (2018).

Генеральний план м. Львова був розроблений 2008 р. та затверджений сесією міськради у вересні 2010 р. [17]. Проект «Коригування генплану Львова», як офіційно називається документ, було відзначено Державною премією. Ця робота виконана колективом АПМ-2 ДППМ «Містопроект» на замовлення управління архітектури департаменту містобудування Львівської міської ради. Коригування виконане у дві стадії:

I — Концепція розвитку м. Львова, розроблена у 2001 р. ДППМ «Містопроект» і затверджена ухвалою Львівської міської ради № 2146 від 31.03.2005 р. для подальшої роботи над генпланом;

II стадія — Коригування генплану м. Львова, розроблення якого здійснено на основі тендеру, проведеного у 2006 р., затвердженого ухвалою № 3924 від 30.09.2010 р.

Обидва ці документи є чинними нині. Актуальність розрахункового періоду Концепції становить орієнтовно 30–40 років, а генерального плану — до 2025 року. Тобто як мінімум до 2025 року дані документи обов'язкові до виконання всіма учасниками містобудівного процесу в м. Львові. Детально аналізувати численні стратегії й програми недоцільно — це декларативні документи, які ігнорують просторові проблеми і, як показує практика останніх років, їх використання є малоефективним. Тут відзначимо проблеми методології розробки стратегічних документів розвитку міст в Україні:

- декларується системний підхід, на практиці ж недостатньо аналізуються зв'язки і відносини між елементами системи;
- брак оновлених статистичних даних та відсутність системних соціологічних досліджень;
- часовий горизонт документів погано обґрунтований;
- недостатня увага приділена територіальним аспектам;
- не узгоджено співвідношення участі експертів і громади (емоційність і низька обґрунтованість пропозицій).

Методологія повинна визначати пріоритетні питання просторової організації та шляхи розвитку міст і територій, передбачати можливі відхилення в процесі реалізації та не допускати негативних наслідків. Розвиток має бути керованим, передбачати аналіз зворотних зв'язків та включати показники контролю змін. Для керованого розвитку мають бути чітко визначені цілі, обмеження, ресурси, щоб можна було прогнозувати й керувати цим процесом, тобто, пропонуючи те чи інше рішення, прогнозувати наслідки.

Узагальнимо проблеми та слабкі сторони документів із формування й розвитку просторової системи Львова, різних стратегій і концепцій — не розвивається містобудівна документація, необхідна для ефективного керованого розвитку та функціонування Львова; розробляються лише локальні проекти, відбуваються порушення у функціональному зонуванні й безсистемна зміна функцій. Ігноруються владою існуючі містобудівні напрацювання: матеріали формування групової системи населених пунктів (Новаківський — кінець 1980–1985 років); схем планування територій області; генплану Львова і генпланів приміських сіл, схем територіальних громад. Область робить містобудівний кадастр і базу даних — місто не долучається до цієї роботи, щоб відслідковувати спільні інтереси, відбувається порушення процедури погоджень тощо.

2. Критерії, характеристики й методи дослідження проблем метрополій та центральних міст. Серед критеріїв, які корисні для визначення просторового масштабу метрополії, виділимо [5; 18]:

- відносини між центром і оточенням — спільно виконувані функції, економічні й соціальні зв'язки з навколишніми органами місцевого самоврядування;

- демографічний потенціал, щільність населення та обсяг міграції;

- кількість, динаміка розвитку та вид ділової діяльності;

- характер використання й забудови земель;

- розширений розвиток технічної інфраструктури;

- освіта, професійна структура й рівень життя мешканців;

- зона прямого тяжіння до центру;

- політична воля підрозділів місцевого самоврядування до співпраці в межах нового утворення;

- критерій просторової когерентності.

Ця територія також повинна забезпечувати реалізацію принципів, які складають критерій просторової згуртованості населення, а саме:

- покривати ділянки не більше відстані, що відповідає діапазону щоденних трудових міграцій;

- включати усі територіальні громади, які примикають до міста-центру;

- включати територіальні громади, які не межують з містом-центром безпосередньо, але відповідають визначеним критеріям;

- включати громади, які хоч і не відповідають прийнятим критеріям, але межують з територіальними громадами, що відповідають цим критеріям.

Практичне розмежування метрополії є дуже складним і неоднозначним завданням, що результат як існування багатьох підходів до визначення меж, так і цілей, якими має слугувати розмежування. Основним критерієм розмежування метрополії — визначеної як територія, функціонально пов'язана з центром (великим містом, оснащеним метрополійними функціями) — можуть бути міцність, характер і ступінь зв'язків між центром і його оточенням [19, с. 165–167].

С. Лішевські [20] обґрунтував пропозицію щодо розмежування, використавши аналіз чотирьох особливостей: концентрація населення, постійна міграція, розподіл суб'єктів господарювання та рекреаційна функція. Дослідник припустив, що метрополія є етапом розвитку великих поселень у процесі урбанізації простору, а місто після досягнення «зрілості» (головним чином функціональної) підпорядковується відцентровим силам (процесам деконцентрації), які, діючи одночасно з процесами концентрації, викликають зовнішній розвиток такого утворення, даючи початок формуванню метрополії, яка є виразником просторового розвитку й нової фази процесу урбанізації, що називається метрополізацією.

3. Характеристика Лодзі й Львова як потенційних метрополійних утворень. Посилаючись на аналіз чотирьох зазначених особливостей, С. Лішевські дійшов висновку, що [20]:

- після періоду сильної концентрації населення в Лодзі відбувся швидкий територіальний розвиток районів з високою щільністю населення навколо міста, зі зменшенням ролі Лодзі, що означає початок етапу метрополізації території;

- у повітах, що оточують місто, зафіксовано великий притік мешканців з Лодзі, тож ці повіти можуть бути включені до Лодзинської метрополії, тоді як частина навколишніх повітів перебуває на стадії менш розвинутого процесу метрополізації, але й тут це буде розвинуто невдовзі;

- відбувається далекоюсяжне зближення ділової діяльності, що переходить у зовнішню зону з інтенсивністю зовнішньої міграції з Лодзі.

Зазначені висновки підтверджуються й дослідженнями демографічних процесів та економічного потенціалу Лодзинського регіону, а також соціальних зв'язків [21–22]. У переважній більшості наукових досліджень, присвячених проблемам метрополії, передбачається, що Лодзинський регіону утворюється містом Лодзь та чотирма навколишніми повітами: Згежські, Пабяніцкі, Східний Лодзь та Бжезіни. Визначений ареал є важливою частиною згаданих раніше критеріїв, що створюють відносно компактну й функціонально пов'язану територію, характеризується високою транспортною доступністю, а для більшості громад характерний високий темп урбанізації й домінуюча частка несільськогосподарських функцій (рис. 1).

Важливим висновком з аналізу метрополії є спостереження, що неможливо точно встановити його межу, щоб регіон відповідав усім критеріям, які визначають його ареал. Кордон Лодзинського ареалу має зональний характер, є динамічним і змінюється. Певне функціональне розмежування визначено громадами, розташованими на північній і північно-східній околицях цієї території. Менше насичення функціями, виробництвом і обслуговуванням, а також інфраструктурними елементами, що обумовлюють згуртованість населення, мають громади Гловно, Озоркув, Паршев, Дмосін, Жежув та Рогув, а на півдні — гміна Длутув. Процеси метрополізації також слабкі в Бжезінському повіті. Якщо врахувати факт, що Лодзинський регіон за площею є одним з найменших у країні, має значну чисельність населення та економічний потенціал, очевидно, що ступінь його цілісності й узгодженості суттєво відрізняється від інших метрополій Польщі.

Прийнята територія Лодзинської метрополії з практичної сторони не суперечлива — включає Лодзь та чотири повіти, що оточують місто-центр, до яких входять 27 громад (див. рис. 1). Площа цієї території приблизно 2,5 тис.

км² (13,7% площі Лодзинського воєводства) і проживає 1117 тис. осіб (2019 р.), що дає середню щільність населення 447 осіб/км² (середня по воєводству 139 осіб/км²). Частка міського населення становить 87% (при середньому рівні воєводства 64%).

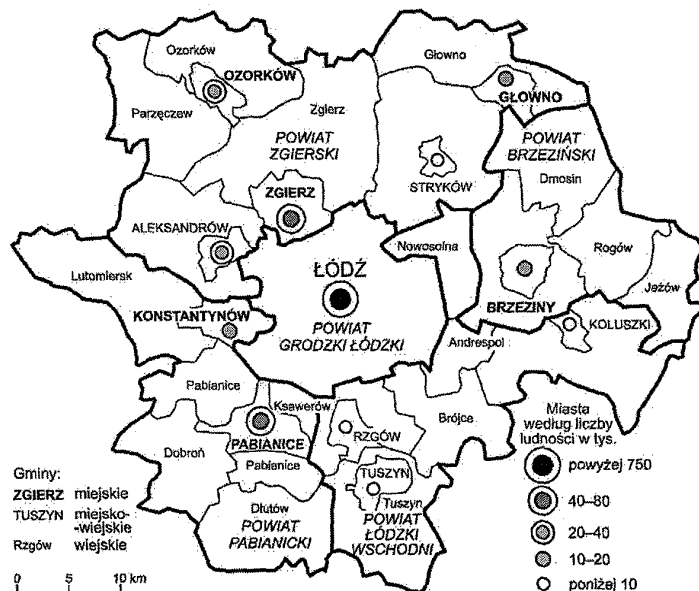


Рис.1 Подział administracyjny Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego

Źródło: oprac. własne

Рис. 1. Адміністративний поділ Лодзького метрополітійного утворення.

Джерело: опрацьовано Т. Маршал [22]

Просторова структура метрополії Лодзь є концентричною: систему обходу (з урахуванням запланованого заповнення відсутніх елементів) створюють подальші кільця відносно міста-центру (рис. 2) [19, с. 160–162]:

- внутрішньоміське кільце з виділенням територій зеленої й урбанізованої зон, які об'єднані в одну систему з екологічними цінностями та формують основні елементи матеріальної ідентичності міста;
- кільце, яке виділяє частину центру міста в широкому значенні (в межах вул. Войська Польського, Конституції, Траса Гурна – просп. Влукняжи);
- кільце залізничної колії з діаметральним коротким замиканням та сполучними лініями на півночі й сході;
- кільце, створюване дорогами надрегіонального значення, що охоплюють фрагменти автомобільних доріг A1 і A2 та швидкісні дороги S8 і SI4;
- кільце, що охоплює зовнішнє лісове кільце з рекреаційною функцією.

Окрім того, в зоні кілець добре розвинуті:

- культурні заклади (театри, філармонія, музеї, вища освіта, об'єкти фестивалівних заходів);

- послуги, пов'язані з бізнесом (спеціалізовані юридичні, фінансові й інформаційні центри), органи державного управління й регіональні органи юстиції;
- база готелів, фінансові й страхові установи (десятки відділень);
- високоспеціалізована охорона здоров'я (20 лікарень, у т.ч. клінічних);
- виробнича діяльність на основі сучасних технологій (технопарки, 24 незалежні філії або відділення науково-дослідних підрозділів);
- комерційна й сервісна функції надрегіонального значення (комплекс Гжгув – Тушин – Глухув, великі торговельно-розважальні центри Manufaktura і Port-Łódź);
- транспортна функція (комунікаційний зв'язок надрегіонального значення: перехрестя автомобільних доріг A1 і A-2, дороги S8 і SI4, відбудований залізничний вузол Лодзь-фабрична й розширення аеропорту) та пов'язана з нею логістична функція.

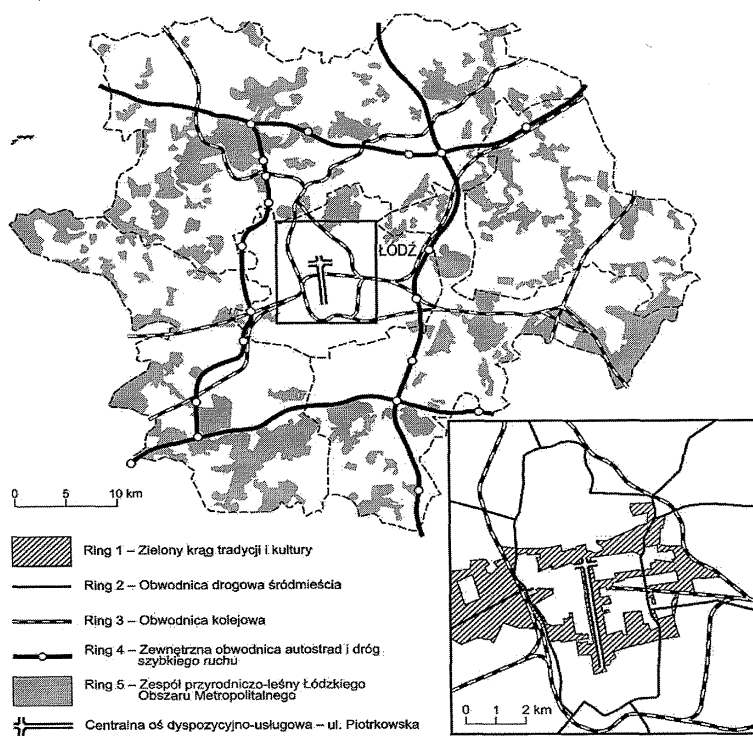


Рис. 2. Концепція просторової структури Лодзинської метрополії
Джерело: Т. Маршал на основі Bald, 2005 [22]

У процесі розвитку функцій столиці важливе значення має конкурентна позиція не лише міста-центру, а й усієї метрополії, що складається з різних підрозділів, які залишаються у віданні окремих місцевих органів влади та характеризуються специфічною внутрішньою диференціацією з точки зору функціонування, соціальної структури й управління простором. Функціональна

диференціація регіону Лодзинської метрополії була піддана дослідженню з урахуванням поділу цього простору на муніципальні одиниці (у випадку міста Лодзь — на адміністративні округи) стосовно основних економічних і житлової функцій [1–2; 18–22]. Дослідження підтвердило розмаїття Лодзинської метрополії, але вся територія внутрішньо інтегрована й обладнана типово міськими функціями. Лодзь охоплює не лише сусідні міста та територіальні громади, що безпосередньо примикають до міста-центру, але й муніципалітети, розташовані на околицях, що менше оснащені виробничими і обслуговуючими функціями, з низькою концентрацією населення та домінуючою сільськогосподарською діяльністю. Простір, який з точки зору функціональності є найменш придатним для регіону Лодзинської метрополії, включає громади в його північному й північно-східному напрямках. Серед інших і архітектурно-образні вирішення будівель — зокрема, господарські будівлі, характерні для сільськогосподарських районів, домінують у північній і східній околицях Лодзі. Метрополійні функції демонструють сильну концентрацію насамперед у центральній зоні Лодзі, але чітко функціонально розвиненої метрополії немає — слід розуміти як область з комплементарно розвиненою функціональною структурою щодо послуг вищого порядку (університетські міста, технопарки, торгово-розважальні центри) — навколо центрального міста.

Розвиток Львова історично відбувався як непромислового міста, штучно перетвореного в промисловий центр у радянський період. Місто з початком пострадянських політичних і соціально-економічних трансформацій втратило конкурентоспроможність: порівняно з іншими найбільшими містами України тут зафіксовано найвищий рівень безробіття, найнижчий показник господарської активності, низькі соціально-демографічні показники тощо. Причиною неефективної диверсифікації промисловості у Львові стали історичні й геополітичні передумови, низька підтримка держави та непрофесіоналізм місцевої влади. Соціально-економічні й територіально-урбаністичні зміни подано в табл. 1. Зупинимося коротко на характеристиках окремих змін і трансформацій пострадянського періоду.

Упродовж пострадянських років у місті (чисельність постійного населення на сьогодні 750,3 тис. осіб) спостерігається тенденція скорочення мешканців як за рахунок природного приросту, так і міграційних переміщень. Загальна кількість найманих працівників Львова, зайнята в усіх сферах економічної діяльності, за станом на 01.01.2019 р. склала 239,1 тис. осіб (40% населення міста), тобто трудові ресурси міста використовуються лише на 73,7%. Структура зайнятості характеризується зменшенням частки зайнятих у суспільному виробництві.

Посилюється просторова нерівномірність розміщення інвестицій, яка виражається у зростанні концентрації людей і комерційних функцій у центральній частині (рис. 3). На це вказує й висока вартість нерухомості в центрі. Пріоритетом для приватних інвестицій у центрі міста є об'єкти готельної й банківської сфер, громадського харчування, торгівлі. Така концентрація загострює проблеми транспорту й збереження історичного середовища. Стосовно периферійних частин міста відзначимо динамічніший розвиток південної частини у зв'язку з будівництвом тут нового стадіону й розбудовою аеропорту (є потенціал створення нових центрів спорту, бізнесу, торгівлі, освіти й розваг) та деяку активізацію в районі «Сихів» у зв'язку з прокладенням трамвайної лінії до центру.

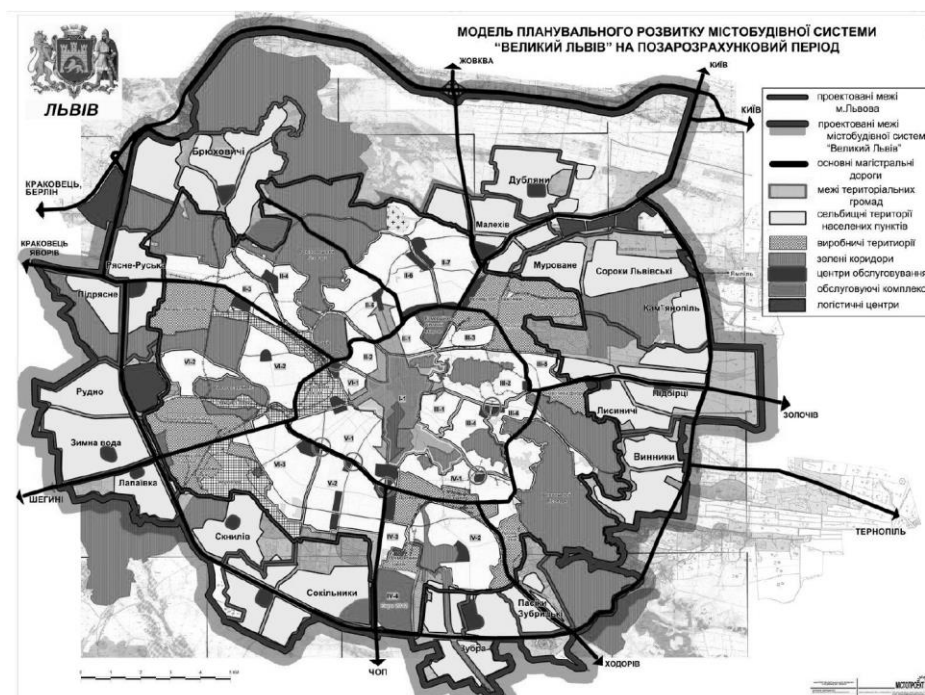


Рис. 3. Модель планувального розвитку містобудівної системи «Великий Львів»
Джерело: опрацювання Інституту «Містопроект», Львів [17]

Пріоритетним у структурі ділової активності й капітальних інвестицій є житлове будівництво – 38% від загальної суми інвестицій, натомість незначним залишається вкладення у розвиток інженерної інфраструктури (12%). Львів є одним із лідерів в Україні як за обсягами будівництва, так і за його вартістю. За станом на 01.11.2019 р., для порівняння, у трьох містах-лідерах будується: Київ – 616 об'єктів, Львів – 249 об'єктів, Одеса – 162 об'єкти. Нове житлове багатоповерхове будівництво ведеться в межах міста, головню в уже сформованих житлових районах, забезпечених інженерно-транспортною інфраструктурою, або за рахунок виробничих і комунальних територій колишньої промислової забудови.

Таблиця 1

**Характеристика соціально-економічних і просторових показників
Львова в пострадянський період**

Показники	Роки							
	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020
Соціальні								
Чисельність населення, тис. осіб	778,7	823,3	831,2	813,7	761,7	760,0	758,4	756,0
Густота населення, осіб на 1 км. кв	4866	5146	5195	5086	4454	4458	4435	4421
Зайняті, тис. осіб	516,1	501,6	371,3	287,9	349,8	272,1	244,8	239,4
промисловість	258,7	231,4	197,3	97,4	78,7	57,9		157,0
сфера послуг	258,0	297,9	174,0	190,5	271,1	214,0		
Офіційний рівень безробіття, %	--	--	0,44	2,8	2,9	4,6	5,5	5,6
Економічні								
Кількість підприємств, од.								
промислових	130	1244	1974	3130		10341	10236	10108
торгової мережі	--	134,4	143,3	153,4	168	257	1251	1431
Кількість підприємств на 10000 мешканців	--	18	37	78	138	3	135	145
Капіталовкладення, млн. грн.	389,7	690,6	196,0	571,4	2577,9	4044,9	6698,	13170,
житлове будівництво	68,5	90,0	30,0	47,9	237,5	504,1	1	4
Просторові								
Введення в експлуатацію житла, тис. м кв.	274,8	368,5	89,9	95,9	158,7	184,5	490,5	416,5
Житловий фонд, млн. м кв.	10,3	11,8	12,8	13,8	14,1	13,8	15,3	16,4
Забезпечення населення житлом на особу	13,6	14,5	14,9	16,2	17,9	18,8	20,5	22,4
Потужність, тис. м куб. в добу водопроводу	452,1	425,3						
очисних споруд, каналізація	371,0	179,7	179,7	179,7	179,3	179,5	179,1	179,7
Перевезення пасажирів, млн. осіб електротранспортом	190,7	236,0	66,7	99,9	96,5	85,5	90,1	156,4
автобусами	--	--	145,3	84,9	95,3	145,9	109,6	89,9
Протяжність ліній електротранспорту, км	67,7	76,4	76,4	67,0	73,5	73,5	70,3	81,8
трамвайних	112,9	118,9	122,3	117,3	117,3	117,3	126,2	129,3
тролейбусних								
Кількість трамвайних вагонів, од.	209	204	216	187	172	139	124	131
Кількість тролейбусів, од.	247	224	147	119	105	85	74	85
Площа території, га	160	160	160	160	171	171	171	171
Забудовані землі, га	8446			11600		11616	11718	
Щільність викидів забруднюючих речовин, т на 1 кв. км		84,3	36,2	123,0	16,1	11,8	15,0	23,4

Джерело: Складено М. Габрель за даними статистичних щорічників міста Львова Головного управління статистики у Львівській області [23–24]

Технічна інфраструктура практично не розвивалась у пострадянський період і є складною проблемою господарства міста. Експертними дослідженнями встановлено, що більшість мереж технічної інфраструктури м.

Львова вичерпали свій нормативний термін експлуатації, знаходяться в незадовільному стані. Протягом 1990-2019 рр. у сфері технічної інфраструктури міста відбулось покращення ситуації лише з водопостачанням.

Зріс рівень автомобілізації населення міста (від 100 до понад 300 авто на 1000 мешканців). Водночас рухомий склад міського електротранспорту, модернізація колій громадського транспорту оновлюються слабо; зростає навантаження на мережу вулиць центральної й серединної частин міста. Декларуються (втілення не відбулося) ідеї створення безтранспортних зон в історичній частині та загальноміському центрі, перехоплюючих парковок у транспортно-пересадочних вузлах на перетинах кільця магістральних вулиць з радіальними вулицями й лініями громадського транспорту (місткістю, відповідно, приблизно 1 і 4 тис. місць). За пострадянський період вдалося лише перетворити пл. Ринок у пішохідну зону, поєднавши два фрагменти пішохідних вулиць Краківської й Галицької.

Висока щільність та історична цінність забудови у центральній частині не дозволяють здійснювати реконструкцію вулиць з розширенням проїзних частин, а розташування історичної частини у Львівській улоговині створює проблеми розвитку підземної урбаністики. Загострюються суперечності між функціональними характеристиками простору міста (структура склалася історично й має мозаїчний характер переплетення зон різного функціонального змісту) та складеною системою громадського транспорту, породжуючи конфлікт ефективного використання швидкісних систем.

Внутріміські процеси й умови розміщення міста в системі розселення й основних транспортних комунікацій, а також природного оточення обумовили специфіку процесів субурбанізації, змінюють відносини міста з оточенням. Відкоригований генеральний план (2010 р.) розглядає Львів у контексті навколишніх територій, де виділяються дві зони: приміського розселення в радіусі приблизно 30 км та формування містобудівної системи «Великий Львів» у межах території на відстані 3–5 км від зовнішньої межі. У приміській зоні спостерігається наростаючий конфлікт між урбанізаційними процесами, що відбуваються в просторі прилеглих до міста територій, і майбутніми потребами міста-центру. Ці території місто-центр розглядає для вирішення власних проблем та як можливість покращення інфраструктурного облаштування своїх територій, але територіальні громади мають власне бачення щодо їх використання.

Зростає туристична антропогресія на місто і його центральну частину — в останнє п'ятиріччя Львів відвідує приблизно по 2 млн туристів щорічно (6 тис. щоденно). Поряд із незначними позитивними наслідками посилюється туристична ерозія: місто поступово перетворюється в «місто офіціантів і

прислуги», руйнуються напрацьовані століттями традиції й цінності. Це результат невідповідності міста до нових процесів.

Виділимо окремі проблеми головного міста, що обумовлені непрофесійними діями фахівців і влади, та які блокують ефективний розвиток міста й формування містобудівної системи «Великий Львів»:

1) *забудова долини Полтви* — єдиного природного «каналу» провітрювання центру Львова, що розташовується в межах Львівської улоговини, має негативні екологічні наслідки для міста і його центральної частини;

2) *відсутність системності в резервуванні територій у приміській зоні під житло, цвинтарі, лікувально-рекреаційні та інженерно-технічні функції*. Ігноруються вимоги й проектні пропозиції генплану;

3) *загострення транспортних проблем з причин ігнорування вимог генплану та пропозицій їх вирішення*: продовження автомагістралі від автовокзалу на Сихів неможливо; вул. Широка (Левандівка – Білогорща) як продовження від Луганської — на окремих фрагментах забудовується; на вул. Шевченка загальноміська магістраль від Луганської перетинається з Шевченка, де передбачалась розв'язка для реорганізації руху, але вона не має перспектив до реалізації, оскільки територія близького оточення забудована. Пропонуються популістські гасла, зокрема, *Львів — місто коротких відстаней*, і недоцільно розвивати ефективні засоби громадського транспорту. Для компактних систем, до яких належить місто, це об'єктивна перевага;

4) *відсутність системної житлової політики*. Хаотична забудова багатоповерховими будинками. Житлове будівництво у Львові вийшло з-під контролю фахівців та органів місцевого самоврядування, переведено в комерційну діяльність;

5) *інженерно-технологічні проблеми*, зокрема вдосконалення й розвитку системи каналізування міста;

6) ще в «радянському» генплані передбачалось *призупинення промислового розвитку*, насамперед із-за браку трудових ресурсів у місті, великої кількості маятникових мігрантів, умов і ресурсів міста. Зберігається питання економічних перспектив міста, яке не розглядається в жодних стратегічних документах його розвитку.

На сьогодні недоцільно розширювати місто шляхом «захоплення» нових територій під міські функції. Необхідно вдосконалювати внутріміську систему життєдіяльності міста — пріоритет громадському транспорту, зокрема електротранспорту; створення «кільцевих центрів», які вивільнять вузькі вулиці міста; регулювання податкового тиску, зокрема на нерухомість, «професійний податок», податок на землю з урахуванням її якості та розташування тощо.

Відзначимо й інші явища в просторі міста — виділяються «анклави бідної зони багатства», зростає роль торгівлі, активізується трудова міграція, посилюється «мозаїчність» міського середовища. Продовжується процес занепаду громадського простору, зменшується частка міського простору для інтегрування мешканців, зокрема осіб старшого віку (ділянки, де колись збирались, дискутували, проводили вільний час, сьогодні є обмежено доступними).

Львів, завдячуючи значною мірою шансам, отриманим у зв'язку з проведенням у місті матчів Євро-2012, урахуванню негативних і позитивних наслідків трансформацій власності, функціональних, адміністративних, суспільних, культурних тощо змін, втрачає радянські атрибути, хоч і надмір повільно, але перетворюється в європейське місто.

4. Подальший розвиток метрополій. Досвід Лодзі для практики Львова. Лодзинська і Львівська метрополії мають багато спільного — це простори зі складною соціально-економічною структурою, мають моноцентричний характер, з чітким домінуванням міста-центру.

Оцінка просторового потенціалу виявляє слабкі й сильні сторони, що визначають їх подальший розвиток [25]. Серед бар'єрів питання суспільної довіри залишається важливим, особливо в ситуації реформування місцевого самоврядування на рівні територіальних громад. Лодзь і Львів є «найсильнішими» елементами в плануванні своїх містобудівних формувань, тоді як проблема обмеженої довіри міських і сільських громад, що оточують міста, та влади головного міста, а також відсутність співпраці проявлялась багато разів при спробах вирішити низку проблем, спільних для всього регіону. Це підтверджується результатами опитування, проведеного серед органів місцевого самоврядування, в якому найсерйознішою загрозою як наслідком інтеграції вважається втрата самостійності. Ознаки поглиблення міжмуніципальної співпраці, в якій Лодзь є одним із партнерів, свідчать про те, що цей ключовий бар'єр тут вже усунений. Цього не можемо сказати в ситуації зі Львовом.

Складною є ситуація просторового планування в обох потенційних метрополіях на рівні суб'єктів, що входять до складу ареалу. Ступінь покриття територіальних громад проектними документами різний, а матеріали часто виявляють значну недостатність, особливо це помітно в контактних зонах (в зоні близького оточення Львова). Відносно актуальною залишається ця проблема й для Лодзі. Немає реальної координації процесів планування, а відсутність узгодженої просторової політики органів місцевого самоврядування викликає просторові конфлікти на територіях існуючих утворень, створюючи серйозну загрозу для згуртованості нового містобудівного утворення.

Відсутність координації просторової політики на надмуніципальному рівні загострила проблеми виділення територій для функцій, пов'язаних з матеріально-технічним забезпеченням, зберіганням і виробничою діяльністю; призводить до неконтрольованого розростання міст, що викликає деградації природного середовища і культурного ландшафту, посилює просторовий хаос.

Протягом наступних десятиліть викликом розвитку цих регіонів буде негативна демографічна ситуація та швидкий процес депопуляції. У метрополії Лодзі очікувані зміни чисельності жителів говорять про значне зменшення — з 1160 тис. до 987 тис., тобто на 14,9% (173 тис. осіб) до 2029 р. Лодзь матиме найсильніший спад (19%), який визначатиметься переважно негативним природним приростом. У повітах, що оточують метрополійний центр, міграції відіграватимуть значну роль, негативний баланс якої передусім вплине на зменшення кількості жителів Бжезінського повіту [18, с. 129–133]. Водночас у метрополійному регіоні міста Лодзь відбудеться різке зниження кількості людей у допрацездатному віці, менше в сегменті продуктивного віку, тоді як кількість людей пенсійного віку значно збільшиться.

З формального боку важливими є обставини визнання міста й навколишньої території (у відповідних офіційних документах, що стосуються просторової політики держави) одним із головних вузлів національного простору, який відіграє важливу роль у сприянні конкурентоспроможності економіки держави у міжнародному масштабі.

Центральне розташування району Лодзь на карті зв'язків і в мережі розселення країни залишається ключовим елементом, що обумовлює майбутній розвиток цього регіону. Близькість до перехрестя автомобільних доріг А-1 та А-2 та автодоріг S-8 та S14, а також розташування в коридорах інфраструктури зв'язку, що з'єднують важливі полюси зростання, є важливою перевагою метрополії. Будівництво швидкісної залізничної лінії повинно посилити ці транспортні переваги. Розташування аеропорту «Люблінек», який наразі відіграє другорядну роль в системі пасажирських сполучень і вантажних перевезень, але має можливості розвитку. Крім того, пропозиція розміщення нового міжнародного аеропорту між Лодзем і Варшавою (в районі Рава Мазовецька) відіграло б важливу роль у розбудові метрополії Лодзі. Вже існуюча комунікаційна інфраструктура (і та, що розробляється на майбутнє) дозволяє швидко й ефективно переміщуватись, добре вписується не лише в національну, а й наднаціональну системи зв'язку. Це наближає регіон до рангу європейського вузла інтегрованого зв'язку, перетворюючи його в провідний центр логістичних послуг.

Схожі переваги з позиції розташування й зв'язку має й Львів і його містобудівне утворення «Великий Львів». Зокрема розглядається пропозиція

спорудження прямої швидкісної транспортної комунікації зі Львова до Дрогобицько-Трускавецько-Бориславсько-Східницької агломерації (агломерація «Великий Трускавець»), яка має поліфункціональні ресурси (насамперед бальнеологічні) та перспективи розвитку. На сьогодні цей зв'язок забезпечується через Стрий або Самбір. Актуалізується ідея спорудження нового аеропорту на пропонованій швидкісній магістралі рівновіддалено від Львова і Трускавця.

Перевагою Львівського і Лодзинського метрополітного утворення є їх невелика територія — час подорожі до міста-центру з найбільш віддалених районів закривається в ізохроні 60-ти хв., що сприяє процесам просторової інтеграції, зміцненню функціональних зв'язків та координації діяльності. Містобудівна система потенційної Львівської метрополії не є внутрішньо узгодженою — деякі громади, розташовані на околицях, досить слабо пов'язані з центром і мають погану функціональну компактність, не змінюються й не долучаються до взаємодоповнюючих функцій. Швидкий розвиток громад у безпосередній близькості від міста-центру погіршує становище периферійних громад. Отже, існує внутрішня диверсифікація регіонів, що характеризується поганими інфраструктурними зв'язками, не сприяє просторовій деконцентрації функцій міста-центру й є характерним для розвинених містобудівних систем такого масштабу, як «Великий Львів».

У контексті міркувань щодо узгодженості слід також вказати на поганий технічний стан доріг, відсутність об'їзних маршрутів у багатьох міських центрах метрополійних регіонів, поганий стан транспорту на приміських маршрутах і необхідність модернізації залізничних маршрутів, адаптації їх до потреб метрополійного колективного транспорту. Важливим завданням залишається інтеграція системи громадського транспорту, яка потребує узгодженості всіх рівнів перевезень.

Львів і Лодзь мають переваги багатоетнічної культурної спадщини та історії регіонів, що створює можливості для розвитку не лише «сентиментального» туризму, а й побудови нових соціальних і економічних відносин, започаткування культурних ініціатив міжнародного значення для розвитку співпраці й припливу капіталу. Спадщина полікультурності міста-центру та навколишніх міст у промисловості відображається в просторовому розташуванні в міській тканині фабричних і житлових комплексів. Багаторічна занедбаність, декапіталізація територій ставлять на порядок денний термінову й всебічну активізацію цих постіндустріальних районів. Чимало прикладів вказують на те, що перевага Лодзі полягає в умілому перетворенні старої постіндустріальної міської тканини. Часто вона доповнюється новобудовами та перетворюється в привабливий, легко доступний простір з функціями

обслуговування, комерційної й розважальної діяльності. Це характерно для метрополії, серед інших переваг обумовлює зміцнення культурної ідентичності міста й реалізацію багатофункціональних пропозицій, що сприяють розвитку міжнародних контактів.

Потенційна Львівська метрополія повинна забезпечити приріст індексу гармонійності (соціально-еколого-економічної ефективності) [4–5; 26]. Виділимо основні концептуальні засади розвитку Львова та окреслення меж метрополії:

- підвищення коефіцієнта універсалізації міста й упорядкування функціонального змісту основних систем;
- комплексне розв'язання проблеми підвищення ефективності функціонування систем;
- гармонізація відносин міста з навколишнім середовищем;
- повніше розкриття індивідуальних особливостей системи — геополітичних, регіональних і локальних переваг Львова;
- забезпечення завершеності життєвого циклу для кожного елемента системи. Практикою містобудування традиційно недостатньо враховується фаза ліквідації, головна мета якої полягає у вивільненні простору, що є важливим завданням стратегії розвитку міста й метрополії загалом. Для Львова задачі вивільнення простору й переробки відходів є пріоритетними.

Обґрунтування меж містобудівного утворення «Великий Львів» повинно включати: детальну оцінку просторової ситуації, виявлення й аналіз суперечностей і диспропорцій в окремих вимірах містобудівного простору; оцінку реального індексу гармонійності просторової організації міста на основі емпіричних даних; встановлення пріоритетів розвитку та ідеалізованого образу міста; обґрунтування стратегії розвитку з забезпеченням високого приросту індексу гармонійності в установлених часових інтервалах. З урахуванням нової соціально-політичної ситуації в Україні та особливостей регіону система «Великий Львів» повинна забезпечити його ринкову переорієнтацію, екологізацію, випереджаючий розвиток інформаційної складової та перспективних технологій на принципах достатньої корисності й ресурсоощадності, а також естетизації міського середовища.

Перший рівень — держави. ГСПТУ — Генеральна схема планування території України, виділяє поняття місто-регіон та формування його як:

- багатофункціонального з надрегіональними функціями;
- зростання демографічного потенціалу (понад 700 тис.);
- вдосконалення структури працездатності й можливості зайнятості у сфері високих технологій;
- вузлового комунікаційного становища (залізниці, аеропорт, автостради);

центру науки, вищої освіти, культури;
високої якості умов проживання (екологічних, антропогенних);
великого інвестиційного ринку.

Гальмівні чинники і загрози при формуванні метрополії: конкуренція за гроші, у т.ч. від ЄС та податки; проекти, які не стимулюють об'єднання; існуюча система управління територіями (можна відмовитись від районів на користь спільного органу управління метрополією).

Другий рівень (регіону) — схеми планування територій областей. Опираючись на визначені в Генеральній схемі критерії й методи, при виділенні меж та просторової структури Львівської області слід враховувати: спосіб загосподарювання території, господарську політику громад щодо території, суспільно-економічні умови, транспортні пов'язання, технічну інфраструктуру, інвестиції в суспільство й економіку.

Третій (локальний) рівень — оновлення генплану міста-центру та схем планування приміської території. У генплані Львова приміська зона не розглядалась. Важливими є: готовність громад до інтеграції; вдосконалення форм співпраці громад; процесів, що відбуваються на прилеглих територіях, реалізація інтегруючих територіальних інвестицій, пошук інвесторів для локальних ініціатив.

Проведена децентралізація громад в Україні дає можливість шукати «точки єднання» з навколишніми територіями на автономних умовах, а не за принципом — «ми вам одне, а ви нам щось інше». Скажімо, прокладаючи трамвай на Сихів, доцільним буде його продовження до с. Зубри, а тролейбус — до с. Давидова, надаючи цим селам альтернативний до автомобільного транспорт. Не варто «замикатися» на прилеглий території, а передбачати альтернативний варіант швидкісного сполучення не лише з Пустомитами, Жовквою, а й з Моршином і Трускавцем — курортними центрами Західного регіону, що притягують тисячі відпочивальників. Закордонний досвід, у т.ч. Лодзі, підтверджує зростання інтенсивності життя в метрополіях (система транспортного сполучення в центрі та прилеглих населених пунктах ефективно налагоджена — щільний і регулярний графік рейсів, якісне розгалуження транспортної мережі, зручне розташування аеропортів і т.д., тож місцеві мешканці намагаються не витратитись на придбання власних авто головно через його невиконаність) і однаковість комфортних умов проживання. Приміські зони, маючи розвинену транспортну інфраструктуру, отримують шанс просторового й соціально-економічного розвитку.

Окремого опрацювання потребує управлінський аспект — до керівництва метрополійним утворенням повинні бути залучені представники територій, які

входять до нього, мають бути визначені права й обов'язки кожного, межі їх відповідальності без урахування локальних ситуацій.

Розташування у містах-центрах академічних і науково-дослідних центрів є вагомим, а концентрація висококваліфікованого персоналу й хороший рівень освіти — важливе надбання (понад 90 000 людей здобувають освіту в університетах Лодзі. На початок 2018/19 навчального року у Львівській області діяли 43 вищі навчальні заклади, серед яких 14 університетів, шість із яких володіють статусом національних, 5 інститутів, 4 академії (у т.ч. 2 національні), 17 коледжів, 2 училища та 1 технікум. Вищу освіту здобувають 121 тис. студентів, з яких 25 тис. першокурсники. Кожен 20-й мешканець області є студентом (за їх кількістю Львівщина посідає третє місце серед регіонів України). Переважна більшість студентів (78%) навчається на денних відділеннях вишів. Водночас проявляються негативні явища — відтік висококваліфікованих наукових кадрів та студентів, що призводить до вичерпання ринку праці в цій сфері.

Позитивним явищем є зміни, що відбуваються в економічній структурі таких утворень та їх трансформація до економіки, заснованої на знаннях. Інвестиційна привабливість метрополії Лодзь значною мірою пов'язана з функціонуванням спеціальної економічної зони, в якій розміщено багато компаній із сучасним профілем бізнесу, що підвищує конкурентоспроможність метрополії. Приплив іноземного капіталу, а також розвиток вітчизняного підприємництва ознаменувалися впровадженням інновацій та техніко-технологічного прогресу, що відображається в застосуванні нових рішень [26]. У Львові ці явища пов'язуються з розвитком ІТ-бізнесу та розміщенням іноземних форм, які орієнтовані на дешеву робочу силу (низько кваліфікована механічна робота) та розміщення виробництв з екологічно шкідливими загрозами. Незважаючи на позитивні тенденції, у Лодзі наразі залишається відносно низький рівень концентрації капіталу й функцій у наднаціональні корпорації в управлінні та середовищі, а також у творчий сектор. Частка сектора IV (визнаного як визначальна характеристика стану функцій метрополії) в економіці Лодзі залишається відносно низькою.

Існують принципові відмінності в локалізації та просторовій структурі утворень Лодзі і Львова. З погляду розвитку метрополії Лодзь вважається доцільним включити цю територію до національної урбаністично-економічної системи, посилити її відносини з Варшавською метрополією та активізувати діяльність щодо можливого розвитку Варшавсько-Лодзинського мегаутворення. Виділяється зона сильного проникнення впливу обох міст у сферу їх прямої досяжності. Поліцентричні системи характеризуються більшою потужністю поляризації та сприятливішими умовами для розвитку функцій

метрополії, а зона пересічних впливів міст-центрів створює особливі переваги для розміщення бізнесу. Такі системи добре слугують не тільки соціально-економічному розвитку країни, вони дозволяють краще використовувати ресурси й консоліднують діяльність, створюючи кращі умови для зростання, сприяють збільшенню динаміки розвитку містобудівних утворень, що співпрацюють.

Важливою й необхідною умовою розвитку біполярної системи є відповідний «гравітаційний потенціал» сусідніх центрів, що залежить від відстані між ними та їх демографічного й економічного потенціалів. Однак це не єдина і достатня умова. Не менш важливою є високий рівень взаємодоповнюваності соціально-економічних структур співпрацюючих центрів, а це вимагає координації політики суб'єктів, що створюють біполярну систему. У світлі Національної концепції просторового розвитку (2012 р.). Варшава й Лодзь позначаються як біполярна система, що потребує дій для зміцнення функціональних зв'язків. Це важливий вихідний момент для початку всіх спільних заходів, а також отримання підтримки й фінансових ресурсів для реалізації інвестицій, спрямованих на зміцнення співпраці. Однак ці записи не відображені в документах нижчого рівня (воєводства та територіальних громад).

У випадку Львова й Трускавецької агломерації дотримуються перші дві умови, тому виконання третьої умови залишається важливим з точки зору можливості створення біполярної системи. Метрополійна система Великого Львова має шанс стати ключовим елементом, що організовує український простір (як в економічному, так і в культурному вимірах), європейського значення як міст між Західною Європою й Сходом континенту. Стратегічною метою має виступати створення високого рівня й динаміки розвитку як центру, так і метрополії, а також раціональне просторове управління і координація просторової політики.

Висновки. Метрополізація дозволяє певним регіонам держави сформувати поліфункціональні ареали конкурентоспроможності – центри економіки й інновацій. Актуальність досліджень процесів метрополізації в Україні визначається потребою систематизації існуючих наукових надбань та практичною значимістю виокремленої проблематики. Результати досліджень повинні творити теоретичну основу наукових обґрунтувань щодо розвитку міст з метрополійними функціями, стосовно удосконалення національної просторової політики з урахуванням метрополізаційних шансів і викликів. У цьому контексті є потреба поглибленого аналізу просторового впливу процесів метрополізації на розвиток міст-центрів і метрополійних регіонів, а також країни загалом.

Аналіз сучасних теоретичних напрацювань і практичної діяльності щодо активізації розвитку великих міст у країнах Євросоюзу засвідчує, що пріоритетними для розвитку сучасних міст з метрополійними функціями є ефективне використання людського потенціалу та забезпечення якості життя мешканців. При цьому визначальною стає конкуренція за високоінтелектуальну людину та інтелектуальні ресурси, що здатні генерувати інновації й служити імпульсом розвитку міст і регіонів. Новим трендом у міському розвитку стає гуманізація міст — місто повинно бути насамперед комфортним для життя, роботи та розвитку особистості. Пріоритетною стає людина, вимога створення необхідних умов для самореалізації й розкриття її творчого потенціалу й збереження здоров'я.

В Україні досі не сформована цілісна науково обґрунтована система управління просторовим розвитком суспільно-територіальних систем, у т.ч. великих міст та зон їх впливу, яка б відповідала новим реаліям. Отож подальший розвиток теоретико-методологічних засад формування нової просторової політики та пошук найефективніших шляхів модернізації вітчизняної урбанізованої системи на всіх рівнях виділено як один із пріоритетних напрямів, у т.ч. й шляхом ширшого використання світового досвіду.

Метрополія Львова має об'єктивні можливості розвитку, але необхідно вміло використовувати переваги позиціонування цієї території в державному й європейському просторах, а також європейські фонди, культурну спадщину й соціальний потенціал. Залишається завдання координації діяльності органів місцевого самоврядування та коригування просторової політики окремих муніципалітетів, щоб вони відповідали компактній концепції розвитку містобудівного утворення «Великий Львів». Можливість надається через створення метрополії й обґрунтування стратегії її розвитку (ініціювання скоординованих дій, спрямованих на створення згуртованості та конкурентоспроможності всієї території). Регіон Львова, володіючи відносно великим потенціалом, незважаючи на багато бар'єрів, має шанс стати сучасним і творчим вузловим простором культури, науки та інноваційної економіки, важливою ланкою в європейській урбанізованій системі. Завдяки високій динаміці соціально-економічних змін, що відбулися за останні роки, Львів та його прилеглі території вступили в новий етап розвитку, побудови сучасної й конкурентоспроможної структури простору та економіки на основі знань і розвитку метрополійних функцій.

Використана література:

1. Jakóbczyk-Gryszkiewicz J. Aglomeracja łódzka. [w:] Liszewski S. (red.), Funkcja regionalna Łodzi i jej rola w kształtowaniu województwa. Zarys monografii województwa łódzkiego. Łódź: ŁTN, 2001. S. 241–249.
2. Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G. Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje. Studia Regionalne i Lokalne. 2009. № 1(35). S. 52–73.
3. Белоконь Ю.Н., Владимиров В.В., Фомин И.А. Организация территории приграничных районов (концептуальные положения). К.: КНУСА. 2002. 88 с.
4. Габрель М.М. Просторова організація містобудівних систем : моногр. К.: А.С.С., 2004. 400 с.
5. Дьомін М.М., Габрель М.М. Загальна методика формування метрополійних територій в Україні. Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. зб. К.: КНУБА, 2005. Вип. 21. С. 102–113.
6. Ібатуллін Ш.І., Степанко О.В. Теоретико-методологічні основи формування природно-господарських територіальних систем в Україні. Інвестиції: практика та досвід. 2013. № 19. С. 6–10.
7. Ключніченко Є.Є. Управління містом: навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл. К.: Київ. нац. ун-т буд-ва і архіт., 2003. 259 с.
8. Нудельман В.І. Вдосконалення адміністративно-територіального устрою України. Регіональна економіка. 2001. № 3. С. 126–130.
9. Яценко В.О. Агломерація як об'єднання локальних групових систем (територіальних громад). Містобудування та територіальне планування. К.: КНУБА, 2017. Вип. 64. С. 459–465.
10. Про столицю України – місто-герой Київ : Закон України [док. 401-ХІУ, чинний, ред. від 01.01.2011 р.]. Відомості Верховної Ради України (ВВР). 1999. № 11. Ст. 79. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-14>
11. Dziewoński K., Kosiński L. Rozmieszczenie ludności w Polsce w XX w. Przegląd Geograficzny. 1964. № 36, 1. S. 3–36.
12. Korcelli P. Aglomeracje miejskie w systemach osadniczych. Przegląd Geograficzny. 1976. № 48, 4. S. 589–598.
13. Potrykowska A. Funkcjonalne regiony miejskie w krajowym systemie osadniczym. [w:] P. Korcelli, A. Gawryszewski (red.), Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce. Prace Geograficzne. Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Warszawa, 1989. № 152. S. 55–76.
14. Markowski T., Marszał T. Metropolie i procesy metropolizacji w Polsce. [w:] Makiela Z., Fedan R. (red.), Procesy metropolizacji w regionie podkarpackim Rzeszów-Lwów. Biuletyn KPZK PAN. Warszawa, 2007. № 230. S. 8–26.
15. Strategia zintegrowanego Rozwoju Miasta Łodzi 2020+. Urząd Miasta Łodzi Departament Prezydenta Biuro Strategii Miasta. 2012. Режим доступу:

https://uml.lodz.pl/files/public/dla_mieszkanca/strategia_miasta/projekt_uchwaly_w_sprawie_przyjecia_strategii_z_dnia_11_kwietnia_2012.pdf

16. Комплексна стратегія розвитку Львова 2012–2025. Львівська міська рада, 2011. Режим доступу: <http://management.lviv.ua/aktualno/news/item/492-stratehiya2025>

17. Матеріали Генерального плану Львова. Львівська міська рада, 2008. Режим доступу: https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/arhitect/123/01_genplan.pdf ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/map-of-urban-conditions-and-restrictions> ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/plany-zonuvannia>

18. Marszał T. Some remarks on metropolitan development – the case of the city of Lodz. [w:] T. Gök, T. Marszał (eds.), Urban and regional development – concepts and experiences. Studia Regionalia. Warszawa, 2004. Vol. 14. S. 129–136.

19. Bartosiewicz B. Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego – pomiar zjawiska. [w:] B. Bartosiewicz, T. Marszał, I. Pielesiak (red.), Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Studia KPZK PAN. 2012. № 147. S. 155–167.

20. Liszewski S. Metropolia jako przedmiot badań naukowych i obszar dynamicznych przemian przestrzennych oraz społeczno-gospodarczych. [w:] Procesy metropolizacyjne w teorii naukowej i praktyce, Biblioteka Wiadomości Statystycznych. 2010, t. 63. S. 27–41.

21. Pielesiak I. Delimitacja i instytucjonalizacja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. [w:] B. Bartosiewicz, T. Marszał, I. Pielesiak (red.), Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Studia KPZK PAN. 2012. № 147. S. 169–186.

22. Marszał T. Metropolitan processes in Central and Eastern Europe. European Spatial Research and Policy. 2008. № 15 (2). S. 27–37.

23. Статистичні щорічники міста Львова Головного управління статистики у Львівській області. Держкомітет статистики України, Львів, 1990–2018 pp.

24. Соціальний моніторинг якості життя у Львові. Інститут міста, Соціологічна агенція «Фама» в рамках проекту «Зміцнення громад заради сталого розвитку міста» (Громади в дії) за підтримки ЄС. Львів, 2017. Режим доступу: <http://city-institute.org/index.php/uk/doslidzhennia/184-sotsialnyi-monitorynh-iakosti-zhyttia-u-lvovi-2017>

25. Шаблій О.І., Сохоцька Г.Н. Категорії центральності та периферійності у загальній та описовій суспільній географії. Історія української географії. Тернопіль, 2012. Вип. 26. С. 7–15.

26. Територіальний розвиток в Україні: розвиток агломерацій та субрегіонів. Агентство США з міжнародного розвитку (USAID) в рамках

Проекту «Локальні інвестиції та національна конкурентоспроможність» (USAID ЛІНК). К., 2012. 132 с.

Referenses

1. Jakóbczyk-Gryszkiewicz J. Aglomeracja łódzka. [w:] Liszewski S. (red.), Funkcja regionalna Łodzi i jej rola w kształtowaniu województwa. Zarys monografii województwa łódzkiego. Łódź: ŁTN, 2001. S. 241–249. (in Poland)
2. Smętkowski M., Jałowiecki B., Gorzelak G. Obszary metropolitalne w Polsce – diagnoza i rekomendacje. Studia Regionalne i Lokalne. 2009. № 1(35). S. 52–73. (in Poland)
3. Belokon Yu.N., Vladymyrov V.V., Fomyn Y.A. Orhanyzatsiya terrytoryy pryhranychnykh raionov (kontseptualnye polozheniya). K.: KNUSA. 2002. 88 s. (in Ukrainian)
4. Habrel M.M. Prostorova orhanizatsiia mistobudivnykh system: monohr. K.: A.S.S, 2004. 400 s. (in Ukrainian)
5. Domin M.M., Habrel M.M. Zahalna metodyka formuvannia metropoliinykh terytorii v Ukraini. Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia: nauk.-tekhn. zb. K.: KNUBA, 2005. №21. S. 102–113. (in Ukrainian)
6. Ibatullin Sh.I., Stepanko O.V. Teoretyko-metodolohichni osnovy formuvannia pryrodno-hospodarskykh terytorialnykh system v Ukraini. Investytsii: praktyka ta dosvid. 2013. № 19. S. 6–10. (in Ukrainian)
7. Kliushnichenko Ye.Ie. Upravlinnia mistom : navch. posib. dlia stud. vyshch. navch. zakl. K. : Kyiv. nats. un-t bud-va i arkhitekt., 2003. 259 c. (in Ukrainian)
8. Nudelman V.I. Vdoskonalennia administratyvno-terytorialnoho ustroiu Ukrainy. Rehionalna ekonomika. 2001. № 3. S. 126–130. (in Ukrainian)
9. Jatsenko V.O. Ahlomeratsiia yak obiednannia lokalnykh hrupovykh system (terytorialnykh hromad). Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia. K.: KNUBA, 2017. Vyp. 64. S. 459–465. (in Ukrainian)
10. Pro stolytsiu Ukrainy – misto-heroi Kyiv : Zakon Ukrainy [dok. 401-KhIU, chynnyi, red. vid 01.01.2011 r.]. Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy (VVR). 1999. № 11. St. 79. Rezhym dostupu: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-14> (in Ukrainian)
11. Dziewoński K., Kosiński L. Rozmieszczenie ludności w Polsce w XX w. Przegląd Geograficzny. 1964. № 36, 1. S. 3–36. (in Poland)
12. Korcelli P. Aglomeracje miejskie w systemach osadniczych. Przegląd Geograficzny. 1976. № 48, 4. S. 589–598. (in Poland)
13. Potrykowska A. Funkcjonalne regiony miejskie w krajowym systemie osadniczym. [w:] P. Korcelli, A. Gawryszewski (red.), Współczesne przemiany regionalnych systemów osadniczych w Polsce. Prace Geograficzne. Instytut Geografii i

Przestrzennego Zagospodarowania PAN. Warszawa, 1989. № 152. S. 55–76. (in Poland)

14. Markowski T., Marszał T. Metropolie i procesy metropolizacji w Polsce. [w:] Makiela Z., Fedan R. (red.), Procesy metropolizacji w regionie podkarpackim Rzeszów-Lwów. Biuletyn KPZK PAN. Warszawa, 2007. № 230. S. 8–26. (in Poland)

15. Strategia zintegrowanego Rozwoju Miasta Łodzi 2020+. Urząd Miasta Łodzi Departament Prezydenta Biuro Strategii Miasta. 2012. Rezhym dostupu: https://uml.lodz.pl/files/public/dla_mieszkanca/strategia_miasta/projekt_uchwaly_w_sprawie_przyjecia_strategii_z_dnia_11_kwietnia_2012.pdf (in Poland)

16. Kompleksna stratehiia rozvytku Lvova 2012-2025. Lvivska miska rada, 2011. Rezhym dostupu: <http://management.lviv.ua/aktualno/news/item/492-stratehiya2025> (in Ukrainian)

17. Materiały Heneralnoho planu Lvova. Lvivska miska rada, 2008. Rezhym dostupu: https://city-adm.lviv.ua/lmr/images/stories/arhitect/123/01_genplan.pdf ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/map-of-urban-conditions-and-restrictions> ; <https://city-adm.lviv.ua/lmr/plany-zonuvannia> (in Ukrainian)

18. Marszał T. Some remarks on metropolitan development – the case of the city of Lodz. [w:] T. Gök, T. Marszał (eds.), Urban and regional development – concepts and experiences. Studia Regionalia. Warszawa, 2004. Vol. 14. S. 129 –136. (in Poland)

19. Bartosiewicz B. Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego – pomiar zjawiska. [w:] B. Bartosiewicz, T. Marszał, I. Pielesiak (red.), Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Studia KPZK PAN. 2012. № 147. S. 155–167. (in Poland)

20. Liszewski S. Metropolia jako przedmiot badań naukowych i obszar dynamicznych przemian przestrzennych oraz społeczno-gospodarczych. [w:] Procesy metropolizacyjne w teorii naukowej i praktyce, Biblioteka Wiadomości Statystycznych. 2010, t. 63. S. 27–41. (in Poland)

21. Pielesiak I. Delimitacja i instytucjonalizacja Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. [w:] B. Bartosiewicz, T. Marszał, I. Pielesiak (red.), Spójność terytorialna Łódzkiego Obszaru Metropolitalnego. Studia KPZK PAN. 2012. № 147. S. 169–186. (in Poland)

22. Marszał T. Metropolitan processes in Central and Eastern Europe. European Spatial Research and Policy. 2008. № 15 (2). S. 27–37. (in Poland)

23. Statystychni shchorichnyky mista Lvova Holovnoho upravlinnia statystyky u Lvivskii oblasti. Derzhkomitet statystyky Ukrainy, Lviv, 1990 –2018 rr. (in Ukrainian)

24. Sotsialnyi monitorynh yakosti zhyttia u Lvovi [Elektronnyi resurs]. — Instytut mista, Sotsiolohichna ahentsiia «Fama» v ramkakh proektu «Zmitsnennia hromad zarady staloho rozvytku mista» (Hromady v dii) za pidtrymky YeS. Lviv, 2017. Rezhym

dostupu: <http://city-institute.org/index.php/uk/doslidzhennia/184-sotsialnyi-monitorynh-iakosti-zhyttia-u-lvovi-2017> (in Ukrainian)

25. Shablii O.I., Sokhotska H. N. Katehorii tsentralnosti ta peryferiinosti u zahalnyi ta opysovii suspilnyi heohrafii. Istoriiia ukrainskoi heohrafii. Ternopil, 2012. Vyp. 26. S. 7–15. (in Ukrainian)

26. Terytorialnyi rozvytok v Ukraini: rozvytok ahlomeratsii ta subrehioniv. Ahentstvo SShA z mizhnarodnoho rozvytku (USAID) v ramkakh Proektu «Lokalni investytsii ta natsionalna konkurentospromozhnist» (USAID LINK). K., 2012. 132 s. (in Ukrainian)

Аннотация

Демин Николай Мефодиевич доктор архитектуры, профессор, Киевский национальный университет строительства и архитектуры;

Маршал Тадеуш, доктор хабилитованный., профессор Институт освоения среды и пространственной политики Университета Лодзи (Польша);

Габрель Николай Михайлович, доктор технических наук, профессор НУ «Львовская политехника».

Метрополии Лодзи и Львова: особенности формирования и развития.

В течении последних 25–30 лет крупные города и регионы, которые их окружают, претерпели значительных преобразований в социально-экономической и пространственной структурах. Вследствие радикальной реструктуризации, проведенной после 1990 года, традиционные отрасли производства исчезли и постепенно заменяются новыми видами деловой активности, особенно в сфере услуг, происходит усиление процессов субурбанизации и развития функций, относящихся к IV сектору экономики. Целью статьи является определение фактического масштаба градостроительных преобразований крупных городов и их окружения с точки зрения выполняемых «новых» функций, их разграничения для целей дальнейшего развития этой территории в контексте новых процессов. Будущее развитие во многом зависит от того, чтобы найти и удачно использовать свое место в национальном и глобальном пространствах (европейские фонды, культурное наследие, геополитический, социальный и др. потенциалы). Серьезным вызовом является координация деятельности структур территориального самоуправления и пространственной политики общин для создания целостной концепции развития новых градостроительных образований. Львов, несмотря на определенные проблемы и барьеры, имеет достаточно сильный потенциал, чтобы стать ударным, творческим узлом в сфере культуры, науки и инновационной экономики, главным элементом европейского будущего Украины. Осуществлен сравнительный анализ Львова и

польского города Лодзь относительно новых функций и подходов к формированию метрополийных пространств. Поиск возможностей применения польского опыта в практику Украины. Внимание акцентируется, помимо прочего, на «столичных» функциях выбранных городов.

Ключевые слова: градостроительное образование; метрополийное пространство; «столичные» (метрополийные) функции; критерии анализа и оценки трансформации; «Большой Львов»; опыт польского города Лодзь.

Abstract

Dyomin Mykola doctor of Architecture, professor, Kyiv National University of Construction and Architecture;

Marshal Tadeush, doctor hab., professor Institute for Environmental Management and Spatial Policy of the University of Lodz (Poland);

Habrel Mykola, doctor of technical sciences, professor NU «Lviv Polytechnic».

Metropolies of Lodzy and Lviv: features of formation and development.

Over the last 25–30 years, major cities and surrounding areas have undergone significant changes in socio-economic and spatial structure. As a result of radical restructuring, traditional industries have disappeared and are being gradually replaced by new types of business activity, especially in the services sector, with increasing processes of suburbanization and development of functions belonging to the IV sector of the economy.

The purpose of the article is to determine the actual scale of urban transformations of large cities and their environment in terms of performed «new» functions, their delineation for the purpose of further development of the territory in the context of new processes. The tasks are solved: clarification of the concepts of metropolis, metropolitan space, «metropolitan» functions; the selection of transformation analysis and evaluation criteria for setting the boundaries and scale of change; characteristics of the spatial structures of Lodz and Lviv as metropolitan formations; determining the role of metropolitan functions in ongoing processes; substantiation of the ways of using the experience of the Lodz metropolis to the formation and development of the metropolitan space of Lviv.

An analysis of the current theoretical developments and practical activities at forcing the development of large cities in the EU countries confirms that the priority for the development of modern cities with metropolitan functions is based on effective use of human potential and ensuring the quality of inhabitants life. At the same time, competition for a highly intellectual person and intellectual resources capable of generating innovations and serving as an impetus for the development of cities and regions becomes crucial. A new trend in urban development is the humanization of cities - the ones must first and foremost be comfortable for life, work