



М. ІВАНО-ФРАНКІВСЬК

**КОРИГУВАННЯ (ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО) ГЕНЕРАЛЬНОГО
ПЛАНУ, СУМІЩЕНОГО З ІСТОРИКО-АРХІТЕКТУРНИМ
ОПОРНИМ ПЛАНОМ (В МЕЖАХ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ
МІСЬКОЇ РАДИ)**

ЧАСТИНА 1
ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ.

Львів – 2014

Замовник: Департамент містобудування
та архітектури виконкому
Івано-Франківської міської ради.

Об'єкт № 551-2013

м. ІВАНО-ФРАНКІВСЬК

КОРИГУВАННЯ (ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО) ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ, СУМІЩЕНОГО З ІСТОРИКО-АРХІТЕКТУРНИМ ОПОРНИМ ПЛАНОМ (В МЕЖАХ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ МІСЬКОЇ РАДИ)

ЧАСТИНА 1

ТОМ 2

ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ.

Директор

І.Квик

Начальник АПМ-2

В. Дубина

ГАП

М. Лопушанський

Коригування (внесення змін до) Генерального плану, суміщеного з історико-архітектурним опорним планом м. Івано-Франківська (в межах Івано-Франківської міської ради) розроблено авторським колективом АПМ-2 ДППМ «Містопроект» та інституту «Укрзахідпроектреставрація» при участі департаменту містобудування та архітектури Івано-Франківської міської ради.

Частина 1 розроблена авторським колективом в наступному складі:

Керівник авторського колективу, нач. АПМ-2	- Дубина В. І.
Головний архітектор проекту	- Лопушанський М. Р.
Керівник групи архітекторів	- Сивенька Н. П.
Архітектор	- Главацький О. З.
Керівник групи економістів	- Голуб І. Д.
Інженер-економіст	- Теглівець Р. С.
Інженер-економіст	- Турик В. П.
Провідний інженер	- Дорохін А. О.
Інженер	- Смаль О.
Керівник групи транспорту та доріг, ГПП	- Фіалковський С. Я.
Провідний інженер	- Залигаєв О. О.

В розроблені окремих частин і розділів проекту та оформленні графічних матеріалів приймали участь архітектори: Пукальська О. І., Ткачик Р. М..

1. СКЛАД ПРОЕКТУ:

1.1. Частина 1. Коригування (внесення змін до) Генерального плану м. Івано-Франківська (в межах Івано-Франківської міської ради).

1.1.1. Текстові матеріали:

Частина 1. Том 1. Загальна пояснювальна записка.

Частина 1. Том 2. Основні положення.

Частина 1. Том 3. Розділ «Інженерно-технічних заходів цивільного захисту на «мирний час».

Частина 1. Том 4. Розділ «Інженерно-технічних заходів цивільного захисту на «особливий період».

1.1.2. Графічні матеріали – 16 креслень (основний комплект).

1.2. Частина 2. Історико-архітектурний опорний план м. Івано-Франківська:

- Пояснювальна записка;

- Графічні матеріали.

1.3. Після затвердження генерального плану на підставі його матеріалів буде розроблена і включена в склад комплексного проекту додаткова документація:

Частина 3. План земельно-господарського устрою території Івано-Франківської міської ради.

2. ОСНОВНІ ПОЛОЖЕННЯ:

2.1. Зміст пояснювальної записки:

	стор.
1. Вступ.....	4
2. Аналітична частина.....	6
2.1. Характеристика розташування та основні містобудівні показники населеного пункту.....	6
2.2. Оцінка реалізації попереднього генплану	7
2.3. Аналіз зовнішніх та внутрішніх чинників, тенденцій та ресурсного потенціалу розвитку населеного пункту.....	8
2.4. Характеристика існуючого стану основних систем міста.....	9
2.4.1. Об'єкти господарського комплексу.....	9
2.4.2. Житловий фонд.....	20
2.4.3. Об'єкти обслуговування	20
3. Обґрунтування та пропозиції.....	23
3.1. Концепція довгострокової стратегії розвитку населеного пункту.....	23
3.2. Цільові показники і галузева структура економічної діяльності та зайнятості населення.....	24
3.3. Цільові показники демографічного розвитку.....	28

3.4. Житлове будівництво.....	30
3.5. Обслуговуюча та соціальна інфраструктура.....	31
3.6. Функціонально-планувальна структура міста.....	32
3.7. Транспорт.....	34
3.8. Інженерна підготовка та захист території.....	42
3.9. Інженерна інфраструктура.....	42
3.10. Охорона навколишнього середовища	46
3.10.1. Охорона навколишнього природного середовища.....	46
3.10.2. Охорона історико-культурної спадщини.....	51
3.11. Основні показники	52

1. ВСТУП.

Коригування (внесення змін до) генерального плану м. Івано-Франківська (в межах Івано-Франківської міської ради) виконано ДП ДППМ «Містопроект» відповідно до договорів № 551-13 від 03.06.2013 року та рішення Івано-Франківської міської ради (XLII сесія) від 18.06.2009 р.

Попередній генплан був розроблений у 2000 році інститутом «Діпромисто». Зміни, які відбуваються в соціально-економічній діяльності країни, а також результати розвитку міста за період 2000-2003 рр. обумовили необхідність удосконалення управління територіального розвитку міста та постановили вимоги щодо коригування генерального плану міста.

Необхідність внесення змін в чинний генплан в основному пов'язана з планувальними факторами – за період реалізації генплану відбулися значні зміни функціонального використання території, передбачених для виробничої діяльності, структура житлового будівництва має відхилення від передбаченої генпланом, що, відповідно, відображалось на територіальному розвитку міста, розроблені нові генплани сіл в межах міської ради (перспективні міські території), які мають бути враховані в генплані міста, виконана оцінка значного за обсягом і якісними характеристиками історико-архітектурного потенціалу і його впливу на забудову міста шляхом розроблення історико-архітектурного опорного плану і визначення меж історичного ареалу та пам'яткоохоронного зонування.

Незважаючи на різке падіння показників чисельності населення за результатами перепису 2001р., демографічна ситуація в місті, поступово вирівнюється і дозволяє прийняти прогноз генплану на розрахунковий строк (2026р.) без змін. Приймаючи до уваги незмінність основного прогнозного показника розвитку міста (чисельності населення), відповідно, показники інженерного забезпечення та соціальної інфраструктури також можуть не мінятися. Зміни у дані підсистеми вносяться в основному в частині планувального вирішення.

Детальний перелік ділянок і територій, пропозиції щодо використання яких потребують перегляду, приведений в завданні на проектування.

Таким чином, в проекті змін розглядається, в основному, архітектурно-планувальне рішення, що відображено в договорі на виконання даного проекту шляхом визначення відносного показника частки змін в кожному розділі, сума яких, з врахуванням відносної вартості розділів, дає усереднений показник об'єму змін, що вноситься до генплану (див. таблицю 1.1).

Відносна вартість розділів проекту внесення змін до генерального плану м. Івано-Франківська.

Відносна вартість розділів генплану міста приведена нижче за таблицею, що є додатком до таблиці 5 збірника цін на проектні роботи для будівництва, розділ 40 (ЗЦ р.40).

Частка змін в розділі і відносна вартість розділів з врахуванням коефіцієнтів на використання матеріалів раніше розробленого генплану міста приведена як деталізація п. 1 кошторису до договору №551-2013р.

Таблиця 1.1

№ п/п	Назва розділу (креслення)	Відносна вартість розділу за ЗЦ р.40 %	Частка змін в розділі %	Коефіцієнт на об'єм змін розділів попереднього генплану	Відносна вартість змін з урахуванням коефіцієнту %
1.	Опорний план станом на 2013р.	4	100	1	4
2.	Генеральний план (основне креслення)	45	80	0,8	36
3.	Схема планувальних обмежень	3	50	0,5	1,5
4.	Стан навколишнього середовища	4,5	40	0,4	1,8
5.	Схема планувальної організації промислових і комунально-складських територій	3,5	30	0,3	1,05
6.	Об'ємно-просторова композиція центру	8	0	0	0
7.	Схема магістралей міського і зовнішнього транспорту	6	30	0,3	1,8
8.	Схема інженерного обладнання	13,5	10	0,1	1,35
9.	Схематичне креслення генплану	1	100	1	1,0
10.	Техніко-економічне обґрунтування (економічна база чисельність населення)	7,5	20	0,2	1,5
11.	Розділ ІТЗ ЦЗ (ЦО) Разом	4 100,0	0	0	0 50,0

Усереднений відносний показник об'єму змін до генплану м. Івано-Франківська – 50%.

Проект змін до генплану м. Івано-Франківська виконаний з врахуванням вихідних даних, наданих департаментом містобудування та архітектури виконкому Івано-Франківської міської ради, іншими департаментами,

управліннями та відділами міської ради та міськими і обласними організаціями за приналежністю питань.

В проекті використані:

- Генеральний план м. Івано-Франківська, УДНДПМ «Діпромiсто», 2000р.
- Генеральний план с. Хриплин, Івано-Франківська філія «Діпромiсто», 2013 р.

- Генеральний план с. Микитинці, Івано-Франківська філія «Діпромiсто», 2011 р.

- Генеральний план с. Угорники, Івано-Франківська філія «Діпромiсто», 2013 р.

- Генеральний план с. Вовчинець, Івано-Франківська філія «Діпромiсто», 2013 р.

- Генеральний план с. Крихівці, Івано-Франківська філія «Діпромiсто», 2013 р.

- «Схема планування території Івано-Франківської області» УДНДПМ «Діпромiсто» (проміжні матеріали).

- Транспортна модель м. Івано-Франківська УНТ «DREBERIS» (проміжні матеріали).

Проект змін до Генерального плану розроблений відповідно діючих Державних будівельних норм України «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» (ДБН 360-92), «Склад та зміст генерального плану населеного пункту» ДБН Б.1.1-15:2012 а також інших нормативних документів. Проект виконаний на топооснові масштабу 1:5 000.

Проект змін до Генерального плану міста розроблено на розрахунковий строк діючого генплану – 2026 рік.

2. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА.

2.1. ХАРАКТЕРИСТИКА РОЗТАШУВАННЯ ТА ОСНОВНІ МІСТОБІДВНІ ПОКАЗНИКИ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ.

Сьогодні Івано-Франківськ є містом зі значним промислово-економічним та науковим потенціалом, широкими можливостями для розвитку як внутрішніх міжрегіональних, так і зовнішніх міждержавних зв'язків. Великі перспективи міста пов'язані з близькістю Карпат як унікального регіону туризму, відпочинку та рекреації.

Івано-Франківськ має розвинуту транспортну мережу. Повітряним, залізничним та автомобільним транспортом місто з'єднане з усіма обласними центрами України, деякими містами Росії, Молдови, Білорусі, Польщі, Словаччини, Чехії. Івано-Франківськ має радіальну систему дорожнього сполучення. У місті працює міжнародний аеропорт, сходяться залізничні та автомобільні магістралі. Івано-Франківськ є членом Міжнародного форуму історичних центрів членом Асоціації поріднених міст, членом Асоціації міст України, яка підтримує тісні

зв'язки з Радою європейських міст та регіонів, Міжнародною спілкою громад та Організацією міст-побратимів.

Місто Івано-Франківськ – єдине місто в Україні, яке є членом Асоціації європейських муніципалітетів "Energie-cities" (Енерджі-сіті).

Місто Івано-Франківськ розташоване в східній частині одноіменної області, в межах злиття річок Бистриця-Наддвірнянська та Бистриця-Солотвинська, в фізико-географічній області Передкарпаття.

2.2. ОЦІНКА РЕАЛІЗАЦІЇ ПОПЕРЕДНЬОГО ГЕНПЛАНУ.

2.2.1 господарський комплекс, демографія, зайнятість, житловий фонд, обслуговування.

Діючий на даний час генеральний план м. Івано-Франківська був розроблений Державним інститутом проектування міст "Діпромiсто" у 2000 році на період до 2026 року.

На час розробки генплану в місті економічний потенціал складався з багатогалузевої промисловості, будівельних організацій і навчальних закладів, розвинутої системи комунального господарства, транспорту, сучасного зв'язку тощо. Ретроспективний аналіз функціонування м. Івано-Франківська на даний час, показує, що розвиток міста, в цілому, відповідав основним напрямкам і тенденціям, наміченими діючим генеральним планом. Але за період 2000-2013 рр. спостерігаються деякі відхилення від основних напрямків розвитку міста, закладених у генеральному плані 2000 р. Зміна форм власності, що відбулася у господарському комплексі міста, сприяла структурній перебудові його економіки. Переважаюча кількість суб'єктів державного реєстру знаходилася у приватній (35%) та колективній (54%) формах власності.

Станом на 1.01.1998 р. чисельність населення м. Івано-Франківська складала 252,4 тис. осіб, житловий фонд 3875,9 тис. м² заг. площі (2349,0 тис. м² житлової площі).

Забезпеченість житловою площею складала 15,4 м² загальної площі на 1 людину.

За період дії генплану не відбулося значне зростання чисельності населення.

Згідно статистичних даних, у місті на 1.01.2013 р. проживає 240,9 тис. осіб (на 1 січня 2000 року – 252,4 тис. осіб).

На кінець прогнозованого періоду генеральним планом передбачалась зайнятість в народногосподарському комплексі міста в кількості 130,0 тис. осіб, в тому числі: 26,6 % – у містоутворюючій групі та 23,3 % – в обслуговуючій.

Фактично, на 1.01.2013 р. досягнуті такі показники:

- зайнятість в народногосподарському комплексі – 135,0 тис. осіб, в тому числі:

- 37,1 % у виробничій сфері;

- 51,2 % у невиробничій сфері (обслуговування).

Генеральним планом 2000 року в м. Івано-Франківську передбачалось будівництво житла у кількості 1405,4 тис. м² загальної площі (851,8 тис. м² житлової площі), проектний житловий фонд мав становити 5251,3 тис. м² загальної площі (3182,6 тис. м² житлової площі), при забезпеченості 20,2

м²/особу. Але, вже на 1.01.2013 року житловий фонд склав 5925,0 тис.м² загальної площі, а забезпеченість 24,7 м²/особу.

В соціально-культурному житті міста за проміжний період спостерігаються позитивні зміни: введено в експлуатацію ряд установ і закладів культурно-побутового обслуговування і, в першу чергу, підприємств торгівлі, громадського харчування.

2.3. АНАЛІЗ ЗОВНІШНІХ ТА ВНУТРІШНІХ ЧИННИКІВ, ТЕНДЕНЦІЙ ТА РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ.

Місто Івано-Франківськ входить в категорію промислових центрів, основою виробничої бази якого є машинобудівна, лісова, деревообробна, харчова та легка промисловості.

Знаходячись у вигідному географічному центрі, місто виконує функцію міжрайонного центру з ринкової торгівлі, медичного та соціально-культурного обслуговування прилеглих Галицького, Тлумацького та частково Коломийського, Надвірнянського, Богородчанського та Калушського районів.

Основними об'єктивними факторами, які визначають можливість та доцільність подальшого розвитку міста на перспективу є: сприятливе економіко-географічне положення м. Івано-Франківська і розташування на європейському континенті близько до Європейського Союзу (доступ до динамічно зростаючого українського ринку, давні традиції торгівлі як з Європою);

наявність хороших транспортних зв'язків (добре транспортне сполучення, наявність під'їзних залізничних шляхів до підприємств, діючий міжнародний аеропорт з великими потенційними можливостями);

розвинута комунікаційна інфраструктура;

наявність значних трудових ресурсів в місті та прилеглому районі кваліфікована робоча сила, що легко адаптується до вимог ринку;

високий рівень освіти (два Національних університети та багато інших вищих навчальних закладів) та підготовки кадрів для економіки (спеціалізовані навчальні заклади готують фахівців для промисловості, торгівлі, фінансової, туристичної сфери тощо);

краща якість життя порівняно з іншими регіонами України; хороші можливості для відпочинку та оздоровлення, рекреації, культурних і туристичних уподобань;

висока інвестиційна привабливість підприємств нафтохімічної, лісопереробної, харчової та туристичної галузей, преференції місцевої влади для інвесторів, прозорі процедури реєстрації та податкового контролю, комплексний супровід інвестиційних проектів;

значні сировинні ресурси краю (ліс, нафта, газ, сировина для хімічної та будівельної галузей) та наявність в околицях м. Івано-Франківська родовищ будівельних корисних копалин (глина, цемент, гіпс, пісок), розширюють спрямування економічного розвитку міста.

2.4. ХАРАКТЕРИСТИКА ІСНУЮЧОГО СТАНУ ОСНОВНИХ СИСТЕМ МІСТА.

Генпланом 2000 року дана характеристика економічному потенціалу, що складався з багатогалузевої промисловості, будівельних організацій і навчальних закладів, розвинутої системи комунального господарства, транспорту, сучасного зв'язку тощо. Роботою «Коригування (проект по внесенню змін)» були переглянуті об'єкти господарського комплексу міста Івано-Франківськ і охарактеризований стан основних його систем на початок 2013 р.

На початок розроблення генерального плану відбувалися ринкові перетворення в місті Івано-Франківську, як і в Україні в цілому, була здійснена лібералізація економіки та зовнішньоекономічної діяльності, ліквідовано адміністративно-розподільчу систему планування та управління, запроваджено широку демократизацію виробничих відносин. Почалося формування організаційних та правових засад ринкової економіки, формування недержавного сектору економіки, фінансових та банківських структур. Даний процес продовжує відбуватися й сьогодні (на 1.01.1998 р. в місті нараховувалося 3751 суб'єкт державного реєстру, а на 1.01.2013 р. цей показник становив 27239 одиниць). Кризові явища, які торкнулися практично всіх галузей виробничого господарства України, суттєво вразили і підприємства міста.

Подальший розвиток ринкових відносин потребує наявності та ефективного функціонування ринкової інфраструктури. В 1998 році в місті діяли рекламні компанії, юридичні фірми, комерційні банки.

Лібералізація економіки повинна підвести ризику під періодом економічного спаду і принести очікувані результати, а саме — стабілізацію процесів у фазу зростання, підвищення ділової активності та ініціативи, покращення добробуту населення.

Виконання заходів по вищезгаданим напрямкам дасть змогу покращити фінансовий стан міста, збільшити реальні доходи бюджету тощо.

2.4.1. Об'єкти господарського комплексу.

За своїм статусом місто Івано-Франківськ є багатофункціональним економічним (головним чином промисловим), адміністративним, культурний та освітнім центром, центр обласної системи розселення. Динамічні і функціональні зміни, які відбулися у місті за період 2000-2012 роки знайшли своє відображення в структурі зайнятих в основних галузях господарського комплексу.

Об'єкти господарського комплексу охоплюють дві головні галузі господарства: виробничу і невиробничу сфери та нові види господарської діяльності: мале підприємництво і ринкову інфраструктуру. Всі галузі тісно пов'язані між собою. Сьогодні відбувається перерозподіл головних галузей господарства у Івано-Франківськ, що характеризується переважанням виробничої сфери над невиробничою (по чисельності зайнятих). Такі тенденції в господарському

комплексі міста відповідають загальнодержавним та й світовим тенденціям (див.Табл.Ек-1).

Таблиця Ек-1.

Динаміка структури зайнятих у господарському комплексі міста Івано-Франківськ

Сфери та галузі господарства	Частка від загальної чисельності зайнятих, %		
	1990 р.	1998 р.	2013 р.
I. Виробнича сфера	62,9	49,5	27,5
в тому числі:			
• промисловість	36,2	23,2	8,7
• зовнішній транспорт	7,0	4,8	4,1
• будівництво	10,0	7,1	3,5
• навчальні заклади	4,7	4,3	4,7
• інші (туризм, організації позаміського значення, працюючі за межами міста та ін..)	3,0	8,6	6,5
II. Невиробнича сфера	32,3	33,6	37,9
• фінанси, страхування, підприємства зв'язку	0,9	1,4	2,4
• матеріально-технічне постачання	0,6	1,1	2,5
• торгівля та харчування	8,6	10,3	10,1
• житлово-комунальне господарство	2,4	4,8	5,2
• побутове обслуговування	2,2	1,1	1,2
• охорона здоров'я, фізкультура та спорт	9,0	8,9	8,1
• народна освіта	6,3	4,2	7,4
• культура та мистецтво	2,3	1,8	1,0
III. Малі підприємства	4,8	15,6	31,1
IV. Ринкова інфраструктура	-	1,3	3,5
ВСЬОГО	100,0	100,0	100,0

Згідно наведених даних особливістю структури зайнятих міста за проміжний період дії генплану 2000 року – є її динаміка, яка пояснюється досить різким скороченням чисельності зайнятих у виробничій сфері при відносному збереженні, а то й зростанні кількості зайнятих в окремих галузях невинробничої сфери, розвитком малого і середнього бізнесу, зростанням малого підприємництва.

Спостерігається також зростання темпів частки галузей ринкової інфраструктури (частка зайнятих в галузі фінансів, кредиту і страхування, матеріально-технічного постачання, в операціях з нерухомістю, рекламному бізнесі).

Виробнича сфера

Основою виробничої сфери Івано-Франківська є промисловість, яку доповнюють організації зовнішнього транспорту, будівництва, навчальні заклади, наука і наукове обслуговування, проектні організації та «інші»

(туристична індустрія, установ та організацій позаміського значення сільське і лісове господарство, інші види діяльності).

Як вже зазначалося, виробнича сфера міста характеризується досить високою рухомістю, і зокрема, скороченням, яке відбувалось, головним чином, в результаті різкого зниження зайнятих у промисловості. В аналізованій період зниження частки зайнятих у промисловості склало майже 13,0%.

Зменшення частки зайнятих у промисловості обумовило процес деіндустріалізації міста, зменшення його зовнішньоекономічних функцій, і, в кінцевому результаті, привело до значного зменшення надходжень в місцевий бюджет, скорочення кількості робочих місць, росту безробіття.

Але, разом з цим, з'явилися ознаки позитивних тенденцій в економіці міста, які приведуть до стабілізації соціально-економічного стану. Позитивні зміни відбулися в сфері виробництва товарів народного споживання. Нормалізується робота підприємств харчової та переробної промисловості, які в основному задовольняють потреби населення міста в продукції харчування.

Промисловість.

Промисловість (не дивлячись на різке падіння виробництва) залишається головною галуззю господарського комплексу міста і здійснювати значний вплив на всі сфери життя міста.

Відбувається повне реформування промислового комплексу. Частина великих підприємств реорганізуються в малі та середні з вивільненням виробничих площ і потужностей. Зменшується територія промислової зони, розширюється зона для об'єктів ділової діяльності, індивідуального будівництва та відпочинку.

Серед пріоритетних видів економічної діяльності в промисловому комплексі міста залишаються харчова промисловість і машинобудування.

За обсягом виробництва провідне місце займала й займає харчова промисловість (більше 30,0%), основною продукція – молочні вироби, хліб і хлібобулочні вироби, м'ясна продукція, кондитерські вироби, лікєро-горілчані вироби.

Цю промисловість представляють такі основні підприємства: молокозавод, ВАТ "М'ясокомбінат", ВАТ "Птахокомбінат", ДВКК "ІФСпирт", ВАТ ВТФК «Ласощі».

До основних відносяться також галузь машинобудування та металообробки (більше 20,0%), основна продукція яких — це засоби обчислювальної техніки, прилади і засоби автоматизації та інші.

Крім основних галузей промисловості є ще такі як хімічна промисловість (біля 10,0%), електроенергетична промисловість (орієнтовно 15,0%), легка промисловість (9,5%) та ряд інших, які мають важливе значення як економіки міста, так і області.

Сьогодні ситуація в промисловості і далі залишається складною: стабілізаційні процеси в промисловості стримуються незадовільним фінансовим станом промислових підприємств, зростанням взаємних неплатежів, порушенням господарських зв'язків, незахищеністю

товаровиробників від нерегульованого імпорту, низькою купівельною спроможністю населення тощо;

роботу промислового комплексу гальмують низькі темпи проведення структурних зрушень як на галузевому рівні, залучення вітчизняних та іноземних інвесторів під конкретні бізнес-плани тощо.

Кризові явища, які торкнулися практично всіх галузей виробничого господарства України, суттєво вразили і промислові підприємства міста.

У генплані 2000 р. на основі поєднаного аналізу системи показників ефективності функціонування промислових підприємств (рентабельність, продуктивність праці, прибутковість і т.п.) та динаміки виробництва (індекси продукції) була здійснена їх типізація за ступенем ринкової стійкості (див.Табл.Ек-2). Ця типізація була здійснена на основі анкетування підприємств. Анкетуванням була охоплена переважна більшість підприємств, на частку яких припадає 95% виробленої продукції та які представляють всі основні виробництва та галузі промисловості міста.

В залежності від величини індексу продукції (Іпрод) підприємств в 1998 році у порівнянні із 1990 роком були виділені їх наступні типи: відносно стабільні підприємства (І прод. > 70%); проблемні (70% < І прод. > 50%); кризові (50% < І прод. > 30%); депресивні (І прод < 30%).

Таблиця Ек-2

Типізація основних підприємств міста Івано-Франківська за ступенем ринкової стійкості

№ п/п	Типи підприємств	Підтипи підприємств	Підприємства
1.	I. Відносно стабільні		Завод «Ритм» ВАТ «Родон» ВАТ «Арматурний завод» ВАТ «Будсервіс» ВТФ «Візерунки Прикарпаття» ВАТ «Полонина» ВАТ «М'ясокомбінат» Обласне державне об'єднання спиртової та лікерогорілочної промисловості
2.	II. Проблемні	Із тенденціями до ринкової адаптації	НВЦ «Техкон» ВАТ «Родон» ВАТ «Промприлад» ВАТ «Галичина» УВП УТОГ
		Із проявом деструктивних тенденцій	ВАТ «Плай» ВАТ «Колорит» ВАТ НВФ «Карпатхарчопром» ВАТ «Хлібокомбінат»
3.	III. Кризові	Із тенденціями до ринкової адаптації	ВАТ «Прикарпаттяобленерго» Локомотиворемонтний завод ВАТ «Лісокомбінат» ВАТ «Прикарпатський меблевий комбінат» ВАТ «Птахокомбінат»
		Із проявом	ВАТ «Автоливмаш»

		деструктивних тенденцій	Завод «Позитрон» ВАТ «Родон» ВАТ «Будівельні матеріали» ВАТ «Управління виробничо-технологічної комплектації» ВАТ «Харчосмакова фабрика»
4.	IV. Депресивні	З тенденціями до ринкової адаптації	ВАТ «Іфметалопласт» УВП УТОС ВАТ ВТКФ «Ласоці»
5.	IV. Депресивні	З проявом деструктивних тенденцій	ВАТ «Івано-Франківськторф» Завод «Енергія» ВАТ «Родон» ВАТ «Полімер» ВАТ «Пресмаш» ВО «Карпати» ВАТ «Індуктор» СП «Ремонтно-монтажний комбінат» ЗАТ «Техносервіс» ВАТ «Агромаш» ВАТ «Родон» Завод «Логіка» ВАТ «Родон» ВАТ «Івіта» ВАТ «Меблева фабрика» СП «Завод стінових виробів» ВАТ «Залізобетон» ВАТ «Трикотажна фабрика» ВАТ «Пивзавод»

2. Зовнішній транспорт

Зовнішні транспортні зв'язки міста забезпечуються трьома видами транспорту: повітряним, залізничним та автомобільним. Вони з'єднують місто з усіма обласними центрами України, деякими містами Росії, Молдови, Польщі, Чехії, Словаччини.

Перевезення пасажирів в місті здійснюється перевізниками різних форм власності. Для покращення роботи міського громадського транспорту залучено приватний і відомчий транспорт. Розширена мережа таксомоторних перевезень. Щоденно на маршрути міста виходять автобуси, тролейбуси, мікроавтобуси різних марок.

Повітряний транспорт

В місті Івано-Франківську знаходиться аеропорт, який є повітряними воротами Прикарпаття.

Чисельність працюючих на 1.01.1999 року — 160 чоловік.

Економічна криза в Україні не обійшла стороною авіаційний транспорт.

Основними причинами зменшення перевезень є відміна вахтових рейсів на Ноябрьськ, Радужний, відміна рейсу на Київ авіакомпанією "Авіалінії України" по причині банкрутства.

Основними й головними причинами зменшення обробки площ сільськогосподарських угідь є також високі ціни на паливо-мастильні матеріали.

З розвитком туризму на Прикарпатті пов'язується і розвиток міжнародного аеропорту Івано-Франківськ.

В 1992 році аеропорт Івано-Франківськ отримав статус міжнародного і має всю необхідну інфраструктуру для виконання міжнародних польотів (пункт пропуску через кордон, митний пост, санітарно-епідеміологічний), аеропорт включений в міжнародну систему "Джеппесен".

Аеропорт є запасним для аеропортів Бориспіль, Львів, Чернівці.

На розрахунковий строк передбачається ріст працюючих до 300 чоловік.

Залізничний транспорт

В місті знаходиться залізнична станція I класу, на якій працює 3500 чоловік.

Станція має вантажне та пасажирське обладнання.

За 1998 рік було перевезено близько 0,5 млн. тонн вантажів та майна.

Кожної доби від залізничного вокзалу здійснюється 30 відправлень поїздів приміського та міжміського сполучення.

Пасажирські перевезення обслуговуються вокзалом, за 1998 рік було відправлено майже 3,5 млн. пасажирів.

Кількість працюючих на вокзалі — 155 чоловік.

Загалом на залізничному транспорті працює 3655 чоловік.

Автомобільний транспорт

Позаміські пасажирські та вантажні перевезення забезпечуються автомобільним транспортом, де працюють близько 2000 чоловік.

В існуючий час в зовнішньому транспорті працює 1842 чоловік.

3. Будівництво

Дана галузь представлена рядом загальнопрофільних і спеціальних підприємств на яких зайнято близько 4,7 тис. осіб (у 1998 р – 8,5 тис.осіб) і здійснювало будівництво більше 200 підрядних організацій (у 1998 р. – 57 одиниць).

У 2012 р. будівельниками міста виконано будівельних робіт на біля 400,0 млн.грн., що на 2,5% більше, ніж за відповідний період попереднього року. На загальну тенденцію найбільше вплинула діяльність підприємств, що здійснюють будівництво будівель та споруд, частка яких у зв'язному обсязі робіт склала 82,5 %.

Івано-Франківськ зберігає позитивну динаміку щодо введення в експлуатацію житла.

Протягом останніх років спостерігається тенденція щодо нарощування обсягів будівництва багатоквартирних будинків. Якщо у 2000 р. було побудовано 23,2 тис.м²заг.пл. квартирного житла, то у 2012 р. було здано в експлуатацію 146,0 тис.м²заг.пл. квартирного житла. Найбільший пік квартирного житлового будівництва припадає на 2011 р. - 232,0 тис. м² площі. У 2011 р. в порівняні з 2000 р. обсяги введення в експлуатацію житла зросли майже в 10 разів.

Приблизно на 3,6 % скоротилась частка зайнятих у будівництві. Це пояснюється загальним падінням у місті, як власне і в країні в цілому, інвестиційної діяльності, в якій будівництву належить одне із провідних місць.

4. Навчальні заклади

Місто є значним освітнім центром, який готує висококваліфікованих спеціалістів не тільки для свого регіону, а і всієї України. Загалом у вищих навчальних закладах і професійно-технічних навчальних закладах навчається 47621 студентів і працює 6343 викладачів.

Вищі навчальні заклади III-IV рівнів акредитації

До них відносяться: Прикарпатський університет ім. Василя Стефаника, Державний технічний університет нафти та газу, Державна медична академія та інші.

В Івано-Франківську зосереджена значна кількість учбових закладів, в яких на початок 1998-1999 навчального року навчалось на денних відділеннях 15,5 тис. студентів різних рівнів акредитації при чисельності працюючих 3997 осіб.

Туризм.

Івано-Франківська область та місто володіють величезним потенціалом аби увійти рівнею до рядів видатних туристичних центрів – комплекс історичних, культурних та природних пам'яток, багаті рекреаційні можливості приваблюють дедалі більше туристів, в тому числі іноземних.

Місто Івано-Франківськ має потужний потенціал для розвитку ділового та культурного туризму.

Крім вигідного географічного положення місто має належний рівень розвитку транспортних терміналів (аеропорт, вокзали). Область та місто Івано-Франківськ має значну туристично-оздоровчу базу.

Туризм у місті Івано-Франківську належить до найбільш динамічних і конкурентно-спроможних галузей, яка безпосередньо через збільшення потоку туристів здійснює вплив на розвиток таких видів економічної діяльності, як транспорт, готельний та ресторанний бізнес, роздрібна торгівля, харчова промисловість, будівництво та зв'язок, страхування та фінансове посередництво, діяльність у сфері відпочинку і розваг, культури і спорту тощо. Перетворення міста у туристичну принаду вимагає пошуку нових, творчих підходів, спільних зусиль місцевої влади та суб'єктів туризму.

Розвиток туристичної галузі в місті нерозривно пов'язаний зі збільшенням кількості відповідної інфраструктури: готелів, розважальних центрів, виставкових комплексів, постійного відновлення та підтримки в належному стані пам'яток архітектури. Кількість діючих туристичних підприємств за останні роки збільшилась, цьому сприяло, перш за все, реалізація «Програми розвитку туризму в місті Івано-Франківську на 2003-2006 рр.» та «Програми розвитку туристичної інфраструктури міста Івано-Франківська на 2007-2011 рр.»

Розвиток туристично-рекреаційної галузі, притік туристів сприяють розвитку туристично-рекреаційної галузі Івано-Франківська. На даний час в місті 98 підприємств займаються туристичною діяльністю (16 туроператорів та 82 туристичних агенцій). Сьогодні готельні послуги у місті здійснюють 29 підприємствами різних форм власності, вмістимість яких на 1.01.2013 р. становить 1300 місць. За 1998 р. туристичними підприємствами було прийнято 29,7 тис. туристів, з них 3,0 тис. іноземних. Сьогодні потік туристів становить 25,0 тис. осіб, які поділяються на організовані (22,0 тис. осіб) та неорганізовані (3,0 тис. осіб). Організовані приймаються туристичними підприємствами. У

туристичній галузі працює 514 осіб. Неорганізовані туристи поселяються у родичів і знайомих, тому й не проходять по звітності в якості туристів, які отримали відповідні послуги. Але, в той же час, вони користуються транспортом, послугами ресторанів, кафе, барів, купують подарунки, сувенірну продукцію, відвідують визначні та цікаві місця (оглядові та тематичні екскурсії, музеї).

Таблиця Ек-10

Характеристика існуючого і перспективного туристсько-екскурсійного потоку

№ п/п	Назва потоку	Одиниця виміру	Сучасний стан, 2012 р.	Розрахунковий період, 2026 р.
1	2	3	4	5
1.	Туристський потік, у тому числі:	тис.осіб	25,0	30,0
1.1.	Організовані туристи*	-//-	22,0	25,0
1.2.	Неорганізовані туристи**	-//-	3,0	5,0
2.	Екскурсанти	-//-	30,0	40,0

6. Інші

В інших галузях народного господарства (виробнича сфера) працюють (осіб): наука і наукове обслуговування, проектні організації – 592; установи позаміського значення – 4500; інші види діяльності (сільське, лісове складське господарство, працюючі за межами) – 6000.

II. Невиробнича сфера

До невинробничої сфери (обслуговуючих кадрів) відносяться зайняті в сфері освіти, культури, об'єктах охорони здоров'я і фізичної культури в сфері торгівлі, побутового обслуговування, громадського харчування, фінансування, кредитування і т.д. (див. Табл.Ек-1).

В сфері обслуговування зайнято 47,1 тис. осіб – 19,6% від чисельності населення міста або 35,0% від зайнятих в усіх сферах економічної діяльності, в тому числі, у провідних галузях невинробничої сфери міста: торгівля та харчування 10,3%, охорона здоров'я 8,9%, житлово-комунальне господарство 4,8%, освіта 4,2%.

Внаслідок процесів роздержавлення власності прогнозувалося збільшення чисельності зайнятих у сфері обслуговування, зокрема, в торгівлі і харчуванні.

За останні роки спостерігається зростання чисельності зайнятих у невиробничій сфері за рахунок розвитку індивідуальної підприємницької діяльності (ФОП) – фізичні особи, де задіяно 17,2 тис. осіб. Переважна більшість індивідуальних підприємців зосереджує свою діяльність у сфері надання послуг, оптовій та роздрібній торгівлі, операціях з нерухомим майном, оренді, інжинірингу, надання послуг підприємцям.

Активізація зайнятості населення міста у підприємницькій діяльності, дозволяє не лише забезпечити соціально-економічний розвиток міста, але й зменшити обсяги масової трудової міграції і відтоку активної частини населення за кордон.

III. Мале підприємництво.

Мале підприємництво — це особлива форма економічної активності і проявляється як самостійний і незамінний елемент ринкової економіки істотно впливає на структурну перебудову в економіці України та міста Івано-Франківська, робить певний внесок у збільшення загальних обсягів виробництва, роздрібно-товарообігу, сприяє економії використання ресурсів, створює сприятливе середовище для розвитку конкуренції, забезпечує стимули до інноваційних процесів та високоефективної праці, організує нові робочі місця, сприяє формуванню середнього класу суспільства.

Кількість малих підприємств в місті Івано-Франківську збільшилася з 1634 у 1998 р. до 2960 у 2013 р.

В цілому в секторі малого підприємництва працювало 18,8 тис. осіб, що становило майже 15,6% зайнятого населення. На сучасному етапі в даній сфері зайнято 42,0 тис. осіб (близько 30,0 % зайнятого населення). Чисельність працюючих на цих підприємствах зросла за період дії генерального плану у 2,2 рази.

Станом на 01.01.13 р. в м. Івано-Франківську було зареєстровано 27293 суб'єктів господарювання, з них 17161 – фізичні особи-підприємці та 10123 – юридичні особи.

На початок 2013 р. в місті діяло 2940 малих підприємств, що становить 95,6% від загальної кількості активних підприємств міста, 4,5% – середні підприємства, і тільки 0,3 – великі.

Кількість діючих малих підприємств на 10 тисяч осіб наявного населення складає 121 (на початок 2012 р. – 116). За даним показником м. Івано-Франківськ майже в 2,5 рази випереджає середньообласний (53) рівень. Також, місто є лідером серед міст та районів нашого регіону, та одним з лідерів серед обласних центрів України.

IV. Ринкова інфраструктура.

На розвиток господарського комплексу міста мають значний вплив установи обслуговування ринку (ринкова інфраструктура). Невід'ємним компонентом ринкових відносин є інфраструктура підприємництва. Вона створює сприятливі умови для розвитку підприємництва в Україні, в тому числі й малого.

Зважаючи на досвід розвинутих країн світу, необхідне утворення установ обслуговування ринку, а саме:

а.) Банки (філіали національних, спільні, комерційні, ощадні) — інвестиційні, інноваційні, іпотечні, кореспондентські.
б.) Біржі — товарні, фондові, валютні, праці.
в.) Заклади фінансові, небанківські інститути кредитно-фінансові спеціальні, до яких відносяться: страхові, трастові, інвестиційні, фінансові, брокерські компанії, а також різні фонди і асоціації: кредитні спілки, взаємні фонди грошового ринку.

г.) Фірми
рекламні — імпортні
аудиторські — консалтингові
брокерські — лізингові
венчурні — оптові
державні — страхові
дистриб'юторські — торгові
дочірні — транспортні
інвестиційно-фінансові — холдингові

д.) Маркетингові служби. Структурні елементи управління маркетингом. Маркетинг — ринкова концепція управління всім комплексом виробничо-збутової та торгової діяльності підприємств, фірм, корпорацій:

банківський — орієнтований
конверсійний — підтримуючий
масовий — протидіючий та т.п.
концентрований

е.) Трастові компанії і фонди

На період розроблення діючого генерального плану міста в установах обслуговування ринку (рекламні компанії, юридичні фірми, фінансово-кредитні установи) задіяно біля 1600 чоловік або 1,3% зайнятих в народному господарстві міста. Сьогодні в даній сфері зайнято 7,4 тис. осіб.

Формування ринкової інфраструктури відбувається в декілька етапів, що зумовлено, по-перше, історичним досвідом розвинених країн, де частка ринкової інфраструктури за 1980-1998 роки зросла в 1,3 рази, по-друге, явно недостатнім рівнем розвитку ринкової інфраструктури у містах нашої країни, зокрема у Івано-Франківську; по-третє, багатоетапністю переходу до ринку всієї економіки України, яка концептуально визначена у прогнозних документах уряду.

2.4.2 Житловий фонд

В таблиці Екж-1 подається характеристика і динамічні зміни у житловому фонді міста Івано-Франківська на початок розроблення діючого генплану (на 1.01.1998 р.) і фактично на 1.01.2013 р.

Як видно з наведеної таблиці, питома вага житлового фонду припадала і припадає на багатоквартирну забудову.

Таблиця Екж-1

Характеристика житлового фонду

Тип забудови	Загальна площа, тис.м2		%	
	1998 р.	2013 р.	1998 р.	2013 р.
1	2	3	4	5
- Багатоквартирна	3349,6	4953,7	86,4	84,0
- Садибна	526,3	971,3	13,6	16,0
Разом	3875,9	5925,0	100,0	100,0

Се
ре

дня житлозабезпеченість збільшилась (з 1998 по 2013 рр.) з 15,4 м2 загальної площі на особу до 24,7 м2, і зокрема:

в багатоквартирній забудові — з 15,2 м2/особу до 23,8 м2/особу.

в садибній забудові — з 16,2 м2/особу до 30,0 м2/особу.

2.4.3 Об'єкти обслуговування.

Об'єкти обслуговування міста Івано-Франківська представлені установами освіти та культури, медичними закладами, підприємствами торгівлі й громадського харчування та інші.

На початок 1999 року в системі народної освіти міста функціонувало 44 установи та заклади потужністю 31266 місць (навчалось 33,4 тис. школярів).

Для обдарованих дітей створена мережа нових типів учбових закладів: 1 гімназія, 1 лицей, спеціалізовані школи з поглибленим вивченням іноземної мови. Всіма формами навчання охоплено 34,0 тис. учнів.

В дошкільних закладах міста виховувалося 5,1 тис. дітей (30,6% до кількості дітей відповідного віку). Фактична забезпеченість населення дитячими дошкільними закладами становило 20,2 місце на 1000 жителів.

В системі охорони здоров'я населення міста Івано-Франківська функціонувало 18 медичних закладів та 23 амбулаторно-поліклінічних заклади.

Рівень розвитку медичного обслуговування визначалося забезпеченістю лікарняними ліжками на 1000 жителів, що дорівнює:

лікарняними ліжками — 18,5 ліжок, при нормативі 14,15 ліжок;

21,4 відвідувань в зміну при нормативі 24 відвідування в зміну.

В місті діють установи державної санітарно-епідеміологічної служби.

Мережа закладів мистецтва і культури в місті Івано-Франківську представлена музично-драматичним театром ім. І.Франка, обласною філармонією, обласним

театром ляльок, музеями, 35 бібліотеками, 23 клубними установами, кінотеатрами.

Сьогодні в дитячих позашкільних закладах (станції юних техніків, міській дитячій екологічній станції центру дитячої творчості, спортивних школах) займається 12,9 тис. дітей.

Торгівля є однією з галузей господарського комплексу міста, яка протягом останніх років має досить високі та стабільні темпи зростання загального обсягу товарообігу.

В місті нараховується 674 магазини торговою площею 62908,0 м². Було передбачено покращення торговельного обслуговування міста, що привело до зростання торговельної мережі і на 1.01.2013 р. в місті парцювало 1510 магазинів з торговельною площею 140989,0 м².

В місті нараховувалося 417 підприємств громадського харчування на 18800 місць.

Послуги побутового обслуговування мешканцям міста надавали 257 підприємств, але питання щодо надання послуг підприємствами побутового обслуговування населення залишається проблемним.

Сучасна забезпеченість об'єктами культурно-побутового обслуговування подана в таблиці Еко-1.

За період дії генерального плану 2000 р. значні зміни відбулися в культурному обслуговуванні міста: частково припинили діяльність клуби і палаци культури (їх потужність зменшилася у 6 разів).

Таблиця Еко-1

Сучасна забезпеченість основними об'єктами культурно-побутового обслуговування м. Івано-Франківськ

№ п/п	Назва установ і підприємств обслуговування	Одиниці виміру	Місткість		Рівень забезпеченості	
			Фактично на 1.01.2013р.	На 1000 осіб	Норма на 1000 осіб згідно ДБН 360-92	% до норми
1	2	3	4	5	6	7
I. Установи народної освіти						
1.	Дитячі дошкільні установи	Місць	5076	21	38	55,3
2.	Загальноосвітні школи	учнів. Місць	31287	130	110	118,0
II. Установи охорони здоров'я						
1.	Стаціонари всіх типів – лікарні *	ліжок	4355	3	14,15	21,2
2.	Поліклініки, амбулаторії, диспансери *	відв./зміну	5790	4	24	16,7
III. Підприємства торгівлі, громадського харчування						
1.	Магазини, всього:	тис.м ² . торг. площі	140989,0	622,2	230	270,0
2.	Підприємства громадського харчування	місць	34105	141	40	350,0
IV. Установи культури і мистецтва						
1.	Клубні установи та центри дозвілля	місць	1278	5	40	12,5
2.	Міські бібліотеки	тис.од. збереж.	477,1	2,0	4,0-4,5	44,4-50,0
V. Підприємства комунального обслуговування						
1.	Лазні і душові	ПОМИВ. місць	400	2	5	40,0
2.	Готелі	місць	1475	6	4,8	125,0

* Для населення м.Івано-Франківська (240,9 тис.осіб) та населення області (1,2 млн.осіб)

3. ОБГРУНТУВАННЯ ТА ПРОПОЗИЦІЇ.

3.1. КОНЦЕПЦІЯ ДОВГОСТРОКОВОЇ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ.

Стратегічною метою розвитку м. Івано-Франківська у довгостроковій перспективі є створення і посилення позитивних тенденцій економічного розвитку, які забезпечать його сталий стійкий розвиток.

Для досягнення стратегічної мети розвитку міста концепція визначила основні напрямки його розвитку у відповідності міських цільових комплексних програм і включає наступні параметри:

- 3.1.1. соціально-економічний розвиток
- 3.1.2. демографія
- 3.1.3. територіальний розвиток
- 3.1.4. принципи розвитку інженерно-транспортної інфраструктури
- 3.1.5. приміська зона

3.1.1. Концепцією передбачається збереження існуючих тенденцій в економічній та соціальній сфері міста протягом розрахункового періоду.

Основною метою розвитку міста Івано-Франківська є підвищення добробуту населення через:

- цілеспрямоване та послідовне вирішення найбільш актуальних проблем соціально-економічного розвитку міста на основі раціонального використання географічного положення, природно-ресурсного і трудового потенціалу;
- збалансоване, економічно ефективно та екологічно безпечне сполучення основних сфер і галузей господарства, поступову структурно-технологічну та організаційно-економічну модернізацію виробництва, втілення сучасних принципів і механізмів господарської діяльності.

Рушійною силою сталого стійкого зростання економіки міста залишиться промисловість. Відбуватиметься реструктуризація промислового комплексу, підвищення питомої ваги малоресурсоємних, маловідходних, високотехнологічних підприємств, що приведе до зростання валового виробничого продукту.

Передбачається пріоритетний розвиток таких галузей промисловості як харчова, легка, лісова і деревообробна та промисловості будівельних матеріалів. Відносна стабільність цих підприємств гарантується наявністю в них сформованих сировинних зон та більш-менш стійких ринків збуту.

Серед основних напрямків розвитку економіки міста значна увага приділяється малому і середньому бізнесу, який в умовах ринкової економіки концепцією

розглядається як самостійний незамінний елемент, що впливає на структурну перебудову економіки Івано-Франківська.

Наявність значної туристично-оздоровчої бази диктує пріоритетний розвиток досить важливої для міста галузі – туристичну індустрію.

Протягом розрахункового терміну концепцією передбачаються суттєві зміни у структурі зайнятості населення в економіці міста (у зв'язку із зміною її структури): очікується скорочення чисельності зайнятих у державному секторі економіки та відповідне її збільшення у недержавному, зокрема, в торгівлі, харчуванні, сфері обслуговування.

Приріст кількості зайнятих відбудеться у галузях, які надають послуги (містообслуговуюча та містозабезпечуюча) і дещо зменшиться у галузях, які виробляють товари (містоутворююча сфера).

3.1.2. Концепцією пропонуються розрахункові параметри демографічного розвитку Івано-Франківська, проведені згідно аналізу динаміки демографічних змін, аналізу природного та механічного приросту населення його вікової структури, стану шлюбності та розлучуваності.

Протягом багатьох років чисельність населення зазнавала змін і на сьогодні його чисельність становить 240,9 тис. осіб. Для міста характерний додатний природний та механічний прирости населення, що стане основним фактором його збільшення. У віковій структурі частка населення молодшого віку майже зрівноважилася з населенням старшого віку, кількість шлюбностей більша за кількість розлучуваностей.

3.1.3. територіальний розвиток

3.1.4. принципи розвитку інженерно-транспортної інфраструктури

3.1.5. приміська зона

3.2. ЦІЛЬОВІ ПОКАЗНИКИ І ГАЛУЗЕВА СТРУКТУРА ЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ І ЗАЙНЯТОСТІ НАСЕЛЕННЯ.

Подальші перспективи розвитку м. Івано-Франківська (2013-2026 рр.) в значній мірі визначаються його роллю в системі населених місць Івано-Франківщини й тісно пов'язані з виконанням функцій обласного, районного і міжрайонного адміністративно-ділового та культурно-побутового центру.

Основною метою розвитку міста є підвищення добробуту населення через:

- цілеспрямоване та послідовне вирішення найбільш актуальних проблем соціально-економічного розвитку міста на основі раціонального використання географічного положення, природно-ресурсного і трудового потенціалу;
- збалансоване, економічно ефективно та екологічно безпечне сполучення основних сфер і галузей господарства, поступову структурно-технологічну та організаційно-економічну модернізацію виробництва, втілення сучасних принципів і механізмів господарської діяльності.

Основним чинником, який визначає перспективи розвитку Івано-Франківська і формування його забудови є соціально-економічна база.

Враховуючи гостроту проблеми, ключовими напрямками розвитку міста визначенні:

- посилення соціальної орієнтації економіки;
- всебічна підтримка вітчизняних виробників;
- підвищення підприємницької діяльності;

- проведення земельної реформи;
- створення умов для подальшого залучення вітчизняних та іноземних інвестицій.

Економічна діяльність на розрахунковий період буде цільово направлена на нарощування виробництва у промисловому комплексі міста здійснюватись за рахунок модернізації, технічного переозброєння, впровадження нових технологій, зміни асортименту продукції у відповідності із вимогами ринку тощо.

Чисельність працюючих на промислових підприємствах міста на розрахунковий термін збільшиться (орієнтовно на 10,0-15,0 %) за рахунок приватних підприємств, що займаються виробничою діяльністю, і зокрема за рахунок Хриплинської інвестиційно-промислової зони (див.табл.пром.). В цій ситуації важливим завданням діяльності місцевих органів влади є створення у місті сприятливих умов для розвитку малого та середнього бізнесу.

Сформований виробничий профіль та спеціалізація промислового комплексу в цілому повинні зберегтись. В першу чергу, має бути відновлений статус міста, як машинобудівного центру країни. Основу машинобудівного комплексу міста мають складати високотехнологічні виробництва точного машинобудування, яке в перспективі доцільно частково переспеціалізувати на виробництво комплексу засобів обчислювальної та іншої електронної техніки (телефонні апарати, аудіо - та відеотехніки тощо).

По мірі виходу країни із затяжної кризи нові перспективи відкриваються перед електротехнічною промисловістю, виробництвом ливарного устаткування, тракторним машинобудуванням та іншими середньотехнологічними галузями міста.

Найбільш ефективною спеціалізацією і надалі буде виробництво продукції широкого вжитку (продукції харчової та легкої промисловості, деревообробки, будівельної продукції, виробів із пластмаси, металу, здійснення ремонту тощо). Світовий досвід показує, що країни з перехідними економіками не спроможні вийти з економічної кризи без залучення й ефективного використання іноземних інвестицій. У місті з метою підтримки інвесторів розроблений широкий спектр питань для безперешкодної діяльності інвесторів (на 2013-2015 рр.):

надання змістовних відомостей щодо стану та показників інвестиційної діяльності за запитами інвесторів;

пошуку та підпору пропозицій щодо місця розміщення інвестицій; організації, координації візитів та мовного супроводу інвесторів.

Найважливішим джерелом інвестиційної активності є зниження податків на виробництво товарів і надання послуг.

Розвиток туризму в місті відбуватиметься у контексті розвитку туристичної індустрії, яка попри надання туристичних послуг, що складатиме в майбутній структурі внутрішнього валового продукту 10%, також стимулюватиме розвиток торгівлі, підприємств харчування, сфери послуг, транспорту, культури, мистецтва, охорони здоров'я, котрі є складовими туристичної індустрії і значну частку своїх послуг надаватимуть цій галузі.

Розвиток вищої освіти в місті розглядається як потенційне джерело надходжень до міського бюджету за рахунок урізноманітнення освітніх послуг та

збільшення їх обсягів. Розвиток освітнього бізнесу відбуватиметься на основі диверсифікованості навчальних напрямків, наявності досвідчених висококваліфікованих кадрів, розвинутої матеріально-технічної бази освітніх закладів. Перспективи розвитку діяльності системи вищих навчальних закладів міста полягають в удосконаленні та диверсифікації роботи в освітній та науковій сфері.

В обслуговуючій сфері передбачається подальше удосконалення системи обслуговування, пріоритетний розвиток підприємств загальноміського значення та подальший пропорційний розвиток підприємств установ громадського обслуговування місцевої мережі, внаслідок чого відбудеться значне збільшення «обслуговуючої групи».

Продовжуватиметься реформування комунального господарства шляхом:

- впровадження заходів з енергозбереження;
- створення об'єднань співвласників багатоквартирних будинків;
- розвиток водопровідно-каналізаційного господарства.
- збереження культурної та історичної спадщини;
- здійснення поетапної реконструкції об'єктів культури та мистецтва;
- збереження історичної забудови міста;
- розвитку існуючих та створення нових мистецьких і культурних закладів міста;
- відновлення міського парку відпочинку;
- реконструкція центральної частини міста з будівництвом нових тротуарів, зелених зон і майдану.

Реалізація цих та інших заходів створить умови для зростання кількості малих підприємств та збільшення чисельності реально працюючих підприємств, забезпечить підвищення питомої ваги малого підприємництва в економіці міста, посилення конкуренції на місцевому ринку, створення нових робочих місць, надасть можливість змінити галузеву структуру підприємництва у бік зростання частки промислових та інноваційних підприємств.

Перспективи її розвитку пов'язані насамперед із рекреаційною діяльністю, торгівлею, харчуванням та інше. На розрахунковий термін в невиробничій сфері (тобто, в обслуговуванні) передбачається збільшення зайнятих, що складе 48,2 тис. осіб або 18,5% (від чисельності населення міста).

На розрахунковий строк збережеться прогресивна тенденція розподілу чисельності між сферами виробничої і невиробничої за рахунок подальшого збільшення чисельності працюючих у невиробничих сферах до 48,2 тис. осіб проти 40,5 тис. осіб у 1998 р.

Стратегія розвитку малого бізнесу передбачає зміцнення економіки через ріст приватного сектору, надання їй гнучкості, створення нових робочих місць.

Основні заходи, що необхідно здійснити для розвитку підприємництва та ринкової інфраструктури, є:

підготовка пропозицій до законодавчих та нормативних актів щодо усунення адміністративних, економічних та організаційних перешкод, що обмежують можливості утворення, діяльності та розвитку малого підп. риємництва; завершення роботи по створенню мережі центрів підтримки та розвитку підприємництва;

- забезпечення участі суб'єктів малого підприємництва в конкурсах по розміщенню регіональних контрактів на виробництво товарів, які мають важливе соціально-економічне значення.

При визначенні перспектив розвитку ринкової інфраструктури у місті потрібно враховувати:

напрямки розвитку цієї структури в Україні;

тенденції формування її у інших країнах;

особливості господарського розвитку Івано-Франківщини.

Аналіз динаміки нижче наведених показників зайнятості населення в економіці міста показав, що відбуватимуться суттєві зміни в загальній трудовій структурі на протязі розрахункового періоду. Приріст кількості зайнятих буде відбуватися у галузях, які надають послуги (до 38,5 %) і значно зменшаться у галузях, які виробляють товари (до 26,0 %).

Структура зайнятості населення м. Івано-Франківська за основними видами економічної діяльності

№ п/п	Показники	Розрахунковий термін згідно генплану 2000 р.		Розрахунковий термін, згідно роботи по внесенню змін	
		тис. осіб	%	тис. осіб	%
1	2	3	4	5	6
1.	Зайнято в усіх сферах економічної діяльності — всього, у тому числі:	130,0	100,0	140,0	100,0
	— виробнича сфера	47,4	36,5	36,4	26,0
	— невиробнича сфера	48,2	37,1	53,9	38,5
	— малі підприємства	12,4	9,8	44,1	31,5
	— ринкова інфраструктура	22,0	16,9	5,6	4,0

3.3. ЦІЛЬОВІ ПОКАЗНИКИ ДЕМОГРАФІЧНОГО РОЗВИТКУ.

Відповідно генеральному плану, що розроблявся на територію всієї Івано-Франківської міської ради, і на 1.01.1999 року чисельність населення по Івано-Франківській міській раді складала 252,2 тис. осіб, в тому числі:

міста Івано-Франківська — 237,0 тис. осіб;

сільського населення — 15,2 тис. осіб.

Демографічна ситуація у м. Івано-Франківську на період розроблення генерального плану 2000 року характеризувалася позитивними тенденціями (на відміну від загальної демографічної ситуації в Україні) — додатній природний приріст населення, невисокий рівень міграції і тільки протягом 1998-2002 рр. спостерігається зменшення чисельності населення на 15,5 тис. осіб (з 246,0 до 230,5 тис. осіб), що пояснюється економічною нестабільністю у державі.

За межами 2002 року і в результаті реалізації Державної програми соціально-економічного розвитку на Україні (після 2006 р.) відбулися позитивні тенденції, щодо чисельності населення, яка динамічно зростає. Обумовлений даний процес підвищенням рівня та якості життя населення в місті, забезпеченням соціального захисту мешканців, збільшенням доходів, підвищенням рівня охорони здоров'я, покращенням ситуації на ринку праці, економічно підтримка сімей та молоді.

За період 2002-2013 рр. чисельність постійного населення м. Івано-Франківська збільшилася на 10,4 тис. осіб і згідно з даними Головного управління статистики у Івано-Франківській області станом на 1 січня 2013 року чисельність постійного населення Івано-Франківської міської ради становила 240,9 тис. осіб (наявного 243,7 тис. осіб). З яких в м. Івано-Франківськ проживало 223,1 тис. осіб, в населених пунктах адміністративно-підпорядкованих Івано-Франківській міській раді (села Вовчинець, Крихівці, Микитинці, Угорники, Хриплин) – 17,8 тис. осіб.

Натомість, генпланом 2000 року передбачалося, що чисельність населення міста на 1.01.2013 року мала б становити 251,6 тис. осіб (табл.Екн-3).

Стан динамічної рівноваги в демографічних процесах і поступове збільшення населення відбулося за рахунок додатнього природного та механічного приростів.

Станом за 2012 р. коефіцієнт народжуваності (кількість народжених на 1000 мешканців) склав 10,8; коефіцієнт смертності – 8,0; коефіцієнт природного приросту населення додатній і становить 2,8.

Окрім того, за останній період спостерігалася збільшення кількості населення Івано-Франківська за рахунок механічного приросту (зменшення міграційних втрат населення міста). На початок 2013 р. міграційний приріст становив 178 осіб (76 осіб – міждержавний міграційний приріст і 102 особи - міжрегіональний міграційний приріст).

На розрахунковий період (2026 р.) діючим генпланом передбачалося збільшення чисельність населення до 260,5 тис. осіб.

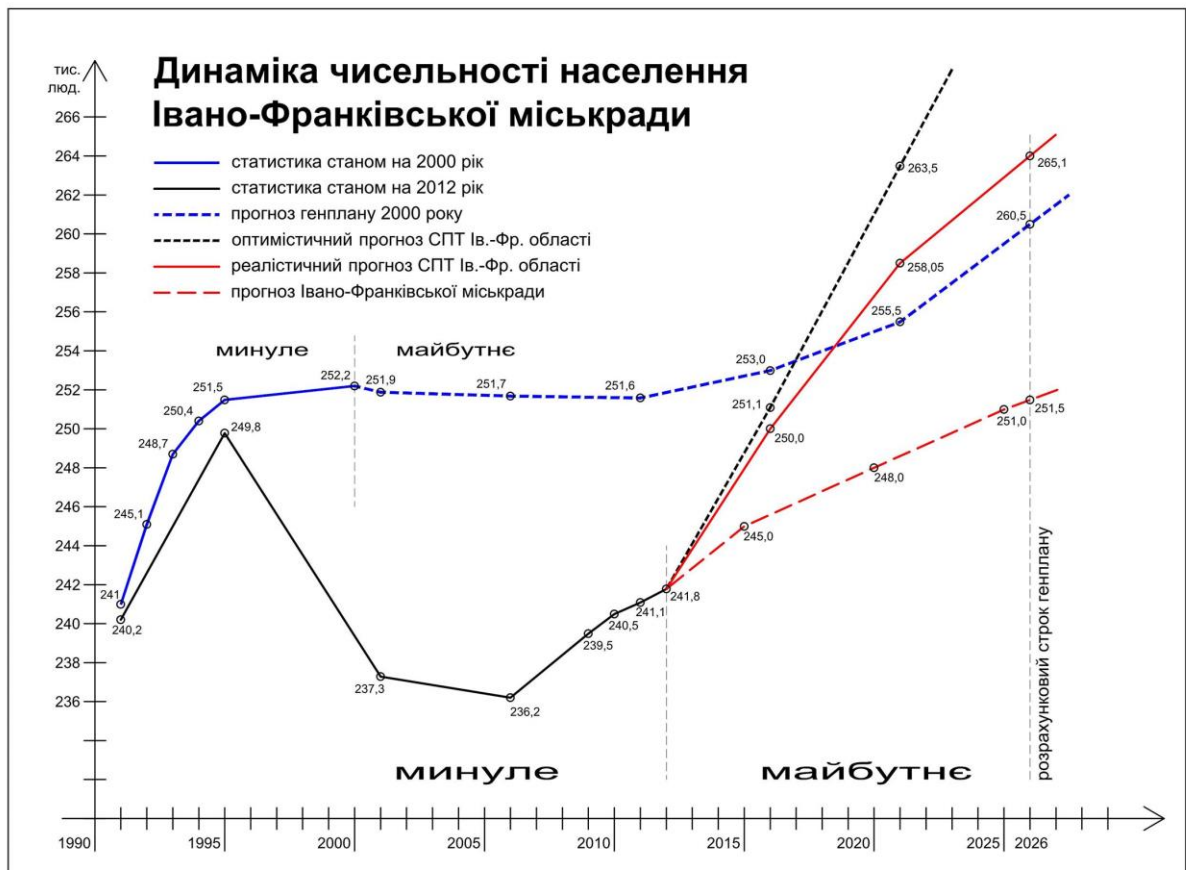
Згідно з даними Головного управління статистики у Івано-Франківській області використаних для виконання «Коригування (проект по внесенню змін)» маємо наступні показники по чисельності населення:

- на 1.01.2011 року чисельність постійного населення по Івано-Франківській міськраді становила 238,3 тис.осіб;
- на 1.01.2012 р. – 239,0 тис.осіб;
- на 1.01.2013 р.- 240,9 тис.осіб (у діючому генплані передбачалося 251,6 тис. осіб).

У результаті техніко-економічного обстеження міста, яке передувало роботі «Коригування (проект по внесенню змін)», було здійснено порівняльну характеристику по окремих показниках демографічного розвитку.

Приведені показники вимагали відповідально підійти до прогнозованої генпланом чисельності населення міста. Було розглянуто ряд пропозицій, щодо перспективної чисельності населення Івано-Франківська.

На сьогодні маємо 4 варіанти розрахункової чисельності населення по місту: Прогнозована динаміка чисельності населення приведена на графіку (мал.1).



3.4 . ЖИТЛОВЕ БУДІВНИЦТВО.

Темпи та масштаби забудови міста знаходяться в залежності від перспективної чисельності населення та наявності територіальних ресурсів.

При визначенні обсягів та структури житлового будівництва в проекті діючого генплану були враховані фактори, які приймаються і в роботі «Коригування (проект по внесенню змін)»:

проектна чисельність населення міста;

наявність територій, які можливо використати для забудови;

аналіз обсягів введення житлового будівництва за попередні роки (обсяги незавершеного будівництва, обсяги реконструкції);

кількість родин, котрі перебувають в черзі на одержання житла та присадибної ділянки

До 2000 р. за 8 років (1991-1998), які передували розробленню діючого генерального плану, в місті всередньому за рік будувалося 60,4 тис. м² квартирного житла та 4,9 тис. м² садибного житла. Питома вага багатоквартирного будівництва, якого в 1998 році складала 84,2 % від загального обсягу.

В існуючих соціально-економічних умовах, які склалися на Україні (на період розроблення генплану 2000 року) при відсутності централізованих капіталовкладень у державне житлове будівництво, визначити обсяги житлового будівництва традиційно на базі досягнення проектною житлозабезпеченості, було неможливим. Тому, при розрахунку обсягів необхідного житлового будівництва у місті до 2026 р., враховувалися тенденції у містобудуванні, можливості будівельної бази та її зміни, а також тенденції у бажанні населення мати власний будинок з присадибною ділянкою.

У формуванні житлового будівництва нова політика орієнтувалася на садибну забудову та будівництво квартир чи будинків «на продаж».

Передбачалося, що на розрахунковий період реалізація обсягів житлового будівництва, здійснюватиметься за рахунок садибної забудови, враховуючи її зростання і надалі.

Діючим генпланом надавався пріоритет садибній забудові на розрахунковий період, тому що, частка квартирного житла особливо почала зменшуватися з 1999 до 2001 року. Очікувати підвищення квартирного житла, не було сенсу, оскільки, централізованих капіталовкладень в житлове будівництво держава не виділяла (в тих обсягах, що були до 1998 р.).

Обсяги нового житлового будівництва, здійснених на розрахунковий термін (до 2026 р.), розглядалися диференційовано для садибної та багатоквартирної забудови.

В очікуваному житловому фонді на розрахунковий період мало б проживати 260,0 тис. осіб, що приймається в роботі «Коригування (проект по внесенню змін)».

Передбачалося вибуття ветхого та аварійного житлового фонду в розмірі 24,2 тис. м², крім того, 5,8 тис. м² житлового фонду по планувальним міркуванням.

В житловому фонді, що підлягав вибуттю (згідно діючого генплану), проживало 1,7 тис. осіб. Так, з додаткового населення 9,5 тис. осіб, згідно нижче наведених розрахунків:

260,0 тис. осіб. – (252,2 тис. осіб – 1,7 тис. осіб) = 9,5 тис. осіб, з них пропонувалося розселити:

в садибній забудові – 80,0 %, тобто – 7,6 тис. осіб;
в багатоквартирній забудові – 20%, – 1,9 тис. осіб.

3.5. ОБСЛУГОВУЮЧА ТА СОЦІАЛЬНА ІНФРАСТРУКТУРА.

Генеральним планом м. Івано-Франківська передбачається розвиток та удосконалення системи обслуговуючої та соціальної інфраструктури, що сприяють створенню найбільш комфортних умов для життєдіяльності населення міста, а також населення зони його впливу.

Сучасний рівень забезпеченості населення міста установами і підприємствами обслуговування наводиться в таблиці Еко-1.

Ряд установ розташовані в пристосованих, фізично зношених приміщеннях, що проявляється на якісних показниках обслуговування населення.

Перспективна організація та розрахунок ємності мережі обслуговування виконані виходячи із врахування ролі міста на протязі розрахункового періоду в системі міжселенного обслуговування, а також росту чисельності населення м. Івано-Франківська.

В названій системі м. Івано-Франківська виконує функцію обласного центру, населення зони впливу якого складає 1,2 млн. осіб, а також міського центру з населенням 260,0 тис. осіб.

Розрахунок місткості установ та підприємств обслуговування населення міста на перспективу виконаний у відповідності з нормами ДБН360-92/„Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень”.

При розрахунку потужності установ і підприємств обслуговування використані анкетні дані обстеження міста, а також звітні матеріали відповідних його установ та Івано-Франківської міської ради.

3.6. ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА МІСТА.

Даним проектом внесення змін до генплану м. Івано-Франківська планувальна структура попереднього генплану, яка передбачала формування трьох планувальних утворень, дещо змінена з врахуванням нових пропозицій територіального розвитку міста і включенням додаткових територій сіл Угорники, Микитинці, Хриплин, Вовчинець та Крихівці і поділом території міста на менші утворення, базуючись на його каркасі, що формується магістральними вулицями, залізничними лініями, річками Бистриця Солотвинська та Бистриця Надвірнянська і також адміністративними межами сіл.

Поділ на менші утворення є доцільним при подальшому містобудівному проектуванні і поточному плануванні розвитку міста для визначення

збалансованості потенціалу соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури, враховуючи радіуси доступності від місць постійного проживання мешканців міста.

Проектом змін запропоновані наступні планувальні утворення і їх переважаюче функціональне використання:

- «Ц» - центральна частина міста, в якій переважаючою є малоповерхова житлова забудова та громадська забудова системи обслуговування загальноміського рівня;

- «ПУ-1, ПУ-2, ПУ-3, ПУ-4, ПУ-5» - серединна зона міста, сформована переважно житловою забудовою різних періодів, в якій переважають багатоповерхові будинки з розміщенням в містобудівних вузлах громадської та ділової забудови з вибірковою реконструкцією ділянок виробничого призначення під цивільне будівництво, ущільненням забудови за рахунок зменшення частки наявної садибної забудови, за винятком утворення ПУ-4, де площа садибної котеджної забудови дещо збільшується. В межах утворень ПУ-4 і ПУ-3 активізується розвиток рекреаційних територій;

- «ПУ-6» - територія переважно багатоповерхової забудови останніх десятиліть, де передбачається продовження багатоповерхової забудови, враховуючи сприятливі інженерно-інфраструктурні фактори і формування спеціалізованого спортивно-рекреаційного центру та зони обслуговуючих об'єктів вздовж магістральних вулиць;

- «ПУ-7» - територія, де переважають об'єкти виробничого призначення та садибна забудова. Даним проектом не передбачається суттєвих змін попереднього генплану;

- «ПУ-8» - територія, де переважають об'єкти виробничого призначення та зовнішнього транспорту (аеропорт). Даним проектом передбачаються зміни до рішень попереднього генплану в частині реконструкції ряду підприємств з використанням територій та деяких будівель на житлові та громадські потреби;

- «ПУ-9» - північно-західне утворення за попереднім генпланом (частково), лівий берег річки Бистриця Солотвинська забудований переважно житловою (садибною та багатоповерховою квартирною) забудовою. Вказані види забудови передбачаються і на розрахунковий строк з незначними уточненнями рішень діючого генплану;

- «ПУ-10 Вовчинець», «ПУ-11 Угорники», «ПУ-12 Микитинці», «ПУ-13 Хриплин», «ПУ-14 Крихівці» - пропонується включення в межі міста приміських сіл, назви яких вказані в назвах планувальних утворень. На територіях даних утворень передбачається садибна житлова забудова а також формування Хриплинської промзони (ПУ-12 і ПУ-13) та територія для функціонування аеропорта (ПУ-14) та резервується територія для розміщення лікарняного містечка і учбової зони (ПУ-12).

Частина вищевказаних планувальних утворень, окрім територій містобудівного використання (забудованих), включає території рекреаційного призначення.

Нормативна потреба в озеленених територіях загального користування, згідно ДБН 360-92** тб. 5. 1, складає 16 м² /люд, а з врахуванням примітки 1, враховуючи наявність залізничного вузла – 16,8 м² /люд. Відповідно потреба для міста складає:

- існуючий стан - 404,7 га;
- розрахунковий строк – 436,8 га.

За даними балансу території в межах міста наявні:

- озеленені території загального користування - 50,4 га;
- ліси – 99,0 га.

Очевидно існуюча ситуація не відповідає нормативним вимогам. Даним проектом передбачається формування парків на берегах річки Бистриця Солотвинська і Бистриця Надвірнянська в районі сіл Угринів і Микитинці загальною площею 393,5 га та включення в межі міста існуючих лісів площею 428 га. Для забезпечення нормативної потреби в рекреаційних територіях частину вказаних лісів пропонується перетворити в міські лісопарки з розвинутою дорожньо-стежинковою мережею, яка дозволяє прийняти 30 – 50 люд/га одночасних відвідувачів. При такому рівні облаштування площа міських лісопарків повинна складати 80 – 120 га.

3.7. ТРАНСПОРТ.

Зовнішній транспорт.

На сьогодні транспортний комплекс Івано-Франківського регіону достатньо розвинений (має розгалужену мережу залізниць, автомобільних доріг, аеропорт), що визначає його місце і надає певної ваги серед інших регіонів країни.

Головним транспортним вузлом області є м. Івано-Франківськ, через який проходять міжнародна залізнична лінія до кордону з Румунією й автомобільні дороги державного значення (міжнародна, національні, регіональні), в якому зосереджені об'єкти різних видів транспорту по обслуговуванню перевезень пасажирів і вантажів у всіх видах сполучення.

Зовнішні транспортні зв'язки міста забезпечуються трьома видами транспорту: повітряним, залізничним та автомобільним. Вони з'єднують місто з усіма обласними центрами України, деякими містами Росії, Молдови, Польщі, Чехії, Словаччини.

а) Залізничний

З півночі на південь місто перетинає одноколійна залізнична лінія Львів - Чернівці. У межах міста розташований Івано-Франківський залізничний вузол, що працює на 4 напрямки: Львів, Чернівці, Делятин, Долину.

Дільниця Івано-Франківськ - Ямниця (лінія Львів - Чернівці) — одноколійна, обладнана автоблокуванням.

Дільниця Івано-Франківськ - Хриплин (лінія Львів - Чернівці) — двоколійна, обладнана двостороннім автоматичним блокуванням.

Дільниця Івано-Франківськ - Центрів (лінія Івано-Франківськ - Долина) — одноколійна, обладнана напівблокуванням.

б) Автомобільні шляхи.

Основу автодорожньої мережі Івано-Франківського вузла складають наступні автомобільні дороги державного значення:

національна автомобільна дорога Н - 09, сполученням Мукачеве - Івано-Франківськ - Рогатин - Львів (через Рахів). Дана дорога перетинає територію області з півночі на південний - захід; протяжність її в межах області складає 177,9 км. Ця дорога проходить через такі основні населені пункти: Івано-Франківськ, Рогатин, Надвірна, Галич. Інтенсивність руху автотранспорту на ній поблизу населеного пункту Рогатин складає 14882 приведених одиниць на добу, а поблизу населеного пункту Микуличин складає 13406 приведених одиниць на добу; I - IV технічної категорії.

На перспективу необхідно провести реконструкцію дороги за параметрами I - II технічних категорій;

національна дорога Н - 10, сполученням Стрий - Івано-Франківськ - Чернівці - Мамалига (на Кишинів). Автомобільна дорога входить на територію області з північно - заходу, проходячи через населені пункти Болехів, Долина, Калуш, Коломия, Снятии, і виходить за межі області з південного - сходу. Протяжність цієї дороги в межах області становить 196,2км. Інтенсивність руху на ній поблизу населеного пункту Матеївці становить 11911 приведених одиниць на добу, а біля населеного пункту Вістова становить 15544 приведених одиниць на добу; II - IV технічної категорії.

На перспективу необхідно реконструювати дорогу за параметрами I-II технічних категорій;

національна дорога Н - 18 Івано-Франківськ - Бучач - Тернопіль

Найбільші за чисельністю населення міста, через які проходить ця дорога, - Івано-Франківськ та Тисмениця. Протяжність цієї дороги в межах області складає 38,31 км; інтенсивність руху на ній поблизу населеного пункту Нижнів складає 4818 приведених одиниць на добу.

На перспективу необхідно провести реконструкцію за параметрами I - II технічних категорій;

Загальна протяжність автомобільних доріг державного значення в межах Івано-Франківській області становить 818,6 км, щільність мережі автомобільних доріг державного значення становить 58,78 км/тис. км².

На перспективу передбачається будівництво міжнародних автомобільних транспортних коридорів із супутньою інфраструктурою. Напрямок

проходження транспортних коридорів в області намічено відповідно до Концепції та Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні затверджених постановами Кабінету Міністрів України:

Коридори, що намічені до будівництва:

Критський №5(новий) - Косини-Івано-Франківськ-Тернопіль-Підгайці;
Європа-Азія - Косини - Івано-Франківськ - Тернопіль - Вінниця - Кіровоград - Дніпропетровськ-Донецьк-Ізварине;

Через територію області вони пролягають суміщеною ділянкою.

Передбачається створення мережі альтернативних доріг, що проходитимуть паралельно до трас міжнародних транспортних коридорів за параметрами II-III технічних категорій; розміщення мережі комплексів автосервісу різного рівня. Альтернативні дороги будуть запроєктовані з використанням існуючої мережі місцевих доріг та будівництвом нових ділянок доріг. У місцях перетину автомобільних транспортних коридорів з державними автомобільними дорогами, залізничними магістральними лініями передбачено будівництво транспортних розв'язок у різних рівнях.

Крім того, в зоні впливу від транспортних коридорів, на підході до м. Івано-Франківська, намічено розмістити транспортно-складський комплекс з митним пунктом контролю.

Також область має розвинену мережу автомобільних доріг місцевого значення (територіальні, обласні, районі), загальна протяжність яких становить 3354,8 км; щільність - 240,82 км/тис. км².

в) Зовнішні пасажирські зв'язки.

Аналізуючи загальнодержавну тенденцію щодо збільшення обсягів перевезення вантажів та пасажирів, головну роль і надалі буде виконувати автомобільний транспорт.

На сьогодні в області працює ще багато незаконних перевізників, що значно погіршує фінансово-економічний стан підприємств пасажирського транспорту. Пасажирський транспорт постійно потребує фінансової підтримки з держбюджету. Збільшується доля нерегулярних перевезень пасажирів супутнім транспортом та приватними автомобілями.

Нині в Івано-Франківську функціонує чотири автовокзали та автостанції.

Більшість споруд автостанцій області мають добрий та задовільний технічний стан.

Нижче у таблиці наведено перелік всіх автовокзалів та автостанцій, що розміщені в м. Івано-Франківську, та основні показники роботи автостанцій за звітній рік.

Табл. 5Тр. Основні показники роботи автостанцій

№№	Назва автовокзалу, автостанції	Клас	Рік побудови	Площа пристанційної території, га	Середньо добове відправлення пасажирів,
1	Івано-Франківськ АВ	2	1963	-	6320
2	Івано-Франківськ АС-2	2	1989	1,188	1570
3	Івано-Франківськ АС-3	5	1989	0,2	1540
4	Івано-Франківськ АС-4	4	2000	0,297	640

Автостанції та автовокзали в м. Івано-Франківську працюють на відправлення та прибуття автобусів у всіх видах сполучення (міжнародному, міжміському та приміському).

Для найбільш зручного обслуговування пасажирів згідно з існуючими проектами погоджено перенесення міського автовокзалу на нову площадку. Запропонований майданчик з існуючими спорудами знаходиться в межах залізничної станції "Івано-Франківськ", на відстані 200 м від автовокзалу. Будівництво комплексу автовокзалу обов'язково пов'язане з улаштуванням усіх потрібних привокзальних споруд.

На перспективу передбачається модернізація обладнання автостанцій відповідно до сучасних вимог обслуговування пасажирів, реконструкція окремих автостанцій з розширенням їх територій, розвиток існуючих базових автопідприємств та будівництво нових, оновлення рухомого складу, придбання нових комфортабельних автобусів середньої та великої місткості, розміщення комплексів автосервісу різного рангу, розміщення автостоянок великовантажного автотранспорту на підходах до Івано-Франківську.

г) Повітряний транспорт.

В місті Івано-Франківську знаходиться аеропорт, який є повітряними воротами Прикарпаття. Відлік існування Івано-Франківського аеропорту розпочато в 1946 році. З початку існування аеропорту на експлуатації були літаки ПО-2, ЛІ-2, з 1960 року літаки Як-12, Ан-2, вертольоти Мі-1, Мі-4.

Об'єм перевезень пасажирів складав:

1950 р. — 6,7 тис. чол.

1970 р. — 165,5 тис. чол.

1990 р. — 260,7 тис. чол.

1998 р. — 6,9 тис. чол.

На сьогодні в області функціонує міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ», який має сертифікат за № АП 08-01. Аеропорт розташований на південно - західній околиці міста Івано-Франківська (за адресою вул Коновальця, 264а). Аеропорт Івано-Франківськ - спільна власність територіальних громад сіл, селищ, міст Івано-Франківської області. В жовтні 2004 року переданий як ЦМК в оренду ВАТ "Нафтохімік Прикарпаття".

Аеропорт знаходиться на відстані 150-180км від кордонів Польщі, Словаччини, Румунії, Угорщини. Аеропорт знаходиться на перетині повітряних трас Б144 та Г550; поблизу проходять міжнародні траси УН81/877, УН-85, У310/310/УТ623 та УЛ619/УР43.

Довжина злітно-посадкової смуги ПЗПС 2500*44 з кваліфікаційним часом (PCN) 29/R/V/X/T, щорічна пропускна здатність 110000 пасажирів. Покриття рубіжних доріжок: МРД, РД -1,2,3,4 - бетон; РД - 5,6,7,8 - асфальт.

Аеропорт відповідає сертифікаційним вимогам аеродрому класу "В". Перон аеропорту з місцями тривалої стоянки ПС дає можливість обслуговування ПС типів: Як-40, АН-24 (МС 1-2), Ту-134, Як-42 (МС 3-5), ІЛ.-62, Ту-154, Боїнг-737-300,-400, Е-195, 145.

Для обслуговування міжнародних рейсів в аеропорту обладнані пункти митного та прикордонного контролю.

Аеропорт має власний склад ПММ ємністю 4000 куб.м, функціонує станція метеорологічного забезпечення аеродрому.

Відповідно до Концепції «Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020р.», затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5.03.2008р. за №506-р, передбачається повернути у державну власність аеропорт «Івано-Франківськ».

Світовою практикою доведено, що жоден аеропорт не може існувати, а тим більше розвиватися тільки за рахунок авіаційної діяльності. Тому, крім основної своєї діяльності по обслуговуванню пасажирів, які прилітають і відлітають з аеропорту, а також по обслуговуванню народного господарства вертольотами Мі-2 і Мі-8, аеропорт надає ряд послуг, зокрема, по зберіганню ПММ, надання послуг телефонного зв'язку та послуг автомобільного транспорту.

Міський транспорт.

За даними, приведеними в «Описі існуючої транспортної ситуації у м. Івано-Франківську» (частина «Транспортної моделі міста Івано-Франківська», яку розробляє українсько-німецьке товариство «DREBERIS»), в місті станом на 2010 р. налічувалося 46.800 офіційно зареєстрованих транспортних засобів, а рівень моторизації становив 195 транспортних засобів / 1000 мешканців.

З 7 години ранку починається притік в місто автомобільного транспорту з приміських сіл та транзитного транспорту, за рахунок чого загальна кількість автомобілів в денний час значно збільшується, в наслідок чого виникають проблеми з заторами та паркуванням. В 17 годині починається відтік машин з міста.

а) Вантажний.

В даний час вантажні перевезення здійснюються автотранспортом загального користування, спеціалізованими автопідприємствами, що обслуговують різні промислові та будівельні підприємства та організації, а також приватними вантажними автомобілями.

Всього в місті нараховується 10551 вантажних автомобілів, 2895 причепів, 3756 напівпричепів та більше 200 автогосподарств різних форм власності. Рух вантажного транспорту здійснюється основними транспортними вулицями, за винятком центральної частини міста, куди дозволено в'їзд лише обслуговуючому вантажному транспорту.

На розрахунковий період продовжуватиметься тенденція до перепрофілювання та розукрупнення великих підприємств, зростання кількості дрібних та середніх підприємств та, паралельно, скороченням кількості вантажних автомашин на великих автопідприємствах та зростанням їх кількості на дрібних підприємствах та у приватній власності.

Все це не дає можливості з великою точністю розрахувати перспективний вантажообіг міста. Його освоєння буде здійснюватись вантажними автомобілями різних форм власності.

Рух вантажного транспорту в місті організовуватиметься по магістральних вулицях і дорогах. В житлових районах буде здійснюватись рух вантажного транспорту, пов'язаний з перевезенням споживчих та комунальних вантажів, а також з обслуговуванням населення.

б) Міський масовий пасажирський транспорт (МПТ).

Перевезення мешканців міста громадським транспортом здійснюють 269 автобусів, що обслуговують 47 маршрутів в звичайному режимі. Маршрути обслуговують 108 перевізників.

Зберігання та обслуговування автобусів, в основному, здійснюється на базових автопідприємствах.

При формуванні базової схеми руху громадського транспорту використані засоби електротранспорту, які забезпечують перевезення більшості пільговиків і значної маси пасажирів між пасажиронасиченими районами міста. Важливе значення для екології міста має відсутність шкідливих викидів при використанні засобів електротранспорту.

У місті функціонують 233 зупинки громадського транспорту та задіяні 94 вулиці, по яких здійснює перевезення міський громадський транспорт.

Існуюча довжина тролейбусних та автобусних маршрутів (з врахуванням ділянок суміщення) складає близько 73 км.

Площа забудованої території міста (без поїм річок, аеродрому та садових товариств) складає 18,63 кв.км.

Щільність мережі пасажирського транспорту складає 3,9 км/кв.км.

Рухомість населення на пасажирському транспорті становить близько 210 поїздок в рік.

Крім цього, послуги мешканцям міста по їх перевезенню надають 11 служб радіотаксі, в яких є 1100 автомобілів, в основному приватних. Забудова нових житлових масивів вимагає подальшого удосконалення та розвитку міської маршрутної мережі.

Згідно з транспортною схемою цього проекту усі нові площадки під житлове будівництво будуть забезпечені міськими маршрутами.

Тролейбусний транспорт, як найбільш економічний та комфортний, буде як і нині обслуговувати центральну частину міста, віддалені житлові площадки, промислові зони, до яких направлені стійкі пасажиропотоки.

Протяжність нових тролейбусних ліній становитиме 24,0 км. З урахуванням ліквідованих проектом тролейбусних ліній на центральних ділянках вулиць Галицької, Дністровської, Лепкого, загальна протяжність ліній на розрахунковий строк — 42,5 км.

Автобус буде працювати на напрямках з меншими пасажиропотоками: віддалені площадки садибної забудови, промислові райони.

Розвиток автобусної мережі передбачається у всіх районах міста на магістралях загальноміського та районного значення, як дублера тролейбусу – на основних напрямках пасажиропотоків і як основний вид транспорту – на магістралях з навантаженням меншим, ніж 4,0 тис. пасажирів на годину “пік”, а також в периферійних районах міста.

Загальна довжина перспективної мережі масового пасажирського транспорту з врахуванням суміщених ділянок тролейбуса і автобуса, складатиме близько 125,4 км.

Середня дальність підходу до зупинок складатиме 0,3 км, а середні втрати часу на підхід до мережі масового пасажирського транспорту – 4,5 хв.

Одержані показники щільності транспортної мережі, дальності і часу підходу до неї відповідають рекомендованим нормативним вимогам на проектний період.

в) Легковий індивідуальний транспорт. Гаражі і стоянки.

Згідно вихідних даних станом на 2010 рік, в місті налічувалося 46.800 офіційно зареєстрованих транспортних засобів, а рівень моторизації становив 195 транспортних засобів / 1000 мешканців.

Згідно вихідних даних станом на 2013 рік, в місті налічується 65.746 офіційно зареєстрованих автотранспортних засобів (без врахування причепів, напівпричепів та мототранспорту) в тому числі 51144 індивідуальних легкових автомобілів, а рівень моторизації становить 260 транспортних засобів (203 індивідуальних легкових автомобілів) / 1000 мешканців.

Сьогодні на території міста Івано-Франківська знаходиться 33 гаражні кооперативи.

Враховуючи, що близько 32,4 тис. мешканців проживає в садибній забудові, можна вважати, що близько 6580 легкових автомобілів зберігаються на присадибних ділянках.

Отже, припускаючи, що весь відомчий легковий автотранспорт зберігається на території відповідних підприємств та організацій, не охопленими місцями організованого зберігання залишається близько 26132 легкових індивідуальних автомобіля.

Крім того, надзвичайно гостро, особливо в центральній частині міста, стоїть проблема паркування автомобілів власників, які прибули з трудовими або культурно-побутовими поїздками.

Після організації в центрі “малого кільця” і зони заспокоєного руху всередині нього виникне необхідність влаштування місць паркування по периметру кільця на прилеглих вулицях на першу чергу, та виділення в межах пішохідної доступності ділянок для будівництва багатопверхових стоянок, в яких могли б зберігатись в нічний час автомобілі мешканців, на перспективу.

3.8. ІНЖЕНЕРНА ПІДГОТОВКА ТА ЗАХИСТ ТЕРИТОРІЇ.

В склад заходів по інженерній підготовці території, згідно з інженерно-геологічними умовами, характером наміченого використання та планувальної організації території, включені:

1. Протиповеневий захист;
2. Захист території від підтоплення ґрунтовими водами;
3. Організація поверхневого водовідведення;
4. Спеціальний інженерного захисту.

3.9. ІНЖЕНЕРНА ІНФРАСТРУКТУРА.

Водопостачання:

Водопостачання міста Івано-Франківськ здійснюється з двох комунальних поверхневих водозаборів, розміщених на р. Бистриця-Надвірнянська в с. Березівка Тисменецького р-ну та на р. Бистриця-Солотвинська в с. Скобичівка Богородчанського р-ну.

Водорозподільча, комунальна мережа по м. Івано-Франківськ складає 573,1 км, з яких 121,73 км магістральних мереж діаметрами 400-1200 мм, матеріал виконання труб переважно чавунний та сталевий, в окремих випадках заліботонні труби (діам. 1200 мм), нові труби з полімерних матеріалів. Стан трубопроводного господарства замовником при наданні вихідних даних оцінений як задовільний.

Встановлена потужність двох комунальних водозаборів становить 90000 куб.м/добу. Розрахункова потреба у воді на господарсько-побутові потреби, станом на 1.01.2013 р. складає:

Населення міста — 54244 куб.м/добу; що складає — 60,3% від потужності існуючого водозабору.

Населення міської ради — 58488 куб.м/добу; що складає — 65% від потужності існуючого водозабору.

На проектний період (2026 р.) розвиток мереж водопостачання зберігається по існуючому стану.

Розрахункова потреба у воді для комунально-побутових потреб міста складатиме 60840 куб.м/добу, що складатиме 68 % від існуючої потужності двох комунальних водозаборів.

Проектована мережа водорозподільчої мережі на проектний період орієнтовно збільшеться на 63 км і становитиме на проектний період 636 км.

Генеральним планом запропоновано на невідкладний період дії генерального плану замовити та розробити схему оптимізації водопровідного господарства, на основі якої провести повну модернізацію та заміну зношеного обладнання та мереж.

Прокладання мереж, як проєктованих так і реконструйованих передбачається в межах червоних ліній вулиць, доріг та проїздів.

Пожежогасіння в межах міської ради передбачено здійснювати з 3 пожежних гідрантів, встановлених на існуючій (реконструйованій) та проєктованій кільцевій водопровідній мережі та розвинутого парку пожежних резервуарів та водойм.

Розрахункова потреба у пожежогасінні складає:

$$\frac{((3 * 55) + (3 * 5)) * 3600}{1000} = 648 \text{ куб. м/розрах. пожежогасіння}$$

Необхідний тиск для гасіння пожежі повинен забезпечуватись пересувним спецавтотранспортом МНС.

Вільний тиск в мережі на поверхні землі при пожежогасінні повинен бути не менше 10 м.

Водовідведення:

а) Господарсько-побутове водовідведення

В місті Івано-Франківськ існує централізована каналізація, в центральній частині міста вона представлена загально сплавною мережею а в нових кварталах роздільно. На територіях прилеглих до промислових об'єктів каналізаційна мережа об'єднується в господарсько-побутово-виробничо-дощову каналізацію.

Відведення стоків здійснюється в основному по самопливних мережах, до КНС, яких у місті налічується шість штук.

Стоки відводяться на існуючу станцію аерації м. Івано-Франківськ, які розташовані біля Села Ямниця.

Станція аерації, встановленою потужністю 90000 куб.м/добу, на період розроблення даного генерального плану пройшла першу чергу реконструкції та модернізації.

На проектний період (2026 р.) схема та система госп-побутового водовідведення залишається без змін, з подальшим її розвитком та модернізацією у відповідності до розвитку та приросту міста.

в) Водовідведення промислових стоків

Відведення промислових стоків зберігається по існуючому стану-в систему комунальних мереж госп-побутової каналізації.

У відповідності до санітарної класифікації промпідприємств даним генеральним планом передбачено влаштування локальних очисних споруд промислових стоків, які повинні очищати стоки від технологічних домішок, після очищення стоки передбачається випускати у існуючі/проєктовані та реконструйовані каналізаційні мережі міста Івано-Франківськ.

в) Каналізація поверхневих стоків

В нових районах міста, та окремих промислово-виробничих територіях існує система поверхневого водовідведення, якої охоплено орієнтовно 10-15% території міста.

Очищення поверхневих стоків проходить на локальних сепараторах, в окремих випадках дощових очисних споруд з випуском стоків у річки та водойми в межах міста, основна частина поверхневих стоків потрапляє у госп-побутову каналізацію, якою відводиться до станції аерації де проходить очищення.

На проєктований період (2026 р.) генеральним планом запроектовано розширення мережі закритої каналізації поверхневих стоків по всіх магістральних та прилеглих вулицях, районах та промислово-виробничих територіях міста.

По умовах рельєфу територія міста розділена на 6-ть басейнів поверхневого стоку, які будуть обслуговуватись п'ятьма дощовими очисними спорудами, з подальшим випуском очищених стоків у р. Бистриця-Солотвинська та Бистриця-Надвірнянська.

Санітарно-захисна зона від дощових очисних споруд встановлюється – 100 м.

Санітарне очищення території:

Знешкодження твердих відходів здійснюється на звалищі, яке розташоване у 20 км на захід від міста, біля села Рибне Тисменицького району, рідких — на очисних спорудах промпобутової каналізації. Для санітарного очищення використовуються 55 машин, у т.ч. 5 асенізаційних і 31 сміттєвоз.

На проєктний період дії даного генерального плану (2026 р.) схема санітарного очищення зберігається по існуючому стану.

Орієнтовна кількість утворених ТПВ складатиме 78 тис.т/рік, або 512 тис.куб.м/рік.

Середньорічне добове утворення ТПВ з врахуванням коефіцієнтів нерівномірності складатиме 1,915 тис.куб.м/добу.

Для збирання та тимчасового утримання розрахункового об'єму ТПВ необхідно 2554 розрахункових контейнера ТПВ.

Теплопостачання:

На даний час місто має централізоване теплопостачання. Джерелами житлового і громадського фонду є ТЕЦ, районні, квартальні, групові, а також промислово-опалювальні котельні. Промислові підприємства опалюються теплом від власних котелень або від ТЕЦ. Котельні працюють на газі. Садибна забудова опалюється індивідуальними джерелами.

На проєктний період теплопостачання міста зберігається по існуючому стану. Теплові потоки для житлово-комунального сектору з урахуванням витрат тепла складатимуть на проєктний період 470 Мвт.

Для теплопостачання нових житлових утворень на наступних етапах проєктування необхідно провести техніко-економічні обґрунтування вибору джерел теплопостачання.

Газопостачання:

В даний час місто забезпечується мережним природним газом. Джерелом газопостачання є магістральні газопроводи Мінгазпрому і ГРС "Угрінов" в південно-західній стороні у села Пасічне, ГРС "Тисмениця" на сході. Газопостачання міста здійснюється за системою 4-х тисків: газопроводи високого тиску I категорії подають газ від ГРС до головних газорегулюючих пунктів (ГГРП); газопроводи середнього тиску подають газ від ГГРП №1 та ГГРП №2 до ГРП, котелень і промислових підприємств; газопроводи середнього тиску подають газ від ГРП до житлових будинків і комунально-побутових споживачів. Газопостачання на проектний період (2026 р.) зберігається по існуючому стану. Річні витрати газу складатимуть 450 млн.куб.м/рік.

Електропостачання:

Електропостачання міста Івано-Франківська здійснюється від підстанції 330/110/35/10 кВ "Івано-Франківськ", що розташована на півдні міста.

На проектний період (2026 р.) схема електропостачання міста зберігається по існуючому стану.

Всі існуючі підстанції напругою 110, 35 кВ передбачено реконструювати в бік збільшення їх потужності. Підстанції передбачаються закритого типу.

Існуючі повітряні лінії електропередачі напругою 330, 110, 35 кВ в межах міської ради передбачено демонтувати з подальшим їх прокладенням в кабельні лінії в межах червоних ліній магістральних доріг та вулиць.

На поза проектний період запропоновано перекладення повітряних ліній електропередачі напругою 10 кВ в кабельні лінії. В поперечних профілях вулиць та доріг зарезервовано смуги прокладення КЛ.

3.10. ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА.

Розділ розроблений відповідно вимог ДБН 360-92*[1], ДБН Б. 1.1-15:2012[2], ДСП 173-96 [3], ДСТУ – Н Б В.1.1.-27:2010 [4]. При цьому були використані дані міської СЕС, Управління охорони навколишнього природного середовища в Івано-Франківській області [5] та інші надані Замовником матеріали, наявні станом на час розробки проекту, що обумовлено також графіком його виконання, а також режимом роботи, термінами та умовами надання звітної інформації.

Санітарні обмеження (санітарно-захисні зони) від джерел шкідливості (промислові, сільськогосподарські, комунально-складські та ін.) встановлено на стадії «Генеральний план» у відповідності з їх санітарною класифікацією наведеної в [3], додаток №4, нанесені на арк. № 3 «Схема існуючих

планувальних обмежень» та на арк. № 6 «Схема проектних планувальних обмежень».

Аналізуючи стан довкілля, рівень благоустрою та інженерної інфраструктури за видами [2] приведеними у розділі 3 даного Генерального плану даним розділом вирішуються питання оздоровлення та забезпечення сприятливого стану природного середовища міста.

3.10.1. ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА.

Дані заходи розроблялися з урахуванням природних умов, особливостей проектуваної території, а також існуючого екологічного стану міського середовища та прилеглих до неї територій. Для досягнення максимального позитивного ефекту від них необхідним є поєднання інженерно-технічних заходів, правильних архітектурно-планувальних та організаційних рішень.

Атмосферне повітря:

запровадження комплексної схеми системи дорожнього руху (будівництво кільцевої дороги за межами міста, транспортних розв'язок і тунелів, пішохідних переходів (надземних і підземних), заборона в'їзду вантажного транспорту (руху), покращення стану дорожнього покриття та його полив у жарку пору; винесення із житлової забудови автобаз, СТО, АЗС, автопарків, авторемонтних майстерень і інших схожих об'єктів;

облаштування автомобілів нейтралізаторами викидів оксиду азоту та підвищення стандартів пального;

модернізація рухомого складу автопарків (заміна моделей з застарілими двигунами на сучасні двигуни, що відповідають сучасним європейським стандартам);

розвиток велотранспорту;

реконструкція вуличних насаджень для підвищення їх ефективності у боротьбі із запиленням, підвищення загального ступеня озеленення території, в тому числі дахове та вертикального озеленення;

децентралізація територіального розвитку міста, яка включає винесення за межі житлової забудови стаціонарних джерел забруднення та заборона будівництва дахових котелень. На перспективу центральну частину міста доцільно перевести на електричне опалення.

перепрофілювання, технічне переоснащення чи реконструкція підприємств-забрудників (хімічної, будівельної промисловості та теплоенергетики), влаштування природоохоронного обладнання та дотримання нормативних санітарно-захисних зон, що дозволить зменшити розмір їх, або ж формування СЗЗ із дотриманням норм санітарних розривів до житлової забудови; реконструкція комунальних систем та об'єктів тепло- і водопостачання шляхом впровадження новітніх енергоефективних технологій, зниження втрат при генеруванні, транспортуванні та споживанні тепла, електроенергії, води і газу за рахунок енергомоніторингу;

здійснення комплексу інженерно-технічних заходів на діючих кладовищах для зменшення розмірів їх санітарно-захисних зон та закриття тих кладовищ, які не відповідають діючим нормам;

ефективна система моніторингу повітря, яка включає розширення мережі постів контролю та спостереження за станом атмосферного повітря та здійснення екологічного та санітарного контролю за діяльністю промислових підприємств (інвентаризація викидів та розробка екологічних паспортів)

оцінка ризику для здоров'я населення, що проживає в межах нормативних санітарно-захисних зон промислових підприємств;

з метою захисту населення, що проживає в межах санітарно-захисних зон, необхідною є впровадження проектів організації промислових зон, що дозволить уникнути випадки проживання населення в зонах понаднормового впливу;

контролю за режимом використання та рівнем озеленення території СЗЗ та збільшення її площі до нормативної.

Водне середовище:

Для отримання питної води належної якості необхідно:

встановлення поясів зон санітарної охорони джерел водопостачання та контроль за дотриманням ведення господарства в них;

підвищити надійності роботи водопровідних станцій, встановити пояси зон санітарної охорони джерел водопостачання та здійснювати постійний контроль за дотриманням ведення господарства на території ЗСО, включаючи лабораторний контроль якості вод.

З метою захисту поверхневих та підземних вод, і забезпечення режимів водоохоронних зон необхідним є:

удосконалення системи очищення стічних вод міста, яка включає в себе модернізацію каналізаційно-очисної мережі та будівництво єдиної мережі дощової каналізації;

винесення меж прибережних захисних смуг (ПЗС) в природу та забезпечення належного контролю за господарською діяльністю в їх межах з наступним винесенням об'єктів, які неприпустимі на її території (ДБН 360 – 92 ** п. 10.17);

розробка та впровадження проектів розширення ПЗС, які забезпечать нормативний стан водойм, виконуючи водоохоронні, меліоративні та рекреаційні функції. Для річок Бистриця – Солотвинська та Бистриця – Надіврянська передбачена ПЗС передбачена смуга шириною 50 м, для озер та малих річок – 25 м;

комплекс робіт з благоустрою берегів, очищенню донних шарів та русел водотоків, які дозволять захистити водні об'єкти від замулення, заростання і засмічення;

оздоровлення озер, ставків та невеличких потічків, які розташовані на території СЗЗ для технічного забезпечення промислових підприємств або інших потреб, залежно від якості покращення стану цих водних об'єктів;

посилений контроль органами санітарно-епідеміологічної служби за станом водойм та пляжів, які використовуються в господарських та рекреаційних цілях, у відповідності їх вимогам ДСП № 173;
запровадження на промпідприємствах ресурсощадних технологій із застосуванням замкнених та оборотних систем;
ліквідація втрат питної води при транспортуванні до водоспоживачів, максимальне зменшення її використання на виробничі потреби, лімітування обсягів водоспоживання.

Грунти.

впорядкування та фітомеліорація полігону твердих побутових відходів у с. Рибне (перша черга) та створення ефективної системи контролю та інвентаризації ТПВ, які вивозяться і складовуються на сміттєзвалище. Після вичерпання можливостей звалища доцільно повернутись до ідеї організації заводу по переробці та утилізації фільтрату міського звалища (друга черга);
будівництво колектора для подачі фільтрату з полігону на міські очисні споруди, оскільки рівень фільтрату в період атмосферних опадів може досягати критичної межі і бути чинником забруднення довкілля;
будівництво сміттесортувального підприємства разом із впровадженням роздільного збирання, що забезпечить підвищення якості перероблення окремих компонентів ТПВ;
коригування існуючої схеми санітарної очистки з врахуванням нових умов розвитку міста (вирішення проблем переробки та утилізації побутових відходів, опалого листя);
зменшення забруднення від промислових об'єктів за рахунок їх реконструкції, модернізації та технічного переоснащення (перепрофілювання);
розробка проекту щодо захоронення та утилізації промислових та токсичних відходів;
модернізація існуючої каналізаційної мережі та очисних споруд;
проведення комплексу заходів з меліорації, локалізації та консервації верхніх шарів ґрунту на територіях, сумарний показник забруднення ґрунтів яких перевищує нормативні (на час виконання проекту згідно наданої замовником інформації такі території були відсутні);
запровадження комплексної системи моніторингу ґрунтового середовища, невід'ємною складовою якого є аналіз причин негативних змін, їх попередження та вчасне реагування, в т.ч. організація постійного моніторингу за концентрацією важких металів у ґрунті та приземному шарі атмосфери на територіях, прилеглих до транспортних шляхів, місць складування ТПВ, промзон міста, а також контроль за ґрунтами, що ввозяться для використання при озелененні та благоустрою міських територій;
створення «зелених поясів» на вулицях житлових районів, місць прилеглих до автомагістралей та територій промислових зон, які забезпечать покращення ґрунтових умов та протистоять утворенню ерозійних процесів;
ліквідація стихійних сміттєзвалищ, в т. ч. на березі річок;
розробка та впровадження у дію місцевої програми «По благоустрою населеного пункту».

Фізичне забруднення

З метою захисту від шуму та вібрації автотранспорту і залізниці:

територіальний допустимий розрив від автодороги до існуючої забудови повинен становити близько 15 м, до нової - біля 40 м;

територіальний розрив від залізниці встановлюється на межі 100 м;

необхідним є створення системи шумозахисних зелених насаджень вздовж залізниці та магістральних автодоріг. Ефективними насадженнями для шумових зон автодоріг будуть «зелені екрани» шириною 25 м для магістральних доріг та 10 м – для доріг місцевого значення; для зниження шуму у смугах відводу залізниці – шахматна посадка кущових порід шириною 50 м і більше; використання віброшумозахисних конструкцій при реконструкції транспортних магістралей;

впровадження комплексу архітектурно-планувальних заходів зі зменшення негативного впливу шумового забруднення: застосування звукопоглинаючих матеріалів, конструювання протишумових віконних клапанів, закріплення на балконах та лоджіях масивних чи гофрированих загорож;

розробка карти шуму м. Івано-Франківськ та впровадження загальноміської Програми захисту від шуму, електромагнітного випромінювання та інших несприятливих фізичних факторів впливу.

Для зниження вкладу вулично-дорожньої та транспортної мережі в загальне акустичне навантаження на населення необхідно використовувати:

раціональні планувальні прийоми, що виключають проходження магістральних вулиць через сельбищну територію з високою густиною населення ; штучні та природні акустичні екрани;

звукозахисні споруди або захисні елементи в спорудах першого ешелону забудови.

При проектуванні системи вулично-дорожньої і транспортної мережі населеного пункту перевага повинна надаватись варіантам, які знижують загальну площу зони акустичного дискомфорту і враховують щільність населення, яка проживає на ній зараз і на перспективу.

Для зменшення негативного впливу авіаційного шуму на житлову забудову пропонується встановити особливий режим польотів на Івано-Франківському аеропорті:

зліт і посадку здійснювати над незабудованими територіями;

у виняткових випадках над забудованою територією здійснювати тільки посадку;

заборонити нічні польоти;

необхідним є нарощення довжини злітної смуг.

Для контролю рівня акустичного навантаження слід організувати «Моніторинг авіаційного шуму».

Для зниження звукового тиску від промпідприємств слід встановити шумопоглинаючі конструкції стін, замінити виробниче обладнання, яке через зношеність є джерелом шуму.

Для зменшення впливу електромагнітного та радіаційного випромінювання необхідним є:

здійснення моніторингу радіаційного стану території, ліквідація виявлених джерел забруднення;
забезпечення контролю за джерелами електромагнітного випромінювання;
розробка паспортів санітарно-захисних зон та дотримання режиму використання території, визначення зон обмеження забудови з метою забезпечення захисту від джерел електромагнітного випромінювання;
дистанційний захист від повітряних ліній електропередач (ПЛЕ), які згідно вимог СанПіН № 2971-84 повинні становити: 10 м при напрузі лінії менш 20 кВ, 15 м – при напрузі 35 кВ, 20 м - при 110 кВ. ПЛЕ напругою 35-110 Кв і вище потрібно розміщувати за межами сельбищної території або проводити їх заміну підземними кабельними лініями. Прокладку електричних мереж напругою 20 Кв включно на сельбищних територіях в районах забудови будинками 4-х поверхів і вище, як правило, передбачати кабельними лініями; застосування спеціальних захисних екранів, виконаних з матеріалів, що перешкоджають поширенню електромагнітних полів.
для радіотехнічних об'єктів передбачена санітарно-захисна зона (СЗЗ) і зона обмеження забудови (ЗЛЗ). Зони визначаються розрахунковим шляхом, перевіряються в натурі і фіксуються в санітарному паспорті на кожний об'єкт із подальшою заборонаю розташування тут житлових будинків або дотримання норм ГДР.

3.10.2. ОХОРОНА ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНОЇ СПАДЩИНИ.

Охорона історичного середовища м. Івано-Франківськ - один із стратегічних напрямків діяльності всіх учасників містобудівного процесу в місті.

Дану діяльність можна розділити на такі напрямки:

1. охоронна діяльність – інвентаризація пам'яток, встановлення умов їх використання, територій пам'яток та зон охорони, режиму допустимих і заборонених видів діяльності і нової забудови, контроль за дотриманням режиму використання та охорони;
2. реставраційна діяльність – консервація, реабілітація, реставрація, музеєфікація, ремонт та пристосування пам'яток, відновлення (при відповідному обґрунтуванні) втрачених об'єктів, благоустрій і впорядкування зон охорони, ліквідація дисгармонійних об'єктів;
3. містобудівні заходи – архітектурно-планувальні рішення, які опосередковано сприяють збереженню історичної спадщини (винесення виробничих та інших об'єктів сучасної урбанізації з меж історичного ареалу, зменшення транспортного навантаження в зонах розташування пам'яток, тощо).

3.11. ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ.

№ п\п	Назва показників	Одиниця виміру	Існуючий стан (2013 р.)	Етап генерального плану (2026 р.)
1	2	3	4	5
1.	Населення	тис.осіб	240,9	260,0
2.	Територія в межах населеного пункту, всього у тому числі:	га	3648,8	8373
	житлової забудови, всього	»	1029	2010
	у т. ч.:			
	садибної	»	518	1345
	квартирної малоповерхової	»	69	100
	квартирної багатоповерхової	»	442	565
	Громадської забудови, всього	га	300	504
	Виробничої, всього	га	224	372
	Комунальної, всього	га	165	155
	Складської, всього	га	145	143
	Спецтериторії, всього	га	5,3	5,3
	Транспортної інфраструктури, всього	га	600,7	1030
	у т. ч.:	»		
	вулично-дорожньої мережі	»	239	618
	зовнішнього транспорту	»	361,7	412
	Ландшафтно-рекреаційної та озелененої, всього	га	368	988
	у т. ч.:	»		
	загального користування	»	50,4	393,5

	лісів	»	99	428
	дач та садівницьких товариств	»	218,6	166,5
	Природно-заповідний фонд	га	29,5	59,5
	Водних поверхонь, всього	га	102,34	111
	Об'єктів логістики, всього	га	-	23,7
	Кладовищ, всього	га	17,16	99
	Резервних територій, всього	га	-	869,5
	у т. ч.:			
	житлових	»	-	579,4
	громадських	»	-	235,3
	виробничо-складських	»	-	54,8
	Інших територій (розсадників, оранжерейних господарств, неужитків, ССЗ, тощо)	га	662,5	2003
3.	Житловий фонд, всього:	тис.м2 кількість садиб і квартир	5925,0 98751	6879,0 109396
	у т. ч.: непридатний житловий фонд	тис.м2	3,0	-
	Розподіл житлового фонду, всього:			
	садибна	»	971,3/1011 5	1359,5/126 90
	багатоквартирна	»	4953,7/886 36	5519,5/967 06
	Середня житлова забезпеченість населення загальною площею	м2 /чол.	24,7	26,5
	Вибуття житлового фонду, всього:	тис.м2	-	3,0
	непридатного	»	-	1,2
	придатного у зв'язку з реконструкцією	»	-	1,8
4.	Нове житлове будівництво, всього:	тис.м2 кількість квартир	-	957,0 10700
	садибна	»	-	390,0/2600
	багатоквартирна	»	-	567,0/8100
5.	Об'єкти громадського обслуговування:			
	дитячі дошкільні заклади , всього	місць	5076	9620
	загальноосвітні школи, всього	»	31287	31200
	лікарні, всього	ліжок	4355	6679
	поліклініки, всього	відвідува нь	5790	7080

		на зміну		
	амбулаторії, всього	»	-	-
	фельдшерсько-акушерські пункти, всього	об'єкт	-	-
	пожежні депо, всього	об'єкт/ пожежни х автомобі лів	20	33+3
6.	Вулично-дорожня мережа та транспорт населеного пункту			
	Довжина магістральних вулиць та доріг	км	70,6	104,1
	Щільність магістральної мережі	км/км ²	3,78	3,2
	Довжина ліній громадського транспорту: - тролейбус - автобус	км км	30,2 73	42,5 104
	Щільність мережі громадського транспорту	км/км ²	3,9	3,8
	Кількість міського транспорту (в інвентарі): - тролейбус - автобус	одиниць одиниць	46 277	100 300
	Кількість легкових автомобілів приватного користування	одиниць	51144	63500
	Рівень автомобілізації автомобілів	автомоб. на 1000 мешк.	260	300
	Кількість штучних споруд	об'єкт	11	25
7.	Інженерне забезпечення			
	Водопостачання	тис.м ³ / добу		
	Сумарний відпуск води	»	78,71	160,00
	Потужність головних споруд водопроводу	»	160,00	160,00
	Каналізація	тис.м ³ / добу		
	Загальне надходження стічних вод	»	153,145	250,250
	Сумарна потужність очисних споруд	»	300,00	300,00
	Електропостачання			
	Сумарне споживання електроенергії	млн. кВт год/рік	1300,00	1505,70

	Потужність джерел покриття електронавантажень	тис. кВт	2500,00	2500,00
	Теплопостачання	МВт		
	Потужність централізованих джерел тепла, всього	»	470	470
	Подача тепла, всього	»	470	470
	Газопостачання	млн.м3/рік		
	Споживання газу, всього	»	623,70	641,9
8.	Інженерна підготовка та захист території			
	Захист території від затоплення:			
	-площа;	га	708	1538
	-протяжність захисних споруд (дамби обвалування)	км	16,5	36,1
	Берегоукріплення	км	16,5	10,7
	Дощова каналізація	км	45	160
9.	Санітарне очищення території			
	Обсяги твердих побутових відходів, всього	тис.т/рік	224	400
	Сміттесортувальні заводи:			
	кількість	одиниць	1	1
	потужність загальна	тис.т/рік	224	400
	Полігони (знаходиться за межами міської ради)			
	кількість	одиниць	1	1
	площа	га	20,8	20,8