

ПЕРЕДМОВА

Генеральний план міста Івано-Франківська (коригування) виконаний Українським державним інститутом проектування міст «ДІПРОМІСТО» відповідно до угоди № 542 -01-97 від 27.10.1997 року.

Попередній генеральний план був розроблений у 1978 році вищевказаним інститутом. Зміни, які відбуваються в соціально-економічній діяльності країни, обумовили необхідність удосконалення управління територіального розвитку міста та поставили вимоги щодо коригування генерального плану міста.

У проекті визначені:

- можливі масштаби демографічного розвитку міста;
- рішення питань по організації руху міського транспорту;
- планувальна організація території;
- доцільні еколого-містобудівні основи територіального розвитку;
- інженерна інфраструктура, тощо.

При розробці генерального плану використані такі основні проектні матеріали:

- Генеральний план міста Івано-Франківська, інститут «ДІПРОМІСТО», м. Київ, 1978 р.

- Грошова оцінка земель міста, інститут «ДІПРОМІСТО», м. Київ, 1999 р.

- Технічний звіт з інвентаризації земель та складання державного акту на право постійного користування землею Львівської залізниці, смуга відведення залізниці на території Івано-Франківської міської ради, м. Івано-Франківськ, 1998 р.

- Технічний звіт про виконання проектно-розвідувальних робіт з інвентаризації земель та складання державного акту на право постійного користування землею Львівської залізниці, по станції Хриплин Івано-Франківської міської ради, м. Івано-Франківськ, 1997 р.- «Інвентаризація зелени насаджень м. Івано-Франківська», звіт, 1989 р., 1990 р., 1991 р., 1995 р.

- Звіт про роботу «Розробка і впровадження комп'ютерної бази даних по обліку і стану зелених насаджень Івано-Франківська», 1998 р.

- Перелік пам'яток архітектури Івано-Франківської області, науково-реставраційне управління Івано-Франківської області, 1996 р.

- ПДП житлового району «Вовчинець», інститут «ДІПРОМІСТО», Київ, 1990 р.

- ПДП центральної частини міста, інститут «ДІПРОМІСТО», Київ, 1990 р.

- Проект комплексної схеми організації дорожнього руху центральної частини міста Івано-Франківська, Житомирське МПП «Промінь», м. Житомир, 1995 р.

- Проект удосконалення організації міських пасажирських перевезень на основі обстежень пасажиропотоків у місті Івано-Франківську, м. Житомир, 1995 р.

- Генеральний план ботанічного саду Прикарпатського

університету з розробкою вхідної зони та зони партерних садів на стадії проекту, НВФ «Рутенія», 1999 р.

Крім того, в роботі були враховані матеріали «Стратегічного плану економічного розвитку м. Івано-Франківська» (м. Івано-Франківськ, міськвиконком, 1999 р.).

Генеральний план (коригування) розроблений відповідно до діючих Державних будівельних норм України «Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень» (ДБН 360 -92), а також інших нормативних документів.

Проект виконаний на топооснові масштабу 1: 5000.

Генеральний план міста розроблений на розрахунковий строк – 2026 рік.

Затверджений у чинному порядку генеральний план стане обов'язковим документом для всіх організацій та установ, які здійснюють будівництво на території міста, а також для використання землі в планувальних межах міста.

СОЦІАЛЬНИЙ РОЗВИТОК

НАСЕЛЕННЯ

Демографічна ситуація Івано-Франківська характеризується позитивними тенденціями на відміну від загальної демографічної ситуації в Україні – додатковий природний приріст населення, невисокий рівень міграції, з 1991 року по 1997 рік чисельність населення збільшилась на 11,4 тисяч чоловік. Однак, протягом 1998 року спостерігається зниження темпів природного та механічного приросту населення.

Чисельність населення на 01.01.1999 року по Івано-Франківській міській раді складала 252,2 тисячі чоловік, в тому числі:

- міста Івано-Франківська - 237,0 тисяч чоловік;
- сільського населення – 15,2 тисячі чоловік.

ПРОМИСЛОВІСТЬ

На сьогоднішній день в місті функціонує 70 промислових підприємств, що знаходяться на самостійному балансі. У минулому році тут було вироблено товарної продукції на суму близько 217 млн. грн., що склало 31% від рівня 1990 року (у порівняльних цінах). На промислових підприємствах міста зайнято близько 27,9 тисяч чоловік (41% від рівня 1990 року).

Нові економічні реалії – становлення ринкової системи, що передбачає високу ступінь економічної самостійності суб'єктів господарювання та лібералізацію зовнішньої та внутрішньої торгівлі, яка формує жорстке конкурентне середовище по різному вплинули на промислові підприємства. Далеко не всі вони виявилися здатними

ефективно функціонувати в ринкових умовах.

Типізація основних підприємств міста Івано-Франківська за ступенем ринкової стійкості

Типи підприємства	Підтипи підприємств	Підприємства
I. Відносно стабільні		Завод «Ритм» ВАТ «Родон» ВАТ «Арматурний завод» ВАТ «Будсервіс» ВТФ «Візерунки Прикарпаття» ВАТ Полонина» ВАТ «М'сокомбінат» Обласне державне об'єднання спиртової та лікерогорілочної промисловості
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»
III. Кризові	Із тенденціями до ринкової адаптації	Ват «Приарпаттяобленерго» Локомотиворемонтний завод Ват «Лісокомбінат» ВАТ «Прикарпатський меблевий комбінат» ВАТ «Птахокомбінат»
	Із проявом деструктивних тенденцій	ВАТ «Автоливмаш» Завод «Позитрон» ВАТ «Родон» ВАТ «будівельні матеріали» ВАТ «Управління виробничо-технологічної комплектації» ВАТ «Харчосмакова фабрика»
IV. Депресивні	Із тенденціями до ринкової адаптації	ВАТ «ІФметалопласт» УВП УТОС ВАТ ВТКФ «Ласощі»
IV. Депресивні	Із 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»
--	--	---

ПРОЕКТНИЙ ЖИТЛОВИЙ ФОНД

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

При розрахунку обсягів необхідного житлового будівництва у місті враховувалися тенденції у містобудуванні, можливості будівельної бази та її зміни, а також тенденції у бажанні населення мати власний будинок з присадибною ділянкою.

Нова політика у формуванні житлового будівництва орієнтується на садибну забудову, що дасть можливість вирішення питання житлової проблеми.

Формування ринку житла повинне бути спрямоване на будівництво квартир чи будинків «на продаж». Слід при цьому мати на увазі, що частина житла буде надаватися безкоштовно малозабезпеченим. Це так зване муніципальне чи благодійне житло, збудоване за рахунок коштів державного бюджету, органів самоуправління чи благодійних фондів. Частина такого житла може складати 15-20%.

Обґрунтування обсягів житлового будівництва

Визначити обсяги житлового будівництва традиційно на базі досягнення проектної житлової забезпеченості в існуючих соціально-економічних умовах, які склалися на Україні, неможливо, так як централізованих капіталовкладень держава не направляє.

Тому при визначенні обсягів та структури житлового будівництва були враховані такі фактори:

- проектна чисельність населення міста;
- аналіз обсягів введення житлового будівництва за попередні роки;
- наявність територій, які можливо використати для забудови;
- кількість родин, які є в черзі на одержання житла та присадибної ділянки;
- обсяги незавершеного будівництва;
- обсяги реконструкції.

АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ТЕРИТОРІЇ

1. ІСНУЮЧА ПЛАНІРОВКА ТА ЗАБУДОВА МІСТА

Івано-Франківськ – одне з найстаріших міст України. Сьогодні це адміністративний, економічний та культурний центр однойменної області, розташований у Прикарпатті в міжріччі Бистриці - Солотвинської та Бистриці - Надвірнянської.

Мережа магістральних автомобільних доріг зв'язує Івано-Франківськ із Львовом, Чернівцями, Тернополем, Ужгородом та з усіма районними центрами області. Івано-Франківськ є одним з основних вузлів Львівської залізниці, що проходить територією міста з півдня на північ. Аеропорт, що розташований у південно-західній частині міста, здійснює зв'язки з різними містами України та іншими зарубіжними країнами.

Територія міста являє собою здебільшого рівнинну поверхню з порівняно невеликими коливаннями відміток в районі с. Пасічна. Планувально місто можна поділити на три планувальні утворення:

- **центральна частина** – історична частина міста, територія між р. Бистрицею-Солотвинською та залізницею і включно території аеродрому, с. Крихівці, с. Опришивці та с. Хриплин на півдні;

- **східна частина** – територія міста між р. Бистрицею-Солотвинською та р. Бистрицею-Надвірнянською включно з с. Вовчинець, с. Микитинці, с. Угорники та територією Хриплинського промислового вузла;

- **західна частина** – територія на лівому березі річки Бистриці-Солотвинської, що обмежена на півдні селом Загвіздя, на заході КСП «Авангард» та територією держлісфонду і на півночі територією села Угринів.

Центральна частина включає в себе територію історичного центру, що зберігає радіально-променеву планувальну структуру і представляє щільно забудовану територію, що важко піддається реконструкції з огляду на капітальність житлової та громадської забудови.

В наслідку несвоєчасного рішення питань щодо розвитку магістральної дорожньо - вуличної мережі по місту в цілому, в існуючий час в центральній частині міста виникли значні труднощі, пов'язані з організацією руху транспорту. Пропускна спроможність вуличної мережі не відповідає інтенсивності транспортних потоків та крім того, не витримує навантаження з боку транзитних потоків, що йдуть центром міста.

Дрібно-квартирний характер забудови центру майже виключає можливість організації достатньої кількості автомобільних стоянок.

Східна частина забудована, як багатопверховими будинками, так і садибними ділянками різної величини – від 0,04 га в районі вулиці Вовчинецької та вздовж залізниці, і до 0,10 га і більше на територіях сіл Вовчинець, Угорники та Микитинці. Багатоквартирна забудова з'явилася тут за останні 15 років.

Територія має розвинуту дорожньо - вуличну мережу, що має виходи на зовнішні напрямки на міста Кам'янець-Подільський та Чернівці.

В південній частині є потужний промисловий вузол «Хриплинський», що зв'язаний з сельбищними територіями району та з центром міста магістральною вулицею Юності та мостом через річку Бистрицю-Надвірнянську по вулицям Тисменецькій та Незалежності.

В північній частині сформована промислова та комунально-складська зона. На території села Вовчинець розташований завод АТВТ «Радон».

Вздовж лівого берега річки Бистриці - Надвірнянської знаходиться досить великий масив дачної забудови. Організованої чітко вираженої рекреаційної зони ця частина міста не має.

Культурно-побутове обслуговування представлено закладами обслуговування всіх рівнів.

Західна частина включає в себе сельбищні території та значну територію промислового підприємства ВО «Карпати». З центром міста, з районами промислового виробництва та з місцями рекреації район зв'язаний лише однією магістральною вулицею Галицькою, яка проходить мостом через річку Бистрицю - Солотвинську. В північному напрямку вулиця Галицька виходить на зовнішній зв'язок в зону з досить потужного промислового вузла «Ямницький», що знаходиться поза межами міста, і далі прямує у напрямку на Львів.

Житлова забудова представлена здебільшого багатопверховим житловим фондом мікрорайонів № 1 та № 3, що розташовані по обидва боки вулиці Тролейбусної, та окремими кварталами на південь від вулиці Галицької на території села Пасічна. Тут знаходяться незначні території старої та нової садибної забудови з присадибними ділянками здебільшого не перевищуючими 0,1 га. В західній частині розташовані дачі.

В південному напрямку вулиця Пасічна зв'язує цей район з селом Загвіздя. Район забезпечений закладами первинного рівня обслуговування та незначною кількістю закладів та установ інших рівнів. Вздовж лівого берега річки Бистриці - Солотвинської є території зі значним рекреаційним потенціалом, який на сьогодні не використовується в повній мірі.

За останні 15 років місто значно територіально розвинулося як за рахунок освоєння вільних територій в межах міста, так і за рахунок включення сюди прилеглих населених пунктів. Значний територіальний резерв під житлову забудову існує сьогодні в районах сіл Угорники, Микитинці, Крихівці та Загвіздя. В існуючий час ці землі є землями, що належать селищним радам, і мають бути включені в межі міської ради згідно проекту встановлення меж Івано-Франківської міської ради, що розробляється інститутом землеустрою. В районі Хриплинського промвузла є вільні території для розвитку комунально-складських підприємств та інших підприємств комерційного профілю.

З наведеного вище видно, що існуюча планувальна структура має наступні основні недоліки:

- існуюча територія міста не має чіткого функціонального зонування;
- магістрально на дорожньо - вулична мережа міста не відповідає вимогам нормального функціонування, як в центральній частині, так і в інших районах;

- житлова забудова в повній мірі не забезпечена інфраструктурою для свого функціонування: дороги, підприємства обслуговування, інженерні мережі тощо;
- існуюча рекреаційна зона міста не відповідає сучасним проблемам та нормативам і має бути значно розширена та розвинута;
- екологічний стан міста є, зокрема, залежний від місцерозташування та функціонування окремих промислових підприємств, що підлягають виносу в районі існуючої та перспективної промислової забудови.

Таким чином сучасна планувальна структура не відповідає існуючим містобудівним нормам та правилам і потребує прийняття рішень для її нормального функціонування.

2. ІСНУЮЧЕ ФУНКЦІОНАЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ МІСЬКИХ ЗЕМЕЛЬ

За структурою функціонального використання міських земель всю територію міста можна поділити на декілька категорій:

- землі міста, що використовуються під житлову забудову (багатоквартирну, садибну);
- землі міста, що використовуються під промислові підприємства, склади, бази та інше;
- землі міста, що використовуються під заклади культури, науки, освіти, фізкультури, спорту, торгівлі, побуту та інше;
- землі, що найняті установами природоохоронного, рекреаційного, історико-культурного призначення;
- землі запасу, сільськогосподарського використання, резервного фонду населеного пункту.

В кількісному відношенні по цих видах використання земель, згідно форми 6-зем Управління земельних ресурсів міста Івано-Франківська, наведено в таблиці.

Таблиця 1

*Сучасне використання земель в адміністративних межах
м. Івано-Франківська*

№ п/п	Вид використання земель	Всього земель	
		га	%
1.	Сільськогосподарські землі	675	7,27
2.	Землі, які надані громадянам у власність і користування:	3818	41,14
-	для будівництва та обслуговування житлового будинку	1759	
-	для колективного та індивідуального садівництва	579	
-	для дачного та гаражного будівництва	2	
-	для городництва	1258	
-	для сінокосіння і випасу худоби	160	
3.	Житлово-експлуатаційні організації	879	9,47
4.	Заклади культури, науки, освіти, спорту, торгівлі,	442	4,76

	побуту		
5.	Підприємства промисловості, транспорту, зв'язку, оборони	2076	22,37
-	промисловості	1278	13,76
-	транспорту та зв'язку	562	2,85
-	оборони	533	5,74
6.	Лісогосподарські підприємства	434	4,67
7.	Землі державної власності, які не надані у власність або користування (запасу, загального користування, резервного фонду населеного пункту)	958	10,3
	ВСЬОГО ЗЕМЕЛЬ	9282	100,0

ОСНОВНІ ПРИНЦИПИ АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТЕРИТОРІЇ

Як видно з характеристики існуючої планіровки та забудови міста, основним її недоліком є відсутність чіткого функціонального зонування території міста, організації дорожньо-вуличної мережі, а також організації системи обслуговування населення.

Для рішення цих задач у генеральному плані передбачається:

- зонування території;
- диференціація вулично-дорожньої мережі за її призначенням, організації руху транспорту, зокрема в центральній частині міста, а також винос зовнішніх транспортних потоків з сельбищної зони;
- пропозиції щодо організації системи обслуговування всіх рівнів;
- інженерна підготовка та благоустрій території;
- заходи щодо охорони оточуючого середовища.

З метою раціонального використання території міста та створення сприятливих умов для проживання, проектом передбачається організація наступних зон міста:

- сельбищна зона;
- зона загальноміського центру;
- промислово-складська зона;
- зона зелених насаджень та відпочинку (рекреаційна зона).

Згідно прийнятій планувальній структурі генерального плану в місті Івано-Франківську формуються три планувальні утворення, кожне з яких має окрему специфіку.

Центральне планувальне утворення включає в себе забудову, що історично склалася в межах залізниці та річки Бистриці - Солотвинської, а також в південній частині району територію аеродрому та сіл Крихівці, Опришивці та Хриплин.

Східне планувальне утворення розташоване на схід від залізниці і включає в себе території між залізницею та річками Бистриця - Солотвинська

та Бистриця-Надвірнянська, а також сіл Угорники, Микитинці та територію «Хриплинського» промислового вузла.

Північно-західне планувальне утворення розташоване на захід від річки Бистриці - Солотвинської і включає в себе квартали багатоповерхової житлової забудови, індивідуальну садибну забудову та територію ВО «Карпати».

Наведене ділення територій міста на планувальні утворення визначилося наявністю природних перешкод – річок Бистриці - Солотвинської та Бистриці - Надвірнянської, та містобудівними умовами, що склалися. Планувальне рішення кожного з них є незалежне від можливостей його територіального розвитку, природно-ландшафтних особливостей, а також ряду історичних факторів.

Таким чином, кожне з планувальних утворень відрізняється в частині рішень генерального плану і має свої особливості щодо організації та розвитку вище наведених зон.

Крім того, слід визначити, що однією з основних передумов рішення наведених вище задач є радіально-кільцева структура забудови міста Івано-Франківська, що має бути розвинена в генеральному плані по основним напрямкам його територіальної динаміки, вздовж магістралей загальноміського значення, що мають виходи на зовнішні зв'язки.

Формування міської забудови та її концентрація на головних планувальних осях з організацією вздовж цих центрів обслуговування, сельбищних утворень, з приєднанням промислово-складських районів дало можливість раціонально вирішити зв'язки центра з периферією.

Такими планувальними лінійно утворюючими осями є напрямки радіально-кільцевої структури генерального плану:

- автомобільна дорога державного значення регіональна в напрямку на місто Калуш, вздовж якої формується північно-західне планувальне утворення;

- магістраль міського значення по вулиці Вовчинецькій, що має виходи на дороги державного значення регіональну (що є частиною кільцевої дороги), вздовж якої сформована північна частина східного планувального утворення;

- магістраль міського значення по вулиці Незалежності та вулиці Тисменецькій, що виходить на дорогу державного значення регіональну в напрямку на міста Тисменицю та Кам'янець-Подільський, вздовж якої сформована східна частина східного планувального утворення;

- автомобільна дорога державного значення регіональна, що передбачена генеральним планом, в південному напрямку з виходом на місто Чернівці, вздовж якої сформований Хриплинський промисловий вузол;

- автомобільна дорога державного значення регіональна (в південно-західному напрямку в створі вулиць Мазепи та вулиці Крихівецької) вздовж якої формується західна частина центрального планувального утворення.

Розвиток сельбищної зони передбачається як за рахунок реконструйованих територій, так і за рахунок освоєння вільних міських територій та територій сільськогосподарського використання, що входять в межу міської ради та тих що безпосередньо прилеглі до цієї межі.

Розміщення нового садибного будівництва намічено в слідуючих напрямках:

- в південно-західному напрямку на землях Крихівецької сільської ради, вздовж правого берега річки Бистриці – Солотвинської, де за останні роки вже роздано і забудовано значну кількість територій;
- в поденно – східному напрямку на землях села Вовчинець та вільних ділянках;
- в східному напрямку на землях сільськогосподарського використання Угорницької та Микитинецької сільських рад. Разом з цим, тут передбачено незначну кількість резервних територій під садибну забудову;
- в північно – західному напрямку вздовж Калуського шосе та на землях Загвізднської сільської ради.

Розрахунок потреби в територіях під садибне будівництво було проведено із урахуванням структури садибної забудови з різними розмірами присадибної ділянки: 0,1 га, 0,08 га та 0,04 га, та, відповідно, з різною щільністю населення – 27 чол. / га, 34 чол. / га та 61 чол./га (середня 45,0 чол./га).

Вздовж магістральних вулиць існуючих та проектних, в районах проектної садибної забудови передбачено розміщення житлової забудови зі щільністю населення до 61 чол. /га.

Разом з будівництвом садибного житла передбачається формування центрів обслуговування в цих кварталах, а також будівництво шкільних та дошкільних установ.

Крім того, відповідними органами Івано-Франківської міської адміністрації та Тисменицького району в 1998 році був складений акт обстеження територій прилеглого до місту району, згідно з яким передбачено використання земель Івано-Франківської міської ради та земель Тисменицького району під різні види будівництва. Певна частина цих земель передбачена для покриття потреб міста в територіях для розміщення садибної забудови.

Потребу в територіях під багатоквартирне будівництво передбачено забезпечити за рахунок освоєння вільних територій в межах міста, за рахунок незавершеного будівництва, за рахунок вибіркової реконструкції та надбудови.

В центральній частині міста передбачено освоєння територій за рахунок реконструкції, ділянок військових частин та інші:

- вулиць Тичини та Проектної І (на території військової частини);
- квартал між вулицями Бельведерської – Короля Данила – Гетьмана Мазепи (територія військової частини);
- вулиці Академіка Сахарова (спецтериторія);
- ділянка на розі вулиць В. Чорновола – Національної Гвардії (бувша спецтериторія);
- три ділянки в кварталі між вулицями Національної Гвардії –Євгена Коновальця – О. Сорохтея – В. Чорновола (території військової частини);

- ділянка в кварталі між вулицями Євгена Коновальця – Степана Бандери - Степана Тудора (на території автотранспортного підприємства);

Ділянки в районі вулиць Тичини та Бельведерської передбачено забудувати високо-щільною забудовою середньої поверховості (3 – 5 поверхів) з метою створення в цих напрямках гармонійного зв'язку між забудовою історичного центру та забудовою прилеглих до нього кварталів.

В східній частині під багатоквартирну забудову передбачається освоєння вільних ділянок в районі кварталу існуючої багатоквартирної забудови вздовж вулиць Василя Симоненка та В. Стуса, а також ділянки вздовж вулиці Молодіжної (частково за рахунок виносу гаражів).

Ділянка в районі вулиць В. Івасюка та В. Стуса реконструюється під багатоквартирну забудову і, таким чином, завершує лінію забудови вздовж вказаних вулиць та формує простір разом ділянками, які передбачені під багатоквартирну забудову на перспективу.

В північно – західній частині багатоквартирне будівництво передбачено як за рахунок реконструкції, так і за рахунок освоєння вільних територій.

Під реконструкцію намічені ділянки вздовж вулиці Галицької, з обох боків на відрізку від мосту через річку Бистрицю – Солотвинську до перетину з вулицями Тролейбусною та Пасічною, і далі до існуючої забудови.

На вільних територіях багатоквартирна забудова намічена на майданчиках в районі вулиць Тролейбусної та Хіміків, на майданчиках з південної сторони Калуського шосе, та на ділянці, що знаходиться поза межами міста на території Угринівської сільської ради.

Генеральним планом передбачені заходи щодо організації та функціонування центру міста.

Екологічно - містобудівні заходи:

- відтворення історичного ядра центру як історичного середовища зі своєю специфікою;
- організація пішохідних зон та їх благоустрій;
- організація руху автотранспорту;
- надання нового характеру використання колишнім територіям спецпризначення;
- озеленення житлових кварталів та благоустрій територій.

Зонування територій:

- історико - архітектурна заповідна територія;
- адміністративна зона;
- зона культурно-освітніх установ;
- торгівельна зона;
- зона житлової забудови;
- зона зелених насаджень.
- зона житлової забудови.

Отже, генеральним планом передбачається упорядкування кварталів в цих районах та інших, як за рахунок добудови існуючих груп будинків, так і за рахунок будівництва нових. Так дуже актуальним питанням сьогодні є питання організації території, зайнятої під речовий ринок, щ навпроти госпіталю. Тут передбачено створення повноцінного кварталу з будівництвом та розширенням закладів торгівлі та громадського харчування.

Вищенаведені заходи мають враховувати наявність пам'яток архітектури та їх охоронних зон, а також обмеження щодо поверховості забудови.

Пішохідні шляхи в між кварталному просторі створюють загальну пішохідну зону історичного ядра центру і зв'язують між собою різні функціональні зони. Генеральним планом намічено розвиток цієї зони шляхом визначення основних і підпорядкованих пішохідних потоків. В місцях перетину пішохідних шляхів передбачається організація скверів з площадками відпочинку, дитячими майданчиками, декоративними фонтанами, малими архітектурними формами тощо.

Розвиток пішохідної зони центру передбачає підключення напрямків на готель «Україна» та драматичний театр ім. І.Франка по вулиці Незалежності, на залізничний вокзал по вулиці Грюнвальдській з включенням привокзальної площі, на парк культури і відпочинку ім. Шевченка по вулиці Шевченка. Окремо передбачається влаштування пішохідного зв'язку вздовж вулиці Новгородської і далі по вулиці Тичини в напрямку рекреаційної зони на берегах річки Бистриці-Солотвинської та на ботанічний сад.

Надзвичайно важливе значення для нормального функціонування центральної частини міста і, зокрема, історичного ядра має організація руху транспорту, включаючи транзитні потоки через центр з організацією одностороннього руху по деяким вулицям зі стоянками індивідуальних машин в найбільш відвідуваних зонах центру.

Історичне ядро центру обмежене наступними магістральними вулицями міського та районного значення по яких проходять лінії руху громадського транспорту: вулиця Січових Стрільців, вулиця П.Орлика, вулиця Проектна І, вулиця Тичини, вулиця Новгородська, вулиця Дністровська, вулиця Василянок, вулиця Гаркуші та вулиця І.Франка. Крім того, на території історичного ядра передбачена організація руху транспорту житловими вулицями з переважно одностороннім рухом: вулицею Грушевського, вулицею Галицькою, вулицею П.Орлика, вулицею Бельведерською, вулицею Новгородською, вулицею Шпитальною. Основні адміністративні та громадські будинки забезпечені проїздами суміщеними з пішохідними шляхами.

Для відведення транзитних транспортних потоків, що прямують історичним центром, генеральним планом передбачається, зокрема, розвиток магістрально-вуличної мережі загальноміського центру з впорядкуванням існуючої мережі та будівництвом нових окремих ділянок магістралей.

Розміщення та тимчасове збереження автотранспорту передбачено на територіях існуючих автостоянок, основні з яких розташовані біля центрального універмагу та ринку по вулиці Дністровській, вздовж вулиці

Грушевського, біля будинку медичної академії, біля будинку обласної та міської держадміністрації. Крім того, можуть бути передбачені додаткові площі з уточненням їх розміщення на стадії розробки проекту детального планування з подальшою розробкою «Правил використання та забудови території міста».

Промислово-складська зона Івано-Франківська формується з промислових, будівельних та комунально-складських підприємств, що сконцентровані, в основному, в східній частині міста та території *Хриплинського* промвузла та в центральній – на території *Південного* промвузла.

Всі підприємства, склади, а також будівельні та автотранспортні підприємства, що передбачається розвивати в місті та ті, що виносяться з сельбищної зони (їх перелік наведено в розділі III «Охорона навколишнього середовища»), зосереджуються на резервних територіях *Хриплинського* та *Південного* промвузлів.

Хриплинський промвузол розташований в південній частині східного планувального утворення і примикає зі східної сторони до смуги відводу залізниці. Цей район зв'язаний з іншими територіями міста існуючими вулицею Юності та вулицею Автоливавмашівською, по яких має виходи на зовнішні зв'язки.

Генеральним планом передбачено влаштування зв'язку цього району в широкому напрямку з центральним планувальним утворенням та виходу в південному напрямку на зовнішню транспортну мережу.

Хриплинський промвузол складається з таких промислово-господарських об'єктів:

- Чавунно-ливарний цех;
- ВАТ «Автоливавмаш»;
- ВАТ «Івіта»;
- ВАТ «Пресмаш»;
- ЗАТ «Прикарпатжитлобуд»;
- ВАТ «Прикарпатбудматеріали»;
- Будівельне управління;
- КООП «Машинобудування»;
- ВАТ «Карпати-Лада»;
- Вантажний двір *Хриплинського* промвузла;
- Механічна колона;
- Управління виробничо-технічної комплектації;
- Управління водного господарства;
- База управління геодезичних робіт;
- ДП «Променерговузол»;
- ВАТ «Прикарпаттяобленерго»;
- ТОВ «Джереб».

Крім *Хриплинського* промвузла на території східного планувального утворення є декілька районів, де сконцентровану незначну кількість промислових та комунально-складських підприємств. В районі вулиці Микитинецької розташований КЗЗ-63 (котельно-зварювальний завод), ряд інших комунально-складських об'єктів. В районі залізничного вокзалу

розташований Державний локомотиворемонтний завод. Більш значні території, що зайняті промисловими підприємствами, знаходяться в північній частині району:

- АТВТ «Родон»;
- ВАТ «Полімер»;
- ВАТ «Індуктор»;
- ВАТ «Прикарпатський меблевий комбінат»;
- ВАТ «Птахокомбінат»;
- ВАТ «Молокозавод»;
- Фірма «Одяг».

Ці групи підприємств займають відносно незначні території і резерву для територіального розвитку не мають. Деякі з підприємств мають сформовані санітарно-західні зони.

Генеральним планом передбачається збереження цих планувальних утворень в сельбищній зоні з впровадженням відповідних заходів щодо охорони навколишнього середовища.

Південний промвузол розташований в південній частині центрального планувального утворення. Основні промислові підприємства сконцентровані в межах вулиці Петлюри та спец територій, що на північ від аеродрому, та на територіях між залізницею та вулицею Степана Бандери. на території промвузла знаходяться:

- ВАТ «Арматурний завод»;
- ВАТ «ІФметалопласт»;
- ВАТ «М'ясокомбінат»;
- ВАТ «Хлібокомбінат»;
- ВАТ «Агромаш»;
- ЗАТ «Техносервіс»;
- Фірма «Меблі»;
- ВАТ «Івано-Франківський лісокомбінат»;
- Завод ЗБВ ОСС;
- ВАТ «Меблева фабрика»;
- Плодоовочевий комбінат».

Генеральним планом передбачено впорядкування дорожньої мережі Південного промислового вузла та організація незначної кількості резервних територій для розміщення нових підприємств з урахуванням відповідного характеру виробництва.

Крім того, ряд підприємств центрального планувального утворення розташовано дисперсно:

- ВАТ «Трикотажна фабрика»;
- ВАТ «Будматеріали»;
- ВАТ «Шкіряне підприємство «Плай»;
- ВАТ ВТШП «Галичина»;
- ВАТ ВТКФ «Ласощі»;
- ВАТ «Прикарпатський меблевий комбінат»;
- ВАТ «Хлібокомбінат»;
- ВАТ «Промприлад».

На територіях в районі вулиці Промислової сконцентрована більш значна кількість підприємств, основні з яких:

- ВАТ «Колорист»;
- ООО Спиртової промисловості;
- ВАТ «Хлібокомбінат»;
- ВАТ «Прикарпатбудматеріали».

Ця група підприємств знаходиться в сельбищій зоні і згідно рішення генерального плану зберігається. Тут передбачено впровадження заходів щодо охорони навколишнього середовища, ліквідації впливу на прилеглі сельбищні території.

Промислові підприємства північно-західного планувального утворення представлені ВО «Карпати» та декількома підприємствами комунально-складського господарства.

Таким чином, суттєвого розвитку промислово-складська зона не має. Генеральним планом передбачається освоєння нових територій під промислову забудову лише в існуючих межах Південного та Хриплинського промвузлів.

Зона зелених насаджень та відпочинку. Враховуючи дефіцит зелених насаджень загального користування, а також перспективний розвиток міста та його благоустрій, генеральним планом передбачено збільшення територій зелених насаджень.

Основним місцем відпочинку населення міста є центральний парк культури та відпочинку ім. Шевченка зі ставками та човною станцією. Це найбільший зелений масив у місті. На південний захід від нього знаходиться озеленена прибережна зона міських озер, що органічно доповнює центральну рекреаційну зону міста.

Територія міста розділена на три планувальні утворення двома річками Бистрицею-Солотвинською та Бистрицею-Надвірнянською, береги яких частково озеленені. Чудовим місцем відпочинку є набережна річки Бистриці-Солотвинської, де вздовж дамби на відрізку від вулиці Кармелюка до вулиці Галицької знаходиться значна кількість благоустроєних територій.

Центральна частина міста та, зокрема, історичне ядро, забезпечені системою великих та малих скверів, мають озеленення вздовж вулиць та пішохідних шляхів, а також незначні масиви зелених насаджень обмеженого користування.

У цілому по місту озеленення мають вулиці, квартали житлової забудови, території підприємств та установ. Крім того, є значні озеленені території колективного садівництва.

Генеральним планом передбачається доповнити та планувально ув'язати зелені насадження загального користування з насадженнями спецпризначення, що в основному представлені водоохоронними насадженнями в заплавах річок Бистриці – Надвірнянської та Бистриці - Солотвинської. Ці зони при відповідному благоустрої можуть бути використані для відпочинку населення. Таким чином створюється замкнена система зелених насаджень загального користування, де окремі значні зелені масиви з'єднуються між собою благоустроєними ділянками заплавних територій річок, озеленими вулицями та пішохідними шляхами.

До найбільш важливих та суттєвих заходів щодо розвитку системи зелених насаджень слід віднести створення двох значних зелених масивів – парку культури та відпочинку «Каскад» на вулиці В. Івасюка та Ботанічного саду в районі села Пасічна.

Парк культури та відпочинку в районі житлового масиву «Каскад», з високою концентрацією населення, створюється на території, зайнятій колективними садами, що пропонуються генеральним планом під знесення. Безпосередня близькість територій, що в заплаві річки Бистриці-Надвірнянської, підвищує рекреаційний потенціал усієї території у цілому.

Територія парку «Каскад» складається з двох масивів, що розташовані по обидві річки і з'єднуються між собою пішохідним мостом. Вони поділяються на наступні зони:

- центральна пішохідна зона;
- зона атракціонів;
- зона спортивних споруд;
- зона тихого відпочинку;
- пляжна зона (в заплаві річки Бистриці-Надвірнянської);
- зона відпочинку (на території с. Угорники).

На північ від парку вздовж заплави річки Бистриці-Надвірнянської рішенням генерального плану передбачено створення невеликого лісопаркового масиву на базі ставків, що у Вовчинцях. Далі на північ, на правому березі, пропонується організувати лісопаркову зону «Вовчинецькі схили».

На території північно-західного планувального утворення на захід від села Пасічна, генеральним планом передбачено створення Ботанічного саду. Більше 100 га території, що донедавна знаходилась у користуванні громадян під городи, пропонується під озеленення. Територія ботанічного саду включає в себе такі зони:

- зона входу;
- зона партерних садів;
- рекреаційно-спортивна зона;
- зона дендрологічних експозицій;
- зона меморіальних садів;
- експозиційна зона тематичних садів;
- науково-дослідна зона;
- звіринець.

Генеральним планом передбачено забезпечення територій мережею закладів торгівлі та громадського харчування, влаштування човнової станції, ігрових павільйонів, атракціонів, співочого поля та ін. У відповідних місцях передбачаються автостоянки приватного та службового автомобільного автотранспорту. Транспортні та інші зв'язки з центром міста та іншими територіями здійснюються мережею існуючих та проектних вулиць та пішохідних шляхів.

Вздовж лівого берега річки Бистриці-Солотвинської передбачено розташування двох зелених масивів з пляжними зонами біля мікрорайону №3 та в районі Загвіздянського озера. Ця друга пляжна зона зв'язана з центром міста пішохідним мостом в створі вулиць Проектної II та вулиці Тичини.

СИСТЕМА ВУЛИЦЬ ТА ДОРІГ

Класифікацію та трасування основних магістралей міста визначено з урахуванням зв'язків, характеру та швидкості передбачає мого вуличного руху.

В генеральному плані визначено магістралі міського, районного значення, а також житлові вулиці.

Основним з факторів, що впливає на формування та розвиток магістральної дорожньо-вуличної мережі міста, є існуюча радіально-кільцева структура центра міста. Враховуючи його територіальний розвиток вздовж основних планувальних осей, одним з напрямків рішення є добудова і створення другого кільця в створі вулиці В. Івасюка в південному напрямку та вулиці Симона Петлюри в східному напрямку з влаштуванням шляхопроводу через залізницю. В продовженні цього напрямку створюється східне на півкільце з перетином магістралі міського значення вулиці Тисменецької з влаштуванням об'їзної автодороги в напрямку на Ямницький промвузол і далі на м. Львів. В західній частині міста в районі с. Загвіздя передбачено влаштування південного зв'язку між центральною частиною міста та районом Пасічна шляхом влаштування мостового переходу через річку Бистицю-Солотвинську.

Магістралі загальноміського значення мають поперечний профіль 40-45 метрів в червоних лініях та проїжджу частину 10,5 або 15,0 метрів. До них відносяться вулиці Галицька, Калуське шосе, Незалежності, Тисменецька, Євгена Коновальця, Гетьмана Мазепи, Крихівецька, Проектні I, VI, XV, XIX, XX. Вони мають виходи з перетином магістралей в одному та в різних рівнях на систему зовнішніх зв'язків, зокрема на південно-західну окружну дорогу.

Магістральні вулиці районного значення мають різні поперечні профілі вулиць в червоних лініях – 20 метрів в центральній частині міста (та менше в залежності від існуючих параметрів вулиць в лініях забудови), 30 та 35 метрів в інших районах. Параметри проїжджої частини прийнято 9 та 10,5 метрів, в деяких випадках менше, в залежності від існуючої ситуації.

Житлові вулиці складають у поперечнику 15, 20 та 25 метрів залежно від району міста з проїжджою частиною 7 метрів.

Всі загальноміські та районні магістралі мають виходи на зовнішню мережу у напрямках на Галич-Львів, Коломию-Чернівці, Надвірну-Яремче, Кам'янець-Подільський, Мукачеве-Ужгород та на розташовані поруч з містом населені пункти.

ЗЕЛЕНІ НАСАДЖЕННЯ ТА СПОРТИВНІ СПОРУДИ

В існуючий час зелені насадження загального користування в місті представлені рядом парків та скверів. Кількість зелених насаджень, що припадає на одного мешканця не відповідає нормативним показникам.

Для покриття дефіциту зелених насаджень загального користування та доведення показників до нормативних, в генеральному плані визначено їх необхідну площу для розрахункового населення 260,0 тисяч чоловік.

Існуючі та проектні зелені насадження загального користування

Території	Загальна площа, га	Площа, га	
		існуючі	Проектні
1. Парк культури та відпочинку ім. Шевченка	37,4	37,4	-
2. Парк «Воїнів-Інтернаціоналістів»	4,0	4,0	-
3. Сквери	25,8	25,8	-
4. Ботанічний сад	101,6	-	101,6
5. Парк «Каскад»	71,3	-	71,3
6. Парк «Угорники»	37,2	-	37,2
7. Парк на Пасічній	18,0	-	18,0
8. Сквер в районі с. Загвіздя (вздовж вулиці Проектної ІХ)	3,5	-	3,5
9. Сквер в районі с. Крихівці	19,3	-	19,3
10. Сквер в с. Угорники	3,5	-	3,5
11. Сквер в с. Микитинці	4,2	-	4,2
12. Сквер в районі бульвару Південний	5,8	-	5,8
13. Сквер в районі житлового масиву «Каскад»	6,0	-	6,0
14. Зелені масиви в заплавах річок Бистриці-Солотвинської та Бистриці-Надвірнянської (в пляжних та інших зонах)	78,4	-	78,4
ВСЬОГО	416,0	67,2	348,0

Одним з важливих питань щодо перспективного розвитку зони відпочинку та спорту є будівництво комплексу спортивних споруд. Генеральним планом передбачено як будівництво нових, так і реконструкція існуючих об'єктів:

1. Спортивне ядро – 6 одиниць
2. Поле для футболу – 12 одиниць (з них 4 – перспективне будівництво)
3. Майданчики для волейболу – 24 одиниці
4. Майданчики для баскетболу – 18 одиниць
5. Майданчики для тенісу – 12 одиниць
6. Майданчики для городків – 6 одиниць
7. Майданчики для бадмінтону – 14 одиниць
8. Майданчики для настільного тенісу – 24 одиниці
9. Майданчики для загальної фізичної підготовки – 12 одиниць
10. Зали спортивні – 5000 м² загальної площі
11. Басейни криті та відкриті – 2400 м² дзеркала води.

МІСЬКІ КЛАДОВИЩА

На сьогоднішній день в Івано-Франківську 35,1 га територій використовується під кладовища традиційного поховання. Певна кількість з

них – 19,3 га знаходиться поза межами міста. В наслідок недостатньої кількості існуючих територій, надзвичайно важливим стає питання розвитку існуючих та розміщення нових кладовищ.

Певна кількість міських кладовищ територіального розвитку не має, але є й такі, що можуть розвиватися шляхом прирізки прилеглих територій. Крім того в місті існують вільні території, що можуть бути використані під розміщення нових кладовищ з урахуванням відповідних санітарних нормативів.

Наприкінці 1999 року міським Управлінням архітектури та містобудування було проведено обстеження міських територій. Результатом цього обстеження стали пропозиції щодо територіального розвитку існуючих кладовищ та влаштування нових. Ці пропозиції було враховано генеральним планом.

Санітарно-захисні зони було встановлено згідно відповідних нормативів з урахуванням повного закриття кладовища, продовження функціонування в існуючих межах та з урахуванням можливого територіального розвитку.

На «Схемі існуючого та проектного стану навколишнього середовища» показано існуючі та проектні кладовища та санітарно-захисні зони від них.

Показники цього існуючого та проектного використання територій під кладовища наведено в таблиці.

Район місцерозташування	Території, га			СЗЗ (м)
	існуючі	проектні	Разом	
1. Хриплинська с/р, вул. Автолившмашівська	1,2	2,0	3,2	300
2. Микитинецька с/р, вул. Сеченова	0,7	-	0,7	300
3. Микитинецька с/р, вул. Сеченова	0,2	-	0,2	300
4. Микитинецька с/р, вул. Юності	-	7,8	7,8	300
5. Угорницька с/р, вул. Сеченова	1,6	-	1,6	300
6. Угорницька с/р (поза межами міста)	-	4,0	4,0	300
7. Вовчинецька с/р, вул. Вовчинецька	1,3	3,0	4,3	300
8. вул. Ботанічна (біля аеропорту)	1,2	-	1,2	300
9. с. Опришивці (на території аеродрому)	-	4,0	4,0	300
10. Чукалівська с/р (поза межами міста)	19,3	-	19,3	300
11. вул. С.Бандери	5,0	-	5,0	100

12. Крихівецька с/р, вул. Крихівецька (біля стадіону)	0,6	-	0,6	300
13. Крихівецька с/р, вул. Крихівецька	1,2	-	1,2	300
14. вул. Надрічна	2,0	-	2,0	100
15. вул. Галицька	0,8	-	0,8	50
16. с. Пасічна (в районі ботанічного саду)	-	5,5	5,5	300
17. Набережна ім. Стефаніка	2,5	-	2,5	300
18. район с. Пасічна	-	30,0	30,0	300
ВСЬОГО	37,6	57,3	94,9	-

РОЗРАХУНКОВИЙ СТРОК **Зовнішній транспорт**

Зовнішня транспортна система міста і надалі буде розвиватися та удосконалюватися.

а) Автомобільний транспорт

Для пропуску транзитного автомобільного транспорту поза межами міста та переключення транспортних потоків з усіх напрямків між собою пропонується будівництво ділянки дороги – перемичка між автодорогою на стрий та автодорогою на Рогатин. На перетинах об'їзної дороги з автомагістралями – виїздами Гетьмана Мазепи, Євгена Коновальця, Калуським шосе, Проектною VI передбачені транспортні розв'язки.

У подальшому на розподіл транспортних потоків по внутрішньоміській магістральній вулично-дорожній мережі вплине будівництво швидкісних автомобільних доріг. Відповідно Постанови Кабінету Міністрів України від 4 серпня 1997 року про затвердження «Концепції створення та функціонування транспортної мережі міжнародних транспортних кордонів в Україні» з західної сторони і далі на північ від Івано-Франківська пройде широка швидкісна автодорога Європа – Азія (Косин – Івано-Франківськ – Тернопіль – Вінниця – Кіровоград – Дніпропетровськ – Донецьк – Ізварине), що планується до будівництва.

На захід від Галича на з'єднанні автомобільного шляху з залізницею, проектом передбачена площадка для будівництва транспортного комплексу (переробка контейнерних, контрейлерних та інших вантажів), який забезпечить потрібне функціонування транспортного коридору.

З розвитком автошляхової мережі покращаться міські та приміські автобусні перевезення.

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

Додатково до існуючих автостанцій проектом передбачається нова автостанція у південній частині міста, в районі аеропорту. Будівництво автостанції передбачається поза розрахунковий строк.

б) Залізничний транспорт

Посилення пропускної спроможності Івано-Франківського залізничного вузла буде пов'язане з такими заходами: будівництво двоколіїних вставок на перегоні Івано-Франківськ – Угринів, влаштування двосторонньої авто блокування на ділянці Івано-Франківськ – Центрів, благоустрій станції Хриплин (як сортувальної з вантажним двором), будівництво шляхопроводів, які намічені цим генпланом.

в) Авіаційний транспорт

Для задоволення потреб у авіап перевезеннях до 2010 року і надалі, виникає необхідність у придбанні літаків нового класу та будівництві авіа терміналу, що дасть змогу зберегти та розширити зв'язки з ближнім зарубіжжям, з містами Західної Європи, Близьким Сходом, Америкою.

Для поліпшення умов обслуговування авіапасажирів, відповідно до транспортної схеми до аеропорту запроектовано будівництво тролейбусної лінії.

Магістральна вулично-дорожня мережа

Основою розвитку транспортної системи міста є магістральна вулично-шляхова мережа.

Аналізуючи сьогоденну транспортну ситуацію в місті, а також сучасний економічний стан, економічні можливості та побажання міста, з огляду на розміщення житлової забудови до 2021 року і надалі, на нових площадках багатоквартирної та садибної забудови у північно-західному, східному та центральному планувальних районах, проектом визначені напрямки розвитку транспортної інфраструктури міста.

Основу структури магістральної вулично-дорожньої мережі міста складатимуть *магістралі загальноміського значення*:

- Калуське шосе – вулиця Галицька
- Набережна ім. Стефаніка – вулиця Надрічна
- вулиця В. Стуса – вулиця Проектна XIX – вулиця Проектна XX
- вулиця О. Довженка – вулиця Симона Петлюри – вулиця Проектна VI
- вулиця Незалежності – вулиця Тисменицька
- вулиця В.Івасюка – вулиця Проектна XVII
- вулиця Степана Бандери – вулиця Євгена Коновальця
- вулиця Василянок – вулиця Вовчинецька
- Північний бульвар ім. О. Пушкіна – вулиця Проектна I – бульвар Південний – вулиця Гетьмана Мазепи – вулиця Крихівецька.

Схема магістральної вулично-дорожньої мережі міста, що закладена на перспективу, забезпечить очікувані пасажиропотоки у години «пік» на зв'язках житлових площадок нових та існуючих з центром, місцями прикладення праці. Крім того, дозволить організувати транспортні зв'язки в об'їзд центральної частини міста.

Проектом визначені в межах ядра центра пішохідні вулиці, які суміщені з житловими вулицями, проїздами (вулиці Новгородська, М. Грушевського, Галицька, Шпитальна).

Для забезпечення ефективного функціонування магістральної схеми проектом заплановано ще цілий ряд заходів по будівництву штучних споруд, транспортних розв'язок на найбільш навантажених перетинах:

а) шляхопроводи на перетині з залізничними коліями по вулицях: Проектній XV, Надрічній, Вовчинецькій, Проектній VI, Автолившавівській;

б) мостові переходи через річку Бистрицю-Солотвинську у створі вулиць Проектної XV, Проектної IX; через річку Бистрицю-Надвірнянську у створі вулиць Проектної XIX, Симона Петлюри, магістралі на Вовчинець; через річку Млинівка у створі вулиці Проектної VIII;

в) розв'язки:

- вулиці Незалежності з вулицею В. Івасюка;

- вулиці Проектної XVII з вулицею Проектною VI;

- вулиці Симона Петлюри з вулицею Євгена Коновальця;

- вулиці Проектної XX з вулицею Тисменецькою;

- вулиці О.Довженка з вулицею В. Чорновола та вулицею Проектною XX.

Шляхопроводи, мостові переходи, схеми транспортних розв'язок показані на схемі транспорту.

Внутриміський транспорт

На період дії цього генерального плану система транспортного обслуговування зберігається у своїй основі. Внутрішньоміські перевезення як і тепер, так і надалі забезпечать тролейбуси, автобуси, маршрутні автобуси, таксомотори, приватний легковий транспорт.

Забудова нових житлових масивів вимагає подальшого удосконалення та розвитку міської маршрутної мережі.

ІНЖЕНЕРНА ПІДГОТОВКА ТА ЗАХИСТ ТЕРИТОРІЇ

1. ГІДРОТЕХНІЧНІ ЗАХОДИ

Місто розташоване в міжріччі річок Бистриці –Солотвинської і Бистриці – Надвірнянської, які зливаються, утворюючи річку Бистрицю, праву притоку річки Дністра. в річному ході рівнів ці річки характеризуються чітко вираженою весняною повінню і низькою літньою межінню.

З метою збереження берегів і прибережних територій від затоплення та руйнування повеневими водами, проводились і проводяться певні заходи по здійсненню протиповіневих і протиерозійних заходів, а саме: будуються дамби обвалування, здійснюються берегоукріплюючі роботи та регулювання русел рік і струмків, проводиться реконструкція та ремонт водопропускних споруд. Повені наносять величезні матеріальні збитки (в середньому 13, 1 млн.

грн. на рік) міському господарству, особливо катастрофічні, найбільш руйнівні повені були в 1969р, в 1974 р. та в 1980 р.

Для захисту міської забудови від затоплення повеневими водами 1% забезпеченості побудовано захисну дамбу на правому березі річки Бистриці - Солотвинської.

Регулювання струмка рудка виконана за проектом, розробленим інститутом «ДІПРОМІСТО». Регулювання струмка Черешенька викликано було необхідністю раціонального освоєння територій в новому, на той час, житловому масиві на території с. Пасічна. Регулювання річки Млинівки виконано за проектом, розробленим львівським філіалом інституту «Укрпівдендіпрокомунбуд» в 1973 році.

Намічені заходи

З метою комплексного рішення питань подальшого територіального розвитку міста і розташування житлового будівництва на найближчий період, планувальними рішеннями розглянуто цілий ряд ділянок з використанням території з існуючою забудовою, за рахунок ущільнення і реконструкції, а також вільних від забудови.

Освоєння намічених до будівництва ділянок, можливе лише після проведення складного комплексу заходів по інженерній підготовці.

В результаті обстеження території і аналізу природних умов, наявного картографічного матеріалу, враховуючи перспективи розвитку міста визначені наступні заходи по інженерній підготовці і захисту території:

- протиповіневий захист;
- заходи по зниженню рівня ґрунтових вод;
- протиерозійні заходи.

Протиповіневий захист

Значна частина (більше 50%) всіх ділянок, які передбачені під забудову, розташовані в зоні затоплення повеневими водами річок Бистриці –Солотвинської та Бистриці –Надвірнянської. Переважно це вільні від забудови території, які планувальними рішеннями передбачається використати під малоповерхову, багатоповерхову і індивідуальну забудову.

Захист затоплюваних ділянок рекомендується здійснити двома способами: підсипкою і при допомозі будівництва захисних дамб. Захист ділянок вільних від забудови і передбачених під забудову мало- і багатоповерхову, більш раціонально буде виконати з допомогою підсипки всієї освоєваної території ділянок до незатоплюваних відміток високими паводками 1% забезпеченості.

Захист затоплюваних ділянок, які будуть зайняті садибною забудовою, раціонально виконати за допомогою влаштування захисних дамб.

Захист територій нової і існуючої забудови, яка не входить в першочергове будівництво, раціонально виконати сумісно з допомогою влаштування захисних дамб.

Протиповіневі заходи в даному генеральному плані розроблено з врахуванням «Комплексної програми проведення протиповіневих заходів на 1994 -2000 роки», «Скоригованих пропозицій до Комплексної програми проведення протиповіневих заходів у Івано-Франківській області на 1996, 1997, 1999 – 2015 роки», «Схеми комплексного використання і охорони водних і земельних ресурсів Івано-Франківської області (1977 рік), «ТЕО будівництва протиповіневих споруд у басейні верхнього Дністра», тощо.

Для успішного вирішення питання протиповіневого захисту необхідно залучити науково-дослідні інститути з наданням фінансування.

Заходи по зниженню рівня ґрунтових вод.

Даним проектом передбачаються заходи по зниженню рівня ґрунтових вод як на ділянках з високим рівнем ґрунтових вод, так і на ділянках з потенційними можливостями до підтоплення.

З метою покращення умов водного режиму територій з високим рівнем ґрунтових вод рекомендується застосовувати як спеціальні (влаштування дренажу, місцева підсіпка) так і загального характеру (ворядкування поверхневого стоку, гідроізоляція) і інші роботи.

Найбільш ефективним способом зниження рівня ґрунтових вод, в даних умовах, буде влаштування дренажу.

Місцеву підсіпку рекомендується давати, в основному, при освоєнні територій під садибну забудову. На територіях всіх забудованих ділянок обов'язково виконати заходи по впорядкуванню поверхневого стоку.

Крім того, необхідно проводити розчистку русел річок, струмків і каналів в межах всього міста, з метою пониження рівня ґрунтових вод на прилеглих до них територіях і залуження прибережних захисних смуг вздовж рік і водоймищ, та проведення рекультивації порушених земель.

Протиерозійні заходи.

В даних умовах рекомендується застосувати для боротьби з водною ерозією, в основному, лісомеліоративні заходи з виконанням на окремих ділянках гідротехнічних споруд.

Круті схили балок уположуються і терасуються. Вершини, присхиліві ділянки і терасовані схили балок закріплюються посадкою деревно-кущової рослинності і посівом багаторічних трав.

Щоб уникнути створення додаткових навантажень на схил і щоб не порушити динамічної рівноваги ґрунтових мас, категорично забороняється будівництво будівель і споруд біля бровок схилів, а також не робити підрізку підшви схилів.

ОСНОВНІ ТЕХНІКО - ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ

	Показники	Одиниця виміру	Існуючий стан на 01.01.1999р.	Розрахунковий строк
1	2	3	4	5
1	Населення	тис. чол.	252,2	260,0

1	2	3	4	5
2	Територія в адміністративних межах, в тому числі:	га	9282	9651
	- садибної забудови	га	1759	2273
	- багатоквартирної забудови	га	879	979
	- зелених насаджень загального користування	га	67	416
	- промисловості	га	1278	1338
	- транспорту	га	256	427
	- оборони	га	533	499
	- сільськогосподарських земель	га	675	904
	- громадська забудова	га	442	480
	- лісгосподарських підприємств	га	434	434
	- інші території	га	2950	1901
3	Житловий фонд, в тому числі:	тис. м ² заг. пл../%	<u>3875,9</u> 100,0	<u>5251,3</u> 100,0
	- непридатний (аварійний та ветхий)	тис. м ² заг. пл../%	<u>24,2</u> 0,62	
	Розподіл житлового фонду по видах збудови			
	- садибна	тис. м ² заг. пл../%	<u>526,3</u> 13,6	<u>1313,5</u> 25,0
	- багатоквартирна	тис. м ² заг. пл../%	<u>3349,6</u> 86,4	<u>3937,8</u> 75,0
4	Середня забезпеченість населення загальною площею	м ² /чол.	15,4	20,2
5	Вибуття житлового фонду – всього в тому числі:	тис./м ²		30,0
	- непридатного	тис./м ²		24,2
	- з планувальних міркувань	тис./м ²		5,8
6	Нове житлове будівництво в тому числі:	<u>тис./м²</u> %		<u>1405,0</u> 100,0
	- багатоквартирне	<u>тис./м²</u> %		<u>612,4</u> 43,6
	- садибне	<u>тис./м²</u> %		<u>793,0</u> 56,4
7	Сфера обслуговування, в тому числі			
	- дитячі дошкільні заклади, всього на 1000 чоловік	тис. місць місць	5,1 20,2	9,6 37,0
	- загальноосвітні школи, всього на 1000 чоловік	тис. місць місць	31,2 123,7	31,2 120,0
	- лікарні, всього на 1000 чоловік	ліжок ліжок	4660 18,5	6679 25,7
	- поліклініки, всього на 1000 чоловік	тис.відв./ змін	5,4 21,4	25,7 7,1
	- пожежні депо, всього на 1000 чоловік	пож. авт. пож. авт.	20 7,9	33 7,9
8	Міський транспорт та магістралі загальноміського значення			

1	2	3	4	5
	Протяжність ліній міського транспорту, всього в тому числі :	км	73,0	146,5
	- автобус	км	53	104
	- тролейбус	км	20	42,5
	- протяжність вулиць та магістралей	км	65	119
	- щільність вуличної мережі	км/км ²	1,30	2,20
	- рівень автомобілізації	маш. на 1000 чол.	135	230
	- кількість місць зберігання автомобілів	машино-місць	10 000	30 000
9	Інженерне обладнання			
	- Водопостачання			
	Сумарний відпуск води	тис.м ³ на добу	78,7	160
	Потужність головних споруд водопроводу	-//-	105	160
	- Каналізація			
	Загальне надходження стічних вод	тис.м ³ на добу	153	250
	Сумарна потужність очисних споруд	-//-	145	250
	- Електропостачання			
	Сумарне споживання електроенергії	млн.. кВт-год.на рік	---	1505,7
	- Теплопостачання			
	Потужність централізованих джерел тепла, всього	МВт	---	470
	- Газопостачання			
	Споживання газу, всього в тому числі промислових підприємств	млн.. м ³	---	641,9
			---	360,0
	- Санітарне очищення території			
	Обсяги побутового сміття, всього	тис.м ³ на рік	224	400
10	Інженерна підготовка території			
	Протиерозійні заходи	га		190,0
	Влаштування пляжу	га		6,8
	Захист території від затоплення:			
	- захисні дамби	км	16,5	45,9
	Рекультивация порушених територій	га		2,0
	Підсипка території	га		32,0
	Регулювання русел річок, струмків (розчистка)	км		34,8
	Берегоукріплення	км	1,2	4,1
	Розчистка ставків	га	49,5	52.1
	Ліквідація заболоченості	га		5,0

<u>1</u>	2	3	4	5
	Зниження рівня ґрунтових вод в межах міської забудови - дренажі	га		81,0