

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ГЕОГРАФІЇ УКРАЇНИ**

На правах рукопису

**М А Ц Я Х**

**Михайло Миколайович**

**МІЖГАЛУЗЕВИЙ ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС  
У ЗОНІ ВПЛИВУ ВЕЛИКОГО МІСТА  
(на прикладі Львова)**

**11.00.02 — економічна і соціальна географія**

**Автореферат**

**дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата географічних наук**

**КИЇВ — 1994**



00777627 (-)

Робота виконана в Київському науково-дослідному  
проектному інституті містобудування

Науковий керівник - кандидат географічних наук, старший науковий  
співробітник С. М. ПРОЦЕНКО

Офіційні опоненти - доктор географічних наук, проф. Я. І. Жупанський  
кандидат географічних наук М. В. Григорович

Провідна організація - Інститут комплексних транспортних проблем

Захист відбудеться "18" жовтня 1994 р. 14<sup>00</sup> годині на  
засіданні спеціалізованої вченої ради Д. 016.02.03 при Інституті  
географії НАН України за адресою: 252003, м. Київ - 3, вул. Володи-  
мирська, 44.

З дисертацією можна ознайомитися в бібліотечі Інституту гео-  
графії НАН України.

Автореферат розісланий "15" вересня 1994 р.

Вчений секретар  
спеціалізованої вченої ради,  
кандидат географічних наук

В. П. Нагірна

ЛННБ ім. В. Стефаника  
АН України

## 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА І СТРУКТУРА РОБОТИ

1.1. Актуальність теми. У структурі національної економіки країни транспорт покликаний відігравати надавичайно важливу роль: він створює необхідні умови функціонування основних його територіальних та галузевих ланок.

Існує взаємозв'язок та взаємообумовленість розвитку транспорту й промисловості, який чітко просліджується на локальному територіальному рівні, де є можливість вивчити механізм їх прояву на конкретному прикладі. Дослідження, проведене на стику територіальної організації господарства і транспорту, є актуальним, особливо виходячи із сьогоденного стану та найгостріших проблем їх взаємодії, в зонах впливу великих міст України.

В наш час, на різних ієрархічних рівнях господарського комплексу, спостерігається диспропорція у темпах розвитку перевезень і потужності транспортних систем. Значні масштаби розвитку локальних транспортних систем, велика різноманітність їх функціональних і просторових особливостей значно підсилює актуальність дослідження різних типів таких систем.

Досить складними у своїй структурі є локальні транспортні системи зони впливу великих міст. Однією із таких транспортних систем є транспорт міста Львова, як одного з найбільших економічних центрів України. Господарський комплекс міста, що склався, становить складну територіально-функціональну систему. Ієрархічно їй відповідає Львівська транспортна система, яка таким же чином є складним поєднанням територіальних і функціональних компонентів, що входять до неї.

Транспортна система зони впливу Львова, в силу цілого ряду причин економічного, політичного та природного характеру, дуже специфічна і своєрідна. Значна її своєрідність полягає в тому, що дана система приурочена до великого історичного міста, яке разом з тим здійснює функції крупного господарського і культурного центру регіонального значення. У зв'язку з цим відчувається певні диспропорції між територіальними можливостями міста і необхідністю виконання ним багатопланових функцій, покладених на нього. У випадку транспорту вони полягають у співвідношенні можливостей міста і потреб функціонування великого транспортного вузла. Логічним наслідком таких загальних диспропорцій є цілий ряд надавичайно

гострих проблем, що стосуються як функціональної, так і територіальної структур транспорту. Вони суттєво впливають як на функціонування міста, так і вони його безпосереднього впливу.

Важливо зауважити, що такого типу проблеми в умовах відсутності кардинальних заходів щодо їх розв'язання притаманні практично всім великим містам України. Пошук шляхів подальшого розвитку транспортних комплексів в зонах впливу великих міст є надзвичайно актуальним питанням, яке, з нашої точки зору, зводиться до необхідності удосконалення галузевої і територіально-функціональної структури транспорту.

Дана проблематика неодноразово піднімалась і розглядалась багатьма вченими і спеціалістами, що представляли географію транспорту і районну планівку. Серед них особливо слід відмітити праці І. В. Нікольського, І. І. Білоусова, І. В. Каганського, К. Ф. Коценко, М. В. Григоровича, В. М. Пелиха, Г. А. Гольца, О. І. Шаблія, О. Г. Топчієва, Г. А. Бугроменко, М. Ю. Цветова, М. М. Христюка, І. М. Слівака Л. М. Пшеничної та ін.

Разом з тим, як в географії транспорту, так і в районній планівці склались свої підходи до вивчення проблем розвитку і вдосконалення транспортних комплексів.

В районній планівці переважає підхід, пов'язаний з вивченням проблем взаємодіяння транспорту і систем розселення, а в географії транспорту - вивчення особливостей функціонування різних видів транспорту. Малодослідженими залишаються аспекти формування транспортних систем у зонах впливу великих міст.

Актуальність і недостатня вивченість даної проблематики зумовила вибір теми дисертаційного дослідження, визначила мету, завдання і методи дослідження.

1.2. Мета і завдання дослідження. Метою роботи є розробка принципів територіально-функціональної організації транспортного комплексу в зоні впливу великого міста.

Виходячи з вище вказаної мети, можна висунути ряд завдань:

- розробити науково-методичні основи дослідження розвитку транспорту в зоні впливу великого міста;
- визначити суть міжгалузевого транспортного комплексу (МТК) в зоні впливу великого міста;
- визначити місце і роль МТК в структурі господарського комп-

лексу країни;

- вивчити структури МТК;
- оцінити тенденції розвитку МТК зони впливу великого міста;
- виявити основні напрямки розвитку МТК з метою удосконалення його структури;
- визначити організацію управління як засіб регулювання його розвитку.

1.3. Предмет і об'єкт дослідження. Об'єктом дослідження є міжгалузевий транспортний комплекс зони впливу великого міста Львова.

Предметом дослідження - територіально-функціональна структура транспортного комплексу зони впливу великого міста.

1.4. Методологія і методи дослідження. Методологічною основою дослідження послужили праці вітчизняних і зарубіжних вчених з теорії і практичного аналізу формування і розвитку транспортної системи країни, регіонів і великих міст, методичні рекомендації та інші публікації з питань розвитку і розміщення транспортного комплексу. Використані матеріали Львівського обласного управління державної статистики, обласного управління залізничного транспорту, обласного управління автомобільного транспорту, управління трубопроводів, аеропорту та інших організацій і відомств області, періодична преса, особисті дослідження і спостереження, проведені в експедиціях з 1987 по 1993 роки.

Дослідження транспортної системи виконувалось на підставі системного підходу з використанням методів порівняльного, статистичного, балансового, історичного, нормативного, прогностичного, польових спостережень, теоретико-графового з використанням ЕОМ. Особливу роль при вивченні мало застосування картографічного методу.

1.5. Наукова новизна дисертаційної роботи полягає у розробці принципів територіально-функціональної структури транспортного комплексу зони впливу великого міста; методики вивчення територіально-функціональної структури МТК; групуванні різнотипних транспортних вузлів; аналізі їх просторових поєднань; конкретних рекомендаціях по вдосконаленні територіальної структури комплексу.

1.6. Теоретичне і практичне значення та реалізація результатів дослідження. Практичне значення дослідження полягає у роботі:

- пропозицій щодо вдосконалення територіально-функціональної структури МТК зони впливу міста Львова;

- пропозицій щодо вдосконалення територіальної організації господарського комплексу міста і зони впливу на основі вдосконалення територіальної структури МТК.

В результаті проведення дослідження передбачалося:

- поглиблення теоретико-методичних питань дослідження структури МТК зони впливу великого міста;

- розробка принципів територіально-функціональної організації МТК;

- розробка перспективної територіально-функціональної організації МТК.

1.7. Апробація роботи. Результати дослідження доповідались на підсумкових наукових конференціях і методологічних семінарах співробітників географічного факультету, секції економічної і соціальної географії Львівського відділу Географічного товариства України.

1.8. Публікації. За результатами досліджень опубліковано 8 наукових праць загальним обсягом 1,2 друкованих аркушів.

1.9. Структура і обсяг дисертації. Дисертаційна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків і додатків. Вона включає 126 сторінок друкованого тексту, 24 картосхеми, 13 таблиць, список літератури з 132 позицій.

У вступі обґрунтовані актуальність теми, вибір об'єкту досліджень, сформульовані мета і завдання, наукова новизна дослідження та практична цінність.

В першому розділі розглянуті вивченість теми дослідження, теоретичні проблеми дослідження міжгалузєвого транспортного комплексу в зоні впливу великого міста, розглядається суть методів, застосованих в дослідженні. Розроблені методичні основи економіко-географічного дослідження транспортного комплексу зони впливу великого міста.

В другому розділі розглядаються тенденції формування міжгалу-

завою транспортного комплексу в зоні впливу міста Львова, розкриваються фактори формування його територіальної структури.

Третій розділ присвячений обґрунтуванню принципів нової концепції розвитку транспорту, визначаються імовірні шляхи його подальшого розвитку і вдосконалення у вигляді практичних рекомендацій.

## 2. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ І РЕЗУЛЬТАТИ ДИСЕРТАЦІЙНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ

2.1. Транспорт є однією із важливих умов розвитку господарства, його матеріальної і нематеріальної сфери. У складній структурі господарського комплексу країни транспортні належить комунікаційна функція, бо виконуючи переміщення вантажів, він пов'язує між собою різні галузі господарства і райони виробництва. Таким чином, транспортний комплекс відіграє роль своєрідного "стрижня" як галузевої, так і територіальної організації господарства. Його місце у структурі народногосподарського комплексу надає йому чітко виражений міжгалузевий характер. Реалізуючи свою роль у структурі господарського комплексу, він є системою різних ієрархічних рівнів як у своїй галузевій, так і в територіальній структурі. Кожен ієрархічний рівень безпосередньо відповідає певним територіальним рамкам. З цієї точки зору важливо визначитись у тому, що транспортна система розуміється як транспортний комплекс країни, що виражений в єдності його галузей і чітко ієрархізований в територіальному плані.

На рівні "місто - зона впливу" транспорт виступає як інтегральна система, що обслуговує комунікаційні зв'язки даного територіального утворення. Можна виділити основні елементи такої системи:

- ядро /велике місто/;
- зона впливу /оточуюча територія/.

Територіальний характер таких зон визначають розміри і функціональний тип ядра. Особливо чітко можна визначити розміри і протяжність зон тяжіння при радіальній побудові системи шляхів сполучення, які спрямовуються на такий центр.

Найкращим прикладом такої побудови є місто Львів і зона його впливу. В даній конкретній системі Львів відіграє роль ядра, що є багатифункціональним і водночас, досить великим містом. Таке ядро

має три масштаби територіальних рівнів, які визначають собою зону впливу:

- регіональну /області Західної України/;
- обласну /Львівська область/;
- приміську /прилегли адміністративні райони/.

Для вивчення міжгалузевого транспортного комплексу Львова /системи зовнішнього, вантажного транспорту/ є визначення зовнішньої зони впливу обласного типу. Це пов'язано з тим що:

- місто Львів є вузлом "розв'язки" основних магістральних ліній на території області;
- основні вантажоутворюючі точки знаходяться поблизу меж області і між собою пов'язані тільки через Львів /Червоноград, Яворів, Мостиська, Миколаїв /Пісочна/, Сколе/;
- точки, що зводять вантажопотоки з кількох напрямків на один, спрямовані на м. Львів, знаходяться близько географічних меж області.

2.2. МТК в зоні впливу великого міста є складною комунікаційною системою, в якій можна виділити функціональну і територіальну структури на різних рівнях ієрархії. Обидві структури є проявами функціонування транспорту як цілісної на всіх ієрархічних рівнях системи.

Головними елементами функціональної структури є галузеві системи транспорту, які самі є цілісними комплексами. Вони тісно пов'язані між собою, як безпосередньо, так і через об'єкти транспортного обслуговування.

До функціональної структури входять усі види транспорту, представлені своєю частиною в перевезеннях, своя вузько спеціалізована ремонтна база, специфічне будівництво, система підготовки кадрів, науково-дослідні установи тощо.

Територіальна структура транспортного комплексу - це складна система, складовими елементами якої є транспортні вузли і політранспортні магістралі. Таким чином, вона має лінійно-вузлову структуру, що формується в загальному процесі розвитку господарства.

Територіально-функціональна структура МТК є системою міжгалузевих вузлів і полімагістралей різних видів транспорту, функціонуючих в межах комплексу, на його різних ієрархічних рівнях. Поняття

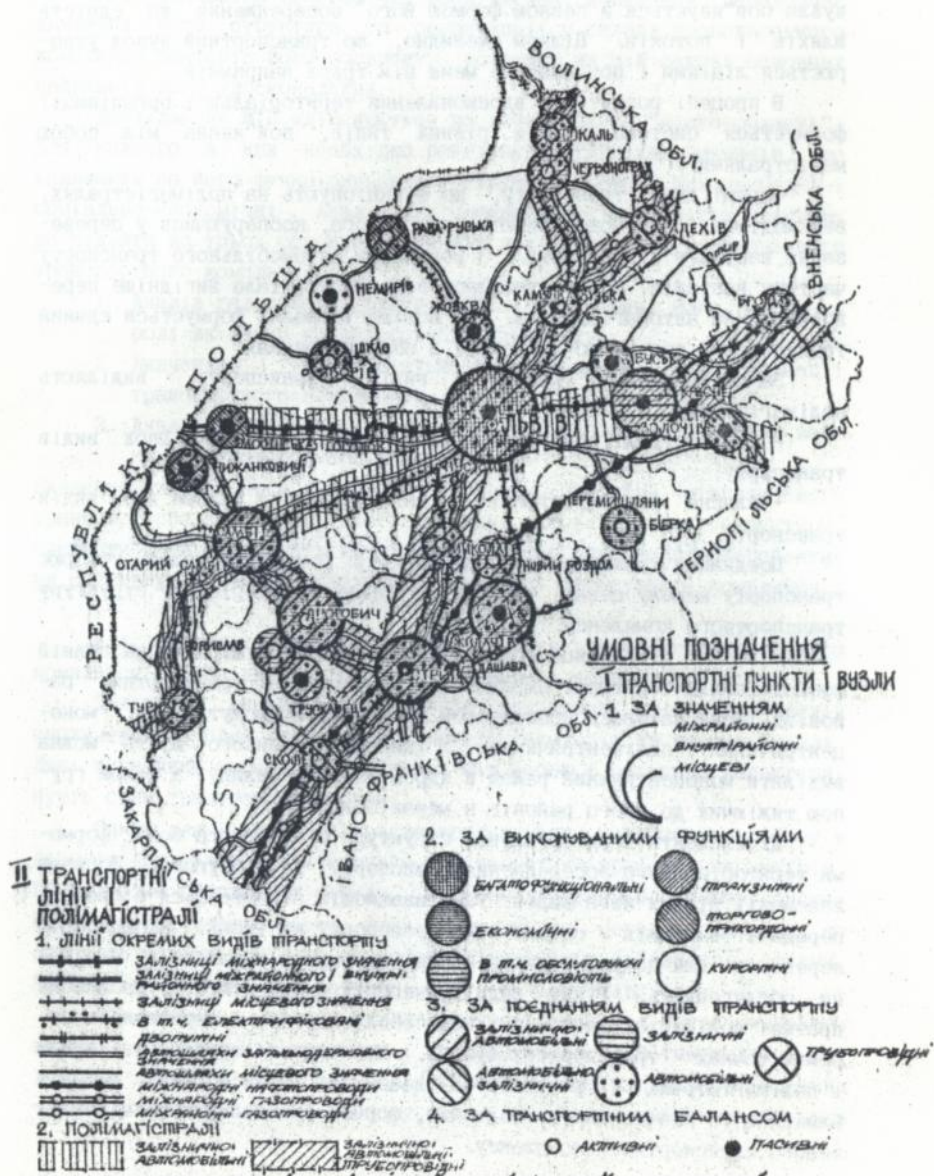


Рис. 1. ВУЗЛИ І ПОЛІМАГІСТРАЛІ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

вузла пов'язується з певною формою його зосередження як єдність шляхів і потоків. Цілком очевидно, що транспортний вузол утворюється лініями і потоками не менш ніж трьох напрямків.

В процесі розвитку і вдосконалення територіальної організації формується система вузлів різних типів, пов'язана між собою магістралями.

Окремі види транспорту, що функціонують на полімагістралях, взаємодіють і взаємодоповнюють один одного, кооперуючись у перевезенні вантажів і пасажирів. З розвитком автомобільного транспорту частину вантажів, що перевозилась залізницею, стало вигідніше перевозити по автомагістралях. На полімагістралях формується єдиний транспортний потік, що рухається в обох напрямках.

За поєднанням різних видів транспорту виділяють полімагістралі:

- бімагістралі, що утворюються при поєднанні двох видів транспорту;

- власне полімагістралі - за поєднанням більше двох видів транспорту.

Поєднання транспортних вузлів і полімагістралей утворює транспорту мережу певної території, формує територіальну структуру транспортного комплексу.

Концентрація вузлів і полімагістралей на певній локалізованій території виражається у формуванні транспортних районів. Вони за своєю просторовою організацією можуть бути моноцентричними і поліцентричними. У випадку великого міста можна виділити моноцентричний район з ядром і зоною впливу, а також групу тяжіючих до нього районів в межах області.

Ці елементи територіальної структури є, з одного боку, формами територіального зосередження транспорту, а з другого, формами взаємодії різних його видів. Така взаємодія відбувається в процесі передачі вантажів з одного виду транспорту на інший, координації перевезень для потреб територіально-виробничих комплексів, які вони обслуговують. Різні види транспорту взаємодіють не на всьому протязі полімагістралей, які вони обслуговують, а переважно в окремих точках - транспортних вузлах. Міжгалузеві транспортні вузли і полімагістралі є результатом взаємодії транспортних потоків близьких за значенням і, водночас, формою функціонування міжгалузевого транспортного комплексу.

2.3. Економіко-географічне дослідження комплексу передбачає вивчення його структури та організації у складі господарського комплексу, факторів його розвитку, розробку на цій основі основних напрямків його удосконалення.

Дослідження МТК здійснюється на двох рівнях: "місто-область". Для кожного з них необхідно розглянути цілий ряд чинників, що впливають на його функціонування і структуру. Серед них природні і соціально-економічні. Аналіз цих чинників дає можливість ґрунтовно підійти до трьох основних аспектів поліаспектного міжгалузевого транспортного комплексу:

1. Аналіз галузевої структури МТК і виділення його місця і ролі як ланки господарського комплексу;
2. Вивчення територіально-функціональної організації транспортного комплексу;
3. Аналіз ефективності організації транспорту в основних ланках господарського комплексу.

Вивчення цих аспектів дає змогу розкрити проблеми міжгалузевого транспортного комплексу, його галузеву і територіальну структуру, показати його роль у структурі господарства, накреслити перспективи розвитку, створити моделі перспективної організації комплексу.

2.4. Одним із найважливіших аспектів вивчення транспортного комплексу є дослідження транспортної мережі зони впливу міста.

Для цього використано наступні показники: щільність шляхів сполучення на один квадратний кілометр території та число Енгеля. Дані показники органічно пов'язані між собою і показово характеризують стан транспортної мережі.

Однак для її повної характеристики цього недостатньо. Тому в процесі дослідження застосовано ряд теоретико-графових параметрів. Це дозволяє розглядати мережу як формалізовану просторову систему, як певну модель мережі шляхів сполучення. Серед параметрів, що описують мережу в цілому, застосовано параметри зв'язності і форми. Зв'язність оцінена при допомозі  $\alpha$  і  $\beta$  індексів.

Для вивчення системи вузлів застосовано метод багатовимірного аналізу. Він значно полегшує і спрощує роботу, а також дає можливість скласти науково обґрунтовану класифікацію всієї множини транспортних вузлів. На першому етапі йде процес вивчення об'єктів

групування, складання на кожен з них своєрідного "економічного паспорту" /мається на увазі вивчення параметрів роботи кожного транспортного вузла і зведення їх для зручності в єдину таблицю/. За найважливіші виробничі параметри беремо ступінь вершини транспортного вузла, структуру та обсяг вантажів, тип, а також деякі інші показники. На другому етапі відбувається узагальнення і стандартизація означень з подальшим обчисленням таксономічних відстаней між об'єктами дослідження. Внаслідок надавичайної громіздкості обчислень і чисто технічної складності третій і четвертий етапи роботи виконані на ЕОМ-ЕС-1022. Їх застосування значно прискорило процес обчислення. На четвертому етапі за результатами математичних розрахунків було проведено групування предметів. Воно виконано за допомогою таксономічного методу "дерво поєднань".

Серед усієї множини чинників виділяються два блоки:

- природні;
- соціально-економічні.

Оцінка їх співвідношення відіграє надавичайно важливу роль у всій структурі дослідження. В даному випадку, такий аналіз проведений на прикладі міста Львова і зони його впливу.

Вся система чинників розбита на два вище вказані блоки. Серед природних чинників виділені:

- географічне положення;
- характеристика рельєфу території та його геоморфологічна характеристика;
- кліматичні особливості;
- гідрографічна сітка;
- корисні копалини.

Надавичайно важливими в дослідженні транспортного комплексу є блок соціально-економічних чинників. Серед них виділяються:

- економіко-географічне положення;
- історико-географічні особливості розвитку господарства;
- територіально-функціональна структура господарського комплексу;
- рівень розвитку господарства
- населення і трудові ресурси.

Як показав наведений в роботі аналіз чинників формування транспортної системи зони впливу міста Львова, вони є

сприятливими для розвитку комплексу. Характерною особливістю їх прояву є системність і взаємопов'язаність дії на основні елементи транспорту зони впливу міста. Цілком очевидно, що природні фактори є лімітуючими і, переважно, впливають на територіальну структуру транспортного комплексу. В той же час його галузева структура формується під великим впливом групи соціально-економічних чинників. У процесі формування транспортного комплексу визначальний вплив на його галузеву і територіально-функціональну організацію мають структура і розміщення виробництва.

2.5. На сучасному етапі територію зони впливу міста Львова перетинає вісім залізничних колій на Мостиську, Яворів, Самбір, Стрий, Ходорів, Красне, Кам'янку-Бузьку, Червоноград. Крім того, з північного заходу на південний схід через прикарпатські області проходить лінія Нижанковичі-Хирів-Самбір-Дрогобич-Стрий, яка є поодвожнім елементом залізничної мережі області.

Загальна експлуатаційна довжина залізниць Львівської області в 1990 році становила 1 308 км /в одноколінійній протяжності/.

Коефіцієнт локалізації залізниць області в межах України стосовно населення дорівнює 1,1, а стосовно площі - 2,3.

Середня щільність залізниць у Львівській області складає 54,9 км на 1000 кв. км, що майже у 1,5 рази більше, ніж в середньому по Україні.

Зв'язність мережі оцінюємо за допомогою  $\alpha$  і  $\beta$  індексів. Оскільки в даній мережі нараховується 33 вершини і 36 ребер, то індекс  $\beta$  визначаємо як:

$$\beta = \frac{36}{33} = 1,09$$

Це означає, що у своєму розвитку залізнична мережа тільки що відійшла від системи "граф-дерево". Число циклів цієї мережі визначається як:  $E_n - U_n + S_n$ , де

$E_n$  - число компонентів зв'язності графа /в даному разі становить 1/, тоді

$$36 - 33 + 1 = 4$$

Таким чином, залізнична мережа Львівської області є складною і нараховує 4 цикли.

Параметром, що дозволяє оцінити зв'язність графа є індекс  $\alpha$ .

В нашому випадку

$$\alpha = \frac{4}{64} = 0,06$$

Даний результат засвідчує, що дана мережа має 6% надлишкових зв'язків /згідно методу Гарісона і Марбба/.

Таким чином, розглянутий граф характеризується наступними особливостями:

- моноцентричністю у своїй побудові;
- слабкою зв'язаністю ребер і периферійних вузлів.

2.6. Мережа автомобільних шляхів створює основу для внутріобласних економічних зв'язків, і у сполученні "місто-зона впливу". Львівська область розташована на перетині важливих шляхів сполучення з країнами Західної Європи. У зв'язку з прикордонним положенням, а також вигідним розташуванням стосовно родовищ корисних копалин, тут склалась відповідно висока щільність автомобільних шляхів. Цей показник коливається від 13-14 км на 100 кв. км території на півдні області /в гірських Турківському і Сколівському районах/, до 47-53 км на 100 кв. км на північному сході і в центрі /Городоцький, Пустомитівський, Бузький райони/. Така ж висока щільність автошляхів у Стрийському, Жидачівському, Дрогобицькому і Миколаївському районах. Загальна протяжність шляхів у зоні впливу міста Львова складає 3439,8 км.

Головні автомобільні шляхи забезпечують, переважно транзитні по відношенню до області перевезення. Автошляхи обласного значення забезпечують зв'язки із сусідніми областями: Волинською, Рівненською, Тернопільською, Івано-Франківською, Чернівецькою і Закарпатською.

Топологічний аналіз шосейної мережі показав, що між індексом зв'язаності і мірою складності існує кореляційна залежність, яка складає 0,63684. При значеннях коефіцієнта від 0,5 до 0,7 тіснота зв'язку вважається середньою. Звідси випливає висновок про необхідність подальшого вдосконалення та ускладнення автошосейної мережі як приміської зони, так і всієї території області.

2.7. Метод багатовимірного аналізу, виконаний по 18 основних

функціональних показниках, детально описаний в методиці дослідження, був застосований для вивчення системи транспортних вузлів.

В результаті такого синтетичного аналізу було побудоване "дерево поєднань", що базувалось на визначенні топологічних відстаней між об'єктами аналізу. Внаслідок такого аналізу виділені такі групи:

1 - Великі вузли, розташовані у великих і середніх містах обласного і субобласного значення;

11 - Середні і великі вузли, розташовані у невеликих містах районного значення;

111 - Невеликі вузли, розташовані у невеликих містах та селищах міського типу субрайонного значення;

1У - Малі вузли, розміщені в селищах міського типу місцевого значення.

Визначені групи, співставлені просторово, показують територіальне зосередження системи залізничних вузлів і закономірності такого зосередження.

Такий аналіз дозволяє визначити перспективну організацію систем вузлів і ґрунтовніше підійти до вивчення проблем транспортно-економічного районування.

Було виділено і просторово лімітовано на території Львівський транспортний район, територіально визначено ядро району, зону периферійного тяжіння, а також ряд транспортних районів, що тяжіють до Львівського.

2.8. Протягом останніх п'ятдесяти років поступово сформувався транспортний комплекс міста і зони впливу, який у своїй структурі інтегрує чотири галузеві підсистеми зовнішнього магістрального транспорту. Існує певна пропорційність між різними ланками даної структури. В цей же час, територіально-функціональна структура комплексу достатньо диференційована і нерівномірна. У Львові та його найближчому територіальному оточенні склався потужний транспортний район з моноцентричною структурою, одним чітко вираженим ядром - містом Львовом і тяжіючих до нього обслуговуючих за напрямками вузлів. Разом з тим даний район неструктурований. Тут не виділяються потужні сортувально-розподільчі вузли, які би відігравали роль певних транспортних "супутників" великого ядра - центра району.

До Львівського транспортного району тяжіє цілий ряд інших транспортних районів. Серед них Червоноградсько-Сокальський, Жидачівсько-Ходорівський, Дрогобицький, Сколівський, Старо-Самбірський, Мостиський, Миколаївський, Хирівський, Стоянівсько-Радеківський, Золочівсько-Бродівський і т. д. Дані райони за структурою побудови є поліцентричними. В багатьох з них не виділений центр. Транспортні райони, як правило, формуються на полімагістралях, що перехреснують і концентруються на вузько локалізованій території. Райони тісно пов'язані між собою системою шляхів-сполучення, що виступають у вигляді полімагістралей.

Головну роль в даній системі відіграють полімагістралі Броди-Красне-Львів, Львів-Стрий-Лавочне /на Мукачеве/, Львів-Самбір-Турка /на Ужгород/. По даних полімагістралях перевозиться близько 300 млн. тонн вантажів в рік. Надавичайно важливою є полімагістраль Червоноград-Львів з продовженням до Ходорова на Буртин Івано-Франківської області, а також полімагістраль Львів-Мостиська. Всі інші полімагістралі і шляхи сполучення є примикаючими до основних.

Таким чином, в результаті розвитку територіальна структура транспортного комплексу сформувалась як багаторівнева, нерівномірна, що складається з ряду транспортних районів, пов'язаних між собою вантажопотоками, що проходять по полімагістралях та інших шляхах сполучення.

2.9. Система принципів, спираючись на які можна підійти до розв'язання проблем функціонування транспортного комплексу міста Львова і зони його впливу, повинна стосуватись органічного поєднання транспортних систем міста і території Львівської області. Це поєднання слід розглядати як єдине ціле, як продовження один одного. Характер його функціонування показує незаперечну органічну єдність міста-центру і периферії.

У всій множині принципів оптимізації транспортної системи, в першу чергу, необхідно виділити комплексність її розвитку, що є провідним положенням оптимізації.

Комплексність розуміється як взаємопов'язаність і пропорційність розвитку як комплексу загалом, так і основних його ланок. Мається на увазі досягнення збалансованості в його галузевій структурі шляхом оптимізації співвідношення роботи транспорту, яку

виконують різні його види, закріплення в концепції можливості впровадження в перспективі нових видів транспорту відповідно до загальним розвитком їх у сучасному світі. З другого боку, досягнення пропорційності в територіально-функціональній структурі комплексу за рахунок активізації розвитку тих транспортних вузлів, які в міру своєї технічної недосконалості /на сучасному етапі/, неспроможні впливати на функціонування центру всієї системи. По-третє, пропорційність розвитку комплексу повинна бути досягнена за рахунок тісної його взаємозв'язаності з темпами і рівнем розвитку господарства міста й області. Тут необхідно врахувати природно-ресурсний потенціал, зручність економіко-географічного положення, перспективні напрямки економічного розвитку. На розвиток даного принципового положення висувуються принципи географічності, використання існуючих елементів комплексу, оптимальності, ієрархічності, безконфліктного основних ланок МТК розвитку, екологічності, реалістичності, поетапності, варіантності, інтегральної ефективності.

2.10. Формування перспективної територіально-функціональної організації МТК може бути здійснене за наступною запропонованою схемою:

- Сортувально-перерозподіляюча робота повинна бути винесена за межі Львівського району і зосереджена в таких імовірних точках: Красне, Кам"янка-Бузька, Городок, Миколаїв. Дані вузли повинні стати розподілючими точками, що спрямують вантажопотоки найкоротшим шляхом до місця призначення, в тому числі, обминаючи Львів. В перспективі вони повинні відіграти роль центрів досить потужних транспортних районів. Центральна роль Львова повинна зменшитись і в перспективі бути стабільною, дещо перевищуючи рівень 3-4 аналогічно централізованих вузлів.

Існує загальна необхідність обходу Львівського транспортного вузла основними транзитними по відношенню до нього вантажопотоками. Мають на увазі найбільш потужні:

- потік експортних вантажів, що йде загальним спрямуванням Броди-Красне-Львів-Чоп;

- потік вугілля загальним спрямуванням Червоноград-Львів-Бурштин.

Крім них, також потоки сірки, будівельних матеріалів. Безгані по-

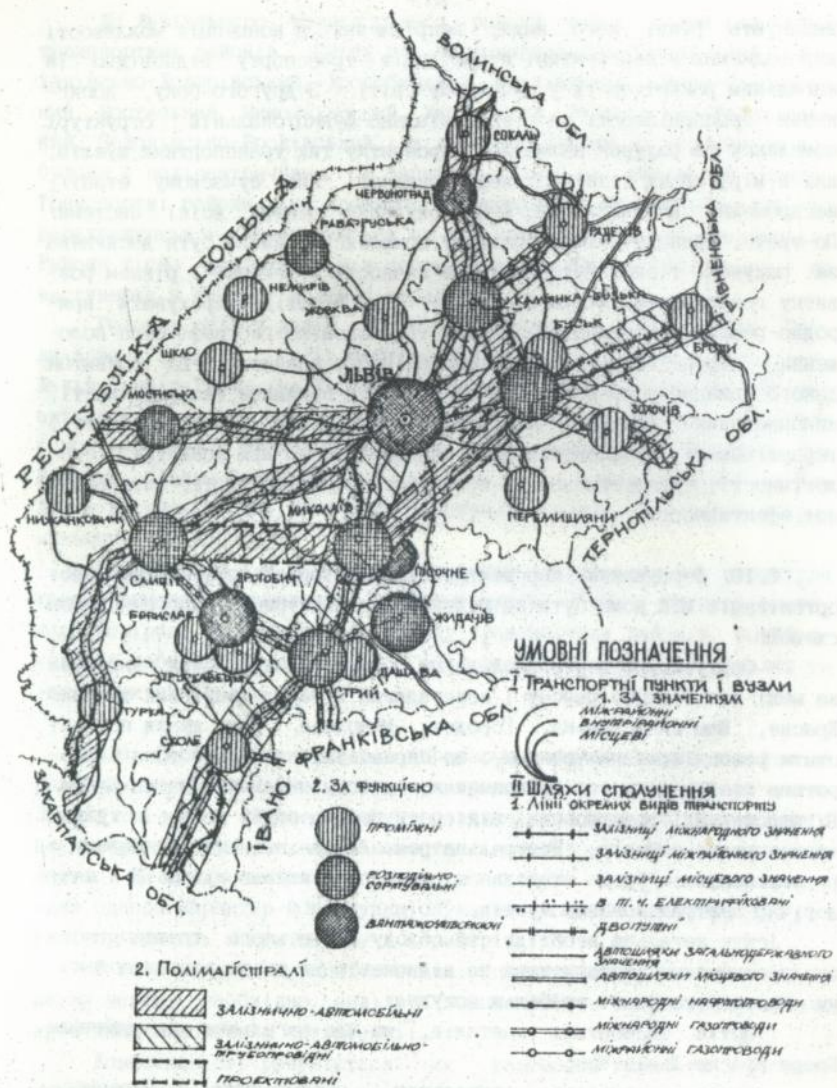


Рис. 2. ПЕРСПЕКТИВНА ТЕРИТОРІАЛЬНО-ФУНКЦІОНАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

токи мають бути розведені шляхом будівництва таких нових полімагістралей:

- Кам'янка-Бузька-Буськ-Красне;
- Красне-Перемишляни-Миколаїв-Самбір.

Таким чином, мережа шляхів сполучення буде ускладнена і децентралізована. По своїй структурі вона перетвориться у радіально-хордову.

2.11. Проблема удосконалення територіально-функціональної структури МТК зони впливу великого міста Львова є надзвичайно складна. В умовах глибокої кризи економіки України відчувається гостра відсутність фінансових засобів. Разом з тим відсутність кардинальних заходів щодо її вирішення, ще більше загострює ситуацію і створює цілий ряд проблем для господарства України. Вихід з даної ситуації бачиться передусім у створенні загально-національної програми розвитку транспорту, так як, ця принципово важлива галузь господарства і надалі повинна залишатись у віданні держави. Крім того, для вирішення транспортних проблем, можна залучити цілий ряд комерційних структур та іноземних інвесторів. Лише спільними зусиллями можна сформувати розвинений і збалансований у всіх своїх ланках міжгалузевий транспортний комплекс.

#### ПУБЛІКАЦІЇ АВТОРА ПО ТЕМІ ДИСЕРТАЦІЇ

1. Екологічний аспект розвитку транспорту м. Львова. В кн.: Проблеми охорони природи і відтворення природно-ресурсного потенціалу Західного Поділля/Теми доповідей регіональної науково-практичної конференції/Тернопіль, 1990. С. 92-94/у співавт. /.

2. Інтегральне транспортно-економічне районування області. Теми доповідей першої звітної наукової конференції викладачів та студентів географічного факультету Тернопільського педагогічного інституту за 1990 рік Тернопіль: 1991. - С. 31-32.

3. Особливості картографічного моделювання природних передумов розвитку транспорту в Атласі господарського комплексу області//І республіканська наукова конференція м. Чернівці 1991 р. -23-25 вересня "Проблеми раціонального використання та відтворення природно-ресурсного потенціалу Української РСР. - Чернівці, 1991. -С. 77-78/у співавт. /

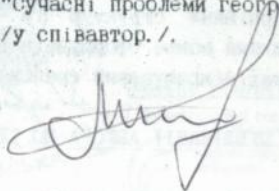
4. Управление в экономическом регионе областного типа и новый механизм хозяйствования//Тезисы докладов на научно-практическую конференцию "Комплекс --социально-экономическое развитие территории и рыночные товарно-денежные отношения". -Пермь,1991. -С. 16-17/у співавт. /.

5. Екологічні передумови розробки нової концепції оптимізації транспорту історичних міст.-Тези доповідей другої звітної наукової конференції викладачів та студентів географічного факультету Тернопільського педагогічного інституту за 1991рік.-Тернопіль, 1992. -С. 60-61/у співавт. /.

6. Основні проблеми транспортного комплексу м. Львова.-Тези доповідей другої звітної наукової конференції викладачів та студентів географічного факультету Тернопільського педагогічного інституту за 1991 рік. -Тернопіль,1992. -С. 54-55.

7. Особливості природокористування в транспортному комплексі Українських Карпат//Вісник Львів. ун-ту. Сер. геогр. Вип. 18: Світ, 1992. -С. 82-86/у співавт. /.

8. Транспорт як фактор формування системи розселення/Тези доповідей наукової конференції "Сучасні проблеми географії населення України", м. Луцьк,1993. -С. 111/у співавт. /.



Підписано до друку 20.05.94р. Формат 60х84/16.

Обсяг 1 друк.лист. Сам.373. Тир.100. Безплатно.

---

Львів. Личаківська, 3. Друк.УНІ ім.Ів.Федорова.





Ав 30.858

**Ав 30.858**

Безплатно