

## ВПЛИВ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ НА РОЗВИТОК СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ ЯК ПРІОРИТЕТ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВИ

Л. Гнесь, к. арх.

*Львівський національний аграрний університет*

<https://doi.org/10.31734/architecture2018.19.136>

**Постановка проблеми.** В Україні економіці сільських територій завжди відводили другорядну роль. Навіть сьогодні сільські території держава розглядає винятково у площині продовольчого забезпечення країни. Таке спрямування призвело до демографічної кризи, занепаду соціальної сфери, зниження рівня та якості життя сільського населення. Ця проблема і надалі залишається актуальною, оскільки сільськогосподарські території не тільки забезпечують державу сировиною та продовольством, а й є потенційним носієм і продовжувачем матеріальних, культурних, моральних надбань та традицій минулих поколінь, менталітету народу.

Велика кількість сільського населення здійснює свою трудову діяльність у сфері сільського господарства у власних садибах та присадибних ділянках, передусім з метою забезпечення своїх потреб. Попри низьку дохідність та високу трудомісткість такої діяльності, для більшості сільського населення України альтернативи, окрім зайнятості у сільському господарстві, сьогодні практично немає [1].

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Науково-теоретичні дослідження транспортно-комунікаційної системи, її вплив на довколишні території та середовище вивчали і вивчають у різних галузях, багатоаспектно. Зокрема відомі ґрунтовні напрацювання Ю. Білокона, Н. Бобрун, М. Габреля, М. Дьоміна, Г. Фільварова, Т. Панченко, Б. Посацького, А. Рудницького, І. Русанової, В. Тімохіна, В. Товбича та інших у формуванні загальної методики просторової організації метрополісних територій України, у представленні основних системних принципів формування поліфункціональних транспортних вузлів, містобудівних програм великих міст тощо. Заслуговують на увагу і праці численних закордонних науковців Ж. Родріге, К. Комтоіса, Б. Слека. Науковці відзначають, що покращання транспортної інфраструктури розширює можливість розвитку територій.

**Виклад основного матеріалу.** Поняття «центральні та периферійні території» характеризує

нерівномірність розвитку і поляризацію територій у соціально-економічному сенсі. Відомо, що у спадок ми отримали систему планування сільських територій, що сформувалася на основі багаторічного досвіду планування, яка була поширена в СРСР. Але із ринковою економікою та європейським спрямуванням України надалі вступатимуть у силу вимоги щодо планування територій, які розвиватимуться під впливом міжнародних чинників, а саме – вимог Керівних принципів врівноваженого розвитку європейського континенту (м. Ганновер, 2000) [2] та європейської Хартії регіонального-просторового планування (Торремолінос, 1983) [3; 4]. Ці керівні принципи просторового розвитку діють згідно з доктриною врівноваженого розвитку територій, де враховують потреби населення всіх регіонів, без обмеження прав і можливостей для подальшого розвитку прийдешніх поколінь. Основні принципи спрямовані на врегулювання соціальних та економічних вимог щодо територій, з її екологічними і культурними функціями, що відповідно сприятимуть раціональному просторовому розвитку. Отже, один із численних принципів врівноваженого розвитку земель – створення транспортної мережі, яка спонукатиме до просторового розвитку територій, максимальної доступності до них, задовольнятиме основні функціональні вимоги щодо цих територій. Окрім того, не варто нехтувати вже наявними, але застарілими транспортними мережами, не виконавши модернізації окремих доріг, які з'єднують так звані периферійні території. Зі створенням міжрегіональної мережі доріг покращуватиметься доступ до всіх територій. Унаслідок цього відбуватиметься, так би мовити, «стиснення простору», що у свою чергу сприятиме розвитку не тільки економічної сфери «периферійних територій», а й соціальному розвитку. Водночас не можна нехтувати негативним впливом на навколишнє середовище мережі транспортних шляхів. Тому у своїх діях (проектних та практичних) слід прагнути зменшення шкідливого впливу на довкілля та ландшафти [5].

Відомо, що транспортна мережа спонукає до залучення інвестицій, і завдяки цьому території отримують імпульс для подальшого розвитку.

Практикою доведено, що вздовж транспортних мереж відбувається досить швидка локалізація нових інвестиційних об'єктів, які матимуть вплив на подальше розпланування місцевості. Такий прийом загальновідомий у Європі, де території поряд із транспортною інфраструктурою віддають під інвестиційні проекти і пропонують для розташування об'єктів виробництва, складування, автосервісів і транспортних баз, автостоянок, торгівлі тощо [6].

На сьогодні частка сільських поселень в Україні концентрується у придорожніх смугах на відстані 5–15 км. З іншого боку, наявний взаємозв'язок між типом транспортної мережі та системою розселення. Транспорт забезпечує міграційну рухливість населення. Від нього залежить інтенсивність процесу заселення територій, районів нового освоєння. Транспортна система тісно взаємопов'язана і з розвитком міст, і з міською агломерацією, вона забезпечує систему формування взаємозв'язків між містом і сільськими поселеннями. І навпаки, відсутність доріг, розпад усієї сільської інфраструктури посилює деградацію і без того нежиттєздатних поселень [7]. Найдоступніші для населення території, які концентрує в собі транспортна мережа, і розвиваються вони інтенсивніше. Такі сільські території можна розглядати з позицій теорії О. Гутнова, де «каркас і тканина» є складовою циклічного розвитку та еволюційної динаміки містобудівних систем, і слугують утворювальним містобудівним простором, в якому виділяються основні складові: *комунікаційний каркас* (мережа доріг різних категорій та їх перетинів – вузлів); вузли соціальної активності (території вузлів транспортно-комунікаційного каркасу, що насичені функціями громадського обслуговування); мережа інженерного забезпечення; ландшафтно-екологічний каркас (відкриті озеленені простори, пов'язані з природною основою поселення); *тканина забудови* (заповнена різноманітними просторово-локалізованими функціями) [8]. Опираючись на теоретичну модель О. Гутнова, можна спрогнозувати динаміку впливу транспортних мереж на середовище та на розвиток наявних поселень. Можна окреслити сучасну системну модель сільських територій як інтеграцію підсистем: транспортно-комунікаційного каркасу, лінійно-вузлової структури; центрів соціальної активності населення; ландшафтно-екологічний каркас, що характеризується обопільним зв'язком територій відкритого природного ландшафту із зеленими природними просторами у структурі поселення, які здатні до самовідновлення, а також тканина забудови поселення, яка наповнена різноманітними просторово-локалізованими функціями.

Ареал впливу транспортної мережі на прилеглі території характеризуватиметься потенціалом соціально-економічного, природно-рекреаційного, історико-культурного секторів. При цьому генеза формування оптимальних зв'язків виробничих, економічних, соціальних об'єктів, розташованих на цих територіях, безумовно економічно ефективніша, ніж ті, на які затратиметься час для подолання відстані. Під впливом таких логічних закономірностей формуються економічна складова певного регіону та локальні системи розселення.

Варто окреслити ті поселення, через які проходять дороги, особливо автошляхи міжнародного або національного значення. Наявність транзитної дороги, що проходить через поселення, – важливий урбанізуючий чинник. Але водночас цей чинник вважається чужим елементом, що негативно впливає на планувальну структуру поселення, порушуючи її єдність, створює негативний вплив на екологічний стан довкілля тощо. Зокрема відомо, що для європейських країн важливим є лише доступність до такої дороги, де у Європі більшість поселень розташована на відстані 1-3 км від транзитної дороги, яка входить у розгалужену систему транспортної мережі країни. В Україні ж у поселеннях навіть із транзитною автодорогою структура господарської діяльності розвиненіша, ніж у «глибинних» поселеннях країни. Сфера індивідуальної підприємницької діяльності у цих селах розвивається швидшими темпами і є різноманітнішою. Це збуд власної сільськогосподарської і несільськогосподарської продукції, надання послуг населенню, а також транзитним споживачам тощо. Наприклад, у Жовківському районі Львівської області більшість сільських малих підприємств розташована у сфері впливу траси Львів – Рава-Руська. Згідно з проведенням автором аналізом статистичних даних, упродовж 2010-2016 років у Жовківському районі Львівської області (села Артасів, Дорошів, Добросин, Надичі, Бишків, Воля Висоцька, смт. Куликів) кількість приватних підприємств загалом у 17 разів більша, ніж у селах, віддалених від трас, та й палітра підприємництва різноманітніша. Для прикладу, у смт. Куликові з-поміж 13 досліджених магазинів 11 приватні, а також є приватні підприємства із надання послуг з обробітку землі та збору врожаю, широко представлені об'єкти харчування, автопослуги, а також масово розвинене виробництво м'ясних виробів. В інших селах приватний бізнес представлено вирощуванням і переробкою сільськогосподарської продукції, садівництвом, виробництвом кисломолочної продукції, грибів, ягід тощо. Принципово інша картина у селах,

віддалених від трас на понад 15 км, де проблема зайнятості населення досить гостра. У селах так званої периферії приватний бізнес розвивається не так багатопланово і переважно представлений одним напрямком виробництва чи послуг. Натомість, ширше представлені фермерські господарства, а в самій структурі поселень – тільки зрідка невеликими крамницями продовольчих та господарських товарів.

Для припинення подальшої деградації і відновлення сільськогосподарської галузі та стійкого розвитку українського села необхідні тривала державна підтримка загосподарювання цих територій, нова політика відновлення сільськогосподарської галузі, забезпечення новітніх підходів до архітектурно-планувальної організації сільських територій. Це зокрема будівництво і реконструкція доріг, усієї транспортної мережі.

Із зарубіжного досвіду відомо, що мережа доріг місцевого значення сприяє розвитку хутірських поселень та малих фермерських господарств. Зокрема яскравим прикладом слугують Нідерланди. Відомо, що в цій країні структурній мережі доріг підпорядковуються новостворені сільські та хутірські поселення. Мережа доріг тут є тим «каркасом», на який нанизується вся інша «тканина» забудови поселення, рекреаційних, виробничих зон тощо. А це у свою чергу спонукає до економічного, соціального та містобудівного розвитку територій. Зазвичай на таких територіях широко представлений агротуризм, розгалужена мережа сфери обслуговування тощо. Внаслідок цього зростатиме навантаження на туристичні ареали, розташовані у зоні впливу автодоріг, що у свою чергу сприятиме інтенсивнішому розвитку туристичних дестинацій. Унаслідок формування мереж інтенсивніше розвиваються території.

### Висновки

1. Теорію О. Гутнова «каркас і тканина», що є утворювальним містобудівним простором, містобудівною системою, можна повністю інсталювати стосовно прогнозів та аналізу:

- динаміки впливу транспортних мереж на сільське середовище;
- розвитку наявних поселень;
- інфраструктури громадського обслуговування, рекреаційного середовища, а також забезпечення життєдіяльності (виробництва, побуту, відпочинку, переміщення).

Теорія дає змогу окреслити сучасну системну модель сільських територій як інтеграцію підсистем: транспортно-комунікаційного каркасу, лінійно-вузлової структури; центрів соціальної активності населення; а також тканинну забудову поселення, наповнену різноманітними просторово-локалізованими функціями та об'єктами.

2. Основними критеріями якісного містобудівного розвитку територій, які перебувають під впливом транспортних мереж, є:

- значне або часткове економічне зростання, концентрація виробництва, що матиме безпосередній вплив на розселення;
- сприятливіша просторово-часова доступність до місць зайнятості, відпочинку, зовнішнього транспорту, центрів обслуговування тощо. По-кращання стандартів життя в сільських поселеннях, розширення можливостей прикладення праці, зростання доступних, зокрема природних, природно-лікувальних, туристичних, духовних потреб, що зумовить процвітання туристичної галузі як важливої економічної складової. Саме для оптимального розвитку сільських територій в Україні важливою складовою є функціональна та планувальна інтенсифікація використання територій розбудовою локальних транспортних інфраструктур.

3. Транспортна мережа слугуватиме каталізаторним чинником для вибору локальних інвестицій у конкретних регіонах. Такий підхід допоможе зберегти село як особливий соціум, і стане важливим інструментом впровадження принципів стійкого розвитку сільських територій України.

### Бібліографічний список

1. Гнесь Л. Б. Сучасні тенденції диференціації типологічної структури сільських садіб. *Креативний урбанізм: до століття містобудівної освіти у Львівській політехніці: кол. монографія* / за ред. Г. П. Петришин. Львів: Видавець М-во освіти і науки України; Нац. ун-т «Львів. політехніка», 2013. Т. 1. С. 431-436.
2. Керівні принципи сталого просторового розвитку Європейського континенту. Програма 12 сесії Європейської конференції міністрів, відповідальних за регіональне планування. Ганновер, 7-8 верес. 2000 р. / Рада Європи. URL: <https://rm.coe.int/168070018e> С. 2-3 (дата звернення 08.02.2018).
3. Европейская хартия регионального пространственного планирования (Торремолиноская Хартия 1983 года). URL: <http://docs.cntd.ru/document/902018818/> (дата обращения 08.02.2018).
4. Бобрун Н. В. Принципи розвитку територій в зонах впливу міжнародних транспортних коридорів: дис. ... канд. арх. Львів, 2015. 203 с.
5. Куйбіда В. С., Негода В. А., Толканов В. В. Регіональний розвиток та просторове планування територій: досвід України та інших держав-членів Ради Європи. Київ: Крамар, 2009. С. 43.
6. Габрель М. М., Хромяк Й. Я., Лисяк Н. М. Територіально-містобудівні механізми підвищення інвестиційної привабливості Львівщини. *Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку*: спец. вип. Інституту підприємництва та перспективних технологій / М-во освіти і науки, молоді і спорту України; Нац. ун-т «Львівська політехніка»; відп. ред. О. Є. Кузьмін. Львів: Вид-во Львів. політехніки, 2012. С. 137-143.
7. Гнесь Л. Б. Соціально-економічні проблеми стійкого розвитку українського села. *Міжнародна*

Гнесь Л.

### ВПЛИВ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ НА РОЗВИТОК СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ ЯК ПРІОРИТЕТ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОЇ СТРАТЕГІЇ ДЕРЖАВИ

Із формуванням ринкової економіки та європейським спрямуванням в Україні діють принципи, спрямовані на врегулювання соціальних та економічних вимог щодо територій, які покликані сприяти їх раціональному розвитку. Одним із принципів врівноваженого розвитку є створення транспортної мережі, яка сприятиме розвитку не тільки економічної сфери «периферійних територій», а й соціальному розвитку. Транспортна мережа спонукає до залучення інвестицій, завдяки чому території отримують імпульс для подальшого розвитку. Сільські поселення в Україні здебільшого концентруються у придорожніх смугах, на віддалі від 5-15 км. Існує взаємозв'язок між типом транспортної мережі та системою розселення. Транспортна мережа забезпечує систему формування взаємозв'язків між містом і сільськими поселеннями, а відсутність доріг зумовлює розпад усієї сільської інфраструктури. Зіставляючи основні складові впливу на розвиток сільських територій, їх варто розглядати з позицій теорії О. Гутнова, «каркас і тканина», які є складовою циклічного розвитку та еволюційної динаміки містобудівних систем, виступаючи при цьому утворювальним містобудівним простором із основними складовими:

– *комунікаційним каркасом* (мережею доріг різних категорій та їх перетинів – вузлів); вузлів соціальної активності, мережею інженерного забезпечення; ландшафтно-екологічним каркасом, що пов'язані з природною основою поселення;

– *тканина забудови*, що заповнена різноманітними просторово-локалізованими функціями. Опираючись на теоретичну модель О. Гутнова, можна спрогнозувати динаміку впливу транспортних мереж на середовище та на розвиток наявних поселень, окреслити сучасну системну модель сільських територій як інтеграцію підсистем. Враховуючи результати авторських досліджень та аналізу території в зоні впливу автотрас і локальних доріг, зокрема Жовківського району Львівської області, відзначено інтенсивніший, різноманітніший розвиток територій, більшу їх загосподарованість у межах 10-15 км від доріг, аніж віддаленіші території.

**Ключові слова:** транспортні мережі, сільські поселення, комунікаційний зв'язок, «каркас і тканина» для сільських поселень, тканинна забудова поселень.

Hnes L.

### IMPACT OF TRANSPORT NETWORKS ON THE DEVELOPMENT OF RURAL AREAS AS A PRIORITY OF THE SOCIAL AND ECONOMIC STRATEGY OF THE STATE

Developing market economy and European values in Ukraine, there are principles which are aimed at resolving social and economic requirements in areas that are designed to promote their efficient development. One of the principles of balanced development is the creation of a transport network, which will contribute to the development of the economic sphere of «peripheral territories» as well as social development. The transport network prompts investment attraction and, thanks to this, the territories get impetus for further development. Nowadays, rural settlements in Ukraine are mostly concentrated along the roads at a distance between 5 and 15 km. Beside this, there is an interconnection between the type of transport network and the settlement pattern. Transport provides the migration mobility of the population, the intensity of land settlement, areas of reconstruction and new development. The transport system is closely interconnected with the development of cities and urban agglomeration, it provides interconnection between cities and rural settlements, and the lack of roads causes the collapse of the whole rural infrastructure.

Comparing the main components of the impact on the development of rural areas, they should be considered from the standpoint of the theory of O. Gutnov, «skeleton and fabric», which are an integral part of the cyclical development and evolutionary dynamics of urban systems, while acting as a forming urban space, with the main components:

– communication framework (network of various categories of roads and their junctions); areas of social activity development fabric filled with a variety of spatially localized functions.

It has been determined that based on the theoretical model of O. Gutnov it could be possible to predict the dynamics of the impact of transport networks on the environment and on the development of existing settlements, to outline the modern system model of rural areas, as integration of subsystems:

On the basis of systematic research, the author analyzes the areas of Zhovkva district, Lviv region which are under the influence of highways and local roads, and notes their more intensive, more diverse development and their greater occupancy within 10-15 km of roads than more distant territories.

**Key words:** transport networks, rural settlements, communication, «skeleton and fabric» for rural settlements, settlement development fabric.

*Стаття надійшла 19.02.2018.*