

## АНОТАЦІЯ

*Кашуба О.М.* Архітектурно-просторова організація автомобільних пунктів пропуску на західних кордонах України. – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 191 – Архітектура та містобудування (19 Архітектура та будівництво) – Національний університет «Львівська політехніка», Львів, 2020.

Дисертація присвячена вдосконаленню архітектурно-просторових рішень автомобільних пунктів пропуску (АПП) як елементів інфраструктури транспортних коридорів України з метою створення комфортних, наближених до європейських стандартів умов проходження кордону.

У розділі 1 «Стан дослідження, теоретичні та історичні передумови формування мережі пунктів пропуску на українських кордонах та методика проведення дослідження» проведено аналіз наявних досліджень кордону, транскордонної території і транзитних коридорів. Він засвідчив, що в жодному з них архітектурно-планувальна та просторова організація автомобільних пунктів пропуску не виступає основним об'єктом, що актуалізує тему роботи.

Подано сучасну теорію держави у питаннях, які торкаються кордону (функції держави та кордону, фази зміни відносин між суміжними державами).

Для розкриття заявленої теми використано комплекс філософських, загальнонаукових, прикладних та спеціальних архітектурних методів дослідження. Історичний метод застосовано при вивченні генези формування системи кордонів та пунктів пропуску України, метод формалізації – для відображення структури АПП у формі схем та моделей. Системно-структурний метод слугував виявленню елементів, структур та зв'язків між ними, статистичний – аналізу даних про АПП для виявлення закономірностей та конфліктів. Метод натурних обстежень використано для параметричної оцінки об'єктів, що входять в АПП, та узагальнень побудови їх архітектурно-об'ємної структури. Порівняльний аналіз функціональних зон вітчизняних та

закордонних АПП виявив закономірності використання архітектурного простору та шляхів підвищення його ефективності. Системний підхід дав змогу розглянути АПП як елемент системи розселення західних областей України, системи міжнародних транспортних комунікацій та національної транспортної системи, а також як складну систему зі своєю структурою, чіткими зовнішніми та внутрішніми взаємозв'язками. Соціологічний метод (анкетування) сприяв розкриттю сутності соціального феномену об'єкта дослідження, організації соціальних контактів та ставлення соціуму до просторів АПП, проблем їх функціонування. З використанням методу прогнозування та функціонального моделювання запропоновано модель удосконалення наявної мережі АПП на українсько-польському кордоні та визначено вектори можливої подальшої їх трансформації. Обрана методика дослідження дала змогу вивести критерії відбору емпіричної бази, узагальнити емпіричні дослідження конкретних структур АПП та їх елементів, створити їх структурно-логічну модель та запропонувати практичні рекомендації.

Для оцінки архітектурно-просторової організації кордону і ситуації в прилеглих до нього районах розглянуто історичні передумови становлення кордонів Української держави, а також сучасну просторову організацію кордонів та систему пунктів пропуску на всіх кордонах України.

У розділі 2 «Фактори впливу на формування автомобільних пунктів пропуску» проведено систематизацію відповідних факторів. Вони умовно розділені на зовнішні, що впливають на формування системи АПП в структурі кордону, та внутрішні, що впливають на архітектурно-планувальну схему самого АПП та суміжну інфраструктуру. До зовнішніх віднесено: політичний, історичний, соціально-економічний, містобудівний та природно-кліматичний фактори; до внутрішніх – нормативно-правовий, функціонально-технологічний, безпековий, екологічний, естетичний, інформативної насиченості, комплексного забезпечення. Розглянуто кожен фактор і його вплив на формування архітектурно-просторової системи АПП та архітектурно-планувальні рішення прикордонних об'єктів. Уперше виокремлено фактор

комплексної забезпеченості, що впливає на інтенсивність потоків, – він став основою авторської моделі транспортно-митного комплексу.

Проаналізовано систему національних транспортних комунікацій та урбаністичну систему розселення, елементом яких виступають автомобільні пункти пропуску. Просторову організацію кордону між Україною та Польщею та особливості транскордонної польсько-української території відображено в схемах транскордонної території, де розташовані 6 наявних залізничних та 8 автомобільних пунктів пропуску. Розглянуто чинні державні документи, що нормують проектування та реконструкцію пунктів пропуску через державний кордон, їх класифікацію за категоріями, видом сполучення, характером транспортних перевезень, режимом функціонування та часом роботи.

У розділі 3 «Архітектурно-планувальні рішення автомобільних пунктів пропуску на кордонах» увага акцентувалася на розташуванні АПП в системі розселення прикордоння: просторовий зв'язок з найближчими населеними пунктами та кордоном; типах потоків, які проходять через пункт пропуску, об'єктах транспортної інфраструктури на територіях, що безпосередньо прилягають до нього і задіяні для його обслуговування (аванзонах). АПП були згруповані за кількома типологічними ознаками: розташуванням, розмірами та пропускною спроможністю, організацією контролю на кордоні, ступенем розвитку інфраструктури в аванзоні АПП. На основі цього було запропоновано нову класифікацію АПП. Виявлено основні містобудівні та планувальні недоліки АПП на українсько-польському кордоні. Аналіз підтвердив, що ефективність роботи АПП залежить як від правильності функціонально-планувального вирішення АПП, так і від інфраструктури в його аванзоні.

Детально проаналізовано технологічну схему проходження пункту пропуску та її вплив на функціонально-планувальну структуру АПП, яка включає дві території – в'їзду та виїзду. В комплексі АПП виокремлено п'ять основних функціональних зон, а саме: в'їзду, основного прикордонного (паспортного)-митного контролю, додаткового огляду (за необхідності), господарської, виїзду. Характерною ознакою вітчизняних АПП є групування

всіх видів потоків в одній в'їзній або виїзній зоні. Для закордонних АПП характерним є розмежування території в'їзду і виїзду вантажного, легкового, автобусного та пішого транзиту. В роботі систематизовано номенклатурне наповнення кожної зони і сформульовано їх планувальні особливості, проаналізовано технологічні особливості проходження кордону різними видами транспорту. Деталізовано функціонально-планувальні особливості, конструктивні схеми основних будівель та споруд комплексу: адміністративної будівлі, навісів над зоною контролю, павільйонів паспортного та митного контролю, боксів поглибленого контролю, допоміжних служб – будівель кінологічної та ветеринарної служб. Проаналізовано об'ємно-просторову композицію комплексу АПП в цілому та окремих його об'єктів через закономірності та психологічні особливості їх сприйняття. Домінантою АПП визначено комплекс адміністративної будівлі та навісів над зоною контролю. Особливості об'ємно-просторових композицій комплексу зведено до: симетричних з центральним ядром, асиметричних, лінійно-горизонтальних, з двома композиційними ядрами, нелінійної форми. Комплекси АПП проаналізовані також за: застосуванням кольору, світлових вирішень, вибору оздоблювальних матеріалів, предметного наповнення території.

У розділі 4 «Рекомендації щодо вдосконалення проектних рішень автомобільних пунктів пропуску» аргументується внесення АПП до «Державного класифікатора будівель та споруд» до класу 124 «Будівель транспорту та засобів зв'язку». Запропоновано змінити чинну класифікацію АПП, залишивши дефініцію «міжнародний автомобільний пункт пропуску постійної роботи» з огляду на інтенсифікацію та глобалізацію потоків. Розроблено і запропоновано нову класифікацію пунктів пропуску за розмірами території та пропускної здатності (малі, середні, великі та надвеликі) і типом транспортного потоку (А-вантажні, Б-автобусні, В-автомобільні, Г-пішохідні) з номенклатурним наповненням. Така класифікація обґрунтовує авторський підхід та зміни до проектування АПП як складного архітектурно-містобудівного комплексу з необхідною інфраструктурою аванзони, що

утворює транспортно-митний комплекс (ТМК). Транспортно-митний комплекс складається з об'єктів АПП та відповідного для певного транзитного потоку простору аванзони з транспортною інфраструктурою та мережею під'їзних доріг. ТМК передбачає розмежування потоків залежно від виду транспорту.

Запропоновано створити нову мережу пунктів пропуску на українсько-польському кордоні, яка доповнить наявну мережу малими пунктами типу В та Г і виокремить АПП типу А та Б в самостійні пункти пропуску на основних міжнародних магістралях. Охарактеризовано можливі зміни на західних кордонах та варіанти подальшої адаптації і рефункціоналізації автомобільних пунктів пропуску, з використанням досвіду зарубіжних АПП, що втратили свої функції. Розроблено рекомендації щодо вдосконалення архітектурно-планувальних рішень об'єктів АПП, виходячи з технології проходження кордону різними типами транзиту, а також щодо нормування площ при проектуванні приміщень з різним функціональним призначенням в цих об'єктах. Впровадження запропонованих архітектурно-просторових рішень транспортно-митного комплексу підвищить їх функціональну, соціальну, екологічну, інженерну та економічну ефективність та комфортність та виразність архітектури.

**Ключові слова:** транскордонна територія, автомобільні пункти пропуску (АПП), міжнародні транспортні коридори, архітектурно-просторова організація АПП, архітектурно-планувальні рішення АПП, аванзона АПП, транспортно-митний комплекс.

## ANNOTATION

*Kashuba O. M.* Architectural and spatial organization of automobile check points on the western borders of Ukraine. - Qualifying scientific work on the rights of manuscript.

Dissertation on the Degree of Doctor of Philosophy (Ph.D.) for specialty 191 - Architecture and Urban Planning (19 Architecture and Construction) - Lviv Polytechnic National University, Lviv, 2020.

The thesis is devoted to the improvement of automobile check points as an element of the infrastructure of the transport corridors of Ukraine with the aim of creating comfortable conditions of border crossing close to European standards.

In *section 1* «The state of the study, theoretical and historical prerequisites of the formation of the checkpoints network on the Ukrainian borders and methods of the study» the analysis of the existing studies of the border, transboundary territory and transit corridors showed that in none of them the architectural planning and spatial organization of the automobile check points (*ACP*) do not act as the main object that actualizes the topic of the work.

To reveal the claimed topic, a whole complex of philosophical, general scientific, applied and special architectural research methods were used. The historical method was applied in studying of the formation of the system of borders and check points of Ukraine, the method of formalization was applied for displaying *ACP* and their structure in form of schemes and models. The system-structural method served to identify the elements, structures, and connections between them, the statistical method served to analyze the data about the *ACP* to identify patterns and conflicts. The method of field examinations was used for the parametric estimation of the objects included in the *ACP* and generalization of the architecture and three-dimensional structure of the *ACP*. A comparative analysis of the functional zones of domestic and foreign *ACP* gave grounds to identify patterns of architectural space usage and ways to increase its efficiency. The systematic approach made it possible to consider the *ACP* as an element of the macro system (the system of

resettlement of the western regions, the international transport communications system and the national transport system) and at the same time as a complex system with its structure, clear external and internal interconnections. The sociological method (questioning) revealed the essence of the social phenomenon of the *ACP*, the organization of social contacts, the relation of society to the spaces of the *ACP* and their problems. Using the forecasting method and functional modeling, an improved *ACP* system was proposed for the Ukraine-Poland border at the moment and the vectors of the possible *ACP* transformation were selected. The chosen research methodology made it possible to generalize empirical studies of specific structures of *ACP* and their elements, to create their theoretical model and offer practical recommendations.

To assess the border and the situation in the surrounding areas, the formation of the borders of the Ukrainian state, as well as the modern spatial organization of borders and the system of check points at all borders of Ukraine were considered.

In *section 2* «Factors influencing the formation of automobile check points» the systematization of the factors that influence on the formation of the check points, which was carried out in the work, created the basis for their structuring: the factors are conditionally divided into external, influencing the formation of the *ACP* system in the border structure, and internal, influencing the architectural and planning scheme of the *ACP* itself and the adjacent infrastructure. External factors include political, historical, socio-economical, urban and natural- climatic factors; internal factors include normative-legal, functional-technological, safety, ecological, aesthetic factors, informative saturation and comprehensive support. Each factor and its influence on the formation of the architectural-spatial system of the *ACP* and the architectural and planning solutions of the border objects were considered. For the first time, the factor of comprehensive support, which affects flow intensity and which became the basis of the author's model of the transport and customs complex was singled out.

The system of national transport communications and urban settlement system, the element of which are the automobile check points on the border, were analyzed.

The spatial organization of the border between Ukraine and Poland and the peculiarities of the transboundary Polish-Ukrainian territory were reflected in the schemes of the transboundary territory where there are 6 existing railway and 8 automobile check points. The current state documents that normalize the design and reconstruction of check points across the state border, their classification by categories, type of service, the nature of transportation, mode of functioning and working hours were considered.

In *section 3* «Architectural and planning decisions of the automobile check points at the borders» The attention was accented on the location of the *ACP* in the resettlement system of the border area: urban planning connection with the nearest settlements and border; the types of traffics that pass through the *CP* and the objects of transport infrastructure at their avanszone (the territory directly adjacent to the *CP* and involved for its maintenance). The main urban and planning defects of the *ACP* on the Ukrainian-Polish border were summarized. The *ACP* were grouped by several typological features: location, size and capacity, organization of border control, the degree of infrastructure development in the forefront of the *ACP*. Based on this, a new classification was proposed. The analysis confirmed that the efficiency of the *ACP* depends not only on the correct functional and planning solution of the *ACP*, but also on the infrastructure in its forefront.

The technological scheme of passing the check point and its influence on the functional and planning structure of the *ACP*, which requires two territories: entry and exit, were considered in details. There are 5 main functional zones in the *ACP* complex: entry zone; zone of main border (passport) – customs control; additional inspection area (if necessary); economic zone; exit zone. A distinctive feature of domestic *ACP* is the grouping all types of traffics in one entry or exit zone. Foreign *ACP* are characterized by the delimitation of the territory of entry and exit of each type of traffics. The nomenclature filling of each zone was systematized and their planning features were formulated, technological features of passage border by various types of transport were systematized. Functional and planning features, constructive schemes of the main buildings and structures of the complex were



considered: administrative buildings, sheds over the control zone, passport and customs control pavilions, in-depth control boxes, support services – canine and veterinary services buildings. The three-dimensional and spatial composition of the *ACP* complex as a whole and its individual objects were described in conformity with patterns and psychological peculiarities of their perception. In all *ACP*, the complex of the administrative building and sheds over the control zone dominates. Peculiarities of three-dimensional and spatial compositions are determined: symmetric with the central core, asymmetric, linearly horizontal, with two compositional cores non-linear shape. *ACP* complexes were analyzed in various aspects: the use of color, lighting solutions, the choice of decoration materials, the subject filling of territories.

In *section 4* «Recommendations for improving the design solutions of the automobile check points» the study argues the introduction of the *ACP* in the «State Classifier of Buildings and Structures» to class 124 «Buildings of transport and communications». It was proposed to change the current classification of *ACP*, leaving the classification of the international road checkpoint of permanent work in view of the intensification and globalization of flows. A new *ACP* classification by the territory size and the capacity (small, medium, large and extra-large) and the type of transport traffic (A, B, C, D) with nomenclature filling has been developed. This classification shows the author's approach to the design of the *ACP* as a complex with the necessary infrastructure of the forefront, which forms the transport and customs complex (*TCC*). The transport and customs complex consists of the object/objects of the *ACP* and forefront space suitable for a certain transit traffic with transport infrastructure and a network of access roads. *TCC* provides delimitation of traffics depending on the type of transport.

A new system of the *ACP* on the Ukrainian-Polish border, which provides the addition of small check points of type C and D, and the allocation of the *ACP* of type A in the autonomous check points on main international motorways. The possibilities of dynamic changes at the western borders and the adaptation options and re-functionalization of automobile check points by the example of foreign *ACP* that

have lost their functions were analyzed. Taking into account the differentiation of the *ACP* by size, recommendations on the architectural and planning organization of the *ACP* objects were formed, based on the technology of passage border by various types of transit and recommendations were formed on the norms of areas in the design of premises with various functional purposes in the objects of the *ACP*. The proposed introduction of transport and customs complex makes it possible to ensure social, ecological-urban planning, engineering-technical and economic efficiency.

**Key words:** transboundary territory, automobile check points (*ACP*) on the border, international transport corridors, architectural and spatial organization of *ACP*, architectural and planning solutions of *ACP*, forefront of *ACP*, transport and customs complex (*TCC*).

## ПЕРЕЛІК ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА, В ЯКИХ ВІДОБРАЖЕНІ ОСНОВНІ НАУКОВІ РЕЗУЛЬТАТИ ДИСЕРТАЦІЇ

### Публікації у наукових фахових виданнях України

1. Кашуба, О.М., 2014а. Містобудівний контекст та функціональна організація міжнародних пунктів пропуску на польсько-українському кордоні. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, 37, с.212-224.
2. Кашуба, О.М., 2014б. Оцінка стану транспортної інфраструктури і мережі міжнародних пунктів пропуску України в межах Львівської області. *Містобудування та територіальне планування*, 51, с.200-208.
3. Кашуба, О.М., 2014с. Просторовий контекст транскордонних контактів України. Історичний екскурс та сучасний стан. *Містобудування та територіальне планування*, 53, с.182-197.
4. Кашуба, О.М., 2015а. Обумовленість архітектурно-планувальної структури пунктів пропуску на державному кордоні нормативно-правовими вимогами. *Архітектурний вісник КНУБА*, 7, с.183-193.
5. Кашуба, О.М., 2015б. Особливості архітектурного образу міжнародного автомобільного пункту «Ягодин». *Містобудування та територіальне планування*, 55, с. 178–187.
6. Кашуба, О.М., 2018б. Моделі розвитку інфраструктури міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордоні. *Містобудування та територіальне планування*, 66, с.232-240.
7. Кашуба, О.М., 2019. Удосконалення класифікації пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, 54, с.224-234.

**Стаття у науковому періодичному виданні іншої держави, яке  
включено до міжнародних наукометричних баз**

8. Kashuba, O.M. 2019. Architektoniczny i urbanistyczny kontekst międzynarodowych punktów kontroli na zachodnich granicach Ukrainy. *Polskiej Akademii Nauk oraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego Przestrzeń i forma: Czasopismo naukowe w Szczecinie*. 38. – S. 33–46.

**Публікації, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації, а саме  
матеріали та тези міжнародних і вітчизняних науково-технічних та  
наукових конференцій**

9. Кашуба, О.М., 2018. Моделі міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів. В: Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу. *Архітектура і дизайн. Традиції. Новітність. Майбутнє*, Тези міжнародної науково-практичної конференції, Івано-Франківськ, 18–20 жовтня 2018 р. Івано-Франківськ, с.28.
10. Кашуба, О.М., 2018. Простір соціальних комунікацій в зоні впливу автомобільних пунктів пропуску. Архітектурно-планувальний аспект. В: *Соціальні комунікації в просторі міста*, Тези доповідей міжнародної конференції, Львів, 18–20 жовтня 2018 р. Львів: Левада, с.40.

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ</b>	16
<b>ВСТУП</b>	17
<b>СЛОВНИК ТЕРМІНІВ</b>	22
<b>РОЗДІЛ 1. СТАН ДОСЛІДЖЕННЯ, ТЕОРЕТИЧНІ ТА ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКИХ КОРДОНАХ ТА МЕТОДИКА ПРОВЕДЕННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ.</b>	25
1.1. Стан дослідження і систематизація літературних джерел відповідно до теми дослідження.	25
1.2. Наукова рефлексія поняття кордон та транскордонна територія.	32
1.3. Історичні передумови формування мережі пунктів пропуску на українських кордонах.	39
1.4. Методика та емпірична база дослідження	50
Висновки до розділу 1	58
<b>РОЗДІЛ 2. ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ФОРМУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ.</b>	60
2.1. Систематизація факторів впливу на формування АПП	60
2.2. Вплив зовнішніх факторів на формування мережі автомобільних пунктів пропуску на транскордонних територіях України-Польщі.	67
2.3. Значення внутрішніх факторів для архітектурно-планувальної структури АПП	78
2.4. Нормативно-правові вимоги до організації АПП.	85
Висновки до розділу 2	90
<b>РОЗДІЛ 3. АРХІТЕКТУРНО - ПЛАНУВАЛЬНІ РІШЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА КОРДОНАХ.</b>	92
3.1. Класифікація АПП за містобудівними ознаками та їх	

моделі .	92
3.2. Особливості функціонально-планувальних рішень АПП з врахуванням технологічних умов та вимог проходження кордону.	110
3.3. Конструктивні рішення об'єктів АПП	127
3.4. Особливості формування об'ємно-просторової композиції комплексу АПП та естетики його об'єктів.	131
Висновки до 3 розділу	143
<b>РОЗДІЛ 4. РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЕКТНИХ РІШЕНЬ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ.</b>	146
4.1. Пропозиції щодо вдосконалення існуючої класифікації АПП.	147
4.2. Формування аванзон та авторської моделі транспортно-митного комплексу.	151
4.3. Містобудівні рекомендації щодо вдосконалення мережі АПП на україно-польському кордоні.	162
4.4. Архітектурно-планувальні рекомендації щодо проектування та подальшої адаптації АПП.	175
Висновки до 4 розділу	185
<b>ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ</b>	187
<b>СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ</b>	190
<b>ДОДАТКИ</b>	218
Додаток А. Список опублікованих праць за темою дослідження	218
Додаток Б. 1. Акти про впровадження результатів дисертації у навчальний процес.	220
2. Довідка про впровадження результатів дисертації у робочий проект «Реконструкція із розширенням міжнародного автомобільного пункту пропуску АПП «Угринів» Ягодинської митниці.	222
Додаток В. Історичні трансформації території України на картах	

світу	223
Додаток Г.1. Анкети застосовані у дослідження подорожуючих через кордон.	226
2. Анкети працюючих в пункті пропуску на кордоні.	227
3. Анкети проживаючих біля кордону.	228
4. Результати незалежного моніторингового звіту Міжнародного фонду «Відродження».	229
Додаток Д. 1. Схема транспортних коридорів України	231
2. Схема планування території Львівської області.	232
3. Схема планування території Волинської області.	233
4. Схема планування території Закарпатської області.	234
5. Просторова структура українсько-польського кордону	235
Додаток Е. 1-20 Містобудівні умови функціонування вибраних МАПП.	238
Додаток Ж. Зведена таблиця інфраструктурного наповнення біля МАПП.	258
Додаток К. 1-43 Архітектурно-планувальні особливості вибраних АПП.	260
Додаток Л. Застосування конструктивних елементів в архітектурі АПП	303
Додаток М. Типи об'ємно-просторових композицій ядра АПП	307
Додаток Н. Використання композиційних прийомів у формуванні архітектури АПП.	308
Додаток П. 1-28. Практичні містобудівні рекомендації щодо розширеної мережі АПП на україно-польському кордоні.	313

## **ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ**

**АПП** – автомобільний пункт пропуску через кордон;

**МАПП** – міжнародний автомобільний пункт пропуску через кордон;

**ПП** – пункт пропуску;

**МТК** – міжнародний транспортний коридор;

**ТМК** – транспортно-митний комплекс



## ВСТУП

Сучасні міждержавні процеси спонукають до поглибленого вивчення формування транскордонної території, особливо зважаючи на розширення Європейського Союзу. Одним зі стратегічних напрямів розвитку України, враховуючи її геополітичне розташування, є розбудова транспортних коридорів та їх інтеграція в загальноєвропейську та міжконтинентальну транспортну систему.

Виходячи з цих обставин, потрібно вдосконалювати інфраструктуру транзитних коридорів та інтенсивно розбудовувати системи пунктів пропуску на державному кордоні України з метою створення найбільш сприятливих та комфортних умов для проходження міждержавних транспортних, вантажних та людських потоків.

Важливим елементом кордонної інфраструктури є **автомобільний пункт пропуску (АПП)** через державний кордон. Оптимізація кількості АПП, удосконалення їх функціонування, що дасть змогу збільшити комфортний транзит товарів та людей через кордон, є основою для реалізації Комплексної програми утвердження України як транзитної держави з врахуванням вимог ЄС. Тому формування нормативів та будівельних норм, щодо даного типу споруд повинно узгоджуватись з європейськими вимогами.

**Актуальність вибору теми дослідження** визначається такими положеннями та потребами:

- невідповідністю наявної мережі та стану автомобільних пунктів пропуску на кордонах України сучасним міжнародним стандартам та вимогам, що впливає на якісні та кількісні характеристики процесу перетину кордону;
- відсутність АПП у «Державному класифікаторі будівель та споруд» та недостатньою розробленістю нормативної бази проектування даного типу комплексів;
- недостатньою ефективністю роботи наявних АПП, що свідчить про необхідність удосконалення типології та функціонально-планувальної організації об'єктів АПП на українських кордонах.

**Метою роботи** є обґрунтування теоретичних принципів проектних рекомендацій архітектурно-просторової організації автомобільних пунктів пропуску на кордонах України.

Виходячи зі сформульованої мети, окреслено **завдання дослідження**:

- узагальнити проведені дослідження архітектурно-просторових характеристик території прикордоння, історичні, теоретичні та правові передумови формування АПП ;
- обґрунтувати методичний інструментарій проведення дослідження архітектурно-просторової організації АПП;
- проаналізувати містобудівний контекст та чинники впливу на розташування і формування сучасних АПП;
- визначити особливості архітектурно-планувальних рішень автомобільних пунктів пропуску та їх інфраструктурного наповнення;
- розробити типологію АПП та їх класифікацію і просторово-теоретичну модель організації АПП;
- розробити проектні рекомендації щодо формування містобудівних та архітектурно-планувальних рішень об'єктів АПП на кордонах України.

**Об'єктом дослідження** є автомобільні пункти пропуску в планувальній структурі прикордонних територій.

**Предмет дослідження** – формування архітектурно-просторової організації АПП на західних кордонах України.

**Межі досліджень.** *Територіальні межі дослідження.* У роботі розглядається архітектурно-просторова організація АПП на українсько-польському, польсько-білоруському, українсько-білоруському, українсько-угорському, українсько-словацькому, українсько-румунському, українсько-молдавських та китайсько-гонконгівському, турецько-болгарському, турецько-грузинському, грузинсько-російському кордонах. Проаналізовано 41 зразок сучасних АПП України та Європи. Детальне дослідження проводиться на прикладі українсько-польського кордону (13 АПП).

*Хронологічні межі* охоплюють період від 1991 року до сьогодні.

**Наукова новизна отриманих результатів** полягає у тому, що:

*Вперше:*

- визначено особливості архітектурно-планувальних вирішення об'єктів сучасних АПП;
- запропоновано просторові моделі транспортно-митних комплексів, які об'єднують АПП з їх зовнішнім інфраструктурним забезпеченням та їх локалізацію на транскордонних територіях;
- запропоновано нову типологію АПП і обґрунтовано авторську їх класифікацію;

*Удосконалено:*

- систематизацію чинників, що впливають на розташування та формування АПП в системі транскордонних територій;

*Отримало подальший розвиток*

- системне дослідження історичних, містобудівних та геополітичних передумов формування АПП на кордонах як архітектурного транспортно-митного об'єкта;

#### **Зв'язок роботи з науковими програмами, планами та темами.**

Дисертація виконана в межах науково-дослідної роботи кафедри архітектурного проектування інституту архітектури НУ «Львівська політехніка» «Розробка методологічних основ просторового підходу до обґрунтування архітектурних рішень» 0117U007605.

Тема дисертації пов'язана з «Концепцією облаштування та реконструкція державного кордону» на період до 2020 року» і такими державними документами, як «Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» №346-98-п від 03.08.2005, «Концепція Державної цільової програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки», що продовжує «Концепцію Державної цільової програми розвитку транскордонного співробітництва на 2010-2015 роки», «Державна програма розвитку мережі пунктів пропуску через митний кордон України та відповідної сервісної інфраструктури» №112/92-рп від 22.06.1992. У сфері територіального планування узгоджується із Законами «Про

основи містобудування», «Про планування і забудову територій», «Про архітектурну діяльність», «Про охорону культурної спадщини», «Про Генеральну схему планування території України».

**Практичне значення отриманих результатів** полягає у:

- конкретній аргументованій пропозиції щодо внесення комплексів АПП в «Державний реєстр будівель та споруд»;
- використанні практичних рекомендацій державними органами та проектними організаціями при розробленні державних містобудівних програм розвитку кордону та регіонів, у розробленні проектних пропозицій щодо автомобільних пунктів пропуску;
- урахуванні в проектній практиці запропонованої моделі з диференціацією потоків та конкретизації їх інфраструктурного наповнення для збільшення ефективності проектних рішень;
- внесенні нової типології та класифікації АПП в нормативні матеріали, застосуванні при складанні завдань на проектування нових та реконструкцію чинних АПП.

Результати роботи впроваджені у робочому проекті «Реконструкція міжнародного автомобільного пункту пропуску "Устилуг" Ягодинської митниці Володимир-Волинського району Волинської області»; знайшли практичне використання в навчально-методичній роботі кафедри архітектурного проектування в Інституті архітектури Національного університету «Львівська політехніка», в магістерських та бакалаврських роботах студентів. (Додаток Б.)

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення та результати наукових досліджень доповідались і оприлюднені в тезах на 2 міжнародних конференціях: міжнародній науково-практичній конференції «Архітектура і дизайн. Традиції. Новітність. Майбутнє» (Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу., 2018 р.) та міжнародній конференції «Соціальні комунікації в просторі міста» (Львів, 2018 р.), а також на наукових семінарах кафедри архітектурного проектування (2018-2019 р.)

**Публікації.** Основний зміст та висновки дисертації висвітлено у 10 друкованих наукових працях, з них 2 тези доповідей конференцій, 7 статей у вітчизняних фахових виданнях МОН України, 1 публікація у закордонному виданні, що входить до міжнародної наукометричної бази Index Copernicus Journals Master List.

**Структура роботи.** Дисертація складається зі вступу, чотирьох розділів оригінальних досліджень, висновків до розділів та загальних висновків, списку використаних джерел та додатків, містить 325 сторінок, з них 147 сторінок основного тексту, 38 рисунків та 2 таблиць на окремих аркушах, списку використаної літератури та джерел з 241 найменувань на 27 сторінках, 12 додатків на 107 сторінках.

## СЛОВНИК ТЕРМІНІВ

**Державний Кордон** - це лінія і вертикальна поверхня, яка проходить по цій лінії, які визначають межі території держави — суші, вод, надр, повітряного простору. Державний кордон — це політична й економічна межа, лімітована державним ладом, національною відособленістю, митним контролем, правилами зовнішньої торгівлі та іншими критеріями (Верховна Рада України, 1992. *Про державний кордон України: Закон України*). З терміном “кордон” тісно пов’язані такі поняття, як “межа (border, boundary); прикордоння, пограниччя, приграниччя, порубіжжя (borderland); прикордонна зона (border zone). Різні сполучення цих термінів у роботах фахівців інколи застосовують як синоніми, а часом вони отримують зовсім різні інтерпретації.

**Пункт пропуску через державний кордон (ПП)** - спеціально виділена територія на залізничних і автомобільних шляхах, у морських і річкових портах, аеропортах (аеродромах) з комплексом будівель, споруд і технічних засобів, де здійснюються прикордонний, митний та інші види контролю і пропуск через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна (Верховна Рада України, 1992. *Про державний кордон України: Закон України*).

**Лімологія** (від грец., “лімос” – кордон, межа), або **кордонознавство** міждисциплінарна наука, що вивчає кордони і прикордонні території, розглядаючи їх з позицій генези (походження), функцій, можливостей транскордонного співробітництва, а також з географічної, політичної, історичної та інших точок зору.

**Делімітація** – визначення за угодою між урядами суміжних держав загального напрямку проходження державного кордону і нанесення його на географічну карту.

**Демаркація** – проведення лінії державного кордону на місцевості та позначення його відповідними прикордонними знаками.

**Прикордоння** (англ. – borderland – прикордонна область, полоса) – це регіон між політичними і культурними цілісностями, де географічні, політичні, демографічні, культурні та економічні процеси мають відмінності.

**Прикордонна територія** – це такі простори держави (земні, повітряні, водні), що розташовані поряд із державним кордоном. Формально в Україні не існує такої адміністративно-територіальної одиниці, як прикордонна територія. Прикордонна смуга визначається в межах 2-50 км від кордону залежно від чинного законодавства конкретної держави. Ці дефініції фактично визначають режим перебування у прикордонних територіях людей та товарів з зменшенням ролі бар'єрної функції кордону.

**Транскордонний регіон** - це територія щонайменше двох різних країн, що мають спільний державний кордон, між якими є виробничі і соціально-економічні зв'язки.

**Транскордонне співробітництво** – це спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх представницькими органами, місцевими органами виконавчої влади України та територіальними громадами, відповідними органами влади інших держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством (Верховна Рада України, 2004. *Про транскордонне співробітництво*).

**Андрогінізація** - це у широкому сенсі вимушене або добровільне накладання різних культур, у результаті чого виникають нові культури із змішаним національним і культурним характером.

**Маргінальний** (пізньюлат. marginalis – той, що знаходиться скраю, на межі, від лат. margo – край, межа). Наприклад, маргінальні групи – це соціальні групи людей, спосіб життя яких не відповідає стандартам, притаманним суспільству, до якого вони належать, але не порушує його правових норм.

**Консолідація** (пізньюлат. consolidatio, від consolido – зміцнюю) – об'єднання, згуртування окремих осіб, груп, організацій для посилення боротьби за спільну мету.

**Континуум** (від лат. *continuum* – безперервне) "динаміка" - безперервність змін параметрів кордонів.

**Модальна особистість** – це тип, до якого належить більшість дорослих членів даного суспільства, формуючи так званий національний характер.

**Легітиміація** (від лат. *legitimus* – закон, законний, правомірний, належний, пристойний, правильний, дійсний) – 1) процес визнання соціальними суб'єктами значущості суспільно-політичної реальності як в цілому, так і в її окремих виявах та складових; 2) способи пояснення і виправдання соціальних та політичних відносин, їх когнітивна та нормативна інтерпретація.

**Міжнародний транспортний коридор (МТК)**- це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів на рівні, що відповідає вимогам Європейського Співтовариства

**Бодер-кордон** – жорсткий, статичний, лінійний;

**Фронтір** (від англ. *frontier* – кордон, лінія) - межа між освоєними і неосвоєними поселенцями землями, яка може змінюватися.

**Модель** - (від лат. *Modulus* — «міра, аналог, зразок, взірць») — відтворення чи відображення об'єкту, задуму (конструкцій), опису чи розрахунків, що імітує, відтворює принципи внутрішньої організації або функціонування, певні властивості, ознаки чи(та) характеристики об'єкта дослідження чи відтворення (оригіналу). Це проект, інформаційне, натурно-матеріальне чи описово-макетне представлений об'єкта або явища, що є тотожною чи спрощеною версією модельованого об'єкта, проекту чи явища.

**Синергія** (від грец. *συνεργία* — (грец. *σύν*) разом; (грец. *ἔργον*) той, що діє, дія) — це сумарний ефект, який полягає у тому, що при взаємодії двох або більше факторів їхня дія суттєво переважає ефект кожного окремого компонента у вигляді простої їхньої суми.



# **РОЗДІЛ 1. СТАН ДОСЛІДЖЕННЯ, ТЕОРЕТИЧНІ ТА ІСТОРИЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ МЕРЕЖІ ПУНКТИВ ПРОПУСКУ НА УКРАЇНСЬКИХ КОРДОНАХ.**

## **1.1. Стан дослідження і систематизація літературних джерел відповідно до теми дослідження.**

Аналіз стану дослідженості піднятої проблеми розглядається по трьох напрямках: теоретичні праці, які стосуються питань кордону; дослідження транскордонних територій та міждержавної співпраці; містобудівні дослідження питань архітектурної організації міжнародних транспортних коридорів.

Вивчення кордонів і прикордоння були закладені в антропогеографії ХІХ ст. Ф. Ратцелем і Р. Блашаром, в історичній науці Ф. Тернером і геополітичних дослідженнях К. Хаусхофером (Хаусхофер, К., 2001). Вивченням сучасної науки прикордоннології (лімології), яка вивчає сферу суспільної життєдіяльності та державного функціонування, займалися науковці різних галузей: політологічної, геополітичної, історичної, економічної, географічної, юридичної, а саме: А. Беленький, М. Вавричин, Я. Верменич, В. Вечерський, С. Гакман, Я. Грицак, Я. Дашкевич, Ю. Демянюк, М. Долішній, В. Засадко, О. Зелінська, С. Кроль, Є. Кіш, Р. Коцан, Д. Купрієнко, І. Крип'якевич, М. Лендсел, Н. Луцишин, Н. Мікула, В. Мироненко, В. Новікова, С. Пирожков, Л. Позднякова, Ю. Ремига, І. Студенніков, В. Серветюк, О. Субтельний, В. Тимофієнко, Ф. Шульженко.

Поняття прикордоння є цілісним соціально-політичний феноменом, основою якого є державний кордон. Я. Верменич проводить дослідження історичної лімології у секторі теоретико-методологічних проблем історичної регіоналістики історії України (Верменич, Я., 2014, 2003); Ю. Демянюк займався питаннями політології, теорії та історії держави і права (Демянюк, Ю.А., 2015). Галуззю дослідження Д.А. Купрієнка була державна територія і

державний кордон, аналіз сучасних тенденцій розвитку системи управління прикордонної безпеки Європейського Союзу. П. Шульженко вивчав державницькі та правові етапи розвитку України, теоретичні та практичні проблеми правового забезпечення соціально-економічного та політичного розвитку суспільства і держави (Шульженко, П., 2006).

Історія формування транспортних шляхів на території сучасної України висвітлено в працях таких вчених: В. Вечерського, С. Гріх, І. Крип'якевича, Г. Петришин, Б. Посацького О., М. Рудницького, Субтельного, М., Т.Середюка, В. Тимофієнка (Вавричин, М. Дашкевич, Я. та Кришталович, У., 2004; Вечерський, В.В., 2001; Гріх, С.В., 1998; Крип'якевич, І., 1908; Петришин, Г.П., 1999, 2007; Посацький, Б.П., 2010, 1997; Рудницький, А. та Дида, І., 1999; Субтельний, О.М.,1991; Сердюк, Т.В. та Клопотовська, Є.О., 2013; Тимофієнко, В.І. 2000; Товбич, В.В. 2004).

Результати досліджень єврорегіонального й транскордонного співробітництва в Європі та в Україні висвітлені в наукових публікаціях: П. Беленького, М. Долішнього, В. Засадко, Є. Кіша, М. Лендєла, Н. Мікули (Беленький, П.,1977, 2006; Долішній, М., 2003; Засадко, В.В., 2014; Кіш, Є.Б., 2008; Лендєла, М., 2001; Мікула, Н., 2001,2003, 2014).

С.І. Пирожков, Д.Прейгер, І.Малярчук досліджують можливість інтеграції України у світову економічну систему через міжнародні транспортні коридори (Пирожков, С., Прейгер, Б., Малярчук, І.,2005). Метою дослідження Ю. Ремиги є оцінка транспортної інфраструктури України та основних показників транспортної системи України (Ремиги, Ю., 2015).

Такі польські науковці проводили дослідження прикордонних територій: Д. Вояковський (Вояковський, Д.,2012), Б. Кавалка (Кавалко, Б.,2006), Я. Банські (Bański J., 2010), А. Клосковська, Т. Коморніцкі (Komornicki, T., 2000), С. Матковський, А. Мішук, М. Собчинський (Sobczyński, M., 1995, 1996), Ю. Хлебовчик та науковці інших країн: Б. Андерсон, Ф. Бродель, П. Саллінс, Ф. Барт, А. Паасі.

Попри багаті історичні традиції у вивченні феномену, дослідження функцій, особливостей, ролі і значення кордону не втрачають своєї актуальності.

Поява кордонів є результатом дискретного уявлення людини про реальність. Людина мислить розмежовуючи предмети, тим самим дискретизуючи простір, незважаючи на розвинену здатність до абстракцій і узагальнень. Тому кордон – це межа зіткнення свого й чужого, звичного й незвичайного, впорядкованого й хаотичного, яке реалізується через виділення території із зовнішнього середовища і відтворення внутрішньої ідентичності.

Специфічні особливості і характеристики державних кордонів досліджуються в межах **лімології** (від грецького слова “лімос” – кордон, межа), або кордонознавства – міждисциплінарної науки, яка вивчає кордони і прикордонні території, розглядаючи їх з позицій походження, функцій, можливостей транскордонного співробітництва та з географічної, політичної, історичної та інших точок зору (Дем’янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

З *географічної точки зору*, кордон показує якісну зміну одних географічних явищ іншими. Якщо ця зміна відбувається швидко, то межа являє собою лінію, якщо повільно, то - смугу.

У загальному *культурологічному сенсі*, на думку Б. Дубини, кордон розуміється як «межа колективної ідентичності, що відокремлює загальне “ми” від такого ж загального “вони”. При цьому, під ідентичністю можна розуміти, наприклад, самовизначення та усвідомлення причетності особи до певної нації та її системи цінностей: мови, релігії, етичних норм, культурної спадщини тощо» (Дубина, Б., Гудков, Л., Левада, Ю., 2008.).

В *історичному* вимірі кордон є не лише географічною, геополітичною чи адміністративною, але й психологічною межею, де можуть змінюватися погляди на те, що ці кордони собою являють механізм співробітництва, кооперації, чи бар’єр.

З погляду *економіки та просторової організації господарства* (регіоналістики) кордони – це лінія, яка розділяє зони, які конкурують і

розмежовує зони пропозиції і попиту на однакові товари; або зони виробництва чи споживання різних товарів (Мікула, Н., 2004.).

Кордон в юридичному сенсі, це уявна межа, що відокремлює територію однієї держави від суміжних. Правники та політологи у теорії держави розуміють кордон, як простір, що визначається законами державної влади. У сучасній геополітиці кордон держави проводиться ще чіткіше: “лінія, що розділяє сфери дії суверенітетів, у межах яких відбувається вирівнювання статусу територій” (Верменич, Я.В., 2003.).

Німецький географ й соціолог Карл Хаусхофер розглядає поняття кордону більш узагальнено: “будь-який кордон – це не тільки політичний кордон, але й кордон багатьох життєвих явищ, і він сам по собі стає ще однією життєвою формою, зі своїми власними ландшафтом, умовами існування, більш-менш широкою зоною бойових дій. Він є елементом простору, який постійно змінюється” (Хаусхофер, К. 2001.).

Фридрих Ратцель – німецький вчений-географ вважає, що «кордон є компромісом, досягнутим на сьогоднішній день, тобто перервою між політико-силовими ситуаціями». (Ратцель, Ф., 1897.).

У міжнародному праві кордон є водночас бар’єром і зоною контакту. Контактна функція найбільше проявляється саме в пунктах пропуску. Візові та митні бар’єри держави дозволяють захистити її економічні інтереси та національну безпеку. І саме тоді на перший план виходить бар’єрна функція кордону. Це привело до появи наукового напрямку, який займається транскордонною міграцією, прикордонними контактами та формуванням єврорегіонів.

Вище наведені визначення терміну “кордон” дозволяють розглядати його як філософське, географічне, історичне, політичне, юридичне, культурологічне значення і створюють цілісне його розуміння.

Не зважаючи на дослідження питань кордону та транскордонної території в різних галузях, проблемі пунктів пропуску через державний кордон в них приділялось недостатньо уваги. Українська Академія архітектури та державне

підприємство "Український державний науково-дослідний інститут проектування міст "ДІПРОМІСТО" імені Ю.М.Білоконя працювали над питанням науково-методичних засад організації та регулювання розвитку прикордонних територій України та суміжних країн, проблем регіональних особливостей планування транскордонних територій. В цих дослідженнях пункти пропуску розглядались в структурі системи транспортних коридорів та прикордонних територій. А от як окремий об'єкт архітектурного дослідження пункти пропуску не розглядались. Автором зроблена спроба узагальнити всі аспекти формування пунктів пропуску на кордонах України і розглянути його як поліфункціональний архітектурний об'єкт (Білоконь, Ю.М., 1999, 2000, 2001, 2003).

Науково-теоретичні дослідження міжнародних транспортних коридорів і зокрема автомобільні пункти пропуску, як один з елементів цієї системи, проводяться з огляду на теорію містобудування. Для даної роботи аспект просторового планування територій має важливе методологічне значення. В даній галузі дослідження проводили професори: Ю. Білоконь, Н. Бобрун, М. Габрель, В. Дідик, М. Дьомін, Г. Петришин, Б.С. Посацький, В. Товбич, Х. Хомич, І.Фомін (Білоконь, Ю.М., 1999, 2000, 2001, 2003; Бобрун, Н., 2010, 2011; Габрель, М.М., 2002, 2004; Дідик, В.Г., 2007; Дьомін, М., 2007, 2005; Петришин, Г.П., 2007; Посацький, Б.С., 1997, 2011; Товбич, В.В., 2004; Хомич, Л., 2007; Фомін, І.С., 1998).

Ю. Білоконь займався вивченням просторового вираження зовнішньої політики України, дослідженням принципів планувальної організації транскордонних територій. Облаштування транспортних коридорів вчений розглядає як одну з важливих складових розвитку транскордонних територій. Дослідник констатував, що «лінійна структура коридору є урбанізованою зоною з розвинутою системою розселення зі значним культурним і соціально-економічним потенціалом, що може бути обґрунтуванням необхідності його комплексного проектування, а структурна єдність транспортного регіону на всій його протяжності є передумовою визначення єдиних принципів

проектування, що потребує визначення співвідносних структурних елементів, їх ознак та критеріїв для всього транскордонного регіону» (Білоконь, Ю.М., 2000.). Проведені дослідження на загальнодержавному рівні планування дозволили сформулювати методичні рекомендації проектування транскордонних територій. Однак разом з тим, в них недостатньо висвітлюються принципи містобудівного розвитку саме пунктів пропуску і тенденцій їх трансформацій.

М. Габрель досліджував використання потенціалу містобудівних систем і запропонував показник просторової ефективності. Цей показник охоплює економічні, екологічні та соціальні складові. Автором згруповані теоретичні та методичні основи оцінки потенціалу простору регіональних систем та запропонована методика визначення ефективності використання просторового потенціалу (Габрель, М.М., 2002). М. Дьомін розглядав теорії та методології сучасного містобудування. Обидва вчених виробили загальну методичку просторової організації міських територій в Україні (Дьомін, М.М. та Габрель, М.М., 2005.). Ці методики стали базою для авторського дослідження.

А. Рудницький висвітлював історичний аспект архітектурно-планувальної організації розвитку прикордоння на західних територіях України, вважаючи їх «контактною смугою», які є воротами України. На його думку, важливим є технічне розширення та облаштування інфраструктури дорожньо-транспортної мережі (Рудницький, А. та Дида, І., 1999.). В. Товбич окреслив основні принципи утворення поліфункціональних суспільно-транспортних вузлів. На думку автора, притягуючи до себе нові функції, ці вузли перетворюються з місць транзиту у громадські центри (Товбич, В.В., 2004.).

Міжнародні автомобільні пункти пропуску на українському кордоні – це здебільшого поліфункціональні комплекси зі складною архітектурно-планувальною структурою. Важливий вклад у дослідженні проблем архітектури громадських будівель і комплексів, їх простору, образності та ідентичності зробили: В. М. Вадімов, В. І.Єжов, В. В. Куцевич, С. Б. Лінда, О. С. Слепцов, В.О.Тімохін, Б.С. Черкес, В.Г.Штолько (Вадімов, В.М., 1995; Єжов, В.И., 2006;

Куцевич, В., 2014; Лінда, С.М. 2010; Слепцов, О.С., 1999; Тімохін, В.О., 2005; Черкес, Б.С., 2008; Штолько, В.Г., 1995, 1979).

Методику містобудівного розвитку транспортних територій і транспортно-комунікаційних коридорів України розробило державне підприємство "Український державний науково-дослідний інститут проектування міст "ДІПРОМІСТО" імені Ю.М.Білоконя (м. Київ) на замовлення Держбуд України (Білоконь, Ю. та Фомін, О., ред. 1999), (Білоконь, Ю.М., 2000). Це дозволило визначити межі транскордонних регіонів і їх загальні характеристики: основні функції прикордонної смуги – зони найтісніших прикордонних контактів, рівні планування транскордонних територій, роль та функції біполярних центрів транскордонних регіонів. Окрім того, інститутом проведено аналіз міжнародних транспортних коридорів, які проходять через територію України (Білоконь, Ю.М., 2003). Державним науково-дослідним інститутом проектування міст «ДІПРОМІСТО» розглянуто планувальний аспект досліджень транскордонних територій. В даному дослідженні на рівні містобудівних рішень методику містобудівного розвитку транскордонних територій розроблену державним науково-дослідним інститутом проектування міст «ДІПРОМІСТО» було взято за основу.

Функціонально-планувальний аналіз пунктів пропуску був проведений з залученням реальних проектів міжнародних пунктів пропуску «Краківець» і «Ягодин» та проекту реконструкції міжнародних пунктів пропуску «Рава – Руська», «Шегині» і «Устилуг», розроблених ПП «Проект-ЦЕНТР».

На сьогодні діяльність у сфері територіального планування регулюється насамперед Законами України «Про основи містобудування» (Верховна Рада України, 1992. Про основи містобудування. *Відомості Верховної Ради України*, 52, Ст. 683.), «Про планування і забудову територій» (Верховна Рада України, 2000. *Про планування і забудову територій:* ), «Про архітектурну діяльність» (Верховна Рада України, 1999. Про архітектурну діяльність), «Про охорону культурної спадщини» (Верховна Рада України, 2000. Про охорону культурної спадщини. *Відомості Верховної Ради України*, 39, Ст.333.), «Про Генеральну

схему планування території України» (Верховна Рада України, 2002. Про Генеральну схему планування території України. *Відомості Верховної Ради України*, 30, с. 204.) та іншими нормативно-правовими актами, а також державними будівельними нормами та іншими нормативними документами.

Дослідження архітектурно-планувальної спеціалізації міжнародних пунктів пропуску узгоджується з основами державної Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (Кабінет Міністрів України, 1996. *Про затвердження переліку шляхів і напрямків транзиту підакцизних товарів через територію України та пункти на митному кордоні, через які здійснюються ввезення і вивезення цих товарів, та граничні терміни транзиту підакцизних товарів автомобільним і залізничним транспортом через територію України:*), (Кабінет Міністрів України, 1996. *Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів*), положеннями міждержавного урядового документу «Основоположні принципи сталого просторового розвитку європейського континенту» (Рада Європи, 1983. *Європейська хартія регіонального просторового планування*), (Рада Європи, 2000. *Основоположні принципи сталого (стійкого) просторового розвитку європейського континенту*) та державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016-2020 роки (Кабінет Міністрів України, 2016. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016–2020 роки *Урядовий кур'єр*, 69, с. 22. Ст. 2330).

Аналіз джерельної бази та науково-теоретичних джерел, експертного опитування проєктантів засвідчує, що галузь проєктування українських ПП в сучасних умовах і згідно сучасних вимог поки залишається малодослідженою.

## **1.2. Наукова рефлексія поняття кордон та транскордонна територія.**

Кордон є нерозривно пов'язаним із усіма трьома основними елементами держави – територією, народом і владою.



У наукових колах у широкому розумінні «кордон» трактується як сутність кордону і принципи буття. У вузькоспеціалізованому як опис його конкретних характеристик та функцій, аналіз зміни в часі.

Державний кордон України визначає межу впливу державного суверенітету. За нормами міжнародного права державні кордони є непорушними. Ці положення прийняті в 1975 р. на нараді з безпеки та співробітництва в Європі у Хельсінкі. Хоча до сьогоднішнього дня зустрічаються випадки незаконних дій по подоланню кордону. Негативним результатом цього є звуження радіусу довіри межуючих держав і відповідно розширення образу «ворога».

**Цілі встановлення кордонів держав та їх функції.** У науково-правових колах визначають чотири основні цілі встановлення державного кордону будь-якої країни: позначення межі державного суверенітету на поверхні суші, вод, а також у підземному, підводному і повітряному середовищах; забезпечення контакту й регулювання взаємодій (політичних, економічних, правових, екологічних, силових і інших) між суміжними державами; “стягування” території суб’єктів та інших соціально-територіальних утворень держави соціально-політичним “поясом”; створення передового рубежу захисту національно-державних інтересів, забезпечення національної безпеки, місця першої перевірки держави на міцність її військової, економічної й інших видів безпеки (Дем’янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

Одна з найважливіших характеристик державних кордонів виявляється в їх функціях. Основні функції відображають еволюцію розвитку прикордонних відносин. **Бар’єрність** розкривається в обмеженні або блокуванні потоків людей, товарів, капіталовкладень, інформації між країнами та через диференціацію митних зборів та віз. Бар’єрна функція полягає у відокремленні території однієї країни від іншої. Відокремлення може бути близьким до абсолютного, так було в колишньому Радянському Союзі та країн Варшавського договору. В той час кордон був “залізною завісою” від сусідніх країн по всьому периметру. Класифікація типів бар’єрності: ландшафтна (наявність природних перешкод); демографічна (слабка заселеність

прикордонних територій, що знижує інтенсивність транскордонної взаємодії); комунікаційна (слабка розвиненість транскордонних комунікаційних шляхів); адміністративно-правова, або інституційна (дія державних інститутів або норм, що ускладнює транскордонне сполучення); соціокультурна (відмінності, що створюють для більшості представників однієї держави несприятливе або чуже соціокультурне середовище); економічна (пов'язана з утрудненнями транскордонного сполучення через відмінності в економічному режимі сусідніх держав чи іншими чинниками, що створюють несприятливі умови для транскордонної взаємодії в сфері економіки) (Дем'янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

**Контактність** являє собою сукупність умов і чинників, що сприяють транскордонному співробітництву, розвитку взаємовигідних економічних і культурних зв'язків. Контактність проявляється в прозорості національних кордонів для переміщення через них людей, товарів, фінансів, інформації, що є проявом глобалізації господарського життя та появою різносторонніх зв'язків між державами. Посилення контактної функції кордонів розкривається найбільше в Європі та Північній Америці. Для інших регіонів більш домінуючою є бар'єрна функція. Контактна функція кордону може проявлятися у створенні спільних природних заповідників, єврорегіонів, відкритих економічних зон на стикових територіях держав (Дем'янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

Отже, взаємовиключаючи одна одну, бар'єрна та контактна функції здатні утворювати проміжні умови перетину кордону у вигляді **фільтруючої функції**. Фільтруюча функція полягає в прозорості кордонів для одних потоків (категорій людей, товарів) і навпаки, непрозорості для інших. Кордон, в цьому випадку, регулює потоки на свою територію і зовні. Він пропускає все корисне та потрібне для держави з інших країн і затримує все шкідливе, негативне вороже (Дем'янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

Таким чином еволюцію транскордонних відносин можна подати у вигляді зміни різних фаз пропускної здатності державного кордону у напрямку від його бар'єрної до контактної функції:

Фаза I. Основна бар'єрна функція реалізується через військові інституції з встановленням контактної економічної та цивільної функції кордону. Це в просторовій конфігурації приводить до побудови оборонних (фортифікаційних) споруд на кордоні (при потребі) і мілітаризованих контрольованих ПП.

Фаза II. Знижується роль військової складової бар'єрної функції, але зберігається економічна (збір мита) та цивільна функції. У просторовій організації вимагає спеціально облаштованих площ для огляду людей і транспортних засобів на пропускних пунктах.

Фаза III. Економічна та цивільна функції кордону поступово обмежуються. Наступає лібералізація міжнародної торгівлі і паспортного контролю при дотриманні візового контролю руху осіб та товарів із сусідніх країн. Починається економічна інтеграція, яка дає можливість створювати логістичні і поліфункціональні комплекси неподалік кордонів.

Фаза IV. Відбувається подальша лібералізація міжнародної торгівлі, згідно з планами економічної інтеграції (приклад країн-членів ЄС). Впроваджується безвізовий рух при дотриманні контролю руху осіб та товарів із сусідніх держав. Це послаблює контрольні функції пунктів пропуску, відповідно їхня площа зменшується, а їх кількість по периметру кордону збільшується.

Фаза V. Виникає повна свобода руху товарів (скасування в більшості випадків мита і митних зборів). Безвізовий рух замінюється повною свободою переміщення, працевлаштування і зміни місця проживання. Прикордонний контроль максимально спрощується. У просторовому аспекті – нівелювання пунктами пропуску як вузловими об'єктами контролю (у рамках Шенгенської групи). Можуть бути збережені споруди недіючих пунктів пропуску, які можуть виконувати інші функції.

Якщо розглядати те, що контактна функція проявляється саме в АПП, то можна стверджувати що ці фази притаманні і еволюції розвитку АПП.

Кордону притаманні і додаткові функції, які встановлюють зв'язок між основними функціями державного кордону та процесами і явищами у державі.

Функція *віддзеркалення* відображає у функціях кордонів особливості політичного й державного устрою, рівень економічного, соціального, культурного розвитку країни. У країнах з тоталітарним режимом, як правило, більш виражена бар'єрна функція, а це відображається в незначній кількості пунктів пропуску на кордонах. І навпаки, демократичні держави мають більш прозорі, контактні кордони з більшою кількістю ПП на кордонах.

*Регулювальна* роль кордону полягає в підтримці визначеного економічного режиму та рівноваги на державній території.

В основі функції *відокремлення* лежить принцип диференціації однієї етнічної, соціальної або культурної групи від інших та збереженні їх відмінностей і різноманітності.

Функція *порівняння* проявляється в тому, що кордони дозволяють підтримувати конкуренцію у світових економічних і політичних відносинах, але саме вона одночасно забезпечує можливість різного роду комунікацій на різних рівнях.

Осмислення процесів, які відбуваються в прикордонні, прогнозування їх розвитку обумовлює потребу в досліджуванні прикордоння як простору, де відбувається зіткнення інтересів суміжних країн та розгортається транскордонна співпраця або протистояння.

Специфічну соціально-географічну зону уздовж кордону, у межах якої спостерігаються прикордонні процеси і явища називають *прикордоння*.

У деяких наукових працях розрізняють поняття “прикордоння” та “пограниччя”, “приграниччя”, “порубіжжя”, які є синонімами та можуть мати узагальнювальну назву “прикордоння”.

Прикордоння розглядається як заселений людьми простір, тому прикордоння – це просторово-соціокультурний феномен, який є певним

локалізованим регіоном з своєю соціальною, культурною, економічною, політичною та іншою специфікою.

Розуміння прикордоння як просторово-соціокультурного феномену ґрунтується на певних його особливостях: прикордоння є територією, що прив'язана до осі кордону, є специфічним регіоном суспільних взаємовідносин та має власну динаміку розвитку (Дем'янук, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

У англomовному просторі розглядаються різні типи кордонів: *boundary studies, border studies, frontier studies*, що перекладаються словом “кордон”. Одним із філософів-дослідників кордонів був американський вчений Б. Паркер. Він створив модель під назвою “континуум” (від латинського слова *continuum* – безперервне) “динаміки” (безперервність змін параметрів кордонів). Саме з огляду на це він відмічає основну складність аналізу взаємодії кордонів. У його концепції бодер і фронтир – це два протилежних типи кордону: перший- **бодер-кордон** – жорсткий, статичний, лінійний; другий, **фронтир** – м'який, який може змінюватися (Дем'янук, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

Ґрунтуючись на визначенні прикордоння як географічного просторув Б. Паркер приходить до такого визначення **прикордоння**, як *"регіону навколо або між політичними і культурними цілісностями, де географічні, політичні, демографічні, культурні та економічні обставини і процеси можуть взаємодіяти, створюючи бодер-кордони і фронтيري"* ( Мікула, Н., 2003).

Якщо прикордоння розглядається як територія по один бік кордону, воно має назву - “прикордонна територія”, а якщо з обох боків, то – “транскордонна територія”.

**Соціокультурний феномен та соціодинаміка прикордоння.** Прикордоння можна розглядати і як регіон з життям людей, яке пов'язане з кордоном. Ця соціально-територіальна спільнота характеризується локалізацією суспільних відносин навколо кордону. Ідентичність та ідентифікаційні процеси на таких теренах відбуваються на символічному рівні, де регіональна ідентифікація домінує над іншими. Можна відзначити, що на

територіях з змішаними етнічними ідентичностями етнічний аспект виражений більш сильно.

*Соціодинаміку* (зміна характеристик соціуму у часі та просторі) прикордоння можна розглядати як зміну ролі і значення прикордоння у зовнішніх соціокультурних процесах та у соціально-антропологічній трансформації прикордоння.

Прикордоння не тільки територія дистанціонування, але і взаємозв'язку межуючих держав. Прикордонні території показують процес “нашарування” різних соціокультурних процесів, які не тільки вирішують проблеми міждержавних відносин, але і створюють нові проблеми. Цей процес підсилюється різними рівнями розвитку межуючих держав (Дем'янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

Аналізуючи трансформацій, що відбулися в політичній культурі у кінці ХХ століття, можна побачити зміни уявлень про роль держави, управління та організацію прикордонних територій. Ця трансформація дала поштовх до посилення транскордонного співробітництва. Відповідно до закону України **транскордонне співробітництво** – це спільні дії, спрямовані на встановлення і поглиблення економічних, соціальних, науково-технічних, екологічних, культурних та інших відносин між територіальними громадами, їх представницькими органами, місцевими органами виконавчої влади України та територіальними громадами, відповідними органами влади інших держав у межах компетенції, визначеної їх національним законодавством (Верховна Рада України, 2004. *Про транскордонне співробітництво*).

Одна з форм транскордонного співробітництва – **єврорегіони**, форма контакту місцевих органів влади прикордонних регіонів двох або більше межуючих держав. Ця співпраця направлена на координацію взаємних зусиль і здійснення ними узгоджених заходів у різних сферах життя для вирішення спільних проблем (Мікула, Н., 2003.).

Наявність спільних соціально-економічних проблем та їх розв'язання є необхідною умовою поєднання зусиль територіальних громад та місцевих

органів влади держав-сусідів. Як правило, до таких проблем належать екологічні та природоохоронні, розвиток прикордонної інфраструктури, транспорту та комунікацій, раціональне використання трудових ресурсів, забезпечення умов для розвитку етнічних меншин (Мікула, Н., 2004.).

Отже, транскордонні регіони дозволяють змінити периферійну ситуацію прикордоння, мобілізуючи місцевий потенціал і ресурси. Це дасть трансформацію прикордонних регіонів, в тому числі розширення діючої системи пунктів пропуску на кордонах. На даний момент Україна є членом 10 Єврорегіонів (Мікула, Н., 2003.).

### **1.3. Історичні передумови організації кордонів України та пунктів пропуску на них.**

Становлення Української держави, а відповідно і її кордонів було тривалим, не стабільним і динамічним процесом. Для зручності дослідження, було розбито історичну послідовність подій та процесів на території нашої держави на декілька етапів.

До *першого етапу* було віднесено первісне суспільство, коли розселялись племена на даній території з інтенсивними різносторонніми контактами (часом воєнного характеру) між етнокультурними спільнотами. Для даного періоду є характерним не чіткі кордони, а зони контактів.

*Другий етап* обіймає період становлення перших держав VI століття - XIII століття, в якій була характерна рухливість кордонів і часта відсутність їх зв'язку з етнічними і культурними межами.

*Третій етап* починається з формуванням української національної держави, яка прагнула об'єднати економічні, політичні і культурні ідентичності в межах своїх кордонів. Це час коли прикордоння отримує унікальний спосіб буття, форму вияву і здійснення.

*Четвертий етап* починається з 1991 року, проголошення незалежної Української держави, визнаної світовою спільнотою і часу формування

зовнішньої державної політики, остаточного формування державних кордонів за міжнародними стандартами.

**Перший етап.** Історики вважають, що найдавнішим народом на півдні України були кіммерійці – кочівники, які заселяли степове Причорномор'я. У VII ст. до н. е. вони були витіснені скіфами. Найдавнішою державою на території України, про яку збереглося багато письмових відомостей, є Скіфія. Це царство, яке об'єднувало культурно споріднені племена, що вели торгівлю між собою, а також зі своїми сусідами, формуючи певні кордони, захищаючи власні економічні та політичні інтереси (Субтельний, О., 1991.).

Протягом VII ст. до н. е. – III ст. н. е. територію України заселяли племена кіммерійців, скіфів і сарматів, які й створили перші державні утворення на території України. **Додаток В-1.**

Кочовий спосіб життя сарматів сприяв розвитку торгівлі – сармати торгували з грецькими і римськими містами в Причорномор'ї, везли товари зі східних країв – Кавказу та навіть Китаю. На відміну від скіфів, значну частину доходу вони отримували з війни – як від військової здобичі, так і найманства. У сарматські часи вперше на українських землях з'явилося християнство.

Сарматське царство не було державою в сучасній формі – це тимчасові союзи споріднених племен, які в певні моменти спільно обстоювали свої інтереси, а в інші – воювали між собою. Тому кордони були не чіткими лініями, а прикордонними зонами – ареалами. Особливо це стосувалося кочових племен, для яких домівкою слугували вози. Кордони тяжіли до природних перешкод чи ліній ландшафту (Субтельний, О.М., 1991.).

**Другий етап** розглядається від VIII ст.н.е, коли на землях антів-слов'ян постало нове об'єднання народів – держава з центром у Києві – Русь. Силою війська та дипломатії Київ розширяв свою владу. За політичним устроєм Київська Русь була монархією зі складною системою управління: Великий князь київський, який зосереджував у своїх руках усю законодавчу, виконавчу, судову та військову владу і князі, що керували самостійними князівствами та народні віча в містах, зокрема і в Києві. Князівства зберігали велику частину



самостійності маючи обмежені території, тому деколи воювали між собою. У містах широко розвивалися ремісництва і торгівля, що сприяло митній справі.

### ***Додаток В-2.***

М. С. Грушевський пов'язував початок становлення української держави із розвитком торгівлі. Він вказував на те, що торговельні каравани потребували збройної охорони, а її могла надати тільки певна організація. Про неї до нас дійшли перші відомості із часів утворення Київської Русі. Ми знаємо, що князь і його дружина не тільки збирали мито з руських і заморських купців за перевезення різних товарів й худоби через кордони певних територій, але й добивалися рівних з греками прав у торгівлі.

За часів Київської Русі торгівлею займалися не тільки купці, але й бояри та князі, від яких залежала безпека внутрішньої торгівлі. До прикладу, мостник збирав плату за проїзд через мости, та осмник - побирач торгового мита в містах. У збиранні мита на кордонах Русі митникам допомагали також “бояри путні” і “слуги путні”. Це були тогочасні прикордонники, які боролись з незаконним безмитним перевезенням товарів об'їзними шляхами. Територією Київської Русі проходили важливі торгові шляхи, які з'єднували Чорне та Балтійське моря, Азію та Європу. Один з них це дніпровський шлях, який з'єднував північні країни з Чорним морем і шлях «із варяг у греки» , який з'єднував територію Балтійського моря з Чорним (Гріх, С.В., 1998.).

Все більшого значення набували торговельні шляхи, які зв'язували Україну із Західною Європою, які сформувались упродовж IX–XIII ст. Головний з них лежав від Києва на Луцьк, Володимир, Краків, Битом, Онполе, Вроцлав. У цей час зростає роль Львова, який лежав на перехресті водних та сухопутних торгових шляхів через Городок, Любачів, Сандомир, Опатов, Радом. При в'їзді в ці міста стояли митні пости. Цей шлях відіграв і відіграє важливу роль у розвитку торгових відносин. Тоді зросло значення і Володимиро–Торунського шляху, який пролягав через Городіл, Холм, Люблін, Казімеж, Шеченов, понад Віслою (Чорний, В.Б., 2000.).

Важливим був Острогомський митний статут, який був виданий у 1288 році. У ньому йшлося про умови торгівлі з купцями з різних країн: Баварії, Польщі, Чехії, Австрії. Це говорить про те, що тогочасні українські митники керувалися європейськими правилами і діяли злагоджено з своїми західними сусідами (Чорний, В.Б., 2000.). Були запроваджені на підступах до Києва, Вишгорода та інших міст Київської Русі застави-фортеці, в яких збиралось мито за перевезення товарів та прогін худоби.

У середині XIII ст. безпосереднім спадкоємцем традицій української державності стало Галицько-Волинське князівство. Його територія поділялася на низку князівств-земель. Одне з міст-фортець західного рубежа Галицького князівства була Тустань, в якому камінь-скеля слугував природнім фундаментом для дерев'яних споруд. У місті була митниця на шляху до Верецького перевалу. Грамота Папи римського Боніфация IX (15 травня 1390 р.) згадує прикордонну королівську Тустань як пункт експорту дрогобицької солі (Чорний, В.Б., 2000.).

Із половини XIV ст. окремі міста отримали магдебурзьке право, яке дозволяло збирати мито в цих містах: містечко Сянок (1334 р.), місто Львів (1356 р.), Кам'янець-Подільський (1374 р.), Белз (1377 р.), Холм (1282), Тереховля (1389 р.), Перемишель (1389 р.), Луцьк (1432р.) та інші. Отже, просторова мережа тогочасних митниць тяжіла до значних торговельних центрів – міст та транспортних шляхів, якими, в основному, переміщались люди і товари. *Додаток В-3.*

В Україні і за часів Литовсько-Руської держави була встановлена чітка система митних зборів на ввіз та вивіз товарів. Пограничне мито (цло) стягували митники. Велике князівство Руське і Литовське в результаті стало однією з найбільших європейських держав. Приблизно 90 % його території складала слов'янські землі, а офіційною мовою, яку використовували в документах, була тодішня українська – розмовна мова наших предків (Гріх, С.В., 1998.).

*Третій етап* – це період боротьби українського народу за самовизначення, який починається з виникнення Запорізька Січ та Гетьманщина у XVI столітті. Тоді закладались основи нових господарсько-економічних та торгівельно-фінансової систем, формування митних кордонів. Властивою рисою економічної політики адміністрації Б.Хмельницького став протекціонізм, захист інтересів торгових представників Гетьманщини, що закріплювалося низкою гетьманських універсалів 1649–57 років. 10 повноважних посольств, які обстоювали і митні інтереси Гетьманщини були в Москві. Митні надходження становили основну статтю державного бюджету (до 40–45 % у 2-й пол. 18 ст.). Фінансова канцелярія гетьмана на чолі з генеральним підскарбіє координували роботу тогочасних митних службовців. Через митниці та митні застави щодня переходило кордон від 100 до 400 купецьких валок, без урахування дрібних купців. Умови ввізного (індукта) та вивізного (евекта) мита були сформульовані в універсалах Б.Хмельницького. В них встановлювалась мережа митних постів на кордонах з Річчю Посполитою, Османською імперією та Російською державою, визначався їх статус, режим і порядок роботи. Тогочасні митники - спеціальний підрозділ з козаків, проходили спеціальне навчання. В той час формується великий торговий шлях з Московщини до балканських країн. Ці перетворення відбувалися в часи гетьманства Б.Хмельницького (50-ті рр. XVII ст.), коли козацька держава займала більшу територію сучасної України (Чорний, В. Б., 2000.).

Станом на 1714 на кордоні між Росією та Гетьманщиною функціонувало 40 митних застав (найбільші – у Києві, Полтаві, Любечі, Стародубі, Переяславі), де митники оглядали, оцінювали товари й конфісковували контрабанду. Митники Гетьманщини не підлягали місцевим судам, а лише Генеральному військовому судові, їм суворо заборонялося брати хабарі, стягати мито з товарів, визначених для внутрішньої торгівлі. Російський царат послідовно проводив лінію на обмеження державно-політичних та економічних прав Гетьманщини (Енциклопедія історії України. Митна служба України. 2009.).

Позитивним фактором формування торгових шляхів Європи була сітка середньовічних міст Європи (Західної України, в тому числі), які розташовувались з інтервалами 25-30 км, що приблизно відповідало відстані денного переходу кінного каравану від зупинки до зупинки. Один з торгових шляхів, який сформувався ще в античні часи на цій території «Via Regia – шлях королів» і трансформувався в теперішній міжнародний автомобільний транспортний коридор №3 (Криворучко, Ю.І., Русанова, І.В. та Король, Є.І., 2008.).

Відновлення української державності відбулось після завершення I світової війни. 9 січня 1918 року Центральна Рада Української Народної Республіки прийняла IV Універсал, яким проголосила Україну «самостійною, ні від кого незалежною, вільною, суверенною державою українського народу». IV Універсал визначав основні засади самовизначення, державного ладу і перспективи державотворення в Україні, зокрема в економічній, торговельній і податковій сферах. Варто зазначити, що в IV Універсалі наголошувалось на тому, що Українська Народна Республіка бере в свої руки найважливіші галузі торгівлі і весь дохід від них поверне українському народу. Митна служба, в основному в той час, керувалася нормами, тарифами та митним кодексом імперського часу (Гріх, С.В., 1998.).

Організований Корпус прикордонної варти здійснював охорону кордону України і окремі митні функції. Запорізький корпус, який був основою правоохоронної структури контролював переміщення вантажів і товарів через українсько-російський та українсько-румунський кордони та боровся з контрабандою (Енциклопедія історії України. Митна служба України. 2009.).

Митна діяльність базувалася на дореволюційних нормативно-правових актах. Внаслідок агресії Росії та "Білого руху" уряд УНР контролював лише частину Правобережної України, тому проблема митної діяльності в практичній площині не стояла.

У Західно-Українській Народній Республіці (з листопада 1918 р. до липня 1919 р. на території Східної Галичини, Буковини і Закарпаття) митні функції

покладалися на державний секретаріат фінансів ЗУНР, до якого входили митна служба, підпорядкована їй "скарбова сторожа", органи мір і ваги, прикордонні митні установи "митні уряди" (Чорний, В.Б., 2000).

Митні заклади в радянській Україні. Згідно із договором між РСФРР та УСРР сфера зовнішньої торгівлі та митної політики ставала "об'єднаною" на підставі "Тимчасового положення про управління митною частиною в УСРР". Керівництво митною справою в Україні покладалося на уповноваженого РНК РСФРР. Із утворенням СРСР зовнішньоекономічні та митні функції перейшли у виключну компетенцію союзного центру митному відділу уповноваженого наркомату зовнішньої торгівлі СРСР при РНК УСРР (Коцан, Н.Н., 2005.).

У часи СРСР, коли ми були за "залізною завісою", на кордонах України всі питання вирішували централізовано в Москві. Господарська діяльність, торгівля тяжіли до центру, транспортні шляхи прокладали паралельно з кордоном, а наявні транзити до чергового переділу території не використовували або ліквідували. Така ситуація спостерігалася на західному прикордонні колишнього СРСР, де розібрали багато кілометрів залізничного полотна європейського стандарту та побудували більш широкі колії стандарту СРСР. Торгові стосунки між державами були не значними, як і людські потоки через кордони (в основному, державні урядовці). Закрита держава не була зацікавлена в розвитку нових пунктів пропуску. Це був час просторової ізоляції. 1920–30 в УРСР діяли Київська, Одеська, Миколаївська, Херсонська митниці, підпорядковані головному митному управлінню наркомату зовнішньої торгівлі СРСР, після 1945 були додатково відкриті Львівська, Чопська, Виноградівська, Ренійська, Вадул-Сіретська та інші митниці. На україно-польському кордоні функціонували автомобільний пункт пропуску «Шегині-Медика» відкритий 1945 р. та «Ягодин –Дорогуськ» відкритий 1990 році з автомобільним та залізничним сполученням (Коцан, Н.Н., 2005.).

**Четвертий етап.** Сьогоднішній етап організації транскордонних територій та реформування митної служби розпочався в незалежній демократичній Українській державі з 1991 року. Довелося починати з

незначного, тому що навіть ті нечисленні митниці, що діяли в Україні в часи Радянського Союзу не були розраховані на значні потоки. В Україні не було жодних керівних чи координувальних структур, які б займалися митною справою. У спадок від Радянського Союзу Україна отримала 25 митниць, 49 митних постів. Функціонувало 29 автомобільних, 14 залізничних, 4 авіаційні та 17 морських і річкових пунктів пропуску (Енциклопедія історії України. Митна служба України. 2009.).

Створений у 1991 році Державний комітет митного контролю України перетворений у Державний митний комітет України. Закон "Про митну справу в Українській РСР", ухвалений ВР УРСР 25 червня 1991, проголосив, що Україна як суверенна держава самостійно створює власну митну систему як складову зовнішньоекономічної діяльності. В ньому зазначалось, що державний кордон є межею митної території України. Основне формування митної системи України, Закон України «Про єдиний митний тариф» був завершений до кінця 1996 року. Сформовано мережу митних установ та пунктів пропуску: 8 територіальних митних управлінь, 70 митниць та 245 митних постів. На Державну митну службу України покладаються захист економічних інтересів України, контроль за додержанням вимог митного законодавства України, створення сприятливих умов для участі України в міжнародному співробітництві, захист інтересів споживачів, боротьба з контрабандою, запобігання порушенням митних правил (Енциклопедія історії України. Митна служба України. 2009.).

Розглядаючи **просторову організацію кордону** держави, бачимо що на сьогодні Україна межує з сімома країнами: Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою, Росією і Білоруссю. Загальна протяжність українського кордону становить 6992,98 км, сушею – 5637,98 км: Республіка Польща — 542,39 км, у т. ч. річкова — 187,3 км; Словацька Республіка — 97,852 км, у т. ч. річкова — 2,3 км; Угорщина — 136,7 км, у т. ч. річкова — 85,1 км; Румунія — 613,8 км, у т. ч. річкова — 292,2 км і морська — 33 км; Республіка Молдова -1222 км, у т. ч. річкова - 267 км, Придністров'я - 52 км;

Російська Федерація — 2295,04 км, у т. ч. морська — 321 км; Республіка Білорусь — 975,2 км, у т. ч. річкова — 325,9 км (Кашуба, О.М. 2014).

Західний кордон України проходить переважно суходолом, а також ріками : Західним Бугом на заході та Тисою і Дунаєм на півдні.

По морю Україна межує з Румунією і Росією. Українсько-румунський кордон на заході продовжується з лінії на суходолі в Чорне море на віддаль 33 км від берега, далі, він є межею українських територіальних вод і румунської економічної зони. Повернувши на північ, наш морський кордон є межею між державною територією (акваторією) та винятковою економічною зоною України; він огинає контури українського узбережжя аж до Керченської протоки, дотримуючись віддалі в 12 морських миль (22 224 м) від берега. У східній частині Чорного моря південніше Керченської протоки він зустрічається з межею російської економічної зони в Чорному морі. Українсько-російський кордон починається з точки, де зустрічаються економічні зони і територіальні води України і Росії, далі йде в напрямку на північ (до південних рубежів Керченської протоки), де є межею територіальних вод України і Росії (22,5 км). Далі кордон продовжується в Керченській протоці (49 км) і Азовському морі (249,5 км), він розмежовує внутрішні води обох держав до точки кордону на узбережжі (Дем'янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014.).

Упродовж 1992—1993 рр. створено розгалужену систему митних органів на всій території України, визначено зони діяльності митниць та спеціалізованих митних організацій, запроваджено митний контроль на всьому периметрі кордону. Розгорнуто й облаштовано за тимчасовою схемою 62 пункти пропуску. У 1992 р. Україна стає повноправним членом Всесвітньої митної організації.

Здійснення прикордонного, митного та інших видів контролю осіб та транспортних засобів проходить на спеціально виділених територія на залізничних і автомобільних станціях, у морських і річкових портах, в аеропортах (на аеродромах) у пунктах пропуск через державний кордон

України. Морські, річкові та пункти пропуску в аеропортах є складовими цих громадських будівель. Тільки залізничні та автомобільні пункти пропуску на державних кордонах в даний момент є окремими архітектурними комплексами і вузлами пропуску на транспортних коридорах України. Один з показників ефективності міжнародних транспортних коридорів є його пропускна спроможність, яка залежить від пропускної спроможності АПП та їх кількості. Україна має дуже високий «транскордонний потенціал» 19 із 25 областей є прикордонними, а їх сукупна площа становить близько 77 % усієї території держави, велика довжина кордону та сусідство з 7 державами. Одночасно можна відзначити відставання якості облаштування та темпів містобудівного розвитку прикордонних територій України і пунктів пропуску на кордонах зокрема (Куйбіда, В.С., Негода, В.А. та Толкованов, В.В., 2009.).

На сьогодні в Україні діють 221 пункти пропуску, з яких 125 автомобільні, 37 – залізничні, 3 – пішохідні, 2 – паромні і 9 – річкові. З автомобільних ПП: 55 – міжнародні, 26 – міждержавні і 44 – місцеві. На кордоні з Республікою Білорусь діють 8 автомобільних міжнародних пунктів пропуску, 5 автомобільних міждержавних і 7 автомобільних місцевих (це приблизно 32 км між ПП); з Республікою Польща – 8 автомобільних міжнародних ПП (приблизно 44км між пунктами) та 6-залізничних; зі Словаччиною – 2 автомобільні міжнародні ПП (47 км між пунктами); з Угорщиною – 6 автомобільних міжнародних ПП (9 км між пунктами); з Румунією – 3 автомобільні міжнародні ПП (96 км між пунктами); з Республікою Молдова – 15 автомобільних міжнародних, 13 автомобільних міждержавних і 12 автомобільних місцевих ПП (приблизно 23км між пунктами); з Російською Федерацією – 13 автомобільних міжнародних, 12 автомобільних міждержавних і 20 автомобільних місцевих ПП (у середньому – 44 км між пунктами) (Кашуба, О.М., 2014. ).





**Рис.1.3.1.** Схема автомобільних ПП на українських кордонах до 2014р.

(власне опрацювання на основі джерел Державної Митної служби України)

**Українсько-польський кордон:** 1 – ПП Смільниця–Кросценко; 2 – ПП Шегині–Медика; 3 – ПП Краківець–Корчова; 4 – ПП Грушів–Будомеж; 5 – ПП Рава-Руська–Хребенне; 6 – ПП Угринів–Долгобичув; 7 – ПП Устилуг–Зосін; 8 – ПП Ягодин–Дорогуськ.

**Українсько-словацький кордон:** 1 – ПП Ужгород–Вишне–Немецьке, 2 – ПП Малий Березний–Убля.

**Українсько-угорський кордон:** 1 – ПП Вилок–Тісабеч; 2 – ПП Лужанка–Берегшурань, 3 – ПП Косино–Барабаш, 4 – ПП Дзвінкове–Лонья, 5 – ПП Чоп–Захонь.

**Українсько-румунський кордон:** 1 – ПП Порубне–Сірет, 2 – ПП Солотвино–Сігету Мармаціей, 3 – ПП Дякове–Халмеу.

**Українсько-молдовський кордон:** 1 – ПП Рені–Джурджюлешть, 2 – ПП Виноградівка–Вулкенешть, 3 – ПП Табаки–Мирне, 4 – ПП Нові Трояни–Чадир Лунга, 5 – ПП Серпневе 1–Басараб’яска, 6 – ПП Старокозаче–Тудора, 7 – ПП

Маяки-Удобне-Паланка, 8 – ПП Кучурган-Первомайськ, 9 – ПП Платонове-Гоянул Ноу, 10 – ПП Болган-Хрїстова, 11 – ПП Велика Косниця-Хрушка, 12 – ПП Бронниця-Унгри, 13 – ПП Могилів-Подільський-Отач, 14 – ПП Сокиряни-Окниця, 15 – ПП Россошани-Брічень, 16 – ПП Кельменці-Ларга, 17 – ПП Мамалига-Крива.

**Українсько-російський кордон:** 1 – ПП Сеньківка-Нові Юрковичі, 2 – ПП Грем'яче-Погар, 3 – ПП Юнаківка-Суджа, 4 – ПП Зернове-Суземка, 5 – ПП Бачівськ-Троєбортне, 6 – ПП Катеринівка-Крупець, 7 – ПП Велика Писарівка-Грайворон, 8 – ПП Гоптівка-Нехотєєвка, 9 – ПП Плетенівка-Шебекіно, 10 – ПП Танюшівка-Ровеньки, 11 – ПП Присяне-Бугайовка, 12 – ПП Красна Талівка-Волошине, 13 – ПП Успенка-Матвєєв Курган, 14 – ПП Новоазовськ-Весело-Вознесенка.

**Українсько-білоруський кордон:** 1 – ПП Пулемець-Томашівка, 2 – ПП Доманове-Мокрани, 3 – ПП Дольськ-Махро, 4 – ПП Городище-Верхній Теребежів, 5 – ПП Виступовичі-Нова Рудня, 6 – ПП Славутич-Кома, 7 – ПП Нові Яриловичі-Нова Гута, 8 – ПП Сеньківка-Веселівка.

**Українсько-кримський кордон:** 1 – ПП Чонгар-Чонгар, 2 – ПП Каланчак-Каланчак, 3 – ПП Чаплинка-Чаплинка. (Кашуба, О.М., 2014)

### **1.5. Методика та емпірична база дослідження.**

На основі аналізу наукових праць визначено, що існують загальнонаукові методи досліджень та спеціальні вже напрацьовані методи дослідження об'єктів урбаністичних та громадських комплексів. Вони і були використані для проведення даного дослідження. У даній роботі використані загальнонаукові методи наукового дослідження, такі як (Сардак, С.Е., 2018.):

*Теоретична група:*

- *системно-структурний метод* – виявлення елементів та їх зовнішніх та внутрішніх взаємоз'язків у структурі АПП, що забезпечує цілісність розуміння об'єкта як системи.

- *історичний метод* - вивчення історичного формування системи кордонів і пунктів пропуску України та існуючого стану для виявлення закономірностей розвитку системи;
- *сходження від абстрактного до конкретного* – перехід від абстрактного знання сутності прикордоння до конкретного уявлення про окремий його об'єкт - АПП;
- *метод формалізації* – подання і відображення змісту й структури АПП в її формі схем та моделей);

*Емпірична група:*

- *статистичний метод* – це відбір статистичних даних щодо АПП (проектної та пропускної здатності різних пасажиропотоків в різні роки, кількість працюючих, величини територій, які займають АПП, види транзиту, склад будівель і споруд, поверховість) дає можливість виявити закономірності та проблеми функціонування АПП;
- *метод спостереження та натурних обстежень* - дозволяє виявити зовнішні ознаки (параметричні дані об'єктів та просторів та інше), які суттєві для оцінки об'єктів архітектури та виявлення об'ємно-просторової структури об'єктів АПП та комплексу в цілому;
- *порівняння* – дає змогу виявити подібність та відмінність між конкретними АПП, та є підставою до пізнання закономірностей;

*Емпірико-теоретична група :*

- *абстрагування* – відкидання несуттєвих ознак, властивостей, зв'язків реальних АПП, виділення найістотніших ознак і формування моделей;
- *аналіз і синтез* – послідовне розчленування АПП на функціональні зони, технологічні процеси, аналіз об'єктів АПП та розгляд окремих частин в єдиній цілій структурі;
- *індукцію й дедукцію* - встановлення загальних правил перетину кордону на підставі вивчення окремих процесів в АПП та пізнання окремих процесів в АПП через знання загальних правил перетину кордону;

- *моделювання* – вивчення АПП шляхом створення його теоретичної моделі, яка замінює оригінал, адекватно його відображаючи;
- *логічний метод* – метод відтворення, реконструювання об’єкта в мислені.

Для архітектурно-урбаністичних досліджень при аналізі та оцінці просторової ситуації доцільно використати:

- *метод системного підходу* – передбачає розгляд АПП як елементу системи розселення України, міжнародної та національної систем і одночасно як складну організовану систему з своєю структурою, внутрішніми та зовнішніми взаємозв’язаними компонентами;
- *статистичні методи* – встановлення загальних статистичних закономірностей;
- *соціологічний метод (анкетування)* – розкриває характеристику осіб, які працюють в АПП, подорожують через АПП та живуть поблизу АПП, організацію соціальних контактів, відношення соціуму до простору АПП, позитивні та негативні сторони та процеси функціонування АПП включених в опитування;
- *метод експертних оцінок* – одержання при опрацюванні робочої документації та співпраці з фахівцями, важливих для дослідження даних та їх інтерпретація (технології проходження кордону та необхідного технічного обладнання, конструктивної бази об’єктів АПП);
- *аналіз містобудівної документації* – використання графічних та текстових матеріалів: схем територіального планування України та областей, а також генпланів і преکتів АПП дають допомогу в їх розумінні та урбаністичного середовища;
- *аналіз системи розселення* – виявлення закономірностей зав’язків АПП з системою розселення, фокусами тяжіння населення (це місцями прикладання праці, торгові центри, місця відпочинку, місця видобутку та переробки корисних копалин), з транспортною мережею тощо;

- *аналіз функціонального використання території* – виявлення ділянок і об'єктів різного функціонального призначення, встановлення інтенсивності й ефективності використання прикордонної території для виявлення забезпеченості/незабезпеченості споживача необхідними функціональними об'єктами;
- *аналіз планувальних обмежень* – встановлення зон шкідливого впливу виробничих, комунально-складських чи інших об'єктів, визначення ступеня відхилення від норм, окреслення нормативних меж та відстаней, які стосуються АПП (Габрель, М.М., 2002).

Трактуючи метод як спосіб досягнення визначеної мети, сукупність прийомів та операцій практичного або теоретичного опанування навколишньої дійсності, було обрано певну методичну структуру роботи:

- Визначення основної проблеми, мети та завдань дослідження;
- Вибір методики дослідження;
- Визначення емпіричної бази досліджень;
- Збір, систематизація та аналіз зібраної інформації;
- Структуризація чинників впливу на формування систем АПП та конкретного АПП
- Формулювання робочої гіпотези;
- Теоретичне формування моделей АПП ;
- Розробка пропозицій по розташуванню та проектуванню АПП на основі нової типології та моделі.

Методика дослідження теми включає в себе сукупність теоретичних досліджень понять та систем, елементом яких є АПП та використання емпіричних досліджень та статистичних даних конкретних АПП та її елементів. Застосування обраної методики дозволяє визначити основні принципи формування структури автомобільних пунктів перепуску на кордонах України та вивчити їх у морфологічній площині. Морфологічні параметри АПП визначаються закономірностями формотворення і будови архітектурного

комплексу, об'єктів та просторів з погляду їх функціональних, геометричних, структурних та художніх якостей.

Системний аналіз передбачає розгляд автомобільних пунктів пропуску складовими різних систем, зокрема такою складною системою як кордон з всіма його функціями та історією формування. АПП є також елементом транскордонних територій та нового угруповання «Єврорегі», а також об'єктом міжнародних транспортних комунікацій. В свою чергу комплекс АПП сам складає певну систему нижчого рівня. Саме такий підхід передбачає розгляд складної загальної системи АПП, визначення та виділення її елементів та підсистем зі всіма внутрішніми та зовнішніми взаємозв'язками. Комплексний підхід вивчення кордону, транскордонної території та АПП зокрема акумулює міждисциплінарні дослідження: соціо-культурні, історичні, політ-економічні та містобудівні.

Методика даного дослідження включає метод *комплексного структурного аналізу*, в основі якого лежить метод емпіричного пізнання, графоаналітичний аналіз, на базі яких проведено комплексний аналіз факторів впливу.

*Метод морфологічного аналізу* дозволив визначити параметри середовища АПП за закономірностями формоутворення і будови архітектурних об'єктів та просторів з огляду їх геометричних, структурних та стилістичних якостей; геометрія та розміри об'ємно-просторової структури, конструктивне і естетично-образне рішення АПП. Цей метод дав можливість виявити ієрархічні рівні процесу візуального сприйняття людиною архітектурного середовища. Основним при дослідженні даного аспекту є використання теорії архітектурної композиції, експериментальної психології та теорії сприйняття візуальної інформації. У роботі проаналізовано психофізіологічний, емоційно-екологічний та образно-художній рівні сприймання архітектурного середовища. Цей аналіз проведено за допомогою теорії зорового сприйняття, методів семіотики, методів дослідження естетичної виразності.

Зонування та планувальну структуру сучасних АПП пропонується формувати на базі *методу функціонального моделювання*, з забезпеченням

цілісності структури і розробкою функціональної моделі конкретного АПП і його інфраструктурного наповнення. Цей метод дозволяє визначити зони, які повинні мати взаємоузгоджені зв'язки та об'єднуються процесами, що відбуваються – технологією контролю, рухом певного транспорту, забезпеченням в повній мірі комфорту подорожуючим.

Містобудівні засади проектування АПП пропонується базувати на *методиці комплексної оцінки території* з точки зору транспортної і функціональної інфраструктури, які підвищують ефективність самих АПП; оцінки впливу існуючих транспортних магістралей та притягання.

За допомогою *методів графічного моделювання, графоаналітичного аналізу і експериментального проектування* пропонується визначення основних параметрів структурних елементів інфраструктурного оточення АПП. За допомогою методики *антропометричного аналізу* передбачається розробка рекомендацій по організації ергономічного середовища для подорожуючих та працюючих в АПП.

При розробці прийомів архітектурно-художньої виразності можуть використовуватися *методи експериментального проектування, художньо-образного, комп'ютерного та графічного моделювання*. Для вирішення подібних проблем застосовують метод композиційного аналізу містобудівного простору, який включає виявлення архітектурно-об'ємної та архітектурно-просторової форм, візуально-просторові морфотипи, семіотичний аналіз та структурно-середовищний аналіз.

Застосовуючи метод анкетування, автором була розроблені «Анкета опитування подорожуючих через АПП» ДОДАТОК Г-1 (123 опитаних), «Анкета опитування проживаючих біля кордону» ДОДАТОК Г-2 (124 опитаних) та «Анкета опитування працюючих в АПП» ДОДАТОК Г-3 (128 опитаних) і проведено опитування за ними. Головною метою було визначення комфорту перетину кордону, праці в пунктах пропуску і проживання біля таких комплексів та збір побажань щодо удосконалення АПП.

Опитування подорожуючих підтвердило, що важливу роль у АПП відіграє якість обслуговування і організація швидкого проходження кордону та комфортний доїзд до них по якісним автодорогам. Пропозиціями респондентів були: об'єднання контролюючих органів двох держав в одному пункті пропуску (47), збільшення смуг руху (58), заходів для зменшення часу перебування в АПП (76), прийняття спрощених європейських норм контролю (38).

Опитування працюючих на АПП показало слабе технічне забезпечення АПП і освітленість смуг руху, недоліки в забезпеченні належного комфорту праці, відсутність достатньої кількості службових паркомість, відсутність медичного обслуговування і нерозвиненість сфери громадського харчування.

З опитування проживаючих біля кордону виявлено позитивний момент - це створення нових робочих місць або можливості розвитку бізнесу в безпосередній близькості до АПП (84) і негативного моменту – збільшення транспортного навантаження на дорожню мережу, що погіршує екологію населених пунктів (38) .

Проведене анкетування послужило підставою для формування двох груп пропозицій. До першої групи можна віднести містобудівні аспекти: створення нових підїздних доріг, які оминають населені пункти та збільшення кількості смуг руху на існуючих підїздних дорогах до АПП, створення паркінгів з заправками, брокерськими конторами та магазинами біля АПП, побудови нових піших переходів. Більшість респондентів наголошують на потребі будівництва сучасних автомобільних розв'язок і вдосконалення дорожньої інфраструктури. Друга група пропозицій стосується створення відповідних умов на території АПП: санітарно-побутових зон з громадськими туалетами, диференціація смуг руху, збільшення штату працюючих в АПП.

Також було використано результати Незалежного моніторингового звіту підготовленого в рамках проекту «Анатомія кордону: громадська оцінка практик перетину кордону України та нормативних новацій», що реалізується ГО «Європа без бар'єрів» за підтримки Європейської програми Міжнародного фонду «Відродження». Дане дослідження підтверджує, що важливим фактором,



який впливає на якість перетину кордону є розвиненість інфраструктури поблизу АПП, яка обслуговує пункт пропуску. Констатовалося, що нерозвинена інфраструктура пунктів пропуску може сприяти порушенню екології прикордонної зони та санітарно-епідеміологічних умов перетину кордону, дискримінації подорожуючих, погіршенню умов праці прикордонних служб і зниженню рівня безпеки на кордоні (*Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року, 2018.*). (Додаток Г 1-4)

### **Емпірична база дослідження.**

Основою емпіричної бази цього дослідження є 41 АПП України, Європи та Китаю обраних для дослідження. Основним критерієм вибору об'єктів був: АПП на західних кордонах України, АПП на кордонах європейських держав, що межують з Україною та різноманітність типологічних особливостей і містобудівельного розташування, АПП з різними характеристиками (основний з яких пропускна спроможність та величина території), різноманітність архітектурно-планувальної організації та об'ємно-просторових рішень АПП.

Для досліджень обрано:

*Польсько-білоруський кордон:* АПП «Брест» (Білорусь) АПП «Терасполь» (Польща), АПП «Козловічі» (Білорусь), АПП «Кукуруки» (Польща);  
*Українсько-білоруський кордон:* АПП «Мокрини» (Білорусь), АПП «Доманово» (Україна), АПП «Томашівка» (Білорусь), АПП «Пулемець» (Україна), АПП «Дольськ» (Україна), АПП «Махро» (Білорусь);

*Українсько-польський кордон:* АПП «Смільниця-Кросценко» (спільний контроль на території Польщі), АПП «Шегині» (Україна), АПП «Медика» (Польща), АПП «Краківець» (Україна), АПП «Корчова» (Польща), АПП «Грушів- Будомеж» (спільний контроль на території Польщі), АПП «Рава-Руська» (Україна), АПП «Хребенне» (Польща), АПП «Угринів-Долгобичув» (спільний контроль на території Польщі), АПП «Устилуг» (Україна), АПП «Зосин» (Польща), АПП «Ягодин» (Україна), АПП «Дорогуськ» (Польща);

*Українсько-словацький кордон:* АПП «Вишне-Немецьке» (Словакія), АПП «Ужгород» (Україна), АПП «Убля» (Словакія) АПП «Малий Березний» (Україна);

*Українсько-угорський кордон:* АПП «Берегшурань» (Угорщина), АПП «Лужанка» (Україна), АПП «Захонь» (Угорщина) АПП «Чоп» (Україна);

*Українсько-румунський кордон:* АПП «Наімеу» (Румунія) АПП «Дяково» (Україна);

*Українсько-молдовський кордон:* АПП «Окниця» (Молдова), АПП «Сокиряни» (Україна);

*Грузинсько-турецький кордон:* «Sargi»;

*Китайсько-гонконзький кордон :*«Lok Ma Chan», «Hueng Yuen Wai»;

*Турецько-болгарський кордон :*«Karikule- Капітан –Андреево».

*Грузинсько-російський кордон :* «Верхній Ларс»

Зібрано загальну інформацію щодо кожного з обраних АПП. Джерелами пошуку були інтернет-джерела, статистичні дані про АПП, запити в державну фіскальну службу, архітектурні проекти. За допомогою цих джерел знайдено такі дані: категорія МАПП, час роботи пункту пропуску; вид сполучення; проєктована і фактична пропускна спроможність по видам транспорту; розташування в системі розселення, на яких автошляхах розташовані; відстані до найближчих населених пунктів та кордону; техніко-економічні показники (загальна площа, площа забудови, площа замощення); кількість смуг руху на в'їзд та виїзд; види контролю; об'єкти на території АПП та аванзонах; обслуговуюча інфраструктура біля пункту пропуску. Більш детальний аналіз зроблено в АПП на українсько-польському кордоні.

## **Висновки до розділу 1**

1. Виявлено вектори досліджень проблематики кордону та транскордонної території іншими науковцями в геополітичному, економічному та містобудівному аспектах. Встановлено, що питання архітектурно-просторової організації автомобільних пунктів пропуску та планувальної

структури пунктів пропуску на українських кордонах не виступало предметом наукових досліджень.

2. У роботі визначено ключові теоретичні передумови дослідження: 1) визначення основних функцій кордонів (бар'єрної, контактної та фільтруючої); 2) історичний підхід спрямований на розкриття походження, формування та розвитку транскордонних територій і пунктів пропуску; 3) еволюційну етапність транскордонних відносин у напрямку від його бар'єрної до контактної функцій.
3. Визначено, що кордон та митні пости розвивались від контролю на торгових шляхах (контроль особи і збір мита) та у важливих торгових центрах в середині держави у XIV –XVIII ст. і донині проводиться як в середині держави так і при перетині кордону по всьому периметру держави.
4. У роботі використано комплекс загальнонаукових, прикладних та спеціальних архітектурних методів дослідження. Історичний метод застосовано при вивченні формування системи кордонів та пунктів пропуску в Україні, метод формалізації – для відображення АПП та їх структури у формі схем та моделей. Системно-структурний метод слугував виявленню елементів, структур та зв'язків між ними. Статистичний – виокремленню даних про АПП для виявлення закономірностей та конфліктів їх формування. Метод натурних обстежень використано для параметричної оцінки об'єктів та виведення закономірностей побудови їх архітектури. Порівняльний аналіз функціональних зон вітчизняних та закордонних АПП дав підстави для виявлення закономірностей використання їх територій та шляхів підвищення ефективності цього процесу.
5. Обрана методика дозволила сформулювати критерії відбору об'єктів емпіричної бази дослідження на основі різноманітність типологічних особливостей АПП і їх містобудівельного розташування.

## РОЗДІЛ 2. ФАКТОРИ ВПЛИВУ НА ФОРМУВАННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ.

### 2.1. Систематизація факторів впливу на формування автомобільних пунктів пропуску.

Кожен пункт пропуску через кордон є елементом системи транскордонної урбанізації і має своє архітектурно-планувальне рішення. На структуру формування мережі АПП та архітектурно-планувальну організацію окремого АПП впливає система факторів. Їх умовно можна розділити на зовнішні фактори, які визначають розташування АПП в структурі кордону та розселення і внутрішні, які впливають на архітектурно-планувальну організацію самого ПП та інфраструктуру біля АПП.

**Зовнішні фактори:** політичний, історичний, соціально-економічний, містобудівний, природно-кліматичний.

**Внутрішні фактори:** нормативно-правовий, функціонально – технологічний, безпековий, екологічний, естетичний, інформативної насиченості, комплексної забезпеченості.

Кожен з перелічених факторів здійснює певний вплив на формування мережі пунктів пропуску та архітектуру прикордонних об'єктів.

**Зовнішні фактори. Політичний фактор.** Політичний фактор обумовлюється політичними та економічними тенденціями в світі, державною політикою України і відповідно стосунками між державами-сусідами. Двосторонні домовленості та угоди між сусідніми державами, урядові постанови та державні програми розвитку кордону, законодавство про державний кордон, умови землекористування та міжнародні вимоги щодо охорони навколишнього середовища впливають на рівень транскордонних відносин в цілому і як наслідок на розвиток мережі АПП. Двосторонні домовленості визначають місця розташування пункті пропуску, види

прикордонних сполучень, характер транспортних перевезень та потоків, прогнозовану пропускну здатність.

**Історичний фактор** розкриває становлення в часі існуючої системи кордонів та міждержавних торгових шляхів. Цей фактор і сьогодні впливає на формування кордонів держав та міждержавні транспортні потоки і відповідно на розташування ПП на основних транзитних напрямках. Врахування цього фактора в межах цивілізаційного та соціоетнічного просторів дозволяє сформуванню ресурсу, що визначає напрям суспільно-історичного розвитку території. Аналіз історичних особливостей та прогнозування розвитку геополітичного поля окремого прикордонного регіону дозволяє реагувати на ті зміни, які відбуваються у світі в цілому, і в нашій державі та в стосунках з конкретними державами-сусідами. Це в свою чергу веде до збільшення або зменшення контактної функції кордону. З огляду на динаміку міждержавних стосунків, можна спрогнозувати, що ті вимоги до формування АПП, які зараз ставляться будуть з часом змінюватись. Вони будуть залежати від зміни транскордонних відносин між державами і будуть різними на окремих ділянках українського кордону. Швидка динаміка транскордонних відносин вимагає від організації ПП продуманої адаптивності.

**Соціально-економічний фактор.** Значимість території залежить від ступеня її господарської освоєності, наявності промислових підприємств, густоти населення, що розміщується на цій території, потенційного ресурсу та темпами та формами її урбанізації. Це віддзеркалює соціально-економічний стан держави в цілому і стан прилеглих транскордонних районів зокрема. Соціальні та екологічні проблеми транскордонних територій по обидва боки кордону у країнах Західної і Центральної Європи є переважно подібними, що і спричинило створення таких об'єднань як «Єврорегіон». Створення нових АПП буде сприяти економічному розвитку прилеглих до них транскордонних регіонів і вирішенню спільних соціальних проблем, збільшенню контактної функції. Соціально-економічний розвиток чи занепад певної частини прикордоння взаємозалежний від розвитку існуючих та створення нових

автомобільних пунктів пропуску, які повинні сприяти стимулюванню економічного розвитку регіону.

**Містобудівний фактор** тісно пов'язаний з плануванням територій на державному рівні, просторовим транскордонним плануванням, плануванням територій на регіональному рівні та на рівні планування територій адміністративного району чи територіальних громад. Містобудівні фактори включають: межі розташованих адміністративно-територіальних одиниць, функціональне використання території, рухомість та щільність населення, транспортна доступність індивідуальним та громадським транспортом, пропускну спроможність дорожньої мережі, характер землекористування, визначення територій, що мають особливу екологічну, рекреаційно-оздоровчу, наукову, історико-культурну цінність та встановлення щодо них законодавчих обмежень. До них також можна віднести планувальні заходи, пов'язані з трасуванням міжнародних транспортних коридорів, створення нової дорожньої мережі прикордонних територій. Містобудівні чинники безпосередньо впливають на розташування ПП в системі розселення, планувальну композицію генплану та масштабність окремих ПП (Посацький, Б.С. та Мазур, Т.М., 1997.). Для розташування АПП важливими є зв'язки з основними економічними, культурними, науковими центрами по обидва боки кордону, місцями перехрестя основних комунікацій, історичними пам'ятками, рекреаційними, бальнеологічними та природоохоронними територіями. Містобудівний фактор у вирішальний спосіб впливає на функціонально-планувальну організацію комплексів пунктів пропуску, під'їздів до них, їх віддаленості від населених пунктів, рекреаційних зон, промислово-транспортних вузлів та логістичних комплексів.

**Природно-кліматичний фактор** враховує географічне розташування, а відповідно і кліматичне районування, рельєф, характер ґрунтів, орієнтація ділянки за сторонам світу, ландшафт ділянки забудови. **Географічне розташування**, відповідно, і кліматичні умови конкретного району розміщення безпосередньо впливають на об'ємно-просторове вирішення комплексу АПП.

Архітектурно–будівельний кліматичний район в Україні – територія зі своєрідними кліматичними умовами, які зумовлені спільністю синоптичних процесів інженерно-геологічних та соціально-економічних умов, що визначають типологію будинків. Частина прикордоння що розглядається в роботі розташовані в І кліматичному районі (Волинська обл. і частина Львівської обл.) а частина в ІІІА кліматичному районі (Карпатський регіон Львівська обл) (Національний стандарт України, 2010. *ДСТУ-Н Б В.1.1-27:2010.*). На розташування історично сформованих пунктів пропуску в значній мірі впливали русла рік, гірські хребти, заболочені місцевості, важкодоступні території. Сучасні технології дозволяють розробити будь-які складні технічні рішення при прорахованій економічній доцільності і при ускладнених вихідних даних. Даний фактор тепер впливає в меншій мірі на розташування конкретного МАПП, але більше позначається на виборі конструктивного та об’ємно-планувального вирішення, утеплюючих та оздоблювальних матеріалів.

**Характер рельєфу ділянки**, тобто перепад відміток поверхні землі (нахил ділянки) безпосередньо впливає на об’ємно-планувальне вирішення будинків та споруд і благоустрій ділянки. Так як значну частину ділянки інженерного благоустрою займає проїзна частина для транспорту, вона нормується поздовжнім і поперечним ухилом. Майданчик для будівництва АПП вибирають у рівнинній місцевості зі сприятливим для будівництва геологічними і гідрогеологічними умовами (Національний стандарт України, 2010. *ДСТУ-Н Б В.1.1-27:2010.*) (Державні будівельні норми України, 2007. *ДБН В.2.3-15:2007.*).

**Інженерно-гідрогеологічні умови** – визначають умови сталості будівель та споруд і є одним з тих важливих факторів, який необхідно враховувати при виборі конструктивного та об’ємно-планувального вирішення комплексу. Для доцільного вибору всіх несучих конструкцій слід проаналізувати: сейсмічність району, ґрунтові умови, гідрогеологічні умови, вітрове навантаження та навантаження від опадів.

**Внутрішні фактори. Нормативно-правовий фактор.** Архітектурне планування та структура міжнародного пункту пропуску повинні ґрунтуватись

на Законах України та урядових постановах та вимогах нормативно-правових актів, які є обов'язковими для врахування під час розроблення технічного завдання на проектування та реконструкцію пунктів пропуску через державний кордон. Обов'язковою умовою для прийняття рішення Кабінетом Міністрів України про відкриття пунктів пропуску є укладення міжнародного договору України з відповідною суміжною державою (Верховна Рада України, 2004. *Про міжнародні договори України*), (Верховна Рада України, 2004. *Про транскордонне співробітництво* ). Вищим нормативним документом є Закон про державний кордон (Верховна Рада України, 1992. *Про державний кордон України*) та Постанова Кабінету Міністрів України про пункти пропуску на державних кордонах (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*). Транскордонні домовленості та угоди – укладені на основі трактатних обговорень і міжнародних домовленостей стосуються, зокрема, розбудови контрольно-пропускних пунктів, програм охорони природи, туризму, комунікаційної інфраструктури, просторового упорядкування поверхневих та ґрунтових вод, спільних стратегій розвитку. Двосторонні домовленості – це форма найчастіше застосована регіональними владами у встановленні та регулюванні принципів розв'язування спорів і проблем, які є у компетенції регіональної влади.

До цього фактору слід віднести вирішення правових питань власності земельної ділянки, які постають при створенні нових пунктів пропуску так і при розширенні існуючих (Верховна Рада України, 2001. *Земельний кодекс України*). Це пов'язане не тільки з формою власності чи користування, але й з особливостями переходу права власності в українському законодавстві. Так, встановлення загальних процедур переходу права власності земельної ділянки, що знаходиться у державній, комунальній і приватній власності, значно різняться. Суттєвими є відмінності й у реалізації переходу права власності земельної ділянки, що знаходиться у приватній власності фізичної та юридичної особи. Зміна цільового призначення земель виконується органами



виконавчої влади або органами місцевого самоврядування, які приймають рішення про передачу цих земель у власність або надання у користування, вилучення (викуп) земель і затверджують проекти землеустрою чи приймають рішення про створення об'єктів природоохоронного та історико-культурного призначення. На даний момент створена Міжурядова координаційна міждержавна рада Україна-Польща з питань міжнародного співробітництва, яка повинна узгоджувати всі ці питання.

**Функціонально-технологічний фактор** визначає послідовність проходження кордону і відповідно склад функціональних зон на території самого автомобільного пункту пропуску, їх номенклатурне наповнення відповідно до видів контролю та типів потоків (вантажні, пасажирські та вантажо-пасажирські за існуючим законодавством), які передбачені в конкретному пункті. Технологія митного контролю та контролю служб додаткового контролю має свою специфіку для великогабаритного вантажного транспорту, автобусів, легкових машин та пішоходів. Ці особливості характерні як для самої території АПП, так і для інфраструктури, яка знаходиться перед в'їздом на АПП. Технологічна схема визначає розмежування території АПП на в'їзну і виїзну, розмежування проїзних смуг руху за видами транспорту і відповідно загальну територію АПП.

**Екологічний фактор.** Пункт пропуску через кордон – це складний організм, пов'язаний з інтенсифікацією транспортних потоків при якому відбувається несприятливий вплив на навколишнє середовище. Для того щоб сформувати екологічно безпечні і комфортні умови як для працюючих на АПП так і подорожуючих, на засадах екологічності мають формуватися не лише окремі будівлі, а й архітектурне екологічне середовище всього комплексу на принципах екологічного інженерного забезпечення, інженерно-технічного, санітарно-гігієнічного планування, застосування екологічних матеріалів при спорудженні та покритті великих території, використання новітніх ресурсозберігаючих технологій. Основні впливи на довкілля пов'язані з шумом, викидами вихлопних газів, пилом, радіацією, стоками вод з проїжджої частини,

знищенням флори та фауни у смузї землевідведення під АПП, порушення умов і шляхів міграції фауни.

**Безпековий фактор.** Так як пункти пропуску є режимним комплексом, в якому виконується фільтруюча функція державного рівня, безпека підтримується структурними підрозділами прикордонників. Положення про пункти пропуску через державний кордон регламентує наявність: системи відеоспостереження, телеспостереження та ідентифікації, автоматизованих засобів контролю, засобів зв'язку, бар'єрні системи, засоби дезінфекції, засоби для здійснення радіаційного контролю, сигналізації, спеціальні бар'єри та шлагбауми. На самій території АПП розташовується системи огляду вибухо небезпечних вантажів транспорту і сканери поглибленого огляду транспорту.

Цей фактор розширює функціональне наповнення зон контролю АПП. Він диктує певну зону проглядання навколо території АПП.

**Естетичний фактор.** Пункти пропуску є штучно створеним предметно-просторовим середовищем, архітектурна форма якого є об'єктом естетичного сприйняття. МАПП створюють перше реальне візуальне враження про Україну для тих хто в'їзжає в Україну автомобільним транспортом. Архітектурні твори впливають на свідомість, емоції і поведінку людей і, зрештою, впроваджують у життя певну суспільну ідеологію. Головне завдання у архітектурно-образному формотворенні комплексу АПП і полягає у поєднанні функціональної доцільності, технічної добірності конструкцій і архітектурно-художньої виразності в контексті певного середовища. Ці три основні групи вимог, взаємно доповнюють одна одну і іманентні, разом визначають форму будівель і споруд.

**Інформативна насиченість .** Фактор, який входить у всі сфери життя, як потреба повноти знань про події, об'єкти, факти та процеси. Стосовно територій АПП це наявність на ній візуальної інформації на основних мовах стосовно всіх вимог і правил перетинання певного кордону, роботи основних служб комплексу. Частково інформація може бути зображена загальнозрозумілими та однозначними піктограмами. А в цілому про кожен

пункт пропуску достовірною інформацією про режим роботи, черги, загальний стан справ на кожному ПП на всіх кордонах в он-лайн та на інформаційних стендах розташованих на під'їзних дорогах. Така інформація повинна оперативно висвітлюватись і бути актуальною та повною. Повне відеоспостереження території АПП та під'їздів до нього може забезпечити контроль осіб і транспортних засобів, які перетинають кордон і зменшити недобросовісність виконання прямих обов'язків держслужбовцями.

**Фактор комплексної забезпеченості** впливає на реальне здійснення проектно-пропускної спроможності АПП через повноцінне забезпечення необхідним набором інфраструктури на території АПП та в прилеглий до нього території для всіх хто проходить через конкретний ПП.

## **2.2. Вплив зовнішніх факторів на формування мережі пунктів пропуску на транскордонних територіях України-Польщі.**

Україна і Польща мають спільну культурну європейську спадщину, на якій і базується сьогочасне співробітництво. Політичне та економічне співробітництво двох держав закріплене в 1993 р. в Трактаті про гармонійне сусідство та приязні відносини. Реалізація домовленостей щодо розитку мережі пунктів пропуску і покращення проведення митного та прикордонного контролю проходить у роботі Міжнародної комісії з питань міжрегіонального співробітництва та Комісії з питань транскордонного співробітництва.

Історичні особливості формування та розвитку стосунків України та Польщі є неоднозначними і в деякому сенсі є болючими, тому політичні акценти ведуть до збільшення або зменшення контактної функції кордону. З огляду на динаміку міждержавних стосунків, можна спрогнозувати, що ті європейські вимоги, які зараз ставляться до АПП будуть з часом змінюватись.

Соціально-економічний фактор включає в себе ступінь значимості території, її господарську освоєність, наявність промислових підприємств, густоту населення, що розміщується на цій території, потенційний ресурс та

темпи та форми її урбанізації. Структура поселень даного транскордонного регіону налічує 150 міст (у польській частині - 86, в українській - 64). У польській частині більша середня щільність населення - 100 осіб на 1 км<sup>2</sup> (середньостатистичний польський показник 122 осіб/км<sup>2</sup>), на українській території – 89 осіб / 1км<sup>2</sup> при середньостатистичному показнику - 80 осіб на 1км<sup>2</sup> (Кавалко, Б. та Мішук, А., укр.ред. Матковський, С., 2005.).

Цей регіон слабше урбанізований та індустріалізований, ніж інші частини Польщі та України. Для його мешканців основним місцем праці та джерелом доходів є сільськогосподарський сектор. Внесок цих регіонів в обсяг промислової продукції та обсяг оборотів зовнішньої торгівлі своїх держав в порівнянні з іншими регіонами є значно менший.

Містобудівний фактор впливу на розташування мережі АПП тісно пов'язаний з плануванням територій на державному рівні, просторовим транскордонним плануванням, плануванням територій на регіональному рівні. Планувальний каркас Львівської так і Волинської областей має характерну лінійно-вузлову урбанізовану структуру, яка формується в наслідок перетину двох головних напрямків підвищеної урбанізації та транзитного руху: Схід – Захід, а також Північ – Південь.

Головні планувальні осі збігаються з основними транспортними зв'язками, які перетинають область зі сходу на захід - коридор *Критський №3* (Краків – Львів – Рівне – Житомир – Київ); та з півночі на південь коридор *Критський №5* (Косини – Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ) та міжнародного транспортного коридору *Балтійське море - Чорне море* (Ягодин-Ковель-Луцьк-Тернопіль-Одеса). Домінуючим урбанізованим елементом планувального каркаса є планувальна вісь Схід – Захід, оскільки створення міжнародного транспортного коридора Київ – Берлін (А-4) є найбільш перспективним.

На головних планувальних осях розташовані міста: Червоноград, Жовква, Буськ, Броди, Миколаїв, Стрий, Сколе, Яворів, Новояворівськ.

На осі Схід – Захід стратегічною є ділянка на захід від Львова, що зобумовлено формуванням біполярної транскордонної зони Львів – Жешув. Ці два міста у транскордонному просторі створюють передумови для спільної організації на міждержавному рівні єдиної урбанізованої зони, що сприятиме скоординованому проектуванню аграрно-промислових комплексів, охороні довкілля, пам'яток історії та архітектури, організації туризму, а також місць рекреації (Кашуба, О.М., 2014.)

Важливою складовою урбанізованого планувального каркаса є також транскордонна меридіональна комунікаційна вісь з прилеглими до неї поселеннями та вузлами урбанізації. Формування північної частини цієї осі має сприятливі передумови завдяки входженню її до Єврорегіону “Буг”. Ріка Західний Буг є інтегруючим фактором на перетині кордонів України, Республіки Білорусь і Польщі. Тому Єврорегіон “Буг” найбільше значення має для Волинської області. Водночас цей регіон важливий і для Львівської області, оскільки значно зростає роль меридіональної планувальної осі: Ковель – Володимир - Волинський – Львів. У зоні впливу цієї комунікаційної осі розташоване місто обласного значення – Червоноград, а також районні центри – Сокаль і Кам'янка-Бузька. Ця комунікаційна вісь призначена для забезпечення зв'язків Північного Сокальсько-Червоноградського промислового району з рештою поселень Львівської області.

Планувальні осі другого порядку визначені вздовж мережі транспортних магістралей регіонального значення. Опорними містами другого рівня планувального каркасу є міста Радехів, Кам'янка-Бузька, Золочів, Дрогобич, Самбір, Мостиська (Кашуба, О.М., 2014.)

Постановою Уряду України 2002 року «Про забезпечення реалізації Закону України про Генеральну схему планування території України» (Верховна Рада України, 2002. Про Генеральну схему планування території України) була визначена необхідність розроблення до 2020р. спільних проектів містобудівного розвитку прикордонних регіонів України та сусідніх держав (транскордонних регіонів). Просторове планування прикордонних територій в

Україні здійснюється відповідно до основних положень Законів України «Про Генеральну схему планування території України» та «Про регулювання містобудівної діяльності» (Верховна Рада України, 2011. *Про регулювання містобудівної діяльності*). З середини 1990-років Український державний науково-дослідний інститут проектування міст «Діпромісто» спільно з установами сусідніх держав виконав декілька проектів просторового розвитку прикордонних регіонів України та сусідніх держав, зокрема: спільний проект розвитку Українсько-Польського транскордонного регіону (1993-1998рр), спільний проект містобудівного розвитку транскордонного регіону Україна-Словатчина (2002-2007рр), спільний проект містобудівного розвитку транскордонного регіону Україна-Білорусь (2000-2008 рр)

У результаті виконаних проектів були проаналізовані основні проблеми та передумови просторового розвитку транскордонних регіонів, визначені основні завдання: вдосконалення системи розселення; розбудови транспортної інфраструктури; облаштування нових пунктів пропуску через кордон; охорона і раціональне використання природного і культурного середовища; розвиток природоохоронної та рекреаційної інфраструктури.

Були розроблені концептуальні підходи до просторової організації цих територій (Верховна Рада України, 1999. *Концепція сталого розвитку населених пунктів*). На регіональному рівні ці основні пропозиції зафіксовані у Схемах планувального розвитку областей, розроблені інститутом «Діпромісто». В даному розділі опрацьовані статистичні дані і Схеми планування територій Львівської, Волинської та Закарпатської областей (Український державний науково-дослідний інститут ДІПРОМІСТО, 2002. *Генеральна схема планування території України*), (Білоконь, Ю. та Фомін, О., ред. 1999. ), (Куйбіда, В.С., Негода, В.А. та Толкованов, В.В., 2009 ), (*Волинська область. Схема планування території. Схема транспорту, 2012* ), (*Закарпатська область. Схема планування території Закарпатської області.* ), (*Львівська область. Схема планування території. Проектний план.(Основне креслення).*

Державний кордон України з Польщею становить – 535км, на відрізок 222км проходить серединою русла ріки Буг, а решта – відкритою територією. Весь кордон з Польщею становить – 7,6% від загальної довжини кордонів України. Українсько-польський транскордонний регіон охоплює Волинську, Львівську, Закарпатську області України та Люблінське та Підкарпатське воєводства Польщі. Ці території є учасниками двох єврорегіонів: Львівська і Закарпатська області та Підкарпатське воєводство – Міжнародної асоціації «Карпатський єврорегіон», а Люблінське воєводство, Волинська область та Сокальський і Жовківський райони Львівської обл. – Транскордонного об'єднання «Єврорегіон Буг». Загальна площа транскордонної зони - 97,7тис.км<sup>2</sup>: польська сторона займає – 43,0тис.км<sup>2</sup> (що становить 13,8% площі Польщі), а українська -54,7тис.км<sup>2</sup> , що становить 9,1% загальної території України. Ця зона включає 5 адміністративних районів Львівської області: Сокальський, Яворівський, Мостиський, Старосамбірський та Турківський район, загальною площею 21,8тис.км<sup>2</sup>., що становить приблизно 11% площі всієї території області; 4 райони Волинської області: Шацький, Любомльський, Володимир-Волинський та Іваничівський райони - площею 20,1тис.км<sup>2</sup> та Великоберезнянський район Закарпатської області. Населення на цій території становить близько 4,9 млн.осіб (Кавалко, Б. та Мішук, А., укр. ред. Матковський, С., 2005.).

Про природо-краєзнавче і туристично-рекреаційне значення польсько-українського прикордоння свідчить існування 10 національних природних парків (заг. площа- 287 тис.га). На українській території засновано 6 національних природних парків загальною площею 225тис.га це: Шацький, Сколівські Бескиди, Яворівський, Синевірський, Ужанський національні природні парки і Карпатський біосферний заповідник. У прикордонних воєводствах засновано 4 національні природні парки загальною площею 64,9га. Це – Поліський, Розточчянський, Бещадський, Магурський національний природний парк і 24 ландшафтні парки (заг.площа - 519,1 тис.га.). Під охороною 32 ландшафтні території (826,1тис.га), 148 природні заповідники

(22,0 тис. га) та пам'яток природи (3,1 тис. га). На території Волинської області знаходиться Шацький національний парк, ландшафтні парки: Стохід-Припять, Зубра, Черемський, Воротнів, Гбін, Святе озеро, 16 державних заповідників, 10 історичних парків і 250 об'єктів і пам'яток природи, що знаходяться під охороною. Волинська область є однією з найбільших щодо водних ресурсів як серед інших областей України, так і транскордонному просторі. Ріки, озера та інші водойми займають близько 25% площі області. На території Львівської області є 2 національні парки: Яворівський і Сколівські Бескиди, а також ландшафтні парки: Завадівський, Великий ліс, Федорівка, Гряда. На території Закарпатської області знаходиться найбільший серед національних парків польсько-українського прикордоння: Карпатський біосферний заповідник площею 58 тис. га. Крім того створено 2 великі національні парки: Синевирський, Ужанський, що займають 40 тис. га кожен, а також ландшафтні парки і заповідники: Долина нарцисів, Чорна гора, Юлівська гора (Кавалко, Б. та Мішук, А., укр. ред. Матковський, С., 2005.).

Природні умови польсько-українського транскордонного простору створюють можливості для розвитку туризму, санаторного лікування. Регіон відзначається унікальністю природного середовища з високоцінними мальовничими водно-болотними та лісовими ландшафтами, надзвичайно вразливими до антропогенної діяльності. Ця особливість повинна вплинути на формування мережі велосипедно-піших ПП, які не будуть створювати значного техногенного навантаження на дані території, але одночасно створять хорошу міжнародну комунікаційну доступність до даних об'єктів.

Унікальний характер культурної спадщини, збережене багатство об'єктів та комплексів, різноманітна і багата культурна спадщина, великий потенціал прикладного мистецтва сприяють тому, що транскордонний регіон належить до найцінніших не тільки України і Польщі, а цілої Європи. Архітектурно-містобудівна спадщина Волині, Прикарпаття та Львівщини представлена пам'ятками XIV-XVI сторіччя. Найбільший інтерес становлять пам'ятки доби середньовіччя, ренесансу і бароко, а також дерев'яна архітектура, що зберегла



унікальні архаїчні риси. Різноманітність культурних умов транскордонного регіону, особливо народної культури, а також архітектурних об'єктів створюють умови для екскурсійного туризму.

Основними елементами планувальної структури транскордонного регіону є комунікаційні осі, значні міські агломерації як окремі вузли росту, транспортні вузли, що утворюються в місцях перетину кордону на базі важливих пунктів пропуску.

Вигідні сполучення з основними містами, привабливість регіону і комунікаційна доступність впливають на формування мережі АПП. Розвиток міжнародних транспортних коридорів, регіональних і територіальних доріг, істотно вплине на активізацію господарської та комерційної діяльності, а модернізація і розвиток об'єктів прикордонної інфраструктури сприятиме розвитку прикордонної торгівлі в зонах прикордонних пунктів пропуску.

Львівська область з її достатньо розгалуженою мережею залізниць і автомобільних шляхів, розвинутими повітряними зв'язками є найпотужнішим транспортним комплексом західної частини України. Мережа автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям у Львівській області становить – 37,3км/100км<sup>2</sup>, у Волинській – 27,7км/100км<sup>2</sup> при середньому показнику по Україні 26,9км/100км<sup>2</sup>. Але незадовільний стан доріг є однією з основних перешкод розвитку областей в цілому, міжнародному транзиту та реалізації пропускної спроможності АПП (Кавалко, Б. та Мішук, А., укр. ред. Матковський, С., 2005.).

Ділянки магістральних доріг, більшість яких збігається з функціонуванням національної мережі міжнародних транспортних коридорів, трасами міжнародних транспортних коридорів загальною протяжністю 548,0км: автомагістраль **Київ-Чоп (М-06)** є сумісною ділянкою автомобільних коридорів Критський №3, №5, Європа-Азія; добова інтенсивність руху транспорту на окремих ділянках досягає 14,0 тис. автомобілів; дорога М-06 переважно II та III технічної категорії (з 279 км- I-категорія - 31,6 км); автомагістраль **Львів-Краківець (М-10)** є сумісною ділянкою автомобільних

коридорів Критський №3 та Європа-Азія; добова інтенсивність руху транспорту – 12,0 тис. автомобілів; автодорога переважно II та III категорії; автомобільні дороги **Львів-Рава Руська (М-09) і Львів-Шегині (М-11)** забезпечують транспортний зв'язок з пунктами пропуску; добова інтенсивність руху транспорту складає до 11,0 тис. автомобілів; категорія переважно II та III; автомобільні дороги **Ягодин – Ковель – Львів( М-08) і автомобільні дороги Ягодин-Ковель-Київ ( Е-373, М-07);** автомобільні дороги **Ягодин – Ковель – Тернопіль- Одеса(М-19, У-85)** добова інтенсивність руху транспорту – 12,0 тис. автомобілів; автодорога I та II категорії.

Технічний стан державних доріг незадовільний: I категорія – 4 %, II – 61%, III – 33%. Більшість державних доріг проходять безпосередньо через населенні пункти.

Найважливіші дороги на польській стороні, які ведуть до кордону з Україною: **міжнародна дорога №4:** Дрезден (Німеччина) – Згожеlec – Вроцлав – Катовіце – Перемишль – Львів – Київ; **державна дорога №98 :** Белбсько-Бяла – Нови Сонч – Кросно – Медика – державний кордон (Україна); **міжнародна дорога №17:** Варшава – Люблін – Замость – Томашув – Люблінський - Гребенне (державний кордон України) – Львів; **дорога №12 :** Глугов – Пйотркув Трибунальський – Радом – Пулави – Люблін – Хелм – Дорогуськ (державний кордон України).

Щільність залізничної мережі у Львівській області -5,9 км на 100км<sup>2</sup>, у Закарпатській 4,8 км у Волинській -3км (Кавалко, Б. та Мішук, А., укр. ред. Матковський, С., 2005.), (Кашуба, О.М., 2014).

#### **Основні залізничні шляхи міжнародного значення:**

- шлях сполучення: Гданськ – Варшава – Люблін – Хелм – Дорогуськ. Лінія міжнародного значення на відрізку Варшава – Київ становить найкоротше сполучення Варшави з Києвом, з відрізком широкої колії від Завадівки до державного кордону;

- лінія : Варшава – Люблін - Рейовец- Гребенне (держ. кордон). Відрізок міжнародної лінії: Варшава – Рава-Руська – Львів становить найкоротше сполучення Варшави зі Львовом;
- шлях: Славкув (Катовіце) – Замость – Хрубешув( держ. кордон), і так звана Лінія Металургійно-Широколінійна (ЛМШ) сполучає Верхню Селезію з державним кордоном системою широколінійної та нормально колійної ліній. Ця лінія може забезпечити перевезення вантажів з України та Далекого Сходу без необхідності перевантаження на кордоні. Основна обслуговувальна інфраструктура цієї лінії знаходиться у Хрубешуві та Замосці;
- залізнична магістраль: Силезія – Жешув- Медика – Перемишль- Журавниця. Становить значущий вузол міжнародного залізничного транспорту з перевантажувальним порталом;
- лінія №108 Струже- Кросценко (Кавалко, Б. та Мішук, А., укр. ред. Матковський, С., 2005.).

Існуючі контрольно-пропускні пункти, незважаючи на їхню постійну розбудову, не в стані належно обслуговувати нинішній транзит між Сходом і Заходом. На сьогодні на кордоні з Польщею функціонує дванадцять контрольно-пропускних пунктів в т.ч. 8 автомобільних і 6 залізничних (Кашуба, О.М., 2014)..

#### **Автомобільні контрольно-пропускні пункти на кордоні Україна-Польща:**

- **Дорогуськ – Ягодин** (Волинська обл. , Любомльський р-н) 170м. від кордону. Міжнародної категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення, цілодобовий.
- **Зосін – Устилуг** (Волинська обл., Володимир-Волинський р-н.) Міжнародної категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення (до 3,5т.), діє цілодобово.
- **Долгобичув –Угринів** (Львівська обл., Сокальський р-н) Спільний польсько-український митний контроль на польській території. Міжнародної

категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення (до 3,5 т.), цілодобовий. Одна смуга в тестовому режимі діє як піший перехід.

- **Гребенне – Рава-Руська** (Львівська обл., Жовківський р-н.)

Міжнародної категорії та з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення та пішим переходом, діє цілодобово.

- **Грушів - Будомеж** (Львівська обл., Яворівський р-н.)

Спільний з Польщею пропускний пункт на польській території

- **Корчова – Краківець** (Львівська обл., Яворівський р-н) Міжнародної категорії, з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення, діє цілодобово.

- **Медика – Шегині** (Львівська обл., Мостиський р-н.)

Міжнародної категорії, з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення, діє цілодобово.

- **Кросценко – Смільниця** (Львівська обл., Старосамбірський р-н.)

Митний та прикордонний контроль відбувається в одному місці на території Польщі .

Окрім цього функціонують **6 залізничних контрольно-пропускних пунктів**: Дорогуськ – Ягодин, Хрубешув - Володимир-Волинський, Гребенне – Рава-Руська, Верхрата – Рава-Руська, Перемишль – Мостиська, Кросценко – Хирів (Кашуба, О.М., 2014).

Можна зробити висновок що існуючі міжнародні транспортні магістралі та збудовані до недавна ПП розташовані на історично сформованій



*Рис. 2.2.1.* Діючі пункти пропуску на українсько-польському кордоні (власне опрацювання)

транспортній мережі. Важливий вплив на формування мережі ПП мав ландшафт та русла рік. Польсько-український кордон характерний проходженням по ріці Буг (40% загальної протяжності польсько-українського кордону). Це ускладнює створенню нових АПП вимагаючи значних коштів на побудову мостів. Таким чином для розосередження потоків та ліквідації черг, задоволення потреб транскордонних районів слід відкрити нові пункти пропуску з побудовою нових мостів та переправ при необхідності. Ці пункти пропуску із необхідною соціальною та інженерною інфраструктурою можуть бути задіяні також для туристичних і господарських потреб регіону.

### **2.3. Вплив внутрішніх факторів на архітектурно-планувальну структуру АПП.**

Для всіх автомобільних пунктів пропуску України є спільною технологічна схема послідовності проходження кордону, склад функціональних зон на території самого автомобільного пункту пропуску, їх номенклатурне наповнення відповідно до видів контролю та типів потоків, які передбачені в конкретному пункті. **Функціонально-технологічний фактор** впливає на зонування території АПП; кількість смуг руху та їх диференціацію на вантажні, автомобільні, піші і автобусні (при наявності); кількість павільйонів паспортного та митного контролю і їх розташування; розміщення об'єктів на території АПП; розташування та площі паркінгів для службових, затриманих та вантажних машин; розташування додаткових служб контролю, технологічних та обслуговуючих об'єктів.

Пункти пропуску є режимним комплексом, в якому виконується фільтруюча функція державного рівня. Забезпечення системами відеоспостереження, телеспостереження та ідентифікації автоматизованими засобами контролю, засобами зв'язку, бар'єрними системами, засобами дезінфекції, засобами для здійснення радіаційного контролю, сигналізації,

спеціальні бар'єри та шлагбауми вимагають професійного опрацювання і рекомендацій відповідних служб і відомств. Вони повинні бути сформульовані і внесені до технічних вимог щодо АПП. Тобто **безпековий фактор** впливає на вибір типу огороження і контролю периметру території та відведеної ділянки кордону; обумовлює розмежування потоків в'їзду від потоків виїзду; відео контроль всієї території АПП, сканування великих закритих вантажних об'єктів, забезпечення пожежної безпеки, відмежування вибухонебезпечних об'єктів.

Пункт пропуску через кордон – це складний організм, пов'язаний з інтенсифікацією транспортних потоків при якому відбувається несприятливий вплив на навколишнє середовище. Бобрун Н.В. були проведені містобудівні дослідження по формуванню методики та підходів щодо врахування містобудівних конфліктів в зоні впливу міжнародних транспортних коридорів (Бобрун, Н.В.,2013). Але для того щоб сформувати екологічно безпечні і комфортні умови як для працюючих на АПП так і подорожуючих, на засадах екологічності мають формуватися і окремі будівлі, і архітектурне екологічне середовище всього комплексу. Повинні враховуватись впливи на довкілля пов'язані з шумом, викидами вихлопних газів, пилом, радіацією, стоками вод з проїжджої частини, знищенням флори та фауни у смузї землевідведення під АПП, порушення умов і шляхів міграції фауни з застосуванням екологічних інженерно-технічних, санітарно-гігієнічних планувальних заходів, екологічних матеріалів при спорудженні будівель та покритті великих проїжджих території, та використанням новітніх ресурсозберігаючих технологій. **Екологічний фактор** впливає на організацію озеленення території АПП і під'їзних доріг та паркінгів; трасування під'їзних доріг в густонаселених зонах і зонах міграції тварин; використання енергозберігаючих технологій, врахування вітрових та осадових навантажень в будівництві споруд; використання екологічних матеріалів в будівлях і при благоустрою територій, створення комфортних умов праці всіх служб та подорожуючих на території АПП.

З огляду на те, що АПП є великим архітектурним об'єктом і створює перше враження на подорожуючих вперше до України автотранспортом важливим виступає і **естетичний фактор**. Його врахування дозволить створити цілісну композицію комплексу АПП з врахуванням законів композиції при формуванні споруд та конструктивних елементів навісів. Це дозволить під час руху сприймати позитивний образ держави через формування об'ємів, пропорції та колір.

Враховуючи раніше висунуті пропозиції урбаністів щодо взаємодоповнюючого впливу АПП і сервісної зони біля АПП на ефективність його пропускної спроможності, аналіз проектної та реальної пропускної спроможності АПП та проблеми на кордонах, виявлені моніторинговими кампаніями, було виокремлено ще один **фактор комплексного забезпечення**. Акцентування уваги на факторі комплексного забезпечення послужило передумовою створення автором транспортно-митної моделі АПП, як комплексу споруд пункту пропуску і обслуговуючих об'єктів біля АПП. Комплексна забезпеченість - це забезпечення комфортного під'їзду до АПП та можливість припаркувати транспортний засіб неподалік АПП, відповідна кількість парко-місць на ньому з забезпеченням необхідних санітарно-гігієнічних умов для подорожуючих, можливістю перекусити і здійснити банківські та брокерські операції. При пішохідному перетині кордону комплексна забезпеченість передбачає організацію паркінгу індивідуального транспорту з пересадковою станцією громадського транспорту.

Автором виділено ще один фактор, який в сучасному світі стає надзвичайно важливим – **фактор інформативності**. Інформативність можна розділити на внутрішню (на території АПП) і зовнішню за межами АПП. Внутрішня впливає на оптимальне розташування моніторів з повною і вичерпною інформацією на мовах межуючих держав про умови та правила перетину кордону; наявність розмежовуючих транспортних знаків, зрозумілих вказівників. Зовнішня інформативність – відображення поточної інформації на під'їздах до АПП та на сайтах загального користування для подорожуючих.





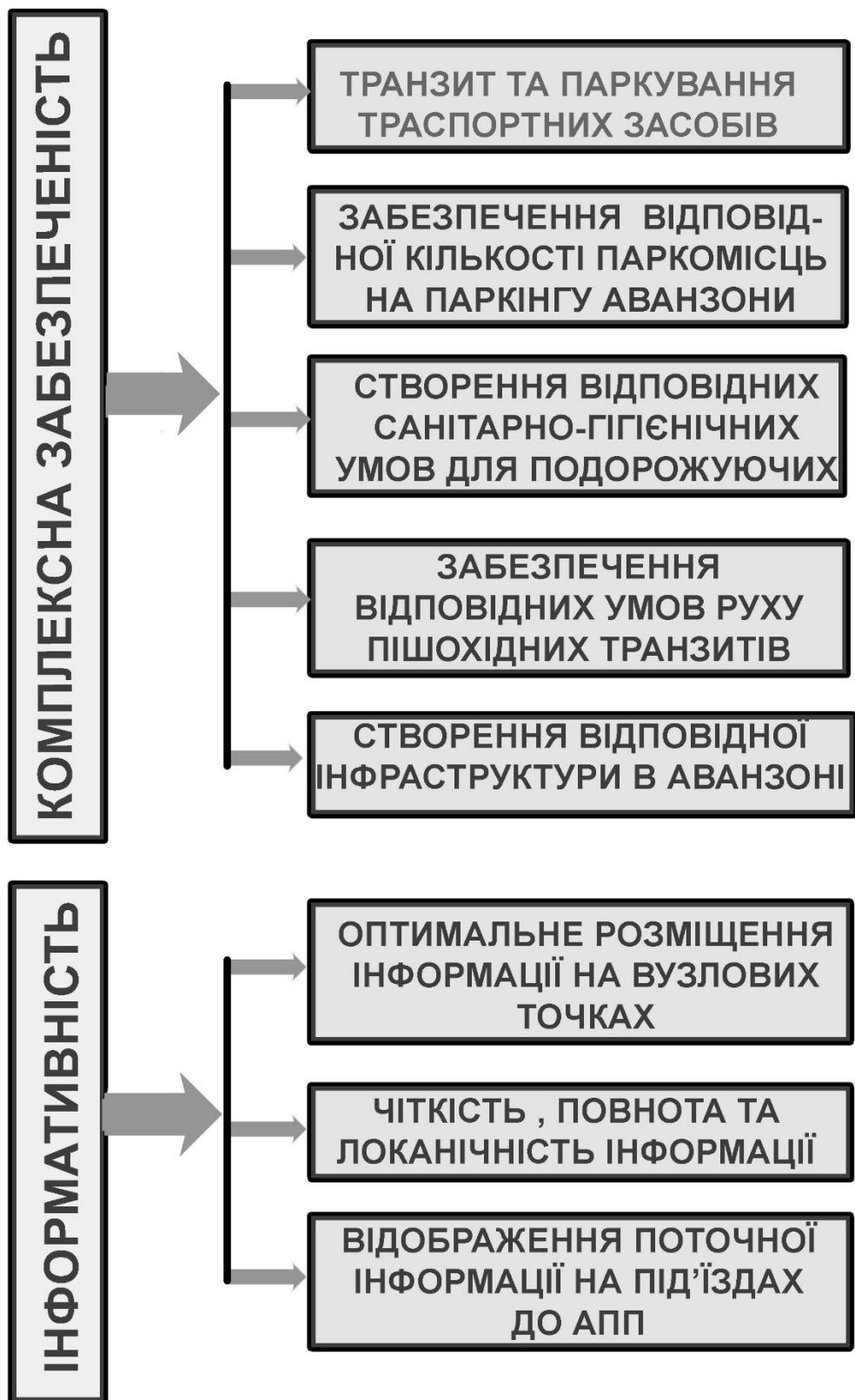
Рис. 2.3.1. Схема впливу функціонального та екологічного факторів.



Рис. 2.3.2. Схема впливу безпекового фактора.



*Рис. 2.3.3.* Схема впливу естетичного фактора.



*Рис. 2.3.4.* Схема впливу факторів комплексної забезпеченості та інформативності.

Нормативно-правовий, функціонально – технологічний, безпековий, екологічний, естетичний, фактор інформативної насиченості та комплексної забезпеченості потрібно розглядати в динаміці. Кожен з них зазнає змін, які в свою чергу будуть змінювати підходи до проектування АПП: зміни в державній політиці щодо конкретних держав-сусідів, в державній митній політиці (діючі митні законодавства), вдосконаленні технічного забезпечення державної та особистої безпеки, технології огляду вантажів чи транспортних засобів, підходів до природоохоронних заходів. Такі зміни слід враховувати у довготривалих державних програмах розвитку транскордонних територій і узгоджувати з державами-сусідами.

#### **2.4. Нормативно - правові вимоги організації автомобільних пунктів пропуску на кордонах.**

Формування системи кордонів України є одним із пріоритетних державотворних процесів, який гарантує національну безпеку і сприяє формуванню інфраструктури прикордонних торгових зон та глобалізації транскордонного співробітництва.

Пункти пропуску на державному кордоні є вузловими об'єктами у формуванні контактів між межуючими державами. Узгодження з суміжними державами охоплює **делімітацію** – описання в договорах лінії проходження кордонів або максимально точно позначення їх на спеціальних картах та **демаркацію** – встановлення і позначення лінії кордону на місцевості, яка доповнюється відповідним описом у протоколах про демаркацію кордону. З усіма державами, крім Білорусі і Росії, ці процеси на державному рівні повністю завершені.

Архітектурне планування та структура міжнародного пункту пропуску повинні ґрунтуватись на вимогах Законів України, урядових постанов, норм та правил та міждержавних угод. Ці документи є обов'язковими в процесі проектування та реконструкцію пунктів пропуску через державний кордон.

Проектна робота над пунктами пропуску підпорядковується будівельному, митному та прикордонному законодавству. Ця система ієрархічно взаємоузгоджено складається з: законів України; кодексів; нормативно-правових актів Верховної Ради України, Президента України та Кабінету Міністрів України; нормативних документів (державні стандарти - ДСТ; державні будівельні норми - ДБН; відомчі будівельні норми - ВБН; регіональні будівельні норми - РБН; технічні умови - ТУ.)

**Закони України**, які регламентують розробку проектної роботи над пунктами пропуску: «Про державний кордон України» ВР України № 1777-ХІІ від 04.11.1991 р., «Про прикордонний контроль. Закон України від 5.11.2009р. №1710-VI , "Про основи містобудування" ВР України від 1992.11.16, № 2780-ХІІ, «Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну ВР України від 1994 21.01 №3857-ХІІ, "Про архітектурну діяльність" від 1999.05.20, № 687-XIV. ВР України, "Про регулювання містобудівної діяльності". ВР України, Закон, від 17.02.2011 № 3038- VI., «Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України» від 04.11.1999 №1212-XIV, «Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю» ПКМ України від 18.08.2010р., «Про міжнародні договори України» від 05.06.2014р. № 1323-VII., «Про охорону культурної спадщини» № 1805-III від 08.06.2000р., «Про забезпечення санітарного та епідеміологічного благополуччя населення» № 2530- VIII від 06,09,2018, «Про природно-заповідний фонд України» № 2456-ХІІ від 16.06.1992. та інші.

**Кодекси України:** Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Кодекс законів про адміністративні правопорушення, Земельний кодекс, Митний кодекс.

**Підзаконні акти:** укази та розпорядження Президента України; постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України; накази та інші розпорядчі документи центральних органів виконавчої влади (ЦОВВ) України; положення, інструкції, правила тощо, затверджені указами Президента України, розпорядчими документами Кабінету Міністрів України та ЦОВВ України;

технічні регламенти; нормативно-правові акти з охорони праці (НПАОП); нормативно-правові акти з пожежної безпеки (НПАПБ); санітарні норми (ДСанПіН, ДСП, ДСН); будівельні норми (ДБН, ВБН)

Пункти пропуску відкривають за рішенням Кабінету Міністрів. Обов'язковою умовою для прийняття такого рішення є наявність договору з відповідною суміжною державою, за винятком пунктів пропуску для морського (річкового) та авіаційного сполучення, оскільки зазначені пункти пропуску не розташовані на лінії державного кордону і відкриті для заходження морських і повітряних суден незалежно від їхньої приналежності.

Відповідно до п. 3 Положення про пункти пропуску через державний кордон вони класифікуються (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*):

- за категоріями – міжнародні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів будь-яких держав); міждержавні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів України та суміжної держави); місцеві (пропуск через державний кордон громадян України та суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах), і транспортних засобів, що їм належать);
- за видами сполучення – автомобільні, залізничні, пішохідні, повітряні, поромні, річкові;
- за характером транспортних перевезень – пасажирські, вантажні, вантажопасажирські;
- за режимом функціонування – постійні, тимчасові;
- за часом роботи – такі, що працюють цілодобово, та такі, що працюють у визначений час (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*).

Постанова Кабінету Міністрів № 484 від 06.05.1996 р. (зі змінами й доповненнями) «Про затвердження переліку шляхів і напрямків транзиту

підакцизних товарів через територію України та пункти на митному кордоні, через які здійснюється ввезення і вивезення цих товарів, та граничні терміни транзиту підакцизних товарів автомобільним і залізничним транспортом через територію України» визначає пункти на митному кордоні, через які здійснюється ввезення і вивезення підакцизних товарів

Відповідно до ст. 6 Митного кодексу України митний кордон збігається з державним кордоном (за винятком меж території спеціальних митних зон), тому пункти пункти пропуску на митному кордоні збігаються з пунктами пропуску через державний кордон.

Докладні схеми митного контролю реалізуються через відповідні митні режими. Відповідно до ст. 26 Закону «Про державний кордон України» органи охорони державного кордону за погодженням з Державною митною службою, Мінтрансом у пунктах пропуску через державний кордон установлюють відповідний режим – порядок перебування всіх осіб і транспортних засобів у межах території прикордонних залізничних і автомобільних станцій, морських і річкових портів, аеропортів і аеродромів, відкритих для міжнародного сполучення, а також здійснення іншої діяльності, пов'язаної з пропуском через державний кордон осіб, транспортних засобів, вантажів та іншого майна (Верховна Рада України, 1992. *Про державний кордон України* с. 153).

Така правова категорія, як зона митного контролю, передбачена законодавством із питань митної справи з метою здійснення митного контролю в межах спеціально виділеної для цього території з особливим режимом знаходження в ній товарів, транспортних засобів, осіб, що переміщують через митний кордон товари і транспортні засоби, а також порядку здійснення в ній господарської діяльності (митно-брокерської, укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів тощо) (Верховна Рада України, 1992. *Про державний кордон України*).

Функціонування пункту пропуску, загальний порядок і послідовність проведення всіх видів контролю визначаються технологічною схемою, що є



обов'язковою для послідовного виконання операцій митного контролю та митного оформлення, а також дій посадових осіб підрозділів митного органу під час здійснення цих операцій. Для кожного конкретного пункту пропуску розробляються детальні технологічні схеми (з урахуванням особливостей переміщуваних товарів, способів їх переміщення тощо), які затверджуються керівником митного органу за погодженням з органом охорони державного кордону, Мінтрансом та інших служб, задіяних у процесі митного контролю, на підставі Типової технологічної схеми пропуску через державний кордон автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що ними переміщуються, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів № 751 від 18.08.2010 р. (зі змінами й доповненнями).

У пунктах пропуску та контролю в установленому порядку організується і здійснюється *прикордонний та митний контроль осіб, транспортних засобів і вантажів, що перетинають державний кордон. У визначених законодавством випадках здійснюється також санітарно-карантинний, екологічний, радіологічний, ветеринарний і фітосанітарний контроль, контроль за переміщенням культурних цінностей через державний кордон, контроль міжнародних автомобільних перевезень.* Для організації та здійснення контролю у пунктах пропуску, відповідні центральні органи виконавчої влади в установленому законодавством порядку розміщують свої підрозділи (Верховна Рада України, 2012. *Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними.*).

Обов'язковою умовою для прийняття рішення Кабінетом Міністрів України про відкриття пунктів пропуску є укладення **міжнародного договору України з відповідною суміжною державою.** Пропозиції щодо відкриття пункту пропуску повинні містити: фінансово-економічні розрахунки; характеристики земельних ділянок, будівель, споруд, що виділяються для створення пунктів пропуску, інформацію про комунікації, транспортну мережу тощо; відомості про наявність на відповідній території об'єктів інфраструктури

та житла для працівників контрольних органів і служб; строки початку та завершення будівництва (реконструкції) таких об'єктів і жилих будинків; інформацію про прогнозовану максимальну кількість осіб і транспортних засобів, що можуть перетинати державний кордон у пункті пропуску, протягом доби; інформацію про передбачувану дату відкриття пункту пропуску; відомості про об'єкти нерухомості, які належать фізичним і юридичним особам та розташовані на земельній ділянці, що планується виділити для створення пункту пропуску; для пунктів пропуску, визначених відповідним міжнародним договором, відомості про надання офіційної згоди суміжної держави (протокол намірів) на започаткування автомобільного, залізничного, пішохідного, поромного або річкового сполучення між державами (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*), (Кашуба, О.М., 2015).

## **Висновки до розділу 2.**

**1.** У роботі систематизовано основні фактори впливу на формування пунктів пропусків і розділено їх на дві групи: зовнішні фактори, які впливають на формування мережі АПП та внутрішні, які впливають на архітектуру конкретного АПП та інфраструктуру біля нього. Зовнішні фактори: політичний, історичний, соціально-економічний, містобудівний, природо-кліматичний. Внутрішні: нормативно-правовий, функціонально-технологічний, екологічний, безпековий, естетичний, фактор інформативної насиченості, комплексної забезпеченості.

**2.** Провівши аналіз наявної сукупності факторів впливу було вперше виокремлено фактор комплексної забезпеченості. Автором підтверджено раніше висунуті припущення урбаністів щодо взаємо доповнюючого впливу АПП і об'єктів, які обслуговують АПП та їх сумарний вплив на реальну пропускної спроможності кордону.

- 3.** На основі аналізу містобудівного контексту формування західного кордону встановлено, що транскордонний регіон розвивається з української та польської сторони як просторова структура, що має розвинені історичні взаємозв'язки і є мостом для інтеграції нашої країни до європейської спільноти при збереженні економічних, соціальних, юридично-організаційних відмінностей. Існуючі контрольно-пропускні пункти, їхня структура і мережа не можуть задовольнити зростаючий транзит між Сходом і Заходом.
- 4.** У роботі виявлено особливості західного кордону, які показали потребу трансформації мережі АПП, що дасть поштовх для розвитку економіки регіону, туризму та рекреації.
- 5.** При аналізі нормативно-правових документів виявлено, що вони не враховують глобалізацію та збільшення транзитних товарних та людських потоків у існуючій класифікації автомобільних пунктів пропуску за критеріями.

## **РОЗДІЛ 3. АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНІ РІШЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПРОПУСКУ НА КОРДОНАХ.**

Визначальним для формування архітектури АПП слід вважати сукупність вимог, що зумовлені функціональним призначенням і соціальним змістом архітектурного об'єкта. В даному розділі АПП розглядається як окремий архітектурний комплекс з певними функціями.

### **3.1. Класифікація АПП за містобудівними ознаками та їх моделі.**

Щоб виявити містобудівні особливості функціонування комплексів автомобільних пунктів пропуску на кордонах було проаналізовано умови та специфіку існуючих АПП на кордонах України, Польщі, Білорусії, Туреччини та Китаю. Дослідження проведено у трьох аспектах:

- транспортні зв'язки АПП з найближчими населеними пунктами двох суміжних держав;
- наявність об'єктів інфраструктури, які задіяні в обслуговуванні подорожуючих через кордон;
- функціональне зонування автомобільних пунктів пропуску та їх пропускна здатність.

Увага акцентувалась на розташування АПП в системі розселення прикордоння: транспортний зв'язок з найближчими населеними пунктами та лінією кордону; типах потоків, які проходять через ПП; об'єктах транспортної інфраструктури, які задіяні в обслуговуванні подорожуючих через кордон (паркінги, заправні станції, заклади громадського харчування, готелі, банківські та брокерські представництва).

Детально проаналізовано особливості діючих автомобільних пунктів пропуску на україно-польському кордоні, який з 1991 року став ще й східною межею Європейського Союзу.

*Автомобільний пункт пропуску "Ягодин — Дорогуськ" Додаток Е.6 .*

До 1990 року даний пункт пропуску використовувався за спрощеною системою контролю на польській території. Існуючий в даний час міжнародний автомобільний пункт пропуску (МАПП) відкритий розпорядженням Кабміну України від 18.05.1993 № 223, як *міжнародний, вантажно-пасажирський, цілодобовий*.

МАПП «Ягодин» знаходиться поблизу с. Старовойтово (стара назва Вовчий Брід) Волинської області, Любомльського району на відстані 170 м від кордону на березі річки Західний Буг, недалеко від мосту та оточений лісом I категорії. МАПП «Ягодин» лежить на двох головних транспортних магістралях: *міжнародному транспортному коридорі Гданськ - Одеса та міжнародному транспортному коридорі Європа – Кавказ – Азія*, що є відгалуженням МТК Європа – Азія, на міжнародному автошляху E373. Шлях через МАПП «Ягодин» є найкоротшим шляхом Варшава-Київ.

Кількість смуг руху – 14 (кількість смуг руху суміжної держави – 23), з них: на в'їзд 8 (кількість смуг руху суміжної держави – 12);

на виїзд 6 (кількість смуг руху суміжної держави – 10).

МАПП «Ягодин» є найкоротшим шляхом Варшава-Київ.

Потужність об'єкту – це загальна пропускна спроможність на добу:

вантажних автомобілів – до 1200авт./доб, легкових – до 400авт., автобуси – до 50авт., громадян – 8500чол. У 1994-2003 роках ППДК перетнуло понад 24 млн. осіб і 7,7млн. транспортних засобів.

*Категорія складності* -- 3, а категорія наслідків (відповідальності) –СС.

Загальна площа території МАПП першої черги – 8,08га, другої черги – 4,73 га; Площа заощення – 5,85га, другої черги – 3,74га; Площа озеленення – 1,76га, другої черги – 0,68га; Площа забудови - 0,47га, другої черги – 0,31га

**Контрольні служби** у пункті пропуску: пост митного та паспортного контролю, пост ветеринарного контролю, пост інспекції з карантину рослин, санітарно-карантинний пост, пункт екологічного контролю (Державна фіскальна служба України, 2016. *Інформаційна довідка щодо*

*впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років).*

**Автомобільний пункт пропуску "Зосін – Устилуг".** Додаток Е.7.

Розташований у місті Устилуг Волинської області Володимир-Волинського району на автошляху Н22, що з'єднує українські міста Рівне та Луцьк. Відкритий рішенням КМУ №335-р від 09.08.01. як міжнародної категорії в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення (до 3,5т.), діє цілодобово. З польського боку кордону розташований пункт пропуску «Зосин» у Люблінському воєвод., Хрубешівському повіту, гміна Городло на швидкісній дорозі 74 в напрямку Городло-Замосць.. Контроль з 1997р. на виїзд з України здійснюється на польській території на 11 смугах відповідно з польської сторони 7 та з українського боку-4.

Максимальна пропускна спроможність митного посту на українській стороні - 730 машин за добу (проектна - 400 автівок). Контрольні служби у пункті пропуску «Устилуг»: митний та прикордонний, радіологічний, фіто-санітарний, ветеринарний та екологічний контроль. Аналіз показав, що в МАПП «Устилуг» недотримані санепідеміологічні норми, відсутні заклади громадського харчування. Обмежуючим містобудівним фактором є археологічна пам'ятка – залишки історичних оборонних споруд. Відстань до Львова – 150 км., відстань до Луцька – км. Перед містом Устилуг існує розвинута інфраструктура послуг: заправки, пункти обміну валют та продажу страхових полісів.

Загальна площа території МАПП «Устилуг»– 3,1га, в межах благоустрою–1,97га; Площа забудови - 0,1га, Площа заощення – 1,31га, Площа озеленення – 0,55га, (Державна фіскальна служба України, 2016. Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років)

**Автомобільний пункт пропуску «Долгобичув – Угринів». Додаток Е.8.**

В 2014 році митний перехід «Угринів – Долгобичув» почав свою роботу як *міжнародний в повному обсязі пасажирського та вантажного перевезення (до 3,5 т.)* та цілодобовий за схемою спільного польсько-українського контролю на території Польщі. А в 2015 в тестовому режимі почав працювати і в якості пішого та велосипедного (хоча за проектом це не передбачалось).

Митний перехід знаходиться за селом Угринів, Сокальського району, Львівської області на трасі Т1408, що є відгалуженням від Р15 в Україні та 844 в Польщі.

*Кількість смуг руху:* - 36, по 18 смуг на в'їзд та виїзд .

Загальна площа території – 15,39га, Площа забудови - 5,82га. (Державна фіскальна служба України, 2016. *Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років*)

Об'єкти інфраструктури біля АПП не розвинуті. Під'їзна дорога на українській території проходить через населені пункти і є невідповідної технічної категорії. На польській території під'їзна дорога проходить через населені пункти, але є відповідної категорії. Відстань до Львова – 103 км.

**Автомобільний пункт пропуску "Рава-Руська - Гребенне".** Додаток Е.9

До розбудови Україною системи пунктів пропуску це був основний митний перехід для напрямку Люблін та Варшава. Відкритий розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.09.2002 № 544-р. як *міжнародний, вантажно-пасажирський, цілодобовий*. Цей митний перехід знаходиться на міжнародній трасі Е372 Варшава - Львів, за містом Рава-Руська, Львівської області Жовківського р-ну. З польської старони МАПП « Гребенне» це Люблінське воевод., повіт Томашув Люблінський, гміна Любича Крулевська.

*Кількість смуг руху* – 28 (кількість смуг руху суміжної держави – 16).

на в'їзд 14 (кількість смуг руху суміжної держави – 8);

на виїзд 14 (кількість смуг руху суміжної держави – 8).

*Контрольні служби у пункті пропуску:* пост митного та паспортного контролю, пост ветеринарного контролю, пост інспекції з карантину рослин, санітарно-карантинний пост, пункт екологічного контролю.

*Потужність об'єкту на добу:* вантажних автомобілів – 250, легкових – 900авт., автобусів – до 100, громадян – 400чол.

У 1994-2003 роках ППДК перетнуло загалом 24,1млн.осіб і 7,3млн. транспортних засобів. У 2010 році легкових перетнуло - 956865, вантажних- 88738, а автобусів -21290. До 2015 перевезення збільшилися відповідно легкові на 1,076млн; вантажні на 1,464млн, автобуси на 1,297млн.

*Категорія наслідків (відповідальності) – ССЗ.*

Загальна площа території МАПП –9,2294га: Площа забудови - 1,55 га; Площа заощення – 5,85га; Площа озеленення – 1,76га. (Державна фіскальна служба України, 2016. *Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років*)

Під'їзна дорога була відремонтована до Євро-2012 і знаходиться в доброму стані. Перед кордоном розвинена сфера послуг – заправки, готелі, обмінники, страховка.

**Автомобільний пункт пропуску "Грушів - Будомеж".** Додаток Е.10

Відкрито 2.12.2013 року спільний з Польщею пропускний пункт на польській території як *міжнародний автомобільний пасажиро-вантажний до 3,5 т.* Проїзд великогабаритного вантажного транспорту проектом не передбачено. Розташований з польської сторони у Підкарпатському воєвод., пов'яз і гміна Любачів на автодорозі № 866 Любачів-Будомеж та Т-1403 Грушів-Немирів Львівській області, Яворівського р-ну.

*Кількість смуг руху - 12 смуг на в'їзді та виїзді (по 6 з кожного боку)*

*Пропускна спроможність становить близько 3 тисяч автомобілів на добу.*



Загальна площа території МАПП –7,08 га, Площа забудови - 0,55 га; (Державна фіскальна служба України, 2016. *Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років*)

У 2015 році через пункт пропуску пройшло 410 тис. легкових машин; 13,6 тис. вантажних і 368 тис. легкових машини, що майже у двічі більше попереднього року.

**Автомобільний пункт пропуску "Корчова – Краківець".** Додаток Е.11.

Відкритий розпорядженням Кабінету Міністрів України від 22.12.1997 № 743-р. і функціонує з 1998р. як міжнародної категорії, з повним обсягом пасажиро-вантажного перевезення, діє цілодобово.

*Кількість смуг руху* - 20 (кількість смуг руху суміжної держави – 20), з них:

на в'їзд 10 (кількість смуг руху суміжної держави – 10);

на виїзд 10 (кількість смуг руху суміжної держави – 10).

Розташований у Львівській обл. Яворівського р-ну, неподалік від селища міського типу Краківець на автошляху М10, що є частиною європейського маршруту Е-40. Пункт пропуску з польського боку – «Корчова» Підкарпатське воєвод., Ярославського повіту, на швидкісній магістралі А4, а також на автодорозі №94 у напрямку Радимно. Міжнародний автомобільний ПП «Краківець» розташований у смузі міжнародного транспортного коридору №3 Берлін-Краків- Львів-Київ на трансєвропейській магістралі Київ-Лісабон.

*Пропускна спроможність на добу:* пасажирів — до 6000 осіб; легкових автомобілів до 4000; автобусів до 100; вантажних автомобілів до 500.

У 2010 році ППДК перетнуло 815 тис. легкових, 150 тис. вантажних та 15 тис. автобусів; у 2015 році -1205 тис., 174 тис., 21 тис. За 2010-2015 відбулося збільшення відправлень легкових на - 1,47%, вантажних на - 1,15%, автобусів на – 1,36%.

*Категорія наслідків (відповідальності)* – СС 3.

*Загальна площа території МАПП –11,2902га; Площа забудови - 0,8087га; Площа заощення – 8,72га; Площа озеленення – 1,76га. (Державна фіскальна служба України, 2016. Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років)*

*Контрольні служби у пункті пропуску: пост митного та прикордонного контролю, радіологічного, ветеринарного, фітосанітарного, санітарно-карантинного, екологічного контролю та контроль служби міжнародних автомобільних перевезень.*

Під'їзд до цього ПП зі Львова є зручним по якісній дорозі (дорогу було капітально відремонтовано перед футбольним чемпіонатом Євро 2012). Відстань від Львова - близько 70 км. Він сполучений магістральним шляхом А-4 з контрольно-пропускним пунктом на польсько-німецькому кордоні в Єнджиховіцах.

**Автомобільний пункт пропуску "Шегині — Медика".** Додаток Е.12.

Відкритий МАПП «Шугині» розпорядженням Кабінету Міністрів України від 19.09.2002 № 544-р. як *міжнародний, вантажно-пасажирський, піший, за часом роботи – цілодобовий.*

*Кількість смуг руху – 15 (кількість смуг руху суміжної держави – 15 )*

*на в'їзд 9 (кількість смуг руху суміжної держави – 7);*

*на виїзд 6 (кількість смуг руху суміжної держави – 8).*

*Загальна площа території МАПП –10,61га; Площа забудови з навісами - 0,80 га; Площа заощення – 10,48га; Площа озеленення – 1,76га.*

Знаходиться у Львівській обл., Мостиського району, на польській стороні МАПП «Медика» розташований у Підкарпатському воєводстві, Перемишльського повіту, гміні Медика.

*Потужність об'єкту на добу: вантажних автомобілів – 120, легкових – 2200 авт., автобусів – до 150, пішоходів – 2600чол..*

*Категорія наслідків (відповідальності) – СС-3.*

*Контрольні служби у пункті пропуску: пост митного та паспортного контролю, пост ветеринарного контролю, пост інспекції з карантину рослин, санітарно-епідеміологічний пост, фітосанітарний пост, радіологічний пост, пункт екологічного контролю, контроль за переміщенням культурних цінностей, контроль за міжнародними автомобільними перевезеннями (Державна фіскальна служба України, 2016. Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років)*

Відстань до м. Львова - 80 км. Стан дороги до МАПП хороший, її відремонтували перед Євро-2012, хороша інфраструктура у аванзоні пункту пропуску. Практично відразу на польській стороні в селі Медика розташовані продуктові магазини, що створюють сприятливі умови для дрібного бізнесу. За 10 км- Перемишль, через 20км - автобан А4, яким сполучає з Жешувом, Краковом та Вроцлавом. Саме близькість відносно великого населеного пункту, наявність торгових закладів одразу після кордону і пішого переходу є причиною того, що МАПП «Шегині – Медика» є найбільш завантаженим пункт пропуску з найдовшим часом очікування на польсько-українському кордоні. Недоліком функціонування АПП є розташування безпосередньо в селі Шегині, що створює екологічні та санітарні проблеми для мешканців.

#### **Автомобільний пункт пропуску "Смільниця-Кросценко". Додаток Е.13.**

За часів СРСР у 1986 р. був відкритий пункт пропуску спрощеного перетину кордону. Нинішній діючий АПП відкритий у 2001 році та почав працювати з 2003 року як *міжнародний, вантажно-пасажирський (до 7,5т) цілодобово*. Тоді ж він став першим пунктом пропуску на українсько-польському кордоні з схемою спільного контролю двох держав, який розташований на польській території.

Кількість смуг руху – 6 (кількість смуг руху суміжної держави – 10 )

на в'їзд 3 (кількість смуг руху суміжної держави – 5);

на виїзд 3 (кількість смуг руху суміжної держави – 5).

Цей митний перехід розташований у Підкарпатського воєводства, Бещадського повіту, гміні Ущики Дольні та на автошляху №84 у напрямку Ущики Долішні. На українській території на трасі **Т 1401** Львівській обл. Старосамбірського р-ну.

*Потужність об'єкту на добу:* 1000 автомобілі.

*Контрольні служби:* митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний та контроль міжнародних автомобільних перевезень (Державна фіскальна служба України, 2016. *Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інституту сусідства та партнерства 2007-2013 років*).

Відстань від Львова – 123 км. через Самбір, Старий Самбір, Хирів. Стан дороги – різни: місцями проведений ремонт, місцями ремонт саме триває, частина дороги ще не відремонтована. Це приводить до мінімальних черг. Інфраструктура на кордоні розвинута недостатньо. На польській стороні це територія Низьких Татр гірських курортів Польщі – наприклад Ущики Дольні (Ustrzyki Dolne) та Соліна (Solina).

Отримані дані інфраструктурного наповнення в аванзоні досліджуваних пунктів пропуску структуровано у **Додатку Ж**.

Проведений аналіз містобудівного контексту розміщення пунктів пропуску на кордоні України-Польщі дозволяють зробити певні узагальнення. Основними містобудівними **недоліками** АПП на україно-польському кордоні є:

- відсутність якісної під'їзної транзитної транспортної магістралі (в обхід населених пунктів) I-II категорії; («Рава-Руська – Хребенне», «Шегині-Медика», особливо «Угринів-Долгобичув», «Грушів-Будомеж», «Смільниця»);
- недостатньо розвинена інфраструктура аванзони: брак паркінгів з достатньою кількістю парко місць або взагалі їх відсутність

(стихійні зони паркування), закладів харчування, туалетів, закладів першої медичної допомоги, («Устилуг», «Угринів-Долгобичув», «Грушів–Будомеж», «Смільниця»);

- розкиданість елементів інфраструктури в просторі на суттєвій віддалі, від АПП що не сприяє створенню цілісної системи (наприклад – «Смільниця» - 1,7км);
- відсутність диференціації потоків при під'їзді до ПП і при в'їзді на його територію;
- не враховані містобудівні обмеження для розширення (пропускна здатність мостів - «Ягодин», «Устилуг», археологічних пам'яток - «Устилуг», лісів I категорії, розташування в межі населеного пункту);
- неефективна логістика рейсових та туристичних автобусів (без врахування організації автобусних рейсів згідно графіку);
- недостатня кількість пішо-велосипедних переходів (тільки в АПП «Шегині» на проміжку 535км);
- недостатня кількість смуг контролю транспорту та обслуговуючого персоналу;
- існуюча інфраструктура на території АПП та поза ним не враховує різні типи потоків подорожуючих.

Таким чином існуючі на сьогодні автомобільні пункти пропуску на україно-польському кордоні акумулюють на своїх територіях транзит всіх видів транспорту (вантажний, автомобільний та автобусний, крім пішо-велосипедного) без достатньої їх диференціації та необхідної інфраструктури перед в'їздом на території АПП. Тому навіть великі пункти пропуску такі як: МАПП «Шегині-Медика», «Краківець-Корчова», «Рава-Руська-Хребенне», «Ягодин-Дорогуськ» не гарантують швидкий перетин кордону. ( Matejko, E. and Migracjami, O., 2008. *Polskie przłjsca graniczne na zewnentrznej granicy Unii Europejskiej. Monitoring przłjsc granicznych Unii Europejskiej.* Warszawa)

Аналіз містобудівної ситуації китайських автомобільних пунктів пропуску на кордоні з Гонконгом дозволив виокремити основні принципи їх формування (МАПП «Lok Ma Chau» - Додаток Е.1, МАПП «Hueng Yuen Wai» –Додаток Е.2.):

- розмежування (по вертикалі або горизонталі) транспортних вантажних, автобусних та автомобільно-пасажирських потоків з своїми просторами для контролю;
- насичення різноплановою необхідною інфраструктурою для кожного вид потоку, з диференціацією на території ПП і перед ним.
- об'єднання простору особистого огляду піших і подорожуючих автобусами та організація його за схемою контролю в аеропортах.

Чітку диференціацію вантажних та пасажирських потоків можна прослідкувати і у великих турецьких пунктах пропуску з країнами Євросоюзу (МАПП «Карікуле-Капітан Андруєво» - Додаток Е.3.). Слід зауважити, що в інфраструктуру аванзони обов'язково входять з двох сторін кордону великі паркінги для вантажних великогабаритних машин з транспортними представництвами територіальних перевізників, мотелями, закладами харчування та торгівлі, банківськими та брокерськими представництвами, станціями техобслуговуваннями, заправними станціями. В більшості випадків на території аванзони розташовуються логістичні центри та культові об'єкти.

На кордоні Білорусія-Польща на пунктах пропуску прослідковується тенденція виокремлення вантажних потоків в окремі термінали або створення тільки вантажного міжнародного автомобільного пункту пропуску (МАПП «Козловічі-Kukuryki» - Додаток Е.4., МАПП «Брест – Terespol» - Додаток Е.5.)

Проведений аналіз показав, що характерною особливістю містобудівних рішень АПП є виокремлення вантажних потоків в окремі зони (АПП) з своїм набором контрольних операцій та окремим в'їздом через термінал-паркінг.

Аналіз розташування пунктів пропуску на польсько-німецькому кордоні до входження Польщі у Євро Союз, дав можливість узагальнити досвід сусідів, який є найбільш придатний для практики України. Польща має багатий досвід територіального планування на регіональному і міжнародному рівнях. Дослідження показали що, найбільш освоєним і урбанізованим був польсько-німецький транскордонний регіон з інтенсивними міждержавними транспортними перевезеннями. На цій ділянці державного кордону Польщі (близько 470км) було розташовано 68 контрольних-пропускних пунктів пропуску (приблизний інтервал між ними 5-10 км). Була визначена мережа транскордонних комунікаційних осей у вигляді смуг перспективного містобудівного розвитку.



**Рис. 3.1.1** Ділянка кордону з ПП між Польщею та Німеччиною до 2004 року. [Електронний ресурс] Poland-map-2.jpg oran gesmile.com

Головні серед них вважають смуги: Берлін-Франкфурт на Одері-Познань, а також Берлін-Вроцлав, Берлін-Щецінь і смуга переважної урбанізації, яка з'єднує міста Щецінь, Гожув Великопольський, Зелену Гуру та Летницю.

Ця система смуг створила планувальний каркас польсько-німецького транскордонного регіону. Не на всіх пунктах пропуску на польському кордоні був організований проїзд великогабаритного вантажного транспорту та автобусів. Деякі ПП були невеликими, локальними

автомобільно-пішими з незначною митною інфраструктурою і розташовувались на другорядних автомагістралях. В межах одного транспортного коридора та його зони впливу на кордоні групувались ПП, які дозволяли збільшити пропускну спроможність кордону в даному напрямку шляхом диференціації потоків по видам транспорту та певного наповнення інфраструктури. Важливою особливістю було організація контролю двох держав на спільному ПП і наявність паркувальних майданчиків з відповідною інфраструктурою для транспорту в аванзоні ПП. Ця модель повинна бути застосована на всіх західних кордонах (Kashuba, O.M., 2019).

Містобудівний аналіз існуючої мережі АПП дозволив виокремити основні моделі їх розташування по відношенню до найближчого населеного пункту ( інтегрованого, периферійного та автономного розташування).

*Модель інтегрованого розташування АПП* показує його організацію в межах населеного пункту. (**Таблиця 1.(1)**) Це значно ускладнює розташування додаткових об'єктів придорожного сервісу в структурі сформованої міської забудови. Разом з тим, подорожуючі можуть використовувати об'єкти інфраструктури населеного пункту. В цьому випадку відсутня можливість розташування митно-логістичного терміналу у безпосередній близькості до АПП та перспектива розширення території АПП. Розташування деяких об'єктів митно-логістичного терміналу та певних об'єктів придорожного сервісу можливе лише у приміській зоні міста на вільних територіях (у більшості випадків перед в'їздом у місто). При розташування АПП в межах населеного пункту виникає несприятливе екологічне навантаження викликане значними транзитними транспортними потоками, які прямують до кордону. Така модель є характерна для вже сформованих АПП. (МАПП « Шегині», «Устилуг») (Кашуба, О.М., 2018)

*Модель периферійного розташування* демонструє розташування АПП на околиці населеного пункту або у безпосередній близькості від нього. (**Таблиця 1.(2)**) Об'єкти обслуговування населеного пункту забезпечують



необхідну інфраструктуру для роботи комплексу, а обслуговуючий персонал АПП може проживати безпосередньо в ньому. В цих умовах екологічне навантаження на населення менш відчутне і є можливість розширення як самого АПП так і його інфраструктури, Прикладом такої моделі є МАПП «Ягодин», «Рава-Руська». (Кашуба, О.М., 2018)

*Модель автономного розташування* відображає АПП на території віддаленій від існуючих населених пунктів. (Таблиця 1.(3)) Це вимагає прокладання нових доріг з під'єднанням до існуючої транспортної системи, створення додаткових місць проживання або організації вахтового методу роботи персоналу. При організації розширеної митно-логістичної або виробничо-торгової інфраструктури і великої кількості працюючих можливе формування тимчасового житла (відомчого готелю).

Пункт пропуску та інфраструктура населеного пункту здійснюють взаємовплив. Наприклад, при моделі інтегрованого розташування, коли МАПП знаходиться в структурі населеного пункту, існуюча міська інфраструктура обмежує розвиток МАПП і необхідних для її роботи додаткових зон та розвиток їх як єдиного об'єкта. Це призводить до функціональної розпорошеності об'єктів та планувального розриву взаємозв'язків з АПП. Разом з тим існуюча міська інфраструктура може використовуватись подорожуючими, що для населеного пункту економічно привабливо і створює додаткові робочі місця для мешканців. Якщо МАПП знаходиться в структурі міста, то додаткові об'єкти інфраструктури можуть розташовуватись на вільних приміських територіях. Ця модель є функціонально оправдана тільки для малих автомобільних та пішо-велосипедних МАПП. Периферійна модель розташування АПП створює найбільш сприятливі умови для проходження кордону для всіх видів транзиту. При автономній моделі розташуванні МАПП необхідно створювати простори з відповідною інфраструктурою для всіх видів потоків, які прямують через кордон, біля АПП (Кашуба, О.М., 2018).

## Моделі розташування АПП по відношенні до населеного пункту

<p><b>1</b></p> <p><b>Модель інтегрованого розташування</b></p>	
<p><b>2</b></p> <p><b>Модель периферійного розташування</b></p>	
<p><b>3</b></p> <p><b>Модель автономного розташування</b></p>	
<p>(Власне опрацювання)</p>	

Аналіз містобудівних особливостей розташування автомобільних пунктів перетину кордону та елементів інфраструктури їх обслуговування в системі прикордоння дозволив виокремити схеми їх групування.

***Локальна схема групування об'єктів інфраструктури та АПП.***

**Таблиця 2. (1а,б)** Всі об'єкти інфраструктури, які задіяні в обслуговування подорожуючих через кордон, згруповані і знаходяться в безпосередній близькості до МАПП. Локальна схема розглядається в межах радіусу 0,5-1км. Ця схема зараз характерна для діючих малих та середніх МАПП, територія яких, як правило, обмежується містобудівними, природними факторами, охоронними зонами, археологічних та культурними пам'ятками (Кашуба, О.М., 2018).

***Дифузна схема групування об'єктів інфраструктури. Таблиця 2. (2)***

В цьому випадку об'єкти інфраструктури розкидані в просторі на значній віддалі від МАПП до 10км. Ця схема характерна для випадків коли є вплив природних чи інших обмежень або відсутня державна стратегія розвитку необхідної інфраструктури. При такому розташуванні практично неможливо створити комфортні умови перетину кордону. Доповнивши простором, який безпосередньо примикає до АПП з повним набором необхідних об'єктів інфраструктури можливо покращити ситуацію (Кашуба, О.М., 2018).

***Комбінована схема групування об'єктів інфраструктури. Таблиця 2.(3)***

При такій схемі об'єкти інфраструктури, які розташовані на певній віддалі одна від одної. Це може бути викликане як природно-ландшафтними обмеженнями так і системою розселення, яка склалася історично. Ця схема розташування характерна для багатьох існуючих АПП. Вона може бути рекомендована для покращення роботи існуючих АПП з неповною інфраструктурою при неможливості зробити її локальною (Кашуба, О.М., 2018).

Підтверджено раніше висунуту думку урбаністів, що ефективність роботи АПП залежить і від правильного формування простору біля АПП з відповідним інфраструктурним наповненням.

## Схеми групування об'єктів інфраструктури

<p>1.</p> <p><i>Локальна схема групування об'єктів інфраструктури :</i></p> <p><i>а – малі АПП, б- середні АПП</i></p>	<p>1a</p>
<p>2.</p> <p><i>Дифузна схема групування об'єктів інфраструктури.</i></p>	<p>1б</p>
<p>3</p> <p><i>Комбінована схема групування об'єктів</i></p>	

(Авторське опрацювання)

Провівши аналіз містобудівних ознак вибраних АПП, автором вперше їх систематизовано та згруповано, що дозволило вивести класифікацію АПП за конкретними містобудівними ознаками.

### **Загальна розширена класифікація за такими ознаками**

(пропозиція автора):

#### **За розташуванням АПП**

- по відношенню до кордону: на кордоні ( до 500м.), на віддалі ( більше 500м.);
- по відношенню до міста: інтегрована (в структурі населеного пункту), периферійна (на околицях населеного пункту), автономна (поза межами населеного пункту),
- по відношенню до міжнародних транспортних коридорів: в межах МТК, за межами МТК.

#### **За містобудівним обмеженням:**

- природними (ліс, ріка, рельєф);
- технологічними (лінії електропередач, газопроводи, водозабірні станції );
- культурно-археологічними (пам'ятки архітектури, археології);
- природоохоронними (природні заповідники);
- без обмежень.

#### **За розмірами:**

- надвеликі (площею понад 20 га, з пропускною здатністю 25000- 30000 осіб на добу);
- великі (площею до 15 га , з пропускною здатністю до 20000 людей в добу);
- середні (площею до 8 га, з пропускною здатністю до 10000 людей в добу);
- мали (площею до 2 га, з пропускною здатністю до 2000 людей в добу).

### **За організацією контролю на кордоні:**

- спільний контроль двох держав,
- роздільний контроль двох держав.

### **За ступенем розвитку інфраструктури в аванзоні АПП:**

- з повним набором об'єктів інфраструктури,
- з частковим набором об'єктів інфраструктури,
- без інфраструктури.

### **За розташуванням зовнішніх об'єктів інфраструктури, які обслуговують АПП:**

- локальна схема,
- дифузна схема,
- комбінована схема.

## **3.2. Особливості функціонально-планувальних рішень АПП з врахуванням технологічних умов та вимог проходження кордону.**

Автомобільний пункт пропуску через кордон є режимним, закритим, технологічним об'єктом, в якому в установленому порядку організовується і здійснюється *прикордонний та митний контроль осіб, транспортних засобів і вантажів*, що перетинають державний кордон, а у визначених випадках здійснюється також *санітарно-карантинний, екологічний, радіологічний, ветеринарний і фіто-санітарний контроль, контроль за переміщенням культурних цінностей* через державний кордон, *контроль міжнародних автомобільних перевезень* (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*).

Технологічна схема АПП формується під впливом основних домовленостей між сусідніми країнами, які закріплені у міждержавних Угодах та рішеннях Кабінету Міністрів України. Вона формується в

залежності від: категорії ПП, виду сполучення, характеру транспортних перевезень, режиму функціонування, пропускної спроможності на добу (в'їзд/виїзд по видам транспорту). Ці дані узгоджуються на рівні міждержавних угод після містобудівного обґрунтування і мають визначальний вплив на функціонально-планувальні рішення АПП.

У технологічній схемі пропуску осіб та транспортних засобів конкретного ПП через державний кордон, в українському законодавчому полі, визначаються: межі території пункту пропуску, зони прикордонного і митного контролю (режимна зона) та місця або приміщення для проведення додаткового контролю осіб, транспортних засобів та вантажів, зони розміщення транзитних пасажирів, місця стоянок транспортних засобів, у тому числі затриманих; маршрути руху, місця стоянки і місця відстою автомобільних транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, а також порядок дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру; загальний порядок та послідовність контрольних операцій і порядок пропуску через державний кордон осіб, транспортних засобів та вантажів; спеціальних, небезпечних вантажів та спеціальних транспортних засобів; посадових осіб дипломатичних або консульських установ, автомобільних транспортних засобів, що належать дипломатичним представництвам; офіційних делегацій; аварійно-рятувальних формувань, підрозділів Збройних Сил України; підрозділів збройних сил інших держав; осіб, взятих під варту; час, що відводиться для виконання контрольних операцій контрольними органами та службами; порядок допуску в пункт пропуску, пункт контролю та в його режимну зону осіб, транспортних засобів та вантажів, порядок їх пересування (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*).

Технологічна схема безпосередньо впливає на функціонально-планувальну структуру пункту пропуску.

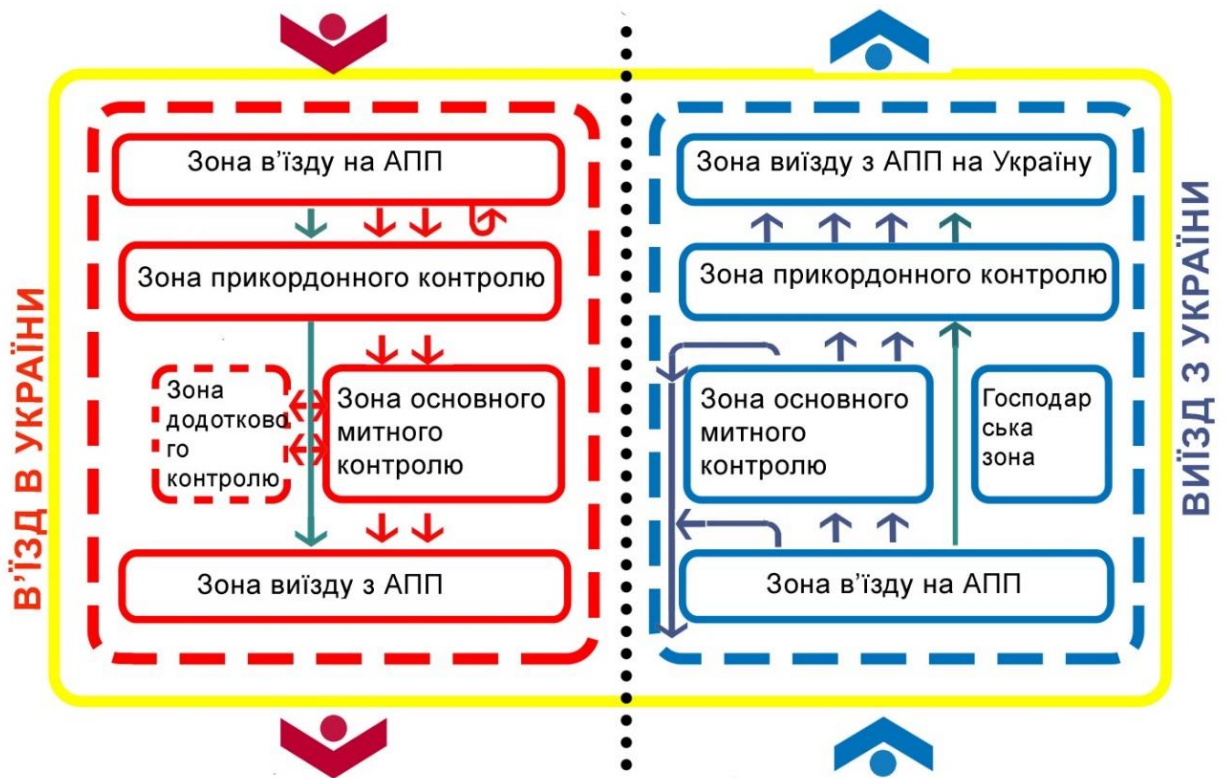
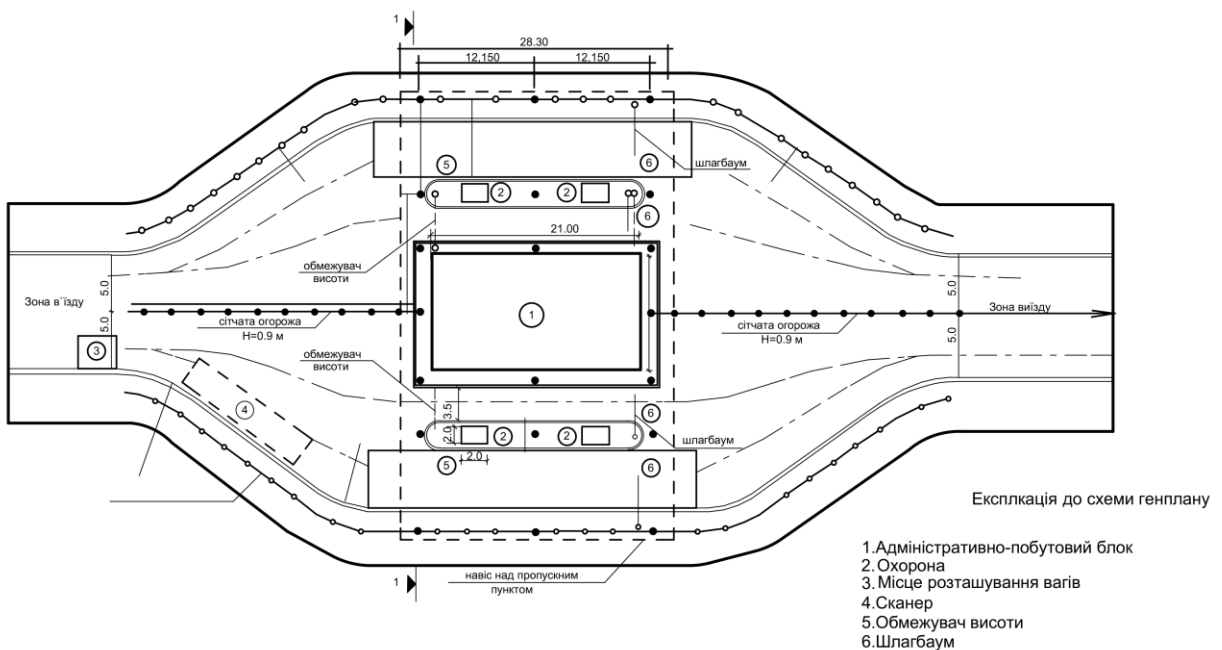
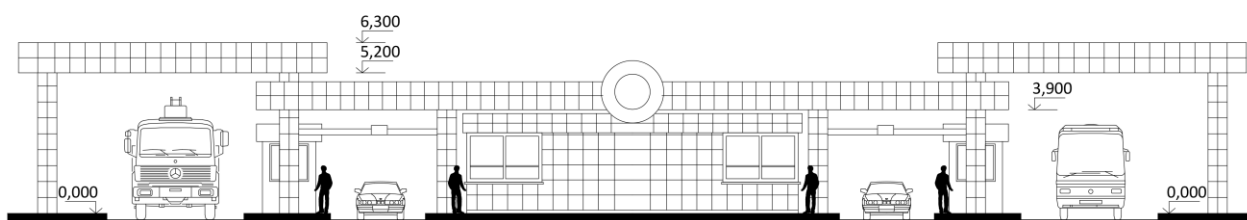


Рис. 3.2.1. Схема зонування території АПП в залежності від послідовності контрольних операцій проходження кордону. (Авторське опрацювання)







*Рис. 3.2.2. Приклад типового вирішення АППП*

Загальний порядок та послідовність контрольних операцій і порядок пропуску через державний кордон відображений у типовій схемі проведення контрольних операцій в якій завжди є дві території: в'їзду і виїзду на яких здійснюється:

- Контроль документів посвідчення особи,
- Контроль багажу,
- Контроль транспортних засобів.

Ця схема показує порядок та послідовність контрольних операцій для автомобільних пунктів пропуску, де проводиться контроль за українським законодавством.

Аналіз дозволив визначити основні функціональні зони пункту пропуску, які сформувались в АПП на українському кордоні. (Рис. 3.2.1)

- **Зона в'їзду** з диспетчерськими павільйонами.
- **Зона основного прикордонно-митного контролю** з основною адміністративною будівлею, навісами над простором де здійснюється контроль транспортних засобів з павільйонами для митників та прикордонників;
- **Зона додаткового контролю**<sup>4</sup> – майданчики відстою транспорту з боксами поглибленого огляду, складами конфіскату, місцями паркування вибухонебезпечних вантажів, транспортних засобів, місцями з сканерами огляду вагового транспорту та приміщеннями для даних служб;

<sup>4</sup>Зона додаткового контролю у АПП (за українським законодавством) передбачається тільки при в'їзді до України для вантажного транзиту

- **Господарська зона;**
- **Зона виїзду з диспетчерськими павільйонами.**

Вивчивши досвід проектування та будівництва АПП в Україні, Польщі, Словаччини, Білорусії можна відмітити, що практично у всіх пунктах пропуску спостерігається аналогічне зонування. Різниця полягає у відсотковому співвідношенні цих зон, їх розташуванні та технологічному наповненні. (Додатки К.1-21)

Аналіз існуючих в Україні автомобільних пунктів пропуску показав, що більшість з них мають наступний набір споруд у відповідних зонах. (Рис. 3.2.3.)

#### **Зона в'їзду на територію АПП:**

- Павільйон диспетчера на в'їзді
- Павільйон з навісом над електронною вагою ( при в'їзді в Україну )
- Дизбар'єр

#### **Зона основного паспортно-митного контролю:**

- Основна адміністративна будівля з службовими приміщеннями прикордонників та митників;
- Навіси з оглядовим мостиком над простором, де здійснюється основний контроль;
- Павільйони паспортного та митного контролю;
- Будівля прикордонної служби при окремому їх розміщенні від адміністративної будівлі;
- Майданчики відстію транспорту та його огляду;
- Громадські туалети;
- Об'єкт громадського харчування ;
- Магазин безмитної торгівлі.

#### **Зона додаткового контролю:**

- Бокси поглибленого огляду автотранспорту,

- Склади для зберігання конфіскованого майна;
- Місця зі стійками радіаційного контролю і навіси над ними;
- Споруда кінологів з необхідними майданчиками;
- Будівля додаткових служб: санітарно-карантинної, екологічної, радіологічної, ветеринарної і фітосанітарної;
- Стоянки затриманого легкового автотранспорту;
- Стоянки затриманого вантажного автотранспорту
- Сканери поглибленого огляду закритих об'ємів з екранами

**Господарська зона** (набір споруд господарської зони визначається завданням на проектування конкретного місця):

- Компресорна;
- Пожежна станція;
- Пожежний резервуар;
- Очисні споруди глибокого біологічного очищення господарсько-побутових стоків;
- Трансформаторна підстанція;
- Газово-розподільчий вузол;
- Водозабірна свердловина з насосною станцією;
- Дизельна підстанція;
- Стоянки автотранспорту персоналу;
- Трансляційно-спостережна вежа.

**Зона виїзду з території АПП:**

- Павільйон диспетчера на виїзд.

Також обов'язковими на території АПП є елементи дизайну та технічної оснащеності:

- флагштоки з державною символікою та атрибутикою;
- дорожні знаки та інформаційні щити;
- ворота та шлагбауми;
- освітлювальна арматура (техніка);

- огорожі.

На даний момент в Україні переважає підхід, в якому АПП проектується на території кожної з суміжних держав. Більш економічною і зручною є європейська модель - будівництво спільного АПП для контролю двох суміжних держав. Така схема вносить зміни в зонування території: зона додаткового контролю з'являється на території в'їзду і виїзду. На даний момент на польсько-українському кордоні працюють АПП з спільним контролем на території Польщі: «Смільниця-Кросьценко», «Грушів-Будомеж» та «Угринів–Долгобичув», частково «Зосин-Устилуг», які будувались за кошти Євросоюзу та за їх вимогами.

Транспортні потоки, які проходять по території АПП та потребують відповідних просторів для технологічних процесів проходження кордону, можна поділити на:

- великогабаритний вантажний транспорт (тягачі) ( довжиною до 20 м);
- бортові вантажні автомашини та фургони ( довжиною до 12м);
- вантажний транспорт з платформами та низько-рамними тралами (довжиною до 45м);
- вантажний транспорт з небезпечними вантажами (автоцистерни довжиною до 12 м);
- легкові машини;
- легковий автотранспорт з неповносправними пасажирами та дітьми;
- рейсові та туристичні автобуси;
- мопедно-мотоциклетний транспорт;
- пішо-велосипедні потоки.

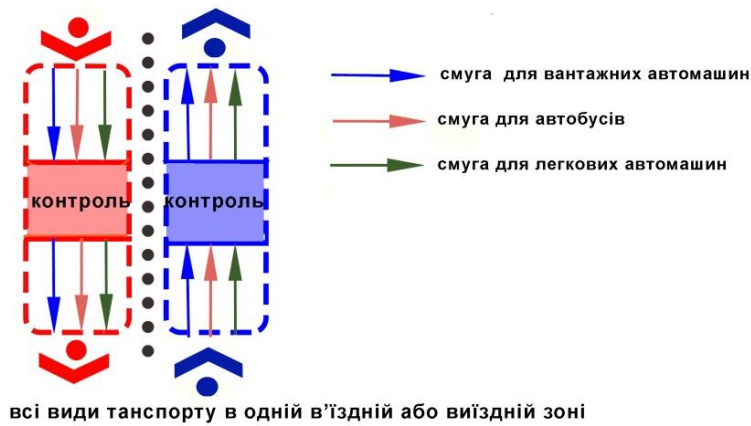
**ФУНКЦІОНАЛЬНЕ НАПОВНЕННЯ ЗОН АВТОМОБІЛЬНОГО ПУНКТУ ПЕРЕПУСКУ**



*Рис.3.2.3. Функціональне наповнення зон автомобільного пункту пропуску.  
(авторське опрацювання)*



*Рис. 3.2.4. Схема проходження контролю вантажними перевізниками.*



*Рис. 3.2.5. Схема групування та розмежування транспортних потоків. (власне опрацювання)*

На даний момент на АПП «Краківець», «Рава-Руська», «Ягодин», «Устилуг» об'єднуються паси контролю для всіх видів транзиту під одним накриттям (вантажні, автобусні та легкові) в одній зоні контролю на території в'їзду чи виїзду. У проектній пропозиції реконструкції АПП «Шегині» передбачається групування вантажних потоків в'їзд-виїзд на одній відокремленій території. Передбачається створити окремі паси руху автобусів та легкових машин, а також піший пас. Ці особливості відображено у схемах двох типів розмежування потоків. (Рис 3.2.5.)

Розміри і трасування певних автомобільних потоків, впливають на планувальну організацію пункту пропуску. Проектна пропускна спроможність вимагає відповідної кількості смуг руху для певного транспорту. Габарити різного виду транспорту та їх схеми руху впливають на параметри навісу над зоною контролю.

На території всіх АПП знаходяться місця для паркування службового транспорту, затриманого вантажного та легкового транспорту та для автобусів.

***Технологія проходження кордону вантажним транспортом*** відрізняється від технології проходження легкових машин та автобусів. Вантажний транспорт потребує зважування, контролю документів на товар, пломбування /перепломбування вантажу, перевірки (сканування) закритих об'ємів, контролю додаткових служб товару, при потребі (*санітарно-карантинний, екологічний, радіологічний, ветеринарний і фіто-санітарний*), сплати митних послуг. Цей вид транзиту потребує не стільки окремого пасу руху, а відокремлених майданчиків контролю, на яких при здійсненні всіх необхідних процедур транспортний засіб не буде затримувати рух іншого транспорту. Створення спеціального майданчика з накриттям для декількох вантажних машин дозволить одночасно проводити всі операції без затримки руху іншого транспорту. Такі майданчики повинні враховувати габарити: місце для паркування великогабаритного транспорту (12,0x4,0м; 20,0x4,0м - грузовиків з

причепом); радіуси повороту (12м) та можливі схеми розташування паркувальних місць. Рух вантажних машин повинен бути під контролем відеоспостереження від в'їзду на територію АПП аж до виїзду.

Повний особистий *контроль пасажирів автобусів* має свою специфіку, яка потребує висадки всіх пасажирів з багажем і проходження митного і прикордонного контролю та огляду автобусу. Огляд автобусу вимагає спеціально обладнаного місця для паркування 5,5 x12,0 м з радіусом повороту 12м. На даний момент більшість АПП на польсько-українському кордоні мають тільки 1-2 паси руху в спільній схемі руху транспорту. В зв'язку із значним зростанням автобусних потоків виникає необхідність збільшити кількість смуг руху для них в окремій зоні або проектувати окремий АПП з зоною паркування декількох автобусів по принципу автовокзалів.

Для проведення особистого контролю подорожуючих на автобусах потрібні зали накопичення пасажирів і в них місця для проведення контролю прикордонниками та митними службовцями з сканерами огляду малогабаритного багажу та людей. Використовуючи принцип контролю пасажирів в аеропортах в залах огляду можуть проводити одночасно контроль пасажирів з декількох автобусів. В зоні доступу подорожуючих повинні бути громадські туалети з розрахунку обслуговування пасажирів з двох автобусів (100 пасажирів), санітарні кімнати матері та дитини, кафе, медпункт. На даний момент, як правило, ці процедури здійснюються в основній адміністративній будівлі. Така схема правомірна для малих та середніх АПП і потребує корекції для великих та надвеликих АПП.

Для проходження кордону *подорожуючими на особистому автотранспорті*, якщо не виникає необхідність в додатковому контролі, не потрібно спеціальних додаткових площ для контролю крім площ основного паспортно-митного контролю під навісом.

*Для забезпечення пішо-велосипедного транзиту* ширина доріжки руху повинна мати не менше 1,50м. (для комфортного руху на велосипеді



та пішки з багажем), та для забезпечення безпеки руху, бути відділеним від транспортних потоків огорожею вище 2м.. Особистий огляд проходить за аналогією пасажирів з автобусів у залах накопичення та огляду з павільйонами прикордонників та митників. Такий огляд може бути об'єднаний на спільних оглядових площах (за прикладом китайських АПП). На МАПП «Шегині» піший перехід відокремлений від основного АПП огорожею-2м. та має окрему споруду огляду подорожуючих.

**Основна адміністративна будівля** є в складі всіх АПП. В малих АПП це єдина споруда, в якій розташовуються службові приміщення всіх служб контролю (основні – паспортний та митний та додаткові при необхідності), зали особистого огляду подорожуючих прикордонниками та митниками, зали проведення службових засідань, громадські туалети, заклади громадського харчування, приміщення для затриманих осіб.

Оскільки основна функція, що здійснюється в цій споруді – перевірка осіб, що перетинають кордон, та їхнього багажу, то зал накопичення громадян з місцями паспортного та особистого контролю (на в'їзд і виїзд) становить більшу частину площ першого поверху будівлі (45-70%). Операційні зали огляду пасажирів на в'їзд та виїзд можуть блокуватись, розташовуватись в протилежних частинах будівлі, або бути спільним залом для обох напрямків. Типологічною ознакою головної будівлі є відкритість певних груп приміщень для подорожуючих та ізольована група приміщень з доступом тільки для працівників АПП.

**1-ша група приміщень (загального доступу)** включає: операційний зал контролю пасажирів з павільйонами паспортного та митного контролю (розташовуються тільки на першому поверсі), приміщення додаткових служб (банківсько-брокерські установи), громадські туалети, медпункт, заклад громадського харчування (розташовуються на першому, другому або цокольному поверхах).

**2-га група (обмеженого доступу)** складається з: офісних приміщень прикордонників та митників, приміщень для затриманих, універсального залу

для нарад, підсобних приміщення працівників, архіву, серверних (можуть розташовуватись в декількох рівнях 1-2 пов.).

Орієнтовний мінімальний перелік приміщень адміністративної будівлі може включати :

- зал накопичення громадян з кабінами паспортного та особистого контролю ( з розрахунку 1,6 -2,2 м<sup>2</sup> / пасажира),
- офісні приміщення прикордонників та митників ( 4-6 м<sup>2</sup>/ працюючого),
- приміщення архіву,
- серверні,
- приміщень для страхових та банківських представництв
- приміщення інших додаткових служб,
- громадські туалети,
- заклади громадського харчування,
- приміщення для затриманих осіб,
- підсобні приміщень персоналу,
- медпункт (загальна площа -15-40 м<sup>2</sup>),
- універсальний зал для нарад для працівників ( - 0,9 м<sup>2</sup>/ особу з розрахунку на 30% працюючих). (Рис. 3.2.6.)

Для адміністративної будівлі характерна зально-коміркова схема у групі приміщень загального користування та коридорна архітектурно-планувальна схема для групи приміщень обмеженого користування або поєднання двох схем. Зал з кабінами паспортного та митного контролю доцільно проектувати з відповідним об'ємом простору, двосвітним. Офісна частина (зона обмеженого доступу) для прикордонників та митників вирішуються по коридорній схемі. Зона паспортно-митного та додаткового контролю – зального типу.



Визначені групи приміщень повинні проектуватись з окремими входами для різних функціональних груп, тамбурами, пристосованими для неповносправних осіб. Така схема чітко прослідковується в адміністративній споруді МАПП "Ягодин" (Рис. 3.2.7.) (Кашуба, О.М., 2015).

**Навіси над основною зоною контролю** можна розділити на два типи: суцільний навіс над всіма смугами руху та окремі навіси над кожною або попарно-згрупованими смугами руху. Габаритні розміри навісів залежать від кількості смуг руху та їх організації, розміщення та габаритів павільйонів паспортно-митного контролю, виду транспорту і конструктивного вирішення опор.

Мінімальна висота низу конструкцій залежить від виду транспорту та наявності оглядового містка:

для легкових машин (без оглядового містка) – 2,6 м;

для мікроавтобусів (з оглядовим містком) – 4,0 м;

для великогабаритного транспорту (з оглядовим містком) – 5,5м при висоті машини до 4,0м.,

для автобусів (з оглядовим містком) – 5, 2м; h одноярусного автобуса - 3,0м (12x2,55м); двоярусного – 4,2м

**Павільйон паспортного та митного контролю** це обліково-операційне приміщення (кабіна) площею 4,5-5м<sup>2</sup> для одного працюючого, в якій знаходиться робочий стіл з технічним обладнанням. Ці кабінки розташовані безпосередньо на платформах між проїздами автотранспорту основних контрольних полос під накриттям. Зі сторони проїзду знаходиться вікно для подачі документів на висоті 1 м від підлоги з вбудованою горизонтальною панеллю завширшки 0,45м. Павільйони можуть блокуватись по дві відповідно до прийнятої технологічної схеми. Для даного типу можна використати досвід проектування банківських установ, які обслуговують клієнтів з автомашин. Їх розташування та відстані між ними залежатимуть від виду та схеми руху автотранспорту і

повинні забезпечувати зручне маневрування транспорту. На даний момент застосовуються окремо стоячі павільйони паспортного та митного контролю, що розташовуються між пасами основного контролю з спільним навісом. Схема розташування буде залежати від габаритів павільйону (кількості працівників в ньому) і вибраної схеми руху. Для зручності маневрування вздовж павільйонів контролю треба передбачати дві суміжні смуги.

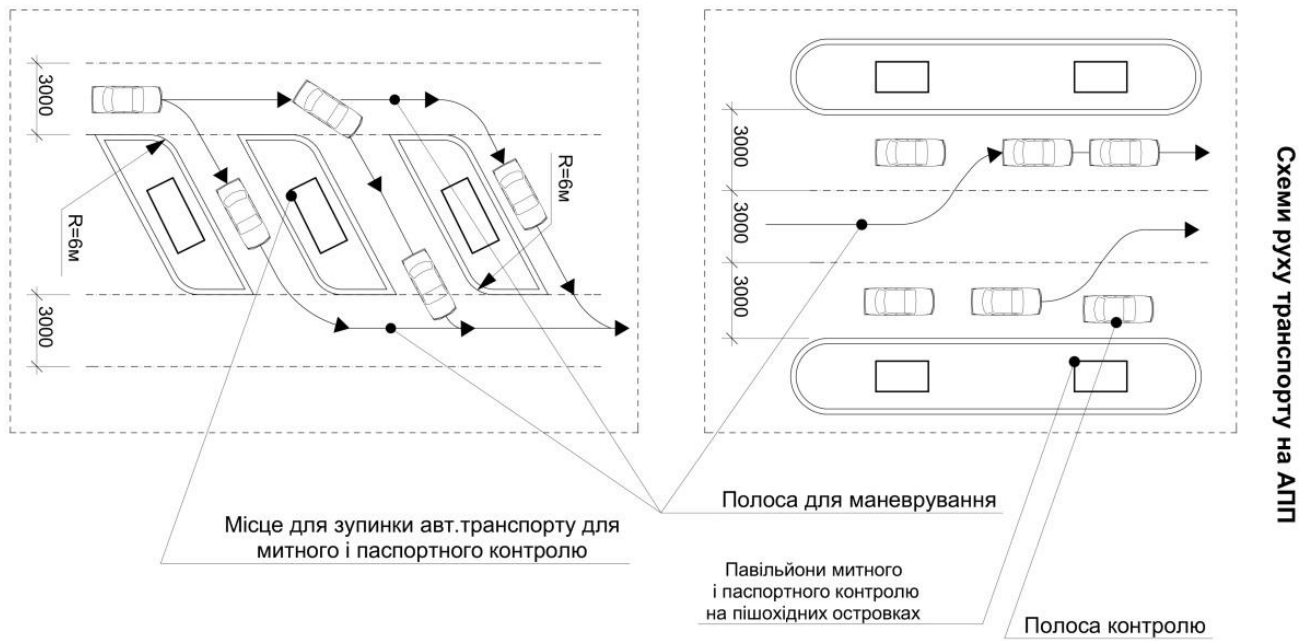
**Бокси поглибленого контролю** призначені для проведення вибіркового поглибленого огляду вантажних автомобілів та автопоїздів з можливим розвантаженням товару, який цим транспортом перевозиться. Бокс обладнаний оглядовою ямою з нішами для інструментів та підйомним механізмом (таль електрична пересувна: вантажопідйомність 5т.). Бокс поглибленого огляду вантажних і легкових автомобілів та склади конфіскованих товарів можуть бути заблоковані в одну споруду.

Орієнтовний мінімальний перелік приміщень боксів можуть включати (використано дані з робочого проекту МАПП «Устилуг»):

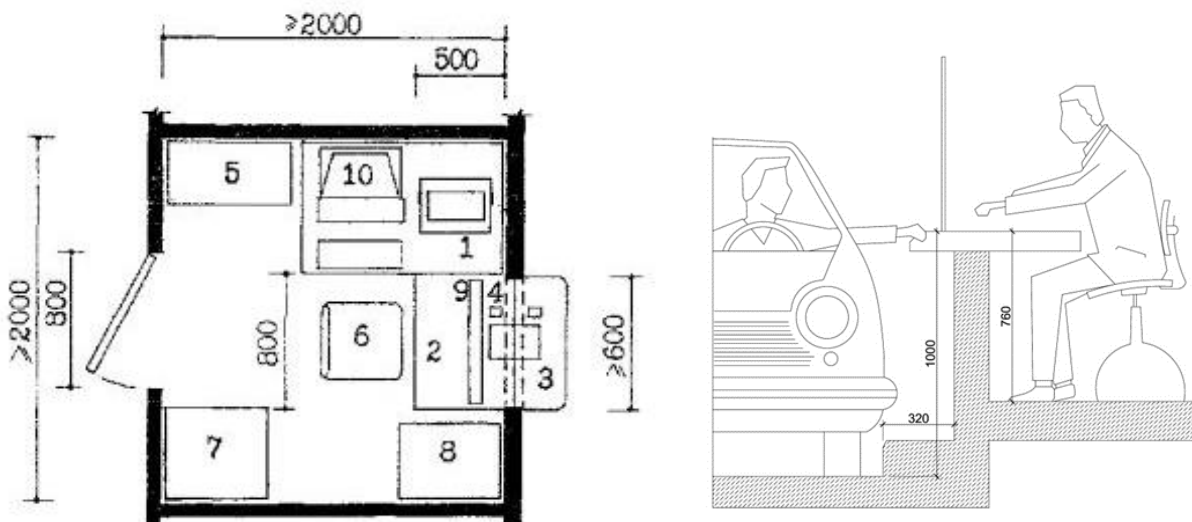
- приміщення поглибленого огляду вантажних автомобілів;
- дебаркадер;
- приміщення поглибленого огляду легкових автомобілів;
- побутові приміщення персоналу;
- технічне приміщення;
- складські приміщення з розвантажувальною платформою та холодильною та морозильною камерами.

Бокс поглибленого огляду легкових автомобілів обладнаний електромеханічним двостійковим гвинтовим підйомником.

До допоміжних служб відноситься будівля кінологічної служби. Це одноповерхова будівля, простої форми з суміщеною або двосхилою покрівлею. Повздовжній коридор відділяє вольєри для службових собак



**Рис. 3.2.8.** Схеми руху транспорту та розташування павільйонів в зоні основного контролю (власне опрацювання)



**Рис. 3.2.9.** План та розріз павільйону для одного працівника (Власне опрацювання.)

від службових допоміжних приміщень. Місце для утримання службових собак не повинно розміщуватися поблизу доріг, автопарку, складу паливно-мастильних матеріалів, котельні, туалету та інших об'єктів підрозділу, з яких у повітря виділяються шкідливі гази. У зоні утримання службових собак мають бути: майданчик для догляду собак, приміщення спеціальної кухні (якщо приготування корму собакам здійснюється з натуральних продуктів). Місце для утримання службових собак облаштовується суцільною огорожею не менше ніж на 2 метри. В огорожі обладнуються ворота та хвіртка з надійними двосторонніми засувами. У пунктах пропуску зона утримання собак повинна враховувати напрям домінуючих вітрів.

**Будівля ветеринарної служби**, як правило, одноповерхова простої форми з суміщеною або двосхилою покрівлею, коридорного типу. В плані розділена на три групи приміщень з окремими входами. Перша група - приміщення санітарно-епідеміологічної служби, друга група - приміщення фіто-карантинної та ветеринарної служб, третя група - складські приміщення з охолоджувальними камерами, відділені від решти приміщень протипожежною стіною.

### **3.3. Конструктивне рішення об'єктів АПП.**

**Основна адміністративна офісна будівля АПП** проектується, як правило, в декілька поверхів. Як правило, застосовуються дві конструктивні схеми стінова або каркасна. При стіновій конструктивній схемі використовуються повздовжні несучі стіни з цегли чи керамічних блоків. Перемички – збірні залізобетонні. Просторова жорсткість забезпечуються дисками монолітного перекриття. Зовнішні стіни утеплені жорсткими мінераловатними плитами і оздоблені касетами по системі вентиляваного фасаду або тиньковані.

Фундаменти будівель – стрічкові з монолітного залізобетону, або стрічкові з фундаментних блоків, в залежності від умов геології та гідрогеології. Перекриття – монолітне залізобетонне. Покриття переважно спадисте, по дерев'яним кроквам. Досить часто адміністративні споруди АПП використовують простір горища як мансарду. За кордоном найчастіше адміністративні споруди проектуються каркасні з навісними панелями та з плоским дахом. Сходи – монолітні залізобетонні по металевих косоурах або збірні залізобетонні. Вікна – металопластикові з склопакетом.

**Споруди боксів поглибленого огляду та допоміжних служб** одноповерхові, павільйонного типу із зовнішніми несучими стінами, рідше це каркасні споруди з підкрановими балками, перекриті фермами та огорожені навісними панелями.

На території АПП можуть розміщуватися окремо розташовані споруди іншого призначення (ветеринарна та кінологічна служби, технічні споруди, гаражі для службового транспорту, павільйони митного та паспортного контролю). Конструктивні вирішення цих споруд досить різноманітні - від звичайних несучих цегляних стін з монолітними перекриттями до легких каркасних споруд з навісними стінами з сендвіч панелей.

**Конструкції навісу над зоною основного контролю** вирішуються досить різноманітне. Основа технологічна вимога до конструкції навісів – перекриття достатньо великих прольотів (10х6м.). Це може вирішуватись різними засобами: металевими фермами, трикутної форми або фермами з паралельними поясами; арковими фермами; просторовими металевими конструкціями; клеєними дерев'яними балками; консольними металевими балками на центральних опорах; вантовими конструкціями. Під ними розташовуються смуги для проїзду та павільйони митного і прикордонного контролю. Несуча опора (колона) проектується з металевих зварних, збірних, залізобетонних або дерев'яних елементів. (Рис.3.3.1)



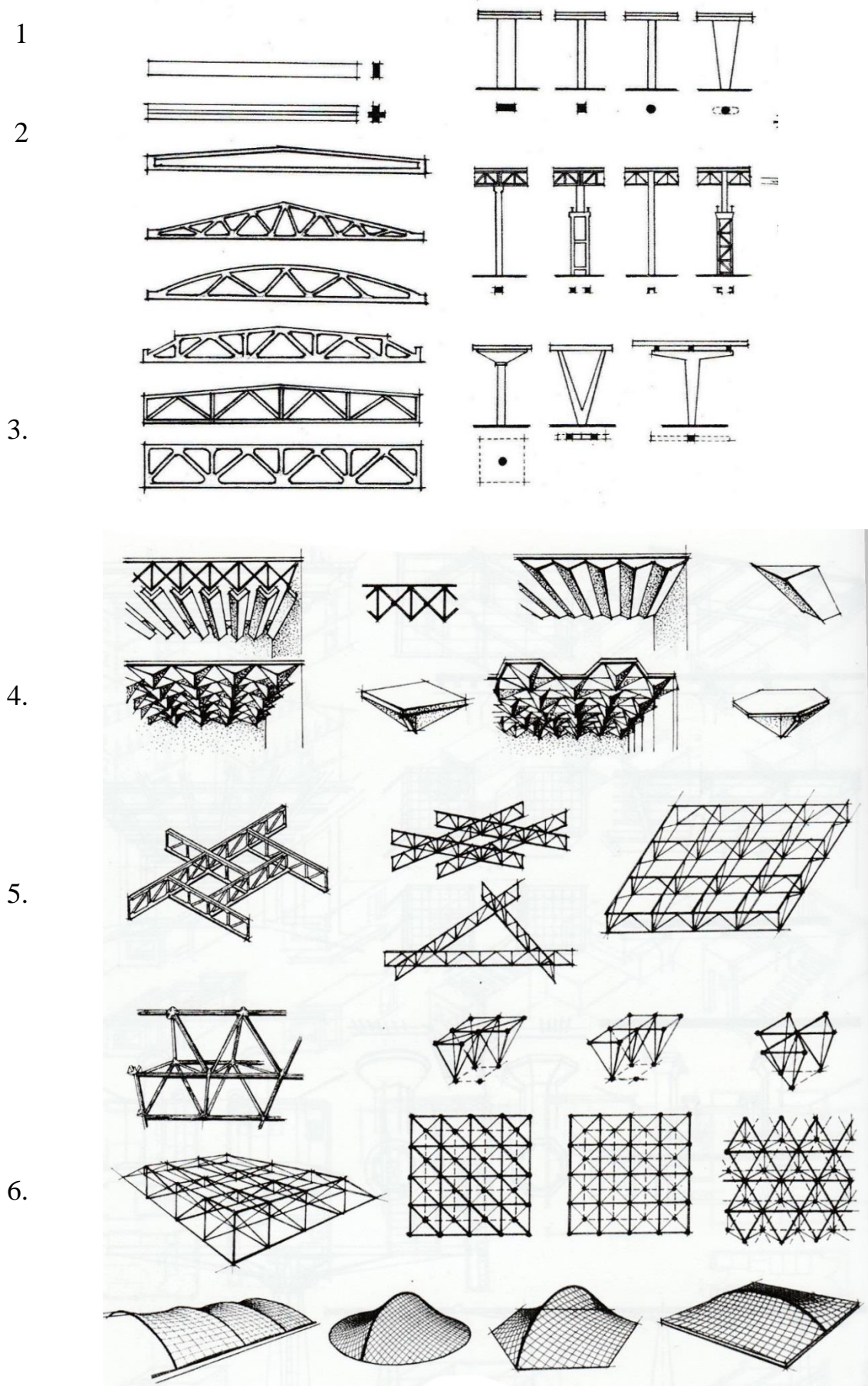
Цікавим прикладом використання сучасних конструктивних схем є вирішення архітектури МАПП «Ягодин». Несуча конструкція навісів сприяла створенню цілісного архітектурного образу. В даному прикладі основним несучим елементом є металева просторова тригранна форма, яка формує всю конструкцію, що нагадує пелюстку. Ці елементи та колони виконані із гарячекатаних труб на безфасонкованих з'єднаннях. Між попарно-розташованими блок-секціями передбачене додаткове покриття на нижньому рівні, чим забезпечується їхня незалежна статика та досягається підвищена архітектурно-художня виразність навісу. Геометрія кожної половини пелюстки утворена пірамідальними гранями, вписаними в частину горизонтально орієнтованого кругового конуса і обмеженими ззовні перетином з вертикальною призматичною поверхнею, вписаною в круговий циліндр. Покриття виконується із світло прозорих органічних плит «Macrolux».

Приклади застосування конструктивних елементів і конкретні їх приклади представлені у **Додатку Л**.

Нестандартним вирішенням є конструкція навісу МАПП «Будомеж-Грушів». В даному прикладі конструкція складається з дерев'яних клеєних балок та консолей криволінійної форми, які опираються на залізобетонні колони прямокутного січення. По основним несучим дерев'яним балкам запроектовані дерев'яні прогони, по яким влаштоване металеве покриття з світловими ліхтарями.

Оригінальним є вирішення 10 окремо стоячих навісів для вантажного транспорту вантової конструкції в МАПП «Дорогуськ»

Вирішення конструкції навісів металевими фермами на металевих колонах різного січення або металевими просторовими елементами є найбільш розповсюдженим конструктивним рішенням.



*Рис. 3.3.1. Конструктивні схеми навісів :*

- 1- балки на колонах (металеві, дерев'яні);
- 2- ферми, в якому металевий каркас є формотворчим та декоративним елементом;
- 3 – «сталактитові» ферми, які працюють як система без розтягову;
- 4 – перехресні ребра, які створені з балок та ферм;
- 5- просторові гранчасті конструкції, які утворені з металевих стержнів у вигляді двошарової решітки;
- 6 – сітчасті оболонки, виготовлені з металу, дерева чи пластмаси;
- 7 – вантові конструкції (Шаповал, Н.Г., 2008)

### **3.4. Особливості формування об'ємно-просторової композиції комплексу АПП та естетика його об'єктів.**

Візуальне сприйняття та атрактивність архітектури відноситься до характеристик, які тісно пов'язані із закономірностями психологічного сприйняття людиною оточення. Принципи візуального сприйняття та закономірності його впливу на спостерігача тісно пов'язані з теорією архітектурної композиції. Це проявляється при формуванні образу з врахуванням інформаційного змісту, семіотики та психології сприймання середовища. Застосування композиційних засобів архітектури та врахування фактору руху, часу, послідовності сприйняття визначають особливості сприйняття побаченого. Атрактивність архітектурного простору пункту пропуску є однією з його психоемоційних характеристик, поряд з естетичними та функціональними особливостями.

Одна з принципів особливостей сприйняття людиною середовища полягає в суб'єктивності вражень про нього, що залежать від багатьох чинників (емоційної рівноваги, усвідомленого бачення архітектури, часу сприйняття, інформативності архітектури, наявності або відсутності ефекту новизни вражень та ін.). Естетично-змістове сприйняття архітектури, в різний спосіб оцінюється різними категоріями людей: працюючими в АПП,

подорожуючими вперше через даний пункт пропуску і тих хто робить це не вперше.

Сприйняття простору АПП працюючими обумовлено повсякденним спогляданням буденного середовища праці. Їх, по більшості, цікавить комфорт виробничих процесів.

Архітектуру АПП подорожуючі сприймають дещо за інших обставин, тому що основною метою є мінімізація часу перебування в ПП. Сприйняття архітектури, переважно, відбувається під час руху, з емоційним напруженням пов'язаним з контрольними формальностями.

Для подорожуючих вперше до України архітектура АПП формує перше реальне враження про державу.

Завданням даної наукової роботи є дослідження особливостей архітектурного простору з врахуванням особливостей сприйняття і на основі цього розроблення рекомендації, які дозволять створити цікаву і атрактивну архітектуру комплексів АПП.

Було досліджено АПП на :

- особливості візуального сприйняття комплексу;
- композиційні прийоми (метричний і ритмічний ряд, пропорції, динаміка і статика тощо);
- застосування елементів ландшафтного та предметного дизайну (елементи зовнішнього освітлення та інформаційного забезпечення, елементи огороження та інше).

Архітектурний простір АПП формується :

- спорудами АПП (адміністративною будівлею, навісами над основними місцями контролю та іншими інженерними та допоміжними спорудами),
- внутрішнім наповненням території (елементами благоустрою, інформаційними знаками, огорожувальними елементами, елементами освітлення, дорожньою розміткою),
- технологічними процесами, які відбуваються на території АПП.

Взаємоузгодженість і взаємовідповідність цих трьох складових буде формувати цілісність архітектурно- просторового образу АПП.

Домінуючою композиційною складовою архітектурного простору АПП є адміністративна будівля та навіси над основною зоною контролю.

Композиційна виразність зовнішнього простору визначається:

- співвідношенням (пропорціями) габаритів навісів ( їх довжини, ширини, висоти) та фізичними розмірами адміністративних будівель;
- вибраними композиційними прийомами вирішення архітектури навісів (ритм, метр, динаміка, статика);
- композицією поєднання навісів та адміністративної будівлі (замкнена, перетікаюча, вільна, складна, статична, динамічна композиція і т.п.);
- характером візуального зв'язку з довкіллям;
- особливостями пластичного моделювання мікрорельєфу (типи мощення проїздів і пішохідних тротуарів, пандусів, терас, мікрорельєф острівків озеленення);
- особливостями озеленення території (зелені насадження, газони, клумби, невеликі архітектурні форми чи дендрологічні екземпляри);
- естетикою елементів інформативного обладнання;
- художньою естетикою елементів державної символіки;
- дизайном нічного та денного освітлення.

Композиційні якості модельованої просторової структури зумовлені властивостями архітектурних об'ємів та їх площин: їхньою архітектурною формою, фізичною величиною, масштабом і масштабністю, членуванням, пластикою, колористикою тощо.

Перетин кордону, у більшості, подорожуючих викликає певне емоційне напруження (стрес). Саме тому архітектура АПП повинна не

підсилювати стан психологічного напруження, а стабілізувати його. Перше зорове сприйняття АПП на віддалі - силуетне. При цьому не завжди людина охоплює дійсні розміри будівель, їх окремих частин і елементів, оскільки об'єми сприймаються у перспективі та виникають оптичні ілюзії. Розкриття архітектури відбувається в русі, сприйняття складається з ряду візуальних кадрів, що змінюються у просторі-часі. До того ж людина здатна візуально охоплювати порівняно обмежену частину простору – лише те, що знаходиться перед нею. Сприйняття певної форми залежить від положення її в просторі та точок сприйняття (кадрів, які попадають в поле зору). Відповідно ортогональне відображення фасадів не завжди відповідає дійсному сприйняттю, особливо високих і протяжних будівель. На зорове сприйняття впливає:

- горизонтальний кут, під яким сприймається об'єкт;
- розташування об'єкту по відношенню до лінії горизонту;
- дистанцією до об'єкту, завдяки чому сприймається або тільки деталь будівлі, або ціла будівля (Шаповал, Н.Г.,2008)

**Поле зору.** Горизонтальний кут чіткого сприймання – близько  $54^{\circ}$ , а зона найбільшої зорової уваги –  $20^{\circ}$ ; вертикальний кут чіткого сприймання - близько  $37^{\circ}$  (вище лінії горизонту  $-27^{\circ}$ , нижче  $-10^{\circ}$ ). Висота лінії горизонту для людини, в середньому, складає 1,5-1,7м. Сприйняти весь об'єкт людина може лише на відстані не менше, ніж його довжина або подвійна висота. Людина точніше оцінює в ширину ніж у висоту. Якісніше сприйняття в зоні центрального зору. Тому АПП з центричною композицією сприймається психологічно легше і зрозуміліше, ніж з дисперсною композицією. Оскільки вертикальний кут зору і середня висота оптимального зорового рівня - 1,6м, це обумовлює краще сприйняття елементів архітектури, що розташовані нижче цього рівня. При проектуванні АПП і розташуванні елементів візуальної інформації важливо враховувати саме цей фактор. При приближенні до об'єкту зона перцепції збільшується, що дозволяє більш детально розглядати елементи

об'єкту. При спогляданні з відстані, яка перевищує дві висоти об'єкту, він сприймається разом з оточенням. Відстань від глядача до об'єкта огляду та оптимальні кути зору нерухомої людини впливають на почуття відкритості або замкненості архітектурного простору як зовнішнього, так і внутрішнього (Середюк, И.И., 1979).

На територіях АПП, як правило людина не відчуває себе в замкненому просторі. Ці простори є переважно перетікаючими, напівзамкненими або відкритими. Простір частково обмежується прозорими огороженнями, конструктивними елементами навісів, сітками, шлагбаумами. Психологічне відчуття статичності замкненого простору виникає при розташуванні огороження перпендикулярно осі зору людини. Чуттєве сприйняття оточення залежить не лише від його реальних просторових якостей, а й від емоційно-психологічного стану глядача.

Трасування під'їзних доріг, де відбувається поступове відкриття об'єктів АПП позитивно впливає на послідовне сприйняття образу комплексу в цілому. Свідоме застосування архітектурних прийомів і засобів для моделювання просторових маршрутів й акцентування просторових домінант сприяє досягненню позитивного емоційного ефекту і створенню сприятливих умов для просторової орієнтації людини.

При наближенні до будівель і навісів важливим стає сприймання окремих їх елементів. Додатковими інструментами формування простору на цьому етапі можуть стати: оздоблювальні матеріали, колір, світло, елементи озеленення та елементи зовнішньої реклами.

При аналізі композиції АПП слід враховувати певні параметри людського сприймання композиційних характеристик статично і в русі.

Архітектурний простір АПП – чотиривимірна форма. Тривалість людського руху у просторі-часі є фактором чуттєвого сприйняття архітектурного простору. Кінестетичні (від грецького *κίνημα* – рух, зміна) відчуття разом з візуальними враженнями відіграють суттєву роль у людському сприйнятті архітектурного простору. В такому разі, окрема

будівля втрачає свою значущість порівняно з загальною панорамою. Тобто основним стає не окремий об'єкт, а взаємодія архітектурних форм, які створюють ансамбль. Має бути враховано й те, що просторові враження людини здатні накладатись у русі і часі (Шаповал, Н.Г.,2008).

Під час руху, що є характерним для подорожуючих, архітектура АПП сприймається як послідовність видових кадрів і їх якість залежить від (по Є. Беляєвій) ступеню обмеження, контролю над маршрутом глядацького сприйняття, що залежить від типу архітектурно-просторового середовища :

- характеру зміни видових кадрів (поступова, несподівана);
- частоти зміни видових кадрів (інтенсивність сприйняття);
- просторово-часова композиційна побудова (послідовність видових кадрів) (Беляєва, Е.Л., 1977)

Архітектурна композиція будівель включає наступні елементи: лінію, площину, об'єм, простір і час. Лінія – простий елемент, яка використовується для побудови плоских композицій (наприклад фасадів). В композиції АПП навіси сприймаються як горизонтальна лінія, а об'єм виробничої будівлі як вертикальна площина. Форма об'ємів характеризується вимірами в трьох координатах і характером площин, які її оточують і часом сприйняття. Всім будівлям, при незначних віддальх сприймання, будуть характерні три виміри (Шаповал, Н.Г.,2008).

Проаналізувавши архітектуру комплексів АПП та провівши натурні обстеження, можна відзначити, що домінантами на території є головна адміністративна споруда з навісами над місцями контролю. Ця особливість характерна для вітчизняних і закордонних прикладів. Архітектурна композиція комплексів АПП повинна характеризуватись єдністю частин і їх підпорядкованістю загальному задуму. Єдність композиції вимагає, щоб група елементів була органічно пов'язана з ансамблем, функціонально і просторово організована з певним і характерним художнім образом і задумом, а не була механічним набором об'єктів. Ця єдність досягається



**принципом підпорядкованості композиції основній функції**, який прочитуються в ядрі композиції АПП (головній адміністративній споруді з навісами над основними місцями контролю). Сприйняття ядра композиції залежить від співвідношення об'ємів адміністративного будинку та навісів.

На основі аналізу автором було запропоновані такі типи об'ємно-просторових композицій центрального ядра АПП: *симетрична з центральним ядром, асиметрична, лінійно-горизонтальна, з двома композиційними ядрами, нелінійна.* (Додаток М.)

#### **Об'ємно-просторова композиція центрального ядра АПП:**

- Симетрична з центральним ядром – єдиний домінуючий об'єм з центрально розташованою адміністративною будівлею та навісами з обох сторін. Приклад МАПП «Смільниця», «Краківець».
- Асиметрична - єдиний домінуючий об'єм з адміністративною будівлею розташованою не симетрично по відношенню до навісів. Приклад МАПП «Sagr» (Грузія).
- Лінійно-горизонтальна – композиція в якій горизонтальний об'єм переважає. Це може бути адміністративна будівля, яка одночасно виконує роль навісу. Приклад «Домачево» (Білорусія) А може бути яскраво виражений горизонтальний об'єм навісів, який прикриває об'єм адміністративної будівлі. Приклад «Долгобичув».
- з двома композиційними ядрами – характерне для великих АПП, де на великій території розміщені відокремлені великі групи будівель та навісів (як правило з окремими зонами в'їзду і виїзду). Приклад МАПП «Рава-Руська».
- нелінійної форми – домінуючий об'єм криволінійної форми.

Проаналізовано образне вирішення архітектури діючих АПП на українсько-польському кордоні на основі основних композиційних прийомів. (Додаток Н.)

**Метричний і ритмічний порядок.** Композиція АПП формується шляхом багаторазового повтору окремих елементів (опор навісів, форм

навісів, вікон) через певний інтервал при чіткій закономірності. Метричний або ритмічний порядок розташування несучих елементів навісів є основним композиційним прийомом вирішення центрального ядра будь якого АПП. Розташування павільйонів контролю під навісами підпорядковані тим же композиційним прийомам. Це зумовлене конструктивними особливостями велико пролітних споруд. Метричний композиційний прийом доцільно застосовувати при невеликих кількостях повторів (до трьох прольотів навісів), бо при великій протяжності може виникнути відчуття одноманітності і монотонності. Цього можна уникнути при чергуванні двох або більше метричних рядів, що утворює ритмічний ряд. Силует композиційного ядра теж підпорядковується цим композиційним прийомам. У створенні силуету задіяні верхні пояси конструктивних елементів покриття навісів та основної адміністративної будівлі. Модульний поділ в перспективному скороченні виглядає ритмічним. Ритмічні закономірності – багате джерело художнього різноманіття побудови композиції комплексів АПП. **Додаток Н**

***Симетрія і асиметрія.*** Композиція АПП може бути створена на основі використання прийомів симетрії та асиметрії. Аналізуючи існуючі комплекси АПП можна зазначити, що основним композиційним прийомом формування архітектури є використання симетрії у формуванні центрального ядра АПП (основної адміністративної будівлі з навісами). В деяких випадках зустрічається використання асиметрії, що надає динамічності образу АПП. Використання таких прийомів у побудові об'єкту дозволяє створити зорову рівновагу цілого комплексу. Симетрія і асиметрія можуть застосовуватись разом для різних частин комплексу: одна для окремих частин, інша для їх взаємного узгодження. **Додаток Н**

***Пропорції.*** Співвідношення геометричних розмірів, окремих об'ємів та їх частин впливає на завершеність архітектурної композиції. Узгодженість пропорцій частин комплексу – один з засобів, який характеризує єдність об'ємно-просторової композиції. Розміри окремих

частин (наприклад проліт та висота навісів) визначаються функціональними та конструктивними вимогами, але їх художній задум розкривається гармонійними пропорціями форм, які створюють враження завершеного архітектурного твору. Тут використовуються принципи пропорціонування, прийомом «золотого січення», на основі ірраціонального співвідношення правильних геометричних фігур та пропорцій за методом подібних геометричних фігур.

**Контраст, нюанс і рівність.** Принцип контрасту застосовується для підсилення, акцентування певних елементів комплексу АПП. Найчастіше це використовується для виділення основної споруди і її сприйняття на віддалі на фоні довкілля. А прийом нюансу застосовується при формоутворенні окремих елементів об'єктів. В композиції автомобільних ПП, особливо великих, чітко прослідковується контраст та домінування горизонталі (накриття навісів над основним місцем контролю) над вертикалі (головної адміністративної будівлі) (приклад МАПП «Долгобичув». Використання протилежного прийому домінування вертикалі спричиняє динаміку, «зоровий рух» (яскравий приклад МАПП «Sarg»). Він може підсилюватися фактурою, кольором та іншими засобами, при вдалому їх застосовуванні. **Додаток Н**

**Кольорове вирішення архітектури** є важливим фактором сприйняття форми. На території АПП потрібно диференціювати вплив кольору при сприйнятті самої архітектури і психологічної дії кольору в елементах візуальної інформації. У візуальних елементах інформації необхідно дотримуватись загальноприйнятого застосування кольору. Існує безліч досліджень особливостей сприймання людиною певного поєднання кольорів та впливу цих кольорів на її психологічний стан. В архітектурі АПП варто використовувати певні закономірності для підсилення атрактивності композиційного ядра і контрасту з довкіллям.

Прикладом вдалого кольорового вирішення є комплекси АПП «Рава-Руська» - поєднання білого і синього, і АПП «Ягодин» - білого і жовтого.

Поєднання великої кількості активних кольорів (більше 2) у зовнішньому оздобленні відволікає від вказівників і не відповідає даному типу споруд.

#### **Додаток Н.**

Штучне і природне **світло** теж відіграє важливу формотворчу і психологічну роль. Застосування верхнього світла за допомогою застосування світлопроникних матеріалів в покритті навісів яскраво ілюструє цю дію. Відповідне розміщення цих елементів створює певний ритм і сприяє створенню психологічного комфорту. У вечірній і нічний час освітлення відіграє роль орієнтиру і може створювати цікаве, відмінне від денного сприйняття архітектуру комплексу АПП.

Невід'ємним засобом створення архітектурно-художнього образу є **оздоблювальні матеріали**. За допомогою широкого вибору сучасних матеріалів за кольором, фактурою, текстурою, формою, рисунком можна втілити в життя будь-яке художнє вирішення простору. Оскільки АПП є громадським простором, де пересувається велика кількість людей, ці матеріали повинні відповідати вимогам екологічності, високої зносостійкості, кольоростійкості і бути простими та легкими у прибиранні. Основними оздоблювальними матеріалами, які використовуються в архітектурі АПП є: декоративний тиньк, метал, облицювальна плитка, природній камінь, сандвіч-панелі, облицювальна цегла. Останнім часом в оздобленні елементів споруд використовується дерево та його імітація. Дерево використовується і в якості конструктивних елементів опор навісів, як матеріал – екологічний, що справляє позитивну психологічну дію.

**Предметне наповнення** включає в себе: засоби навігації та інформації (вказівники, таблички виду транспорту над смугами руху, інформаційні та інтерактивні стенди, засоби відеоспостереження, телеспостереження та ідентифікації), автоматизовані засобами контролю, засоби зв'язку, засоби дезінфекції, засобів для здійснення радіаційного контролю, сигналізації, спеціальні бар'єри та шлагбауми. Особливе значення має державна символіка, яка повинна бути масштабною,

художньо продуманою, читабельною з достатньої віддалі. Для всіх графічних елементів, засобів навігації важливою вимогою є їхня стильова та кольорова єдність з європейськими стандартами.

При формуванні архітектури МАПП «Рава-Руська» вдало використані прийоми об'ємно-просторової композиції основної адміністративної споруди, але при цьому естетика навісів є недосконалою. Архітектура навісів не масштабна, не пропорційне і не підпорядкована цілісному образному рішення.

Об'ємно-просторове вирішення споруди і навісів над зоною контролю МАПП «Краківець» сприймається як цільний динамічний об'єм. Вдало вирішений архітектурний образ, що викликає певні асоціації з літаком, оскільки має симетричну легку динамічну композицію. Конструкція навісів з трикутними ліхтарями, форми яких притаманні народній архітектурі.

Новий підхід до образного вирішення навісів запропоновано на МАПП «Грушів –Будомеж». Дерев'яні клеєні балки несучої конструкції навісів викликають асоціації з хвилями, що і було задумано автором. Тут проявляється нова сучасна естетика, яку обумовлюють нові технології. З слів авторі Macieja Nrybusia і Roberta Szulara цей комплекс навіяний образом моря (об'єм навісів-хвилі) і кораблем в ньому (об'єм труби котельні та об'єм адміністративної будівлі) . Цей комплекс запроектований і збудований польськими фахівцями, які мають більший досвід у проектуванні такого типу об'єктів.

Прикладом невдалого поєднання основної адміністративної споруди та навісів є МАПП «Шегині». Цікаво вирішені навіси з арковими фермами дисонують з масивною невиразною архітектурою адміністративного корпусу.

Оригінальне вирішення запропонували білоруські архітектори в МАПП «Козловічі». Митний та паспортний контроль здійснюється під офісною спорудою, що по суті виконує роль навісу. Оглядова вежа вдало створює

візуальну доміанту. Все це формує цікавий запам'ятовуючий образ пункту перетину кордону.



*Рис. 3.4.7. МАПП « Козловічі»*

Цікавим прикладом вирішення конструкцій навісів запропоноване польськими архітекторами в МАПП «Дорогуськ», в додаток до великого навісу передбачено десять невеликих вантових конструкцій. Це один з прикладів застосування дисперсної композиції з використанням прийому метру та ритму.



*Рис.3.4.8. Вантові конструкції навісів у МАПП « Дорогуськ»*

Іноземні архітектори використовують різні композиційні схеми. Переваги надавались місцевим будівельним матеріалам, застосування

навісних вентиляованих фасадів, які дають при своїй різноманітності волю для фантазії архітектору.

### **Висновки до розділу 3**

1. Проведений автором аналіз розміщення пунктів пропуску на кордоні України Польщі дозволив виявити їх основні містобудівні недоліки:
  - відсутність якісних під'їзних транспортних магістралей (в обхід населених пунктів) I-II категорії;
  - недостатньо розвинена інфраструктура біля АПП: брак паркінгів з достатньою кількістю парко місць, закладів харчування, туалетів, закладів першої медичної допомоги та закладів банкісько-брокерських послуг.
  - стихійне розташування елементів інфраструктури, яка обслуговує АПП;
  - нехтування містобудівними обмеженнями для розширення АПП;
  - неефективна логістика рейсових і туристичних автобусів;
  - недостатня кількість пішо-велосипедних переходів;
  - недостатня кількість смуг контролю транспорту та обслуговуючого персоналу на них;
  - АПП обслуговують на своїх територіях транзит всіх видів транспорту (вантажний, автомобільний та автобусний, окрім пішо-велосипедного) без достатньої їх диференціації та необхідної інфраструктури.
2. Проведений автором аналіз містобудівної ситуації закордонних автомобільних пунктів пропуску дозволив виокремити позитивні принципи, які можна використати в українській проектній практиці:
  - розмежування (по вертикалі або горизонталі) транспортних вантажних, автобусних та автомобільно-пасажирських потоків з організацією відповідних просторів для контролю;

- насичення об'єктами необхідної інфраструктури території ПП і просторів біля них для кожного виду транзиту;
  - об'єднання простору особистого огляду піших та подорожуючих автобусами, та організація його за схемою контролю в аеропортах.
  - формування спільного пункту пропуску для двох межуючих держав для економії матеріальних, територіальних і часових ресурсів.
3. У роботі виокремлено основні моделі розташування АПП по відношенню до найближчого населеного пункту: інтегрованого, периферійного та автономного розташування.
4. Запропоновано авторську класифікацію АПП:
- за розташуванням АПП: по відношенню до кордону: на кордоні (до 500м), на віддалі (більше 500м), по відношенню до міста: інтегрована (в структурі населеного пункту), периферійна (на околицях населеного пункту), автономна (поза межами населеного пункту); по відношенню до міжнародних транспортних коридорів: в межах МТК, за межами МТК;
  - за містобудівним обмеженням: природними (ліс, ріка, рельєф); технологічними (лінії електропередач, газогони, водозабірні станції); культурно-археологічними (пам'ятки архітектури, археології); природоохоронними (природні заповідники); без обмежень;
  - за розмірами: надвеликі (площею понад 20 га, з пропускною здатністю 25000 - 30000 осіб на добу); великі (площею до 15 га, з пропускною здатністю до 20000 людей на добу); середні (площею до 8 га, з пропускною здатністю до 10000 людей на добу); малі (площею до 2 га, з пропускною здатністю до 2000 людей на добу);
  - за організацією контролю на кордоні: спільний контроль двох держав; роздільний контроль двох держав;



- за ступенем розвитку інфраструктури в аванзоні АПП: з повним набором об'єктів інфраструктури; з частковим набором об'єктів інфраструктури; без інфраструктури;
  - за розташуванням зовнішніх об'єктів інфраструктури, які обслуговують АПП: локальна, дифузна, комбінована схема.
5. На основі функціонально-планувального аналізу визначено номенклатуру споруд в зоні в'їзду та виїзду та їх функціонально-планувальні особливості.
  6. Автором виявлені відмінності функціонально-технологічних процесів для вантажних, легкових, автобусних та піших потоків.
  7. У роботі визначено, що основними конструктивними елементами навісів в АПП є: металеві та дерев'яні балки; металеві та дерев'яні ферми; «сталактитові» ферми; просторова конструкція з балок та ферм; просторові гранчасті стержневі конструкції; сітчасті оболонки; вантові конструкції.
  8. У роботі виявлено, що основним композиційним ядром комплексу АПП є адміністративна будівля разом з навісами над місцем паспортно-митного контролю. Сформульовані основні типи їх об'ємно-просторової композиції: *симетрична з центральним ядром, асиметрична, лінійно-горизонтальна, з двома композиційними ядрами, нелінійної форми.*

## **РОЗДІЛ 4. РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ МІСТОБУДІВНИХ ТА ОБ'ЄМНО-ПРОСТОРОВИХ ВИРІШЕНЬ АПП.**

Розділ присвячений розробленню рекомендацій на основі комплексного підходу до проектування мережі автомобільних пунктів пропуску на україно-польському кордоні. У 3 розділі даної роботи підтверджено, що ефективність функціонування АПП лежить в площині системного підходу до проектування, який починається від розробки планів просторової організації країни: 1 - концептуальний рівень міжнародних транспортних коридорів та національних транзитів, 2 - рівень територіального та районного планування, 3 - детальне планування комплексів прикордонних пунктів пропуску з їх аванзон.

Планувальна організація прикордонних територій використовує різні компоненти просторової стратегії: територіальний розвиток населених пунктів, транспортних та інженерних комунікацій, історично-культурних та рекреаційних зон як центрів притягання та інші. Формування мережі АПП є елементом загальної стратегії розвитку прикордонних територій і вирішується за допомогою загальноприйнятої стадійності районного планування (за Ю. Білоконем) (Білоконь, Ю.М., 1999). На це впливають ієрархічно впорядковані завдання планувального регулювання розвитку транскордонних територій, які виникають при розробці традиційних містобудівних об'єктів. Виходячи з цього для вирішення обґрунтованих в роботі завдань було запропоновано такі рівні рекомендацій:

1. Пропозиції вдосконалення існуючої класифікації та типології АПП та внесення комплексу до «Державного класифікатора будівель та споруд»
2. Авторська пропозиція створення транспортно-митного комплексу за рахунок об'єднання АПП з об'єктами транспортної інфраструктури біля нього, як прояв застосування комплексного підходу до формування АПП.
3. Пропозиції щодо вдосконалення мережі АПП на україно-польському кордоні.

#### 4. Рекомендації щодо архітектурно-планувальних вирішень об'єктів АПП.

##### 4.1. Пропозиції щодо вдосконалення існуючої класифікації ПП.

На даний момент комплекс споруд пунктів пропуску через державний кордон не внесений в діючі нормативні документи такі як: «Державний класифікатор будівель та споруд» (Державний комітет України по стандартизації, метрології та сертифікації, 2000. ДК 018-2000. Державний класифікатор будівель та споруд) та ДБН В.2.2.-9-99 «Громадські будівлі та споруди» (Державні будівельні норми України, 2010. ДБН В.2.2-9:2009. Громадські будинки та споруди). Тобто на даний момент не існує чіткої будівельної класифікації даного типу об'єктів та їх комплексів. Фактично цей комплекс увібрав у себе ознаки декількох класів. Якщо оцінювати функціональну приналежність основної адміністративної будівлі ПП, то в ній поєднуються різні функції: офісні приміщення митників, прикордонників та інших контролюючих органів, так і функція здійснення контролю подорожуючих та їх документів. Разом з тим більша частина відкритих просторів ПП призначена для руху автотранспорту та їх стоянок. На території комплексу розташовані допоміжні та технічні будівлі різного функціонального призначення: котельні, очисні споруди тощо. Основною функцією комплексу АПП є організація контролю перетину кордону. Виходячи з цього, автомобільні пункти пропуску на кордонах доцільно віднести до будівель транспорту та засобів зв'язку (клас 124). Виникає потреба в уніфікації термінів для єдиного підходу до нормативної та проектної документації (назви та перелік будівель та приміщень в номенклатурі ПП).

На даний момент відповідно до пункту 3 «Положення про пункти пропуску через державний кордон» пункти пропуску класифікуються за наступними *категоріями* – міжнародні (пропуск через державний кордон громадян і транспортних засобів будь-яких держав); міждержавні (пропуск

через державний кордон громадян і транспортних засобів України та суміжної держави); місцеві (пропуск через державний кордон громадян України та суміжної держави, які проживають у прикордонних областях (районах), і транспортних засобів, що їм належать) (Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю*). Ця класифікація розроблена згідно моделі пропуску через кордон, яка була прийнята в період існування СРСР, в якій були регламентовані контакти з резидентами інших держав та мінімізувався перетин кордону. Існуюча класифікація не враховує процес глобалізації товарних і людських переміщень та значне розширення міждержавних контактів і тому ефективною не є. Тому пропонується переглянути існуючу класифікацію і залишити тільки «*міжнародний пункт пропуску*».

Класифікація *за режимом функціонування* виділяє постійні та тимчасові АПП. Така класифікації потребує уточнення поняття тимчасовості. Автор вважає, що клас тимчасових АПП повинен бути ліквідований. Цей клас був необхідним в час формування української держави та її кордонів. Сучасні процеси глобалізації переміщень диктують збільшення пропускну здатності кордону з європейськими державами.

На думку автора *класифікація за часом роботи* АПП – такі, що працюють цілодобово і такі, що працюють у визначений час повинна бути ліквідована з огляду на різке збільшення транспортних та людських потоків. (Кашуба, О.М., 2019).

Існуюча класифікація АПП *за характером транспортних перевезень* – пасажирські, вантажні, вантажопасажирські, не враховує всі перевезення та необхідну інфраструктуру для обслуговування певних потоків. Тому пропонується замінити цю класифікацію *на класифікацію за типом транзиту* (А, Б, В, Г) в залежності від транспортних потоків, які проходять через кордон в даному ПП.

**Тип А** для **вантажних** перевезень з розширеним набором контролю вантажу, з окремими місцями стоянок великогабаритного та негабаритного транзитного транспорту. Такий тип повинен розташовуватись в зоні впливу міжнародних транспортних коридорів як окремий пункт пропуску.

Необхідними складовими елементами такого типу АПП є бокси поглибленого огляду для транспорту різного габариту, склади конфіскації з холодильними установками, сканери огляду закритих об'єктів. Також повинна бути забезпечена відповідна кількість місць для паркування певного транспорту та його огляду з розрахунку на проектну пропускну здатність.

**Тип Б.** Специфіка **автобусних** перевезень вимагає створення окремої будівлі з необхідним набором приміщень для огляду та контролю пасажирів (за аналогією автовокзалів). Процедура митного контролю, що прийнята на даний момент – це вибірковий повний контроль багажу пасажирів у залі паспортно-митного контролю. Параметри залу та організація процесу огляду в ньому повинні забезпечувати як найшвидший огляд пасажирів (мінімум 50 осіб - місткість одного автобуса).

**Тип В** для **легкового** транспорту. Цей вид транзиту значно збільшився в останній час на українському кордоні з сусідніми державами.

Для підвищення ефективності роботи діючих АПП необхідно збільшити кількість павільйонів основного митно-паспортного контролю та працівників на них з розрахунку середньої кількості автомашин в час найбільших сезонних черг в день на даному напрямку, а також доповнити туалетами, закладами громадського харчування, заправними станціями та осередками продажу страховок і можливістю банківських послуг на паркувальних майданчиках перед в'їздом на АПП.

**Тип Г** для **пішохідно-велосипедного** транзиту. Розширення міжнародних контактів, а зокрема малого прикордонного руху, вимагає збільшення кількості пунктів перетину кордону даного типу. Пішо-велосипедний транзит вимагає ізоляції від автотранспорту на території АПП

# КЛАСИФІКАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПУНКТІВ ПЕРЕПУСКУ

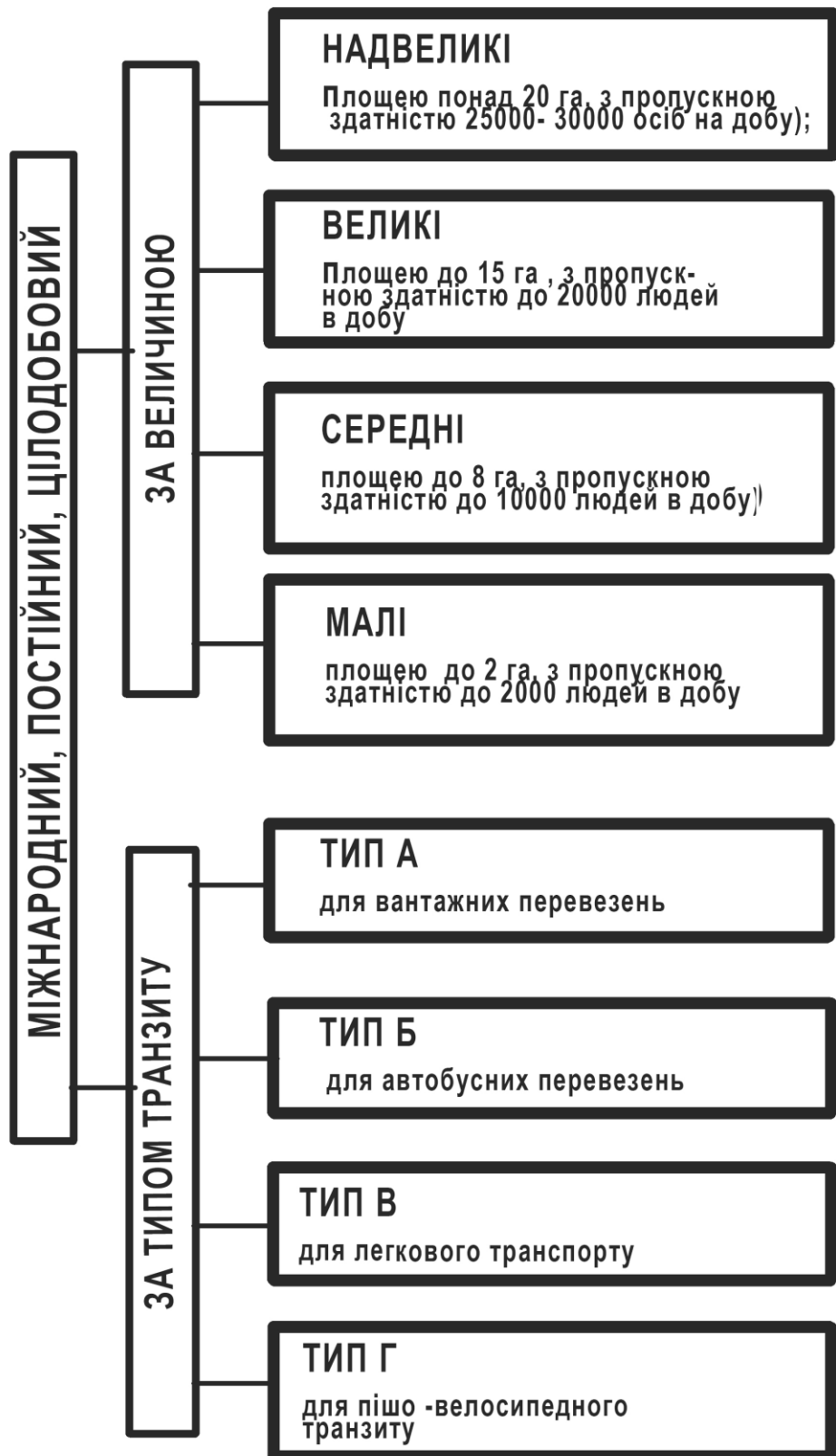


Рис. 4.1.1 Пропонована класифікація міжнародних автомобільних пункті пропуску на кордоні

та організації під'їзду громадського транспорту з відповідною інфраструктурою до території АПП. Цей тип АПП вимагає найменшого капіталовкладення, так як передбачає тільки одну адміністративну споруду, в якій можна згрупувати і приміщення для огляду і службові приміщення.

Пішо-велосипедний ПП створює найменший екологічний вплив на навколишнє середовище, тому може проектуватись в природоохоронних зонах державного і міждержавного значення (Кашуба, О.М., 2018).

Запропонована класифікація на тип А, Б, В, Г передбачає їх проектування як окремо розташуваних ПП так і їх комбіноване формування у митно-транспортні комплекси.

#### **4.2. Формування аванзон та авторської моделі транспортно-митного комплексу (ТМК).**

Проведений в попередньому розділі аналіз дозволяє стверджувати, що питання планувальної структури АПП вирішується на даний час без врахування необхідної для певних транзитних потоків інфраструктури, тобто не комплексно. Для забезпечення ефективної роботи АПП необхідно сформувати функціонально-планувальну структуру АПП в поєднанні з відповідним простором - аванзоною перед ними для повноцінного їх функціонування.

Аванзона – територія, що безпосередньо примикає до АПП, з набором об'єктів інфраструктури, що, забезпечують повноцінне функціонування пункту пропуску.

Пропонується створити аванзону пункту пропуску з функціями, що забезпечують потреби певних груп подорожуючих. Виокремлено наступні групи подорожуючих :

- Професійні водії, які здійснюють вантажні перевезення на ТIRax та іншому вантажному транспорті. Вони мають потребу в спеціальних місцях для паркування великогабаритного транспорту, його

обслуговування та створенні комфортних умов для відпочинку, з огляду дотримання певного режиму руху по території європейських держав.

- Подорожуючих в туристичних цілях - приватним транспортом та туристичними автобусами, які орієнтовані на відпочинок, атрактивність та ексклюзивність архітектурного довкілля. Водії туристичних автобусів підпорядковуються європейським вимогам до режиму руху.
- Бізнесмени, науковці та держслужбовці, які подорожують приватним транспортом. Такі подорожі є короткотривалі і не пов'язані з відпочинком і орієнтуються на місця проведення зустрічей.
- Представники малого та середнього бізнесу прикордонної зони, які мають інтереси в прикордонній смузі. Це як правило, продаж та закупівля різних товарів;
- Пасажири рейсових автобусів.
- Подорожуючі пішки або на велосипедах. Це переважно мешканці прикордонної зони або велотуристи.
- Особи об'єднані етно-культурними інтересами. Вони потребують спеціальних просторів для проведення масштабних заходів та великих конференц залів.

Простори аванзон на кордонах країни та їх архітектура формуються основними об'єктами інфраструктури: паркінгами, спорудами торгівлі та громадського харчування, готелями та мотелями, комплексами заправок з торгівлею і громадським харчуванням, логістичними центрами.

Диференціація подорожуючих дозволяє розробити рекомендації по архітектурній організації цього простору та розвитку об'єктів інфраструктури, що дозволить підвищити комфорт людей, які перетинають кордон.

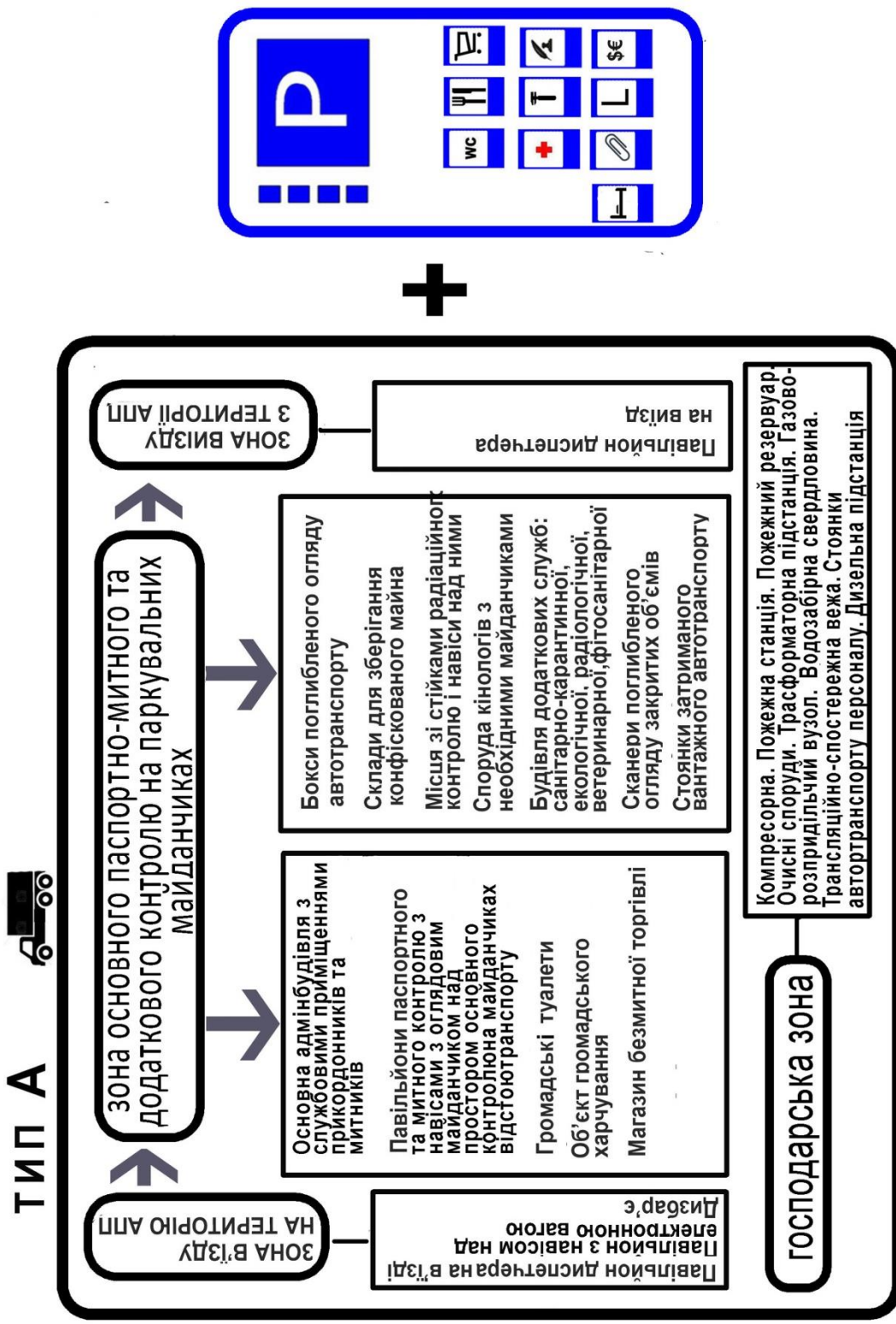
Відсутність аванзони та відповідної транспортної інфраструктури спричиняє зменшення пропускної здатності конкретного АПП. Це підтверджується прикладом експлуатації АПП «Грушів-Будомеж» з боку України. Не зважаючи на сучасну архітектурно-планувальну структуру самого МАПП, пункт працює не на повну потужність.



Авторська пропозиція створення інфраструктури аванзони ґрунтується на врахуванні специфічних потреб певних груп подорожуючих, які проходять через конкретний ПП і полягає в наступному:

**Аванзона для типу А.** Аналізуючи закордонний досвід в організації транзиту великогабаритного транспорту можна відзначити наявність паркінгів, розташованих в безпосередній близькості до автомобільних пунктів пропуску. Пропонується паркінг, як основний елемент аванзони, забезпечений відповідною інфраструктурою: громадськими туалетами, мотелями або готелями, закладами громадського харчування, станціями ТО, заправними станціями, медичними закладами, приміщеннями в яких можна проводити додаткові митні, брокерські та банківські послуги. Елементами таких зон можуть стати логістичні комплекси, які можуть об'єднутись з залізничними пунктами пропуску. Це дає змогу створити комфортні умови водіям вантажівок та зменшити екологічні проблеми населеним пунктам, розташованих поблизу кордону та відповідає умовам європейських вимог до міжнародних транспортних коридорів. Зробить логістику товарів більш продуманою і організованою. **Рис. 4.2.1**

**Аванзона для типу Б.** Транзит рейсових і туристичних автобусів через польсько-український кордон постійно збільшується. Цей тип вимагатиме організації паркінгу для автобусів з громадськими туалетами, закладами громадського харчування та торгівлі. Якщо даний тип АПП розташований на туристичних маршрутах то для створення комфортних умов туристам доцільно розширити інфраструктуру готелями чи мотелями, торговими точками і розважальними закладами, місцями відпочинку з туалетами та питною водою. Для даного типу основним елементом стануть заклади громадського харчування, та громадські туалети та зона відпочинку. В цьому випадку велика увага повинна приділятися створенню комплексного архітектурного середовища, орієнтованого на відпочинок подорожуючих (короткотривалий чи тривалий). Досвід проектування та експлуатації таких об'єктів на кордонах різних держав показує, що часто створюються сучасні готельно – відпочинкові



4.2.1. Функціональне зонування митно-транспортного комплексу типу А

Рис.4.2.1. Номенклатурне наповнення митно-транспортного комплексу з аванзоною типу А.



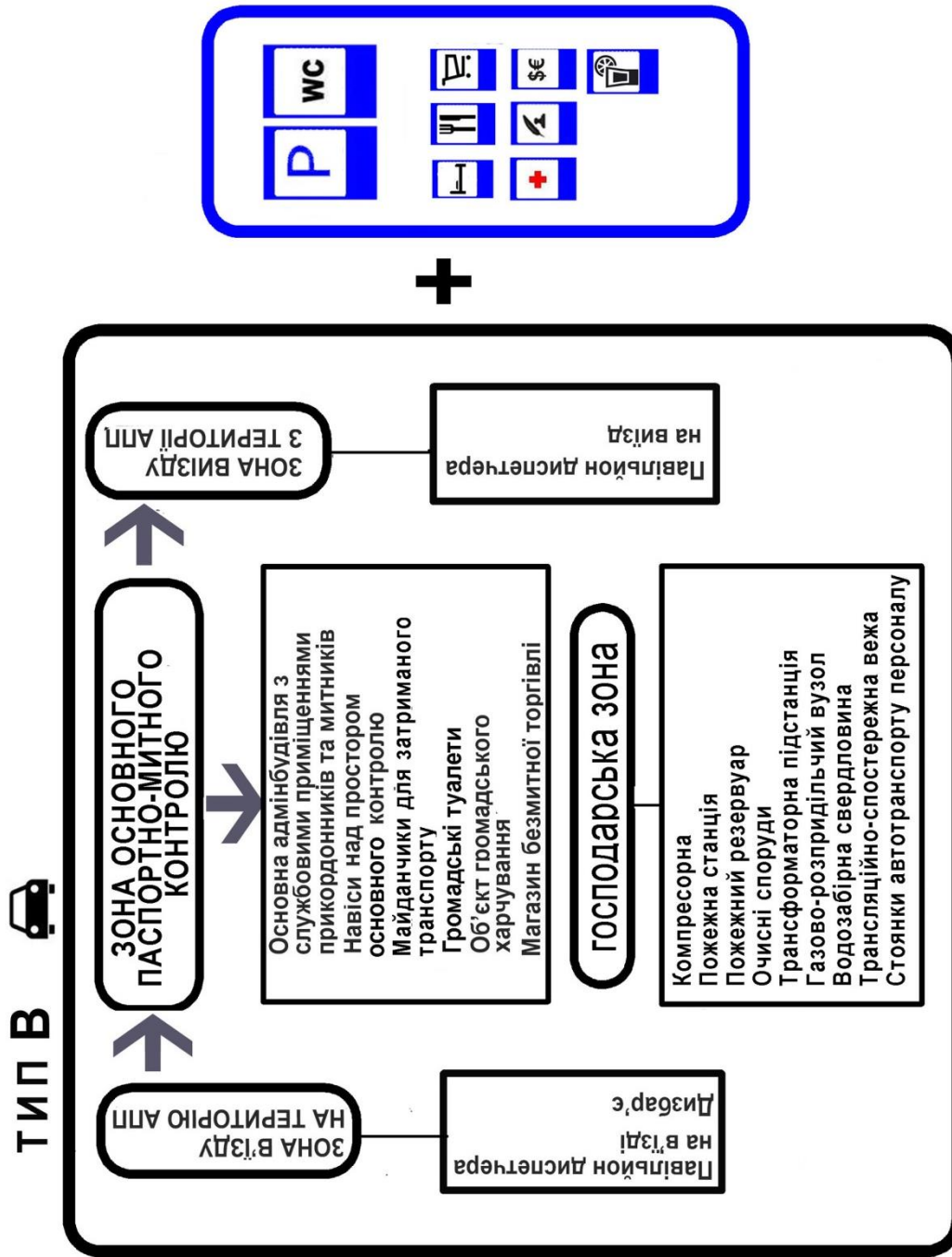
комплекси, де використовуються рекреаційні можливості ландшафту, пам'яток архітектури, історії та культури. Ці комплекси можуть розширювати функції аванзони АПП туристичних цілях і розташовуватись на віддалі 5-30 км від АПП. **Рис.4.2.2.**

**Аванзона для типу В.** Різниця в економічному розвитку Польщі та України сприяє значному потоку легкових автомобілів, які перетинають кордон з метою торгівлі. Для вирішення цієї проблеми пропонується доповнити існуючу мережу АПП малими автомобільними пунктами пропуску, як пункти-дублери існуючих, які будуть розташовані на другорядних магістралях на відстані 30-50 км від них. Це дозволить розвантажити легковий транзит з існуючих АПП вкладаючи незначні кошти. Але вони також в свою чергу повинні бути забезпечені необхідною інфраструктурою аванзон: паркінгами з об'єктами продажу страховок, громадськими туалетами, закладами харчування, торговими центрами, гуртівнями промислових та продуктових товарів і якісним дорожнім покриттям на всій протяжності під'їзної дороги (Кашуба, О.М., 2018).

**Аванзона для типу Г.** Основним елементом такого типу повинен бути **пересадкова станція** громадського транспорту з туалетами, закладами харчування та торговими комплексами перед в'їздом на територію АПП і після нього. Ця пересадкова станція повинна бути доповнена паркінгом для індивідуального транспорту і мати внутрішньодержавні рейси транспорту, які сполучають з основними містами регіону. **Рис.4.2.4** (Кашуба, О.М., 2018).

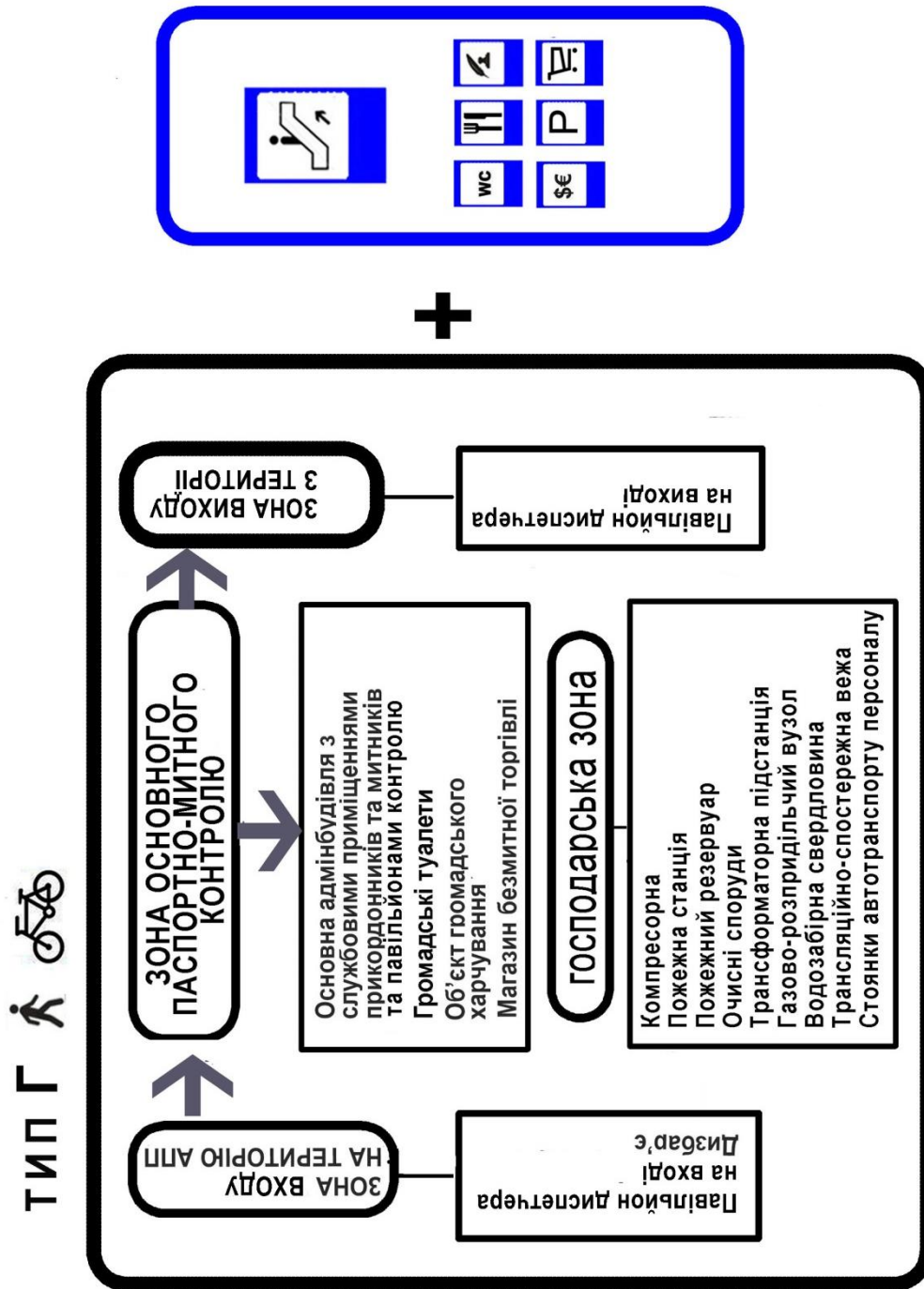
Таким чином можна запропонувати наступні об'єкти інфраструктури, що розташовуються у відповідних аванзонах:

1. **обов'язковий буферний паркінг** з об'єктами обслуговування пасажирів (туалети, заклади громадського харчування, міні-маркет, заправна станція, заклади продажу страховок, медпункт);
2. **додаткова сервісна зона:**
  - а) для вантажних машин - митно-логістичний термінал або комплекс, motelі, станції технічного обслуговування;



4.2.3. Функціональне зонування митно-транспортного комплексу типу В

Рис.4.2.3. Номенклатурне наповнення митно-транспортного комплексу з аванзою типу В.



4.2.4. Функціональне зонування митно-транспортного комплексу типу Г

Рис.4.2.4. Номенклатурне наповнення митно-транспортного комплексу з аванзою типу Г.

б) для туристичних автобусів - готелі, заклади громадського харчування або готельно-ресторанні комплекси, туристично-розважальні комплексами, які враховують природно-ландшафтні, бальнеологічні, рекреаційні особливості місцевості, наявність культурних чи архітектурних пам'яток;

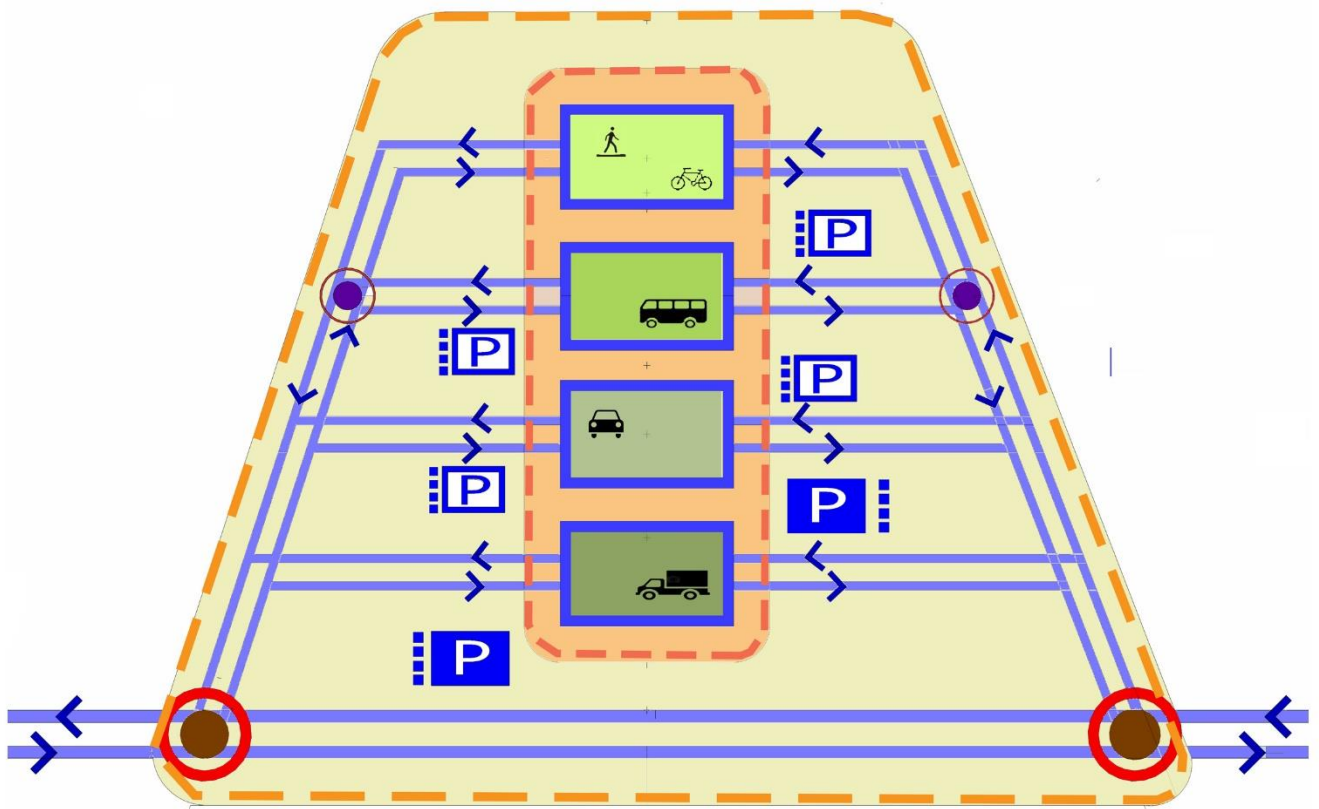
с) для пішо-велосипедного транзиту – пересадкові станції громадського транспорту, які мають сполучення як з основними містами регіону так і з місцевими маршрутами громадського транспорту .

Очевидно, що неможливо розглядати вищезгадану інфраструктуру аванзон без її зв'язку з АПП. Саме тому авторська пропозиція - розгляд АПП в комплексі з необхідною інфраструктурою аванзони, об'єкти яких і утворюють **транспортно-митний комплекс. Транспортно-митний комплекс (ТМК)** складається з об'єктів АПП та відповідного для певного транзитного потоку простору аванзони з інфраструктурою та мережею під'їзних доріг. Формування транспортно-митних комплексів передбачає розмежування потоків в залежності від виду транспорту. Одним з елементів транспортно-митного комплексу є об'єкти інформаційної транспортної інсталяції на магістральних під'їздах до МАПП, що розташовуються в місцях розгалуження потоків та надають інформацію про стан доріг, пропускну спроможність кожного з пунктів пропуску в реальний момент часу (Кашуба, О.М., 2019.).

Структура транспортно-митного комплексу може складатись з МАПП одного типу або бути комбінацією декількох типів, в залежності від перспективних програм розвитку транскордонних територій і сформованих або проєктованих видів потоків.

Автором подані можливі комбінації транспортно-митного комплексу. **Рис. 4.2 5-6**

Існуюча транспортна мережа України і зокрема вузлові точки перетину її з кордоном - АПП сформувались історично, тому більшість під'їзних доріг до ПП проходять через населені пункти (*інтегрована або периферійна схеми розташування*). В закритому суспільстві СРСР не передбачалось великих потоків через кордон. Сучасна міжнародна

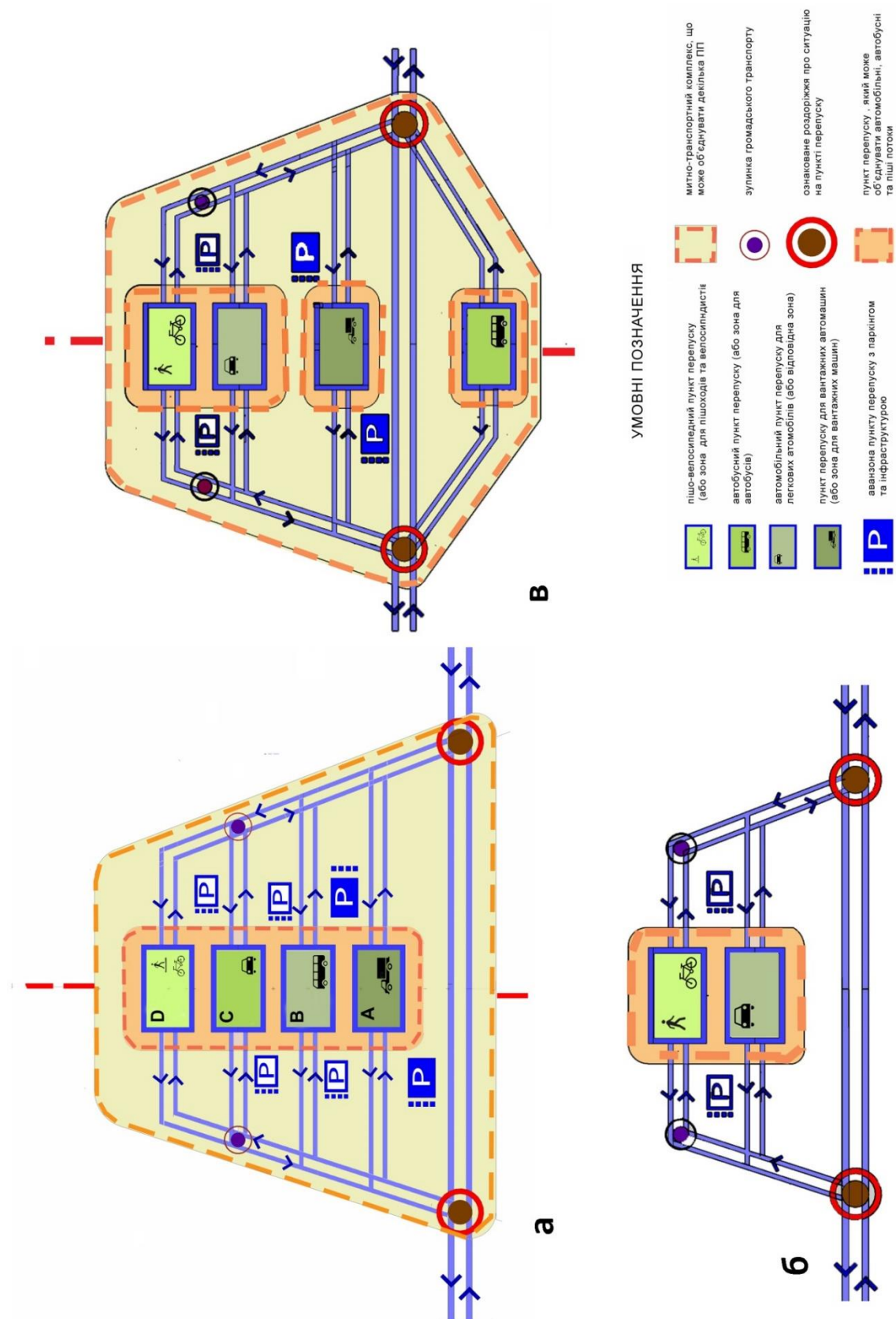


#### УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

	пішо-велосипедний пункт перепуску (або зона для пішоходів та велосипедистів)		митно-транспортний комплекс, що може об'єднувати декілька ПП
	автобусний пункт перепуску (або зона для автобусів)		зупинка громадського транспорту
	автомобільний пункт перепуску для легкових автомобілів (або відповідна зона)		ознаковане роздоріжжя про ситуацію на пункті перепуску
	пункт перепуску для вантажних автомашин (або зона для вантажних машин)		пункт перепуску, який може об'єднувати автомобільні, автобусні та піші потоки
	аванзона пункту перепуску з паркінгом та інфраструктурою		

Рис. 4.2.5. Основна схема транспортно- митного комплексу.





**Рис. 4.2.6** Схеми комбінації транспортно-митного комплексу. а) в одному АПП присутні всі види транзиту з окремими в'їздами і територіями для кожного виду; б) в АПП тільки автомобільно-пішо-велосипедний транзит; в) в транспортно-митний комплекс входять декілька АПП з своїм типом транзиту.

транспортна мережа в Європі створювалась заново оминаючи населені пункти (*автономна схема*). Така практика розташування АПП повинна прийти в Україну – це вимога європейських технічних умов для української транспортної мережі (Бобрович, І., 2000.). Планувальною основою транспортного коридору має бути автомобільна магістраль першої технічної категорії, що призначена виключно для транзитного потоку, тобто багатосмугове транспортне полотно, яке має захисні засоби для запобігання виходу людей та тварин на проїзду частину зі з'їздами на регіональну або місцеву транспортну мережу. Транспортний коридор повинен мати систему транспортно-логістичних комплексів, один з яких повинен розташовуватися біля пункту пропуску через кордон. АПП повинен розташовуватись поряд з автомобільною магістраллю, що дозволить при ліквідації інституції пунктів пропуску на даному кордоні використати магістраль для безперервного транзиту, а території АПП під інші функції.

Необхідною умовою вдосконалення структури митних переходів є створення зручного транспортного коридору, який оминає населені пункти, має з'їзди на паралельно прокладену регіональну чи місцеву систему доріг. Розміри транспортного коридору залежать від розмірів зон впливу, що входять в нього (технологічні, інфраструктурні, функціональні). Вважається, що ширина коридору з урахуванням територій цих трьох зон у сумі не повинні перевищувати 150-200 м. (Бобрун, Н.В., 2010). Крім цього транспортний коридор може зв'язувати: важливі міста, курортно-рекреаційні території, виробничі зон та інші важливі об'єкти.

#### **4.3. Містобудівні рекомендації щодо вдосконалення мережі АПП на україно-польському кордоні.**

Містобудівний аналіз існуючої системи АПП на україно-польському кордоні показав, що для неї характерним є наявність великих по площі АПП, і присутності у них різних видів транзиту. Ці пункти пропуску розташовуються

з інтервалом 30-60 км один від одного. Це не відповідає європейським вимогам до величини віддалі між ними. Існуючі АПП на україно-польському кордоні великі по площі, а їх реконструкції приводять до подальшого розширення територій при незначному збільшенні пропускної здатності. Натомість європейська модель системи ПП передбачає більше невеликих і економічно обґрунтованих пунктів пропуску розташованих з інтервалом 10-15км по кордону.

Авторська пропозиція: доповнити існуючу системи пунктів пропуску малими пунктами-дублерами з автомобільним та пішо-велосипедним транзитом (тип В, Г) та виокремлення вантажного (тип А) і автобусного (тип Б) транзиту в зоні впливу міжнародних транспортних коридорів. Враховуючи збільшення міжнародного автобусного транзиту рекомендується створити розташовані окремо зони для автобусних перевезень на основних міжнародних напрямках (тип Б).

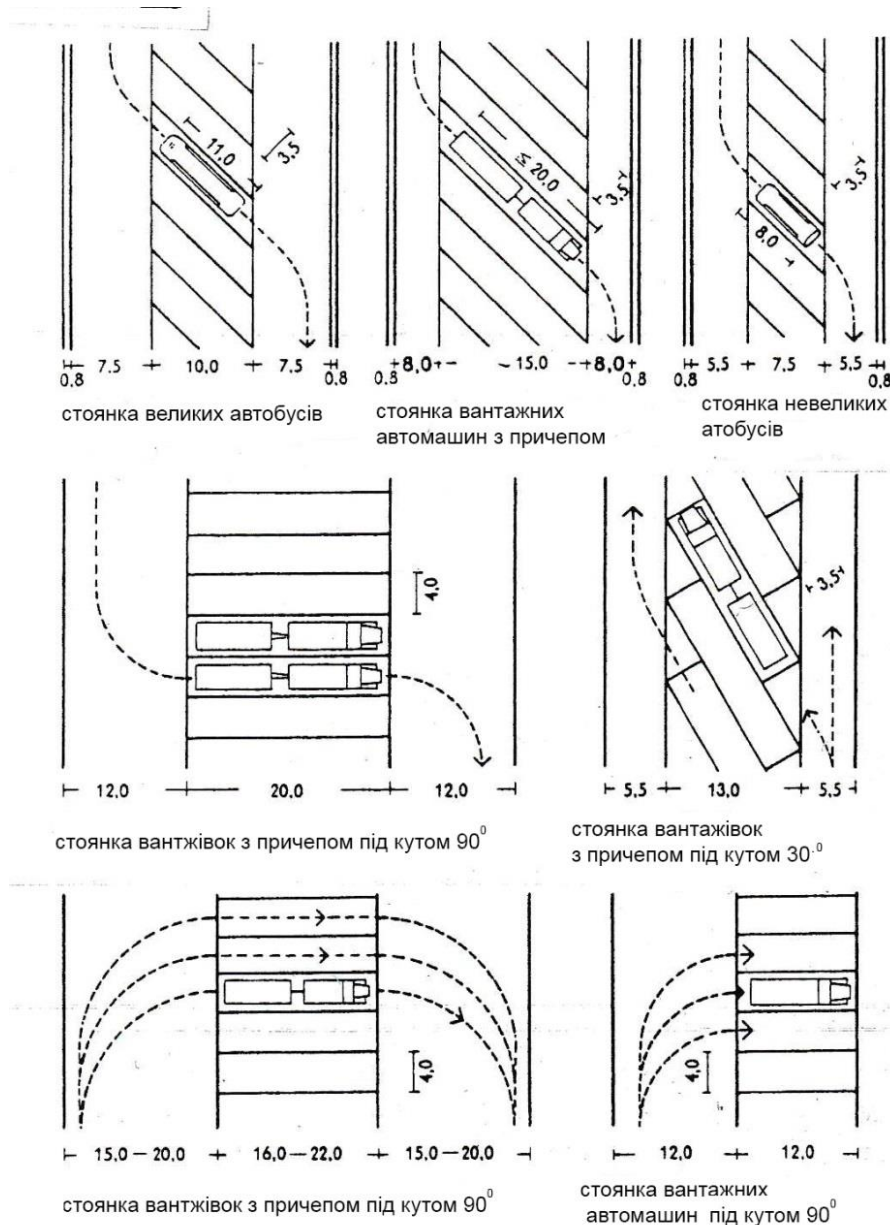
Очевидно, що створення спільних для двох держав АПП є найбільш економічно оптимальною формою організації пунктів перетину кордону за умови добросусідських відносин.

Автором сформульовані рекомендації для кожного типу АПП.

**Тип А.** При проектуванні виокремленого вантажного ПП, в складі основної адміністративної будівлі, тільки для цього виду транзиту, не потрібно проектувати зал огляду пасажирів, але слід передбачити збільшену кількість приміщень для банківських та брокерських послуг та подачі документів. Пункт пропуску повинен мати відповідні площі маневрування перед в'їздом та виїздом в АПП та доповнюватись паркінгом в аванзоні, що безпосередньо примикає до території ПП. При проектуванні АПП для вантажних перевезень в складі комплексного пункту пропуску доцільно виокремлювати зону великогабаритного транспорту на території самого ПП. Необхідно проектувати окремий заїзд і виїзд на територію ПП для цього виду транспорту. Дислокація вантажних

АПП може бути передбачена на територіях таких існуючих пунктів перепуску як:

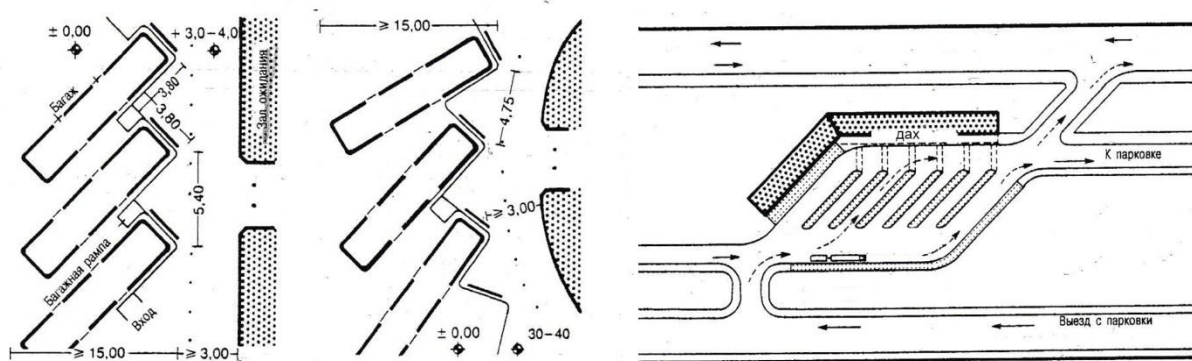
- «Краківець» і «Шегині», оскільки вони розташовується в зоні впливу міжнародного транспортного коридору № 3;
  - «Ягодин», як найкоротший шлях напрямку Варшава-Київ та на МТК Балтійське море-Чорне море;
- «Рава-Руська» як логістичний транспортно-митний вузол, який може об'єднати автомобільні та залізничні вантажні перевезення.



**Рис. 4.3.1.** Схеми паркування і розвороту вантажного транспорту та автобусів пропонувані для використання при проектуванні АПП. (Нойферт)

**Тип Б.** Беручи до уваги розглянуті закордонні аналоги контролю автобусних перевезень, зал огляду пасажирів потрібно організовувати за схемою контролю в аеропортах з відповідною кількістю павільйонів прикордонників та митників (мінімум по 5 кабінок). Габарити автобусів потребують організації спеціальних платформ, які дозволять одночасно проводити контроль декількох автобусів. **Рис. 4.3.2.** Все це повинно створити оптимальні умови для пасажирів і для контролюючих служб. На окремих автобусних ПП ця зона повинна бути із спільним контролем двох держав.

Такий вид транзиту повинен враховувати графік проходження рейсових автобусів і мати додаткові платформи для обслуговування туристичних маршрутів. Це дозволить суттєво зменшити час перетину кордону пасажирами. При проектуванні комплексних МАПП з автобусним видом транзиту необхідно організувати окремий в'їзд автобусів на територію МАПП. Значне збільшення інтенсивності автобусного руху на певних напрямках заслуговує додаткового вивчення та прогнозування. Існуючий стан автобусних перевезень показує скупчення їх в МАПП «Краківець», «Шегині» та «Рава-Руська», що підтверджує доцільність створення окремих автобусних ПП (окремих автобусних терміналів) саме біля цих ПП. Слід звернути увагу на автобусні перевезення в напрямку Варшава-Київ та на Балтику і потенціал розвитку рекреаційних зон Карпат по обидва боки кордону. Сервісна зона даного виду транзиту може розташовуватись як безпосередньо біля ПП так і в межах до 40км. Вона повинна мати добре продуману логістику пасажирських перевезень і особливостей туристичних маршрутів.



**Рис. 4.3.2.** Пропоновані схеми паркування та руху автобусів. (Нойферт)

**Тип В.** Тип для легкового автотранспорту може виступати як окремий ПП або як АПП-дублер, при розташуванні його біля великих існуючих АПП і проектуватись на регіональних чи місцевих дорогах з належним дорожнім покриттям, які мають сполучення з основними транзитними магістралями. Пропонується, для розвантаження МАПП «Краківець», створити малі пункти-дублери біля населених пунктів . Свидниці або Чапляни; для МАПП «Ягодин» біля н. п. Ухруськ або Гуще. Цей тип АПП доцільно проектувати в місцях, де населені пункти розташовані близько до кордону в обох суміжних державах

**Тип Г.** Для пішо-велосипедного транзиту на україно-польському кордоні існує тільки один піший пункт пропуску в МАПП «Шегині», який користується великою популярністю (5 мільйонів українців та 0,7 мільйона іноземців за 2018 рік). (*Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року, 2018.*) Питання пішого та велосипедного транзиту через кордон активно обговорюється як польською так і українською громадськістю. Особливістю організації такого типу ПП є порівняно незначне капіталовкладення в створення єдиної адміністративної будівлі з залом паспортно-митного контролю, санітарними приміщеннями для подорожуючих, залом для нарад для працюючих та їхніми виробничими приміщеннями. Найбільш суттєвою особливістю організації такого ПП є необхідність створення пересадкового вузла у безпосередній близькості до ПП. Створення малих автомобільно-пішо-велосипедних ПП, як пунктів-дублерів дало б можливість розвантажити великі ПП, а також сприяло б активізації економічних, соціально-культурних стосунків транскордонного регіону та розвитку туризму. Вже зараз очевидна необхідність організації таких ПП біля МАПП «Краківець» (вимога Євросоюзу), МАПП «Долгобичув-Грушів», МАПП «Будомеж-Грушів», Любомильському та Шацькому районах Волинської області, Турківському районі та Самбірському районі Львівської обл. і Велико-Березнянському районі Закарпатської обл. (*Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року, 2018.*)

Створення малих автомобільно-пішо-велосипедних ПП, як пунктів-дублерів нагальна потреба не тільки на українсько-польському кордоні, а й на всіх західних кордонах України.

Враховуючи розглянуті пропозиції та пропозиції інституту «Діпромiсто» по територіальному розвитку Львівської, Волинської та Закарпатської областей було запропоновано розгорнуту схему розширення мережі пунктів пропуску на україно-польському кордоні з врахуванням нової класифікації АПП. **Рис. 4.3.3** Ці пропозиції дозволять оптимізувати існуючу мережу АПП і розвантажити існуючі АПП на цьому кордоні..

Була зроблена спроба формування пропозицій для існуючих АПП та аргументації створення нових пунктів пропуску на західному кордоні України, яка висвітлена в **Додатку П. 1-28**.

Більш детально розглянуто транспортно-митні комплекси біля населеного пункту Нижанковичі, Лопушанка та Лубня. Автором запропоновано схему транспортно-митного комплексу біля с.м.т Нижанковичі Старосамбірського р-н. Львівської обл. з комбінацією типу А, Б, В та Г (**Рис.4.3.5**); застосування комбінації типу Б, В та Г біля поселення Лопушанка Турківського р-н. Львівської обл. (**Рис.4.3.6**) та комбінації типу В і Г біля поселення Лубня Великоберезнянського р-н. Закарпатської обл. (**Рис. 4.3.7**)

Пропозиція відкриття МАПП «Нижанковичі-Мальховичі» біля смт. Нижанковичі Старосамбірського району Львівської обл. розглядалась українською та польськими сторонами ще у 1992 році (ст.7 Угоди між Урядом України та Урядом Республіки Польща про пункти пропуску через Державний кордон, підписаної 18 травня 1992 року у м. Варшаві). Були домовленості про створення МАПП для пасажирського та вантажного руху з обмеженням загальної вантажопідйомності до 3,5 тонн на території України.

Протокольним рішенням засідання комісії з питань пунктів пропуску та прикордонної інфраструктури польсько-української Міжнародної Координаційної Ради з питань міжрегіонального співробітництва від 16 грудня 2003 року погоджено місце локалізації пункту пропуску „Нижанковичі-

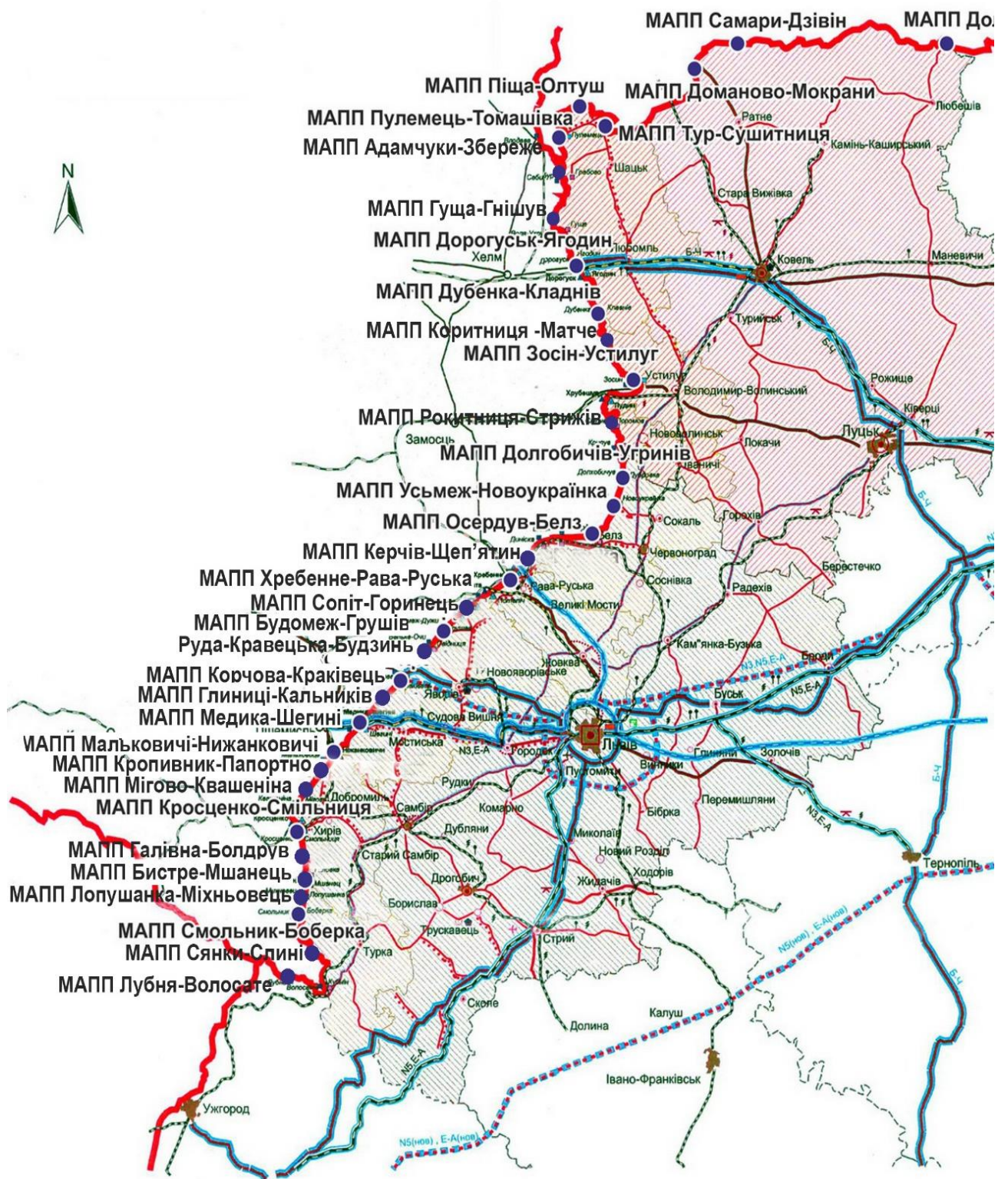


Рис. 4.3.3. Схема розвитку мережі пунктів пропуску на україно-польському кордоні (авторське опрацювання)



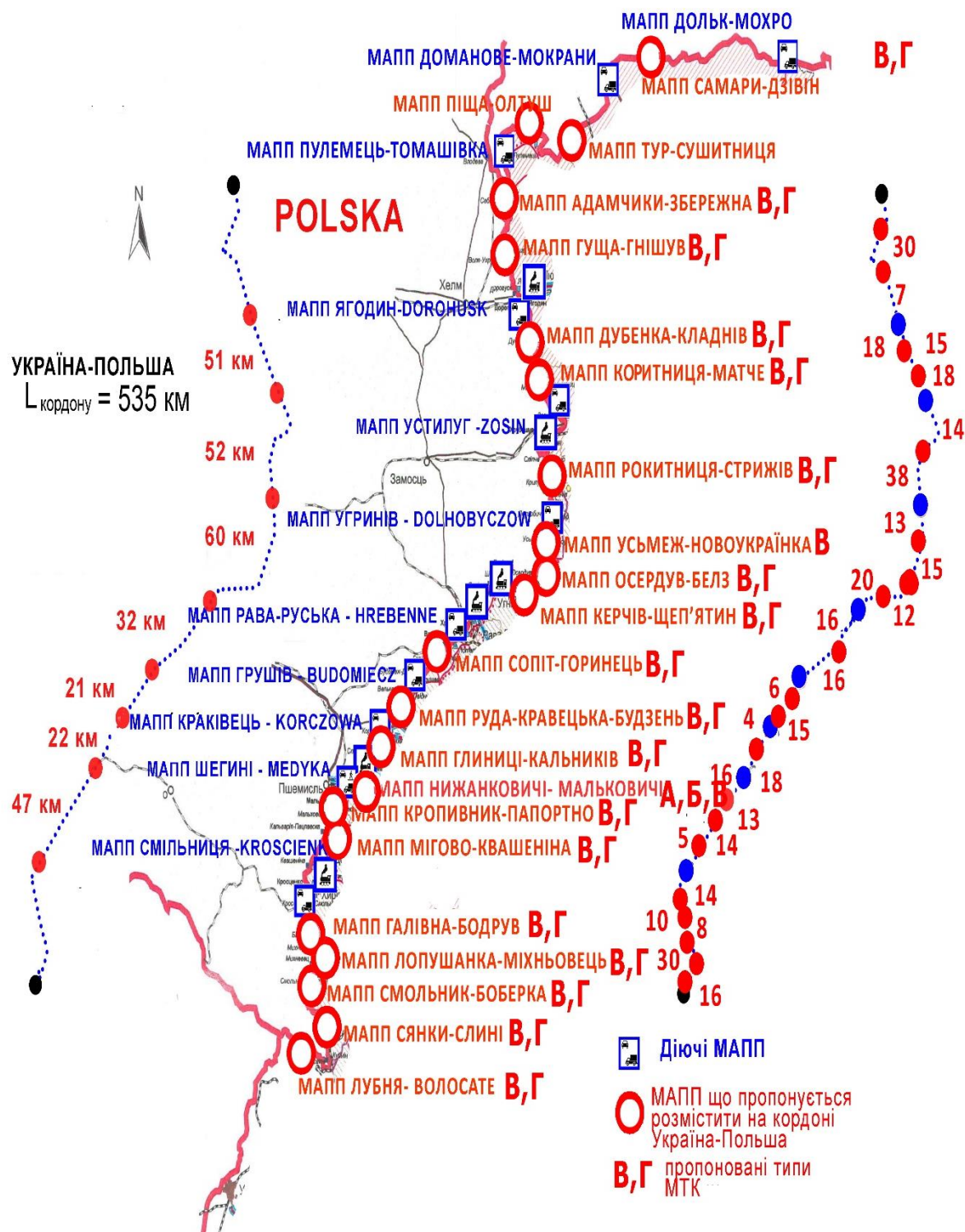


Рис. 4.3.4. Схема розвитку мережі пунктів пропуску на україно-польському кордоні з відстаннями (авторське опрацювання)

Мальховіце" . У 1993 році фахівцями України та Польщі розроблялись проектні пропозиції з розміщення на українській і польській сторонах міжнародного автомобільного пункту пропуску, що дозволило зарезервувати територію. До причин, що стримували створення МАПП слід віднести відсутність ініціативних дій з боку обох Сторін, а також інвестиційних проектів, які розробляються на основі схем планування території та іншої містобудівної документації. Це розташування є дуже взаємовигідне: найкоротша автомагістраль до Перемишля з можливістю відновлення залізничного сполучення Перемишель – Нижанковичі - Хирів. Інвестиційна привабливість обумовлюється можливістю спрямування транспортних потоків з Перемишля в обхід Львова найкоротшим шляхом у напрямку Ужгорода, Стрия через Старий Самбір, Турку.

Існуюча дорога Старий Самбір-Нижанковичі проходить через м. Добромиль, с.м.т. Нижанковичі, далі - через державний кордон до м. Перемишль. На польській території, південніше на 10 км від місця перетину кордону знаходиться с. Кальварія - святе місце, у якому за переказом, проживала Мати Божа.. Відстань від селища до лінії кордону 300 м. На польській стороні від кордону до м. Перемишля - 11 км. Організація пункту пропуску „Нижанковичі" покращить умови зв'язку південної частини Львівської області та півдня Польщі і північними районами Словаччини.

Запропонована модель транспортно-митного комплексу розташовується на об'їзній дорозі навколо смт. Нижанковичі безпосередньо на лінії кордону. Пропонується пункт пропуску з спільним контролем обох держав, що набагато економічно вигідніше і дає економію часу при перетині кордону.

Модель розмежовує територію для вантажного транспорту (з своїм в'їздом та виїздом) і легкових машин (тип А і В). Об'єднання автобусного та пішо-велосипедного транзиту (типу Б і Г) дозволить запроектувати спільні закриті простори для особистого контролю пасажирів та піших, сантехнічних приміщень, закладів громадського харчування та службових приміщень для митників та прикордонників в адміністративній будівлі. Аванзона для цього

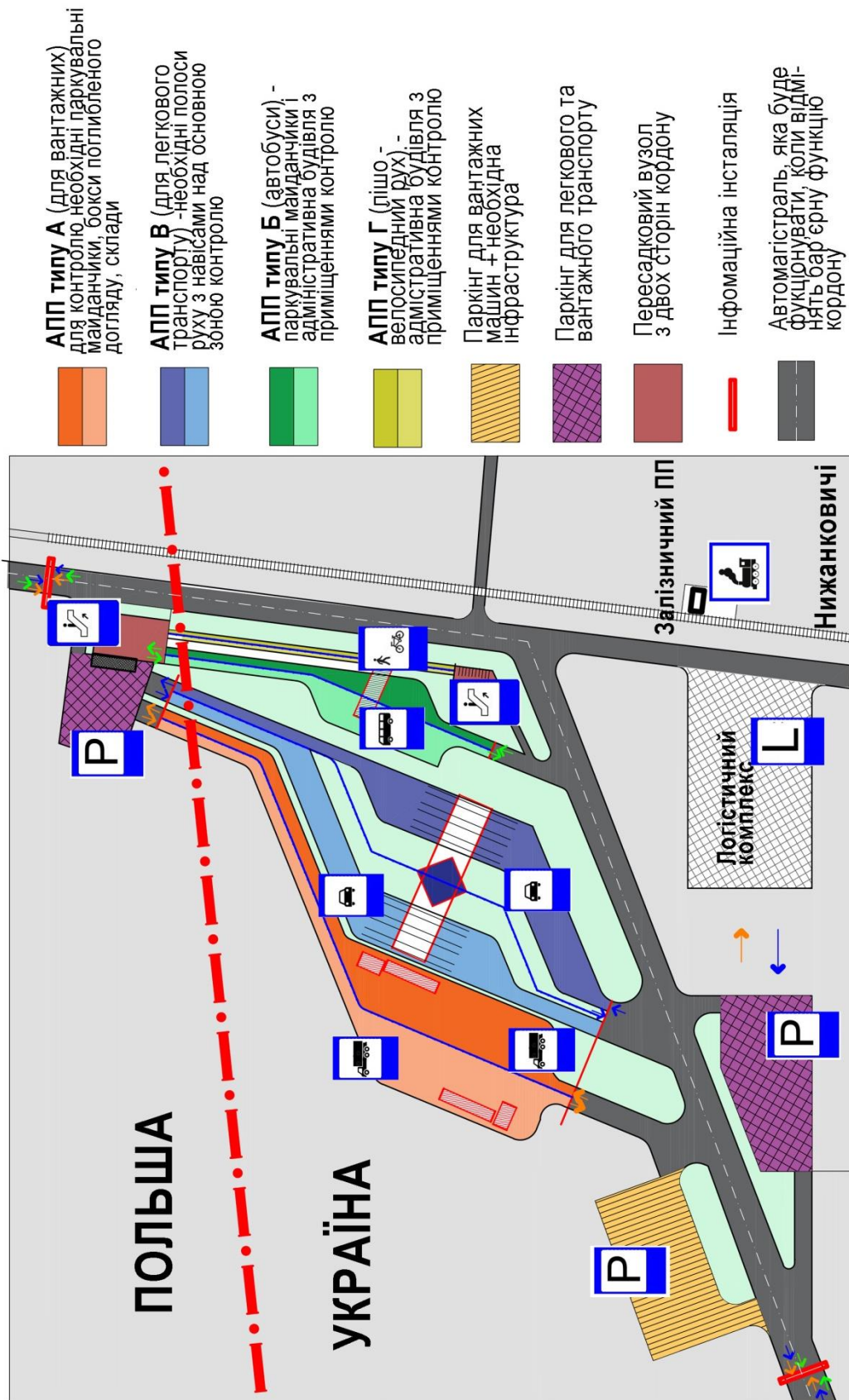
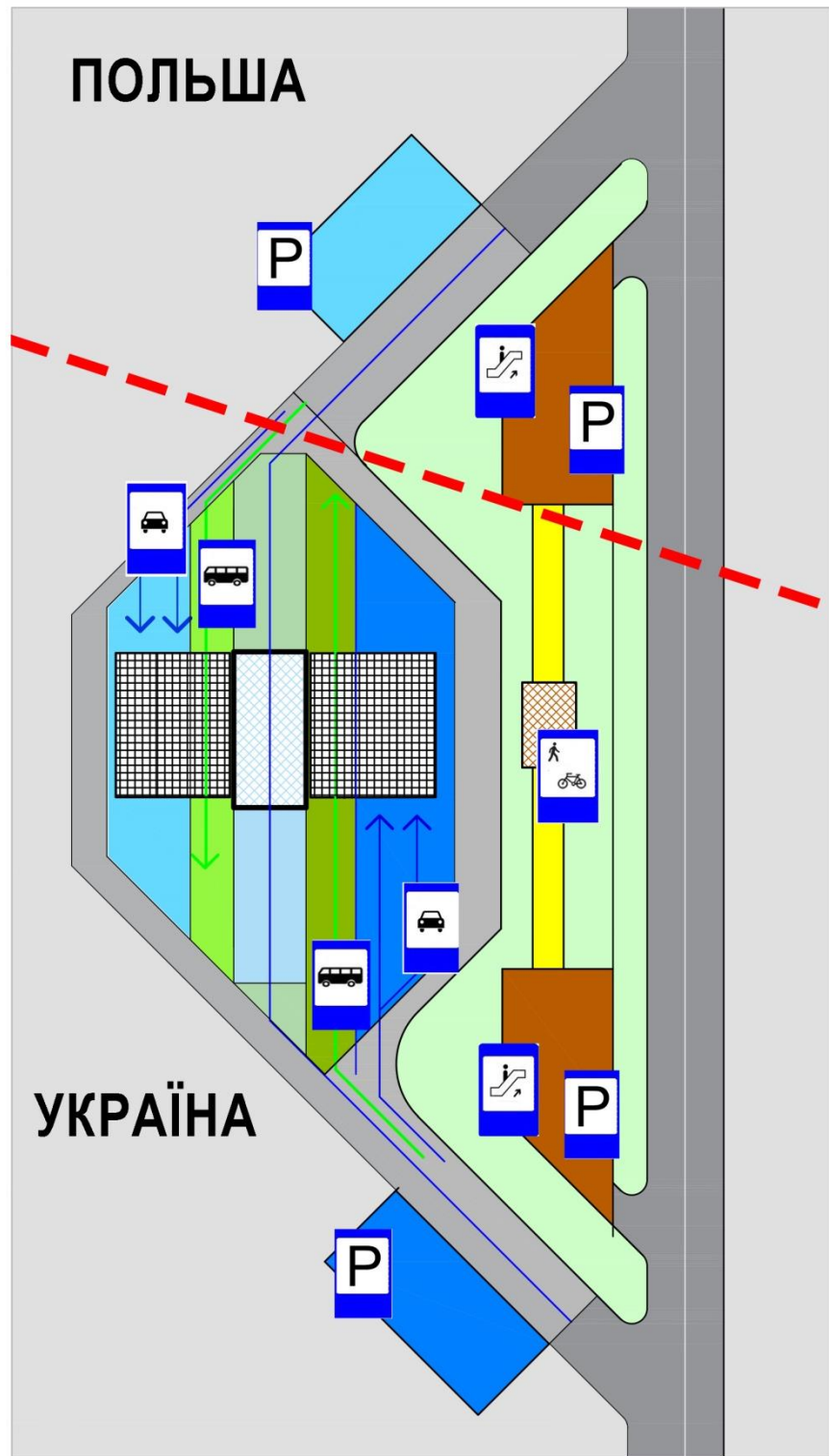


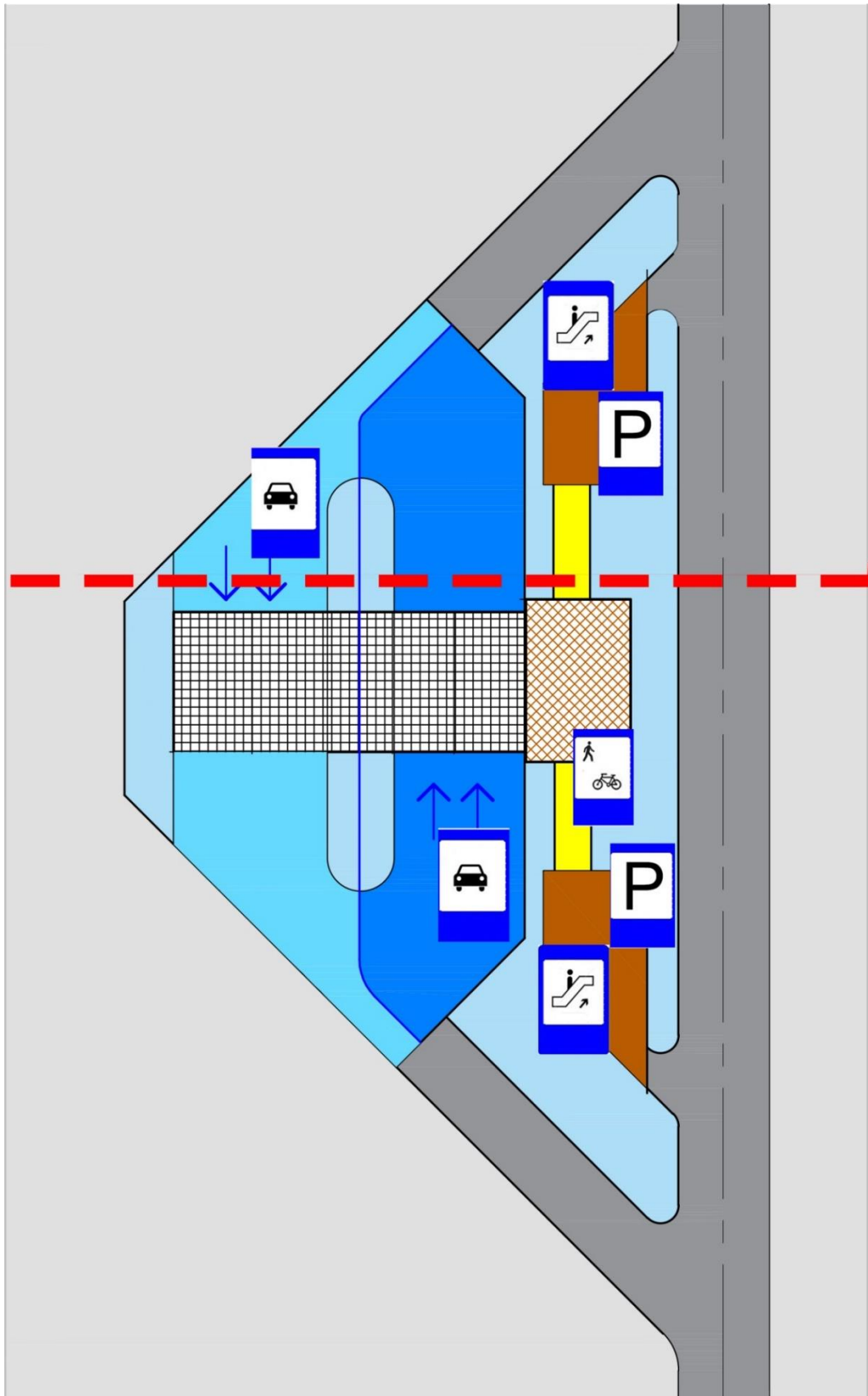
Рис. 4.3.5. Схема великого транспортно-митного комплексу (тип А, Б, В, Г) біля с. Нижанковичі Львівської обл. (авторське опрацювання)

типу повинна містити пересадкову станцію з необхідною інфраструктурою з обох сторін кордону. Для вантажного та легкового транспорту необхідно передбачити паркінг з необхідною інфраструктурою з обох сторін кордону достатньої місткості з місцями та необхідними радіусами поворотів для великогабаритних машин. Пропонована модель може бути доповнена залізничним ПП на існуючих залізничних коліях, що збільшить економічну доцільність створення даного комплексу. Такий комплекс може бути поштовхом до створення торгово-логістичного комплексу між автомобільним та залізничним ПП., що вимагає прогнозованого резервування територій. **(Рис. 4.3.5)**

Авторська пропозиція МАПП «Лопушанка - Міхньовець» (Україна: Львівська обл. Турківський р-н.; Польща: Підкарпатське воєв., Бещадський пов.,гм. Чарна Гура) передбачає митно-транспортний комплекс з автомобільним, автобусним та пішо-велосипедним рухом (тип Б, В, Г). Даний МАПП буде розташовуватись неподалік регіонального ландшафтного парку Надсянський, тому буде мати природоохоронні обмеження. Це буде поштовхом в розвитку рекреаційного потенціалу даного регіону, що може збільшити автобусний транзит. В цілях економії пропонується ПП з спільним контролем, який може розташовуватись як на польській так і на українській території. Така комбінація типів потоків допускає об'єднання площ контролю автомобілів та автобусів з виокремлення огороженої територій для пішо-велосипедного транзиту. На території аванзони необхідно передбачити пересадковий вузол для громадського транспорту з паркінгом з усією необхідною інфраструктурою. Така дислокація МАПП обумовить розташування в межах 40 км готельно-ресторанного комплексу, мотелю або бази відпочинку з паркінгом для автобусів. **(Рис. 4.3.6.)**



**Рис. 4.3.6.** *Схема транспортно-митного комплексу (тип Б, В, Г) біля с. Лопушанка Львівської обл. (авторське опрацювання)*



*Рис. 4.3.7. Схема транспортно-митного комплексу (тип В, Г) біля с. Лубня Закарпатської обл. (авторське опрацювання)*

Для Закарпатської обл., з огляду на її географічне розташування, можливий МАПП на україно-польському кордоні тільки в районі с.м.т. Лубня, Волосате (Україна: Великоберезнянський р-н. Закарпатської обл., Польща: Підкарпатське воєв. Бещадський пов., гм. Лютовіска). Це територія національного природного парку «Ужанський», який межує на польській території з Бещадським національним парком, обидва парки є частинами Трансграничної природоохоронної території «Східні Бескиди». Це є інвестиційно приваблива рекреаційна зона, яка має вже на даний момент піший та велосипедний транзит у тимчасовому пункті пропуску. Автором пропонується створити малий транспортно-митний комплекс постійної дії з транзитом автомобілів і пішо-велосипедним рухом (тип В, Г) з дотриманням природоохоронних заходів. Аванзона даного МАПП повинна містити пересадковий вузол з паркінгом та необхідною інфраструктурою і готельно-ресторанний комплекс. Ліквідація стихійного туристичного руху дозволить уникнути екологічних проблем. *Рис. 4.3.7.*

#### **4.4. Архітектурно-планувальні рекомендації щодо формування та адаптації об'єктів АПП.**

Слід враховувати, що АПП є вузловими точками кордону і їм притаманні його властивості: бар'єрна, контактна і фільтруюча. Кордон був і залишиться динамічним утвором, який реагує на політичні, економічні та законодавчі зміни, як в середині держави так і в геополітичному колі. Ці зміни можуть відбуватись як в сторону зменшення контролюючої функції так і посилення бар'єрної функції. В свою чергу послаблення контролюючої функції кордону (при інтеграції України до ЄС) буде вимагати повної або часткової ліквідації такої інституції як АПП на західних кордонах України. Це призведе до необхідності реновації існуючих об'єктів АПП. Натомість посилення бар'єрної функції може вимагати введення додаткових споруд в існуючу структуру АПП,

розширення територій АПП, розміщення додаткових прикордонних частин на території ПП. Аналіз досвіду сусідньої Польщі та Німеччини показує як можна перепрофільовуватись великі АПП. На базі бувших АПП створюються торгові комплекси різного спрямування, використовуючи економічний потенціал регіону: реконструюються об'єкти під музейні чи торгово-розважальні комплекси. Сучасні міграційні процеси в Європі та екологічні проблеми можуть сприяти відновленню бар'єрної функції у тих місцях де вона вже була ліквідована. Тобто при проектуванні сучасного АПП необхідно передбачити можливість трансформації та адаптації, у випадку зміни якості функції кордону.

При проектуванні АПП слід враховувати вплив сучасних технологій проходження кордону на їх архітектурно-планувальну структуру:

- захист та огороження території АПП (огорожа мінімум 2 м.), так як він є режимний об'єктом;
- чіткої послідовності процедур контролю, що повинно бути забезпечене відповідними просторами та номенклатурним наповненням для його здійснення;
  - врахування технологічних особливостей контролю кожного виду потоку і групування їх на території АПП у відповідних зонах;
  - забезпечення необхідними об'єктами інфраструктури кожен вид транзиту в аванзонах АПП;
- можливість трансформації АПП при зміні міждержавних стосунків (резервування площ для розширення АПП або зміни функціонального використання території при ліквідації АПП)

Диференціація АПП на малі, середні та великі дає можливість вивести рекомендації по зонуванню їх територій. В малих АПП (тип В, Г) доцільніше послідовне розташування мінімально необхідних зон: зони в'їзду, зони основного контролю, зони виїзду. У середніх та великих АПП (тип А, Б, В) доцільне паралельне блокування зон основного та додаткового контролю. Це враховано в авторській пропозиція створення митно-транспортного комплексу з



поділом на тип А, Б, В та Г. Подана авторська рекомендацій для україно-польського кордону. **Додаток II (1-28)**

В роботі також дані рекомендації щодо проектування окремих споруд, розташованих на території АПП. Розрахунок площ загального користування: туалетів, санітарних кімнат для жінок та громадського харчування повинен враховувати диференціацію транзитних потоків. На існуючих АПП автобусний транзит передбачає одночасне обслуговування осіб з одного автобуса, тому необхідно провести реконструкцію громадських туалетів з цим врахуванням.

При проектуванні приміщень залежно від функціонального призначення повинні бути враховані наступні рекомендації по нормуванню площ:

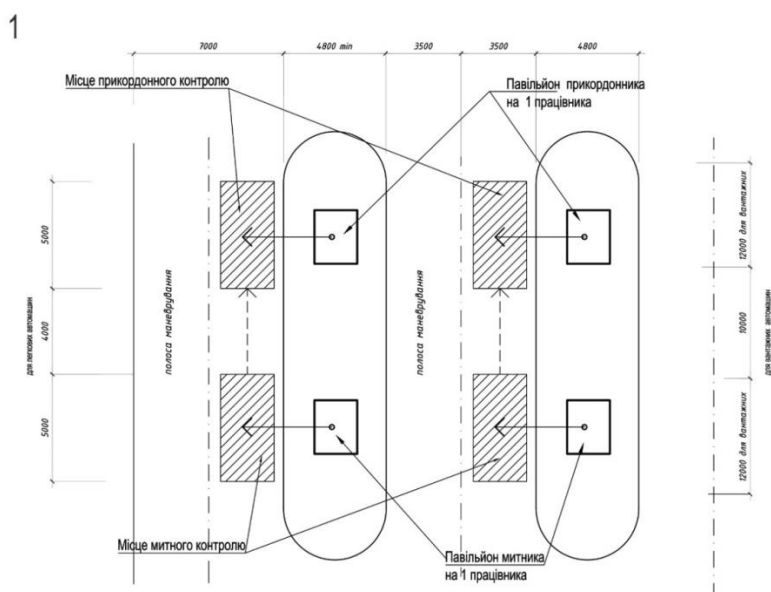
- для прикордонників, митників та інших службовців, які працюють в приміщеннях, згідно нормативів прийнятих для офісних працівників – 1,15-1,5 м<sup>2</sup> на одного працюючого;
- для подорожуючих в залах контролю, як для осіб, які вільно рухаються - 1,0 -1,5 м<sup>2</sup> на одного подорожуючого.
- пасажирські та операційні зали, зали очікування і вестибюлі для пасажирів автобусів – при місткості до 100 чол. (до 2 автобусів в годину) – 2,1 м<sup>2</sup>/люд., при місткості 100-200 чол. (2 автобуси в годину) – 1,9 м<sup>2</sup>/люд., при місткості більше 200 (більше 2 автобусів в годину) – 1,6 м<sup>2</sup>/люд.,
- автоматичні камери зберігання – 2 чарунки на 100 пасажирів;
- медичний пункт: при місткості до 100 чол. – загальна площа 20 м<sup>2</sup>, при місткості 100-200 чол. – загальна площа 30 м<sup>2</sup>, при місткості більше 200 – загальна площа 40 м<sup>2</sup>.,
- приміщення оператора автобусного транзиту: при місткості до 100 чол – 12-15 м<sup>2</sup>/люд., при місткості 100-200 чол. – 18 м<sup>2</sup>/люд., при місткості більше 200 – 18 м<sup>2</sup>/люд.,

При проектуванні повинні бути забезпечені умови доступності мало мобільних груп населення: наявність пандусів перед входами або відсутність сходинок при входах, відповідна ширина дверей, без бар'єрне пересування в

приміщеннях. З огляду на великий потік людей і психологічне навантаження в середніх, великих та надвеликих АПП, необхідно передбачити мінімальне медичне обслуговування – приміщення медпункту (20 -40 м<sup>2</sup>).

Рекомендована оптимізація площ для основного паспортно-митного контролю, яка пов'язана з розмежуванням площ контролю вантажних та легкових машин і відповідно різними габаритами місць контролю. Габаритне місце для контролю вантажного транспорту - 12 x 3,5м і місця для маневрування – 10 x 3,5м, а для легкового - 2,5 x 5,0м та місце для маневрування – 4 x 2,5 м. **(Рис. 4.4.1.)** Рекомендовані схеми розташування місць контролю будуть залежати від кількості працюючих в павільйонах та суміщеності чи відокремленості прикордонного і митного контролю.

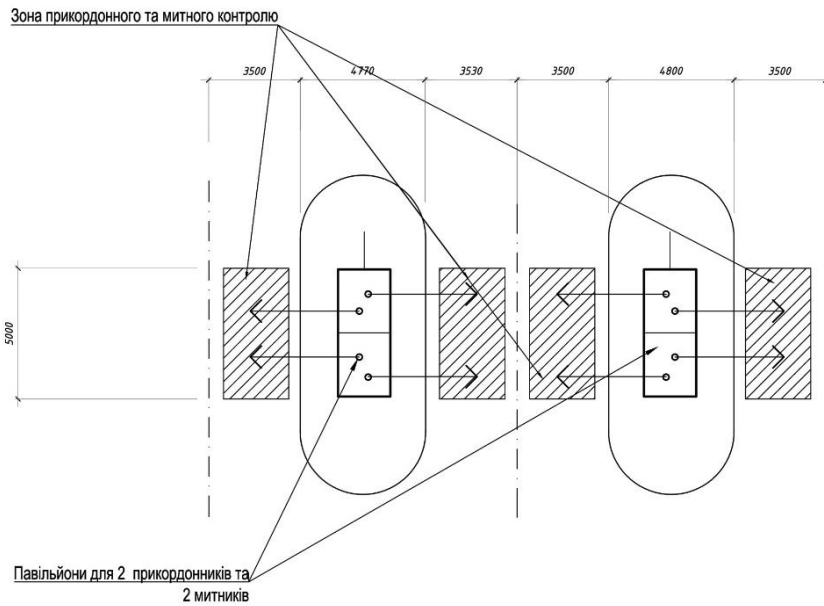
На даний момент на українських АПП використовують відокремлені зони контролю митників та прикордонників, що збільшує площу АПП і час проходження кордону. Пропонується сумістити площу митного і паспортного контролю двох держав (європейська рекомендація «єдине вікно» «одна зупинка»), що дозволить зменшити час проходження кордону. Більш ефективно застосовувати схему організації павільйону контролю на двох або чотирьох працівників суміжних держав з орієнтацією по обидва боки від павільйону. **(Рис. 4.4.2.)**



**Рис. 4.4.1.** Габаритні схеми

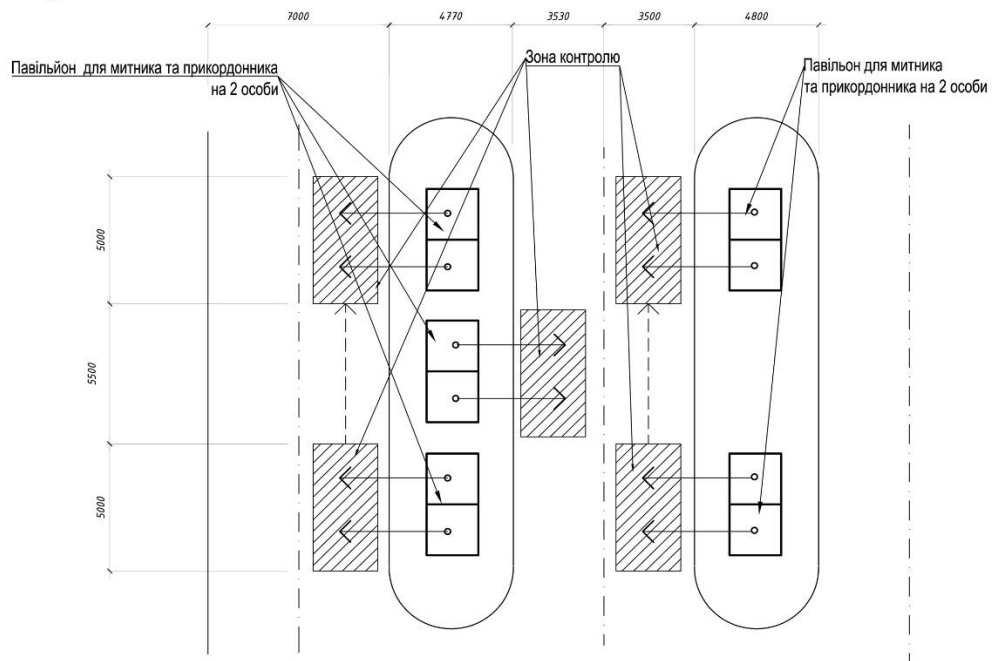
пасів руху та місць маневрування для легкового та вантажного транспорту.

2



**Рис. 4.4.2.** Габаритні схеми пасів руху та павільйонів прикордонників і митників при об'єднанні служб.

3



**Рис. 4.4.3.** Габаритні схеми пасів руху та місць маневрування з декількома павільйонами прикордонників і митників при об'єднанні служб.

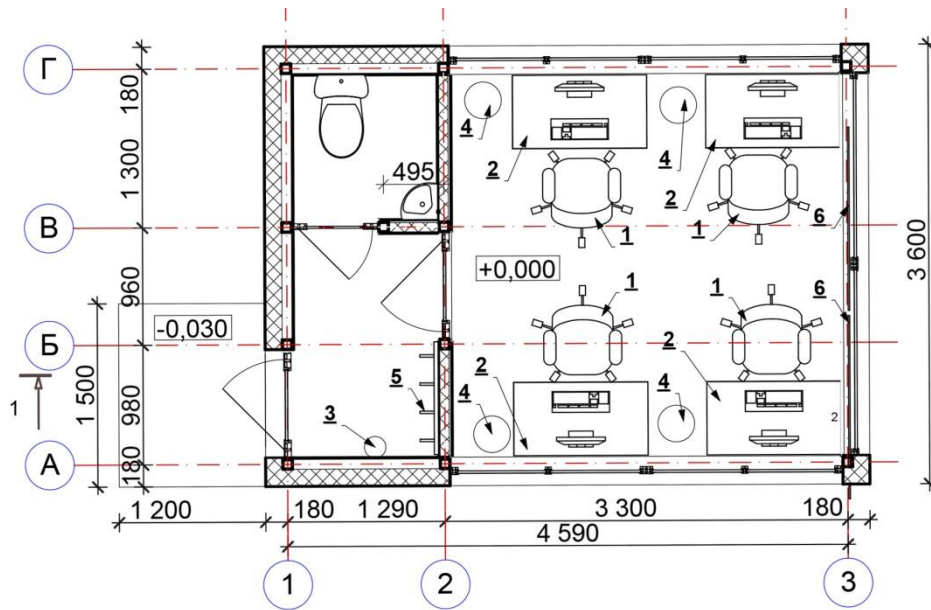


Рис. 4.4.4. Павільйон для чотирьох працівників.

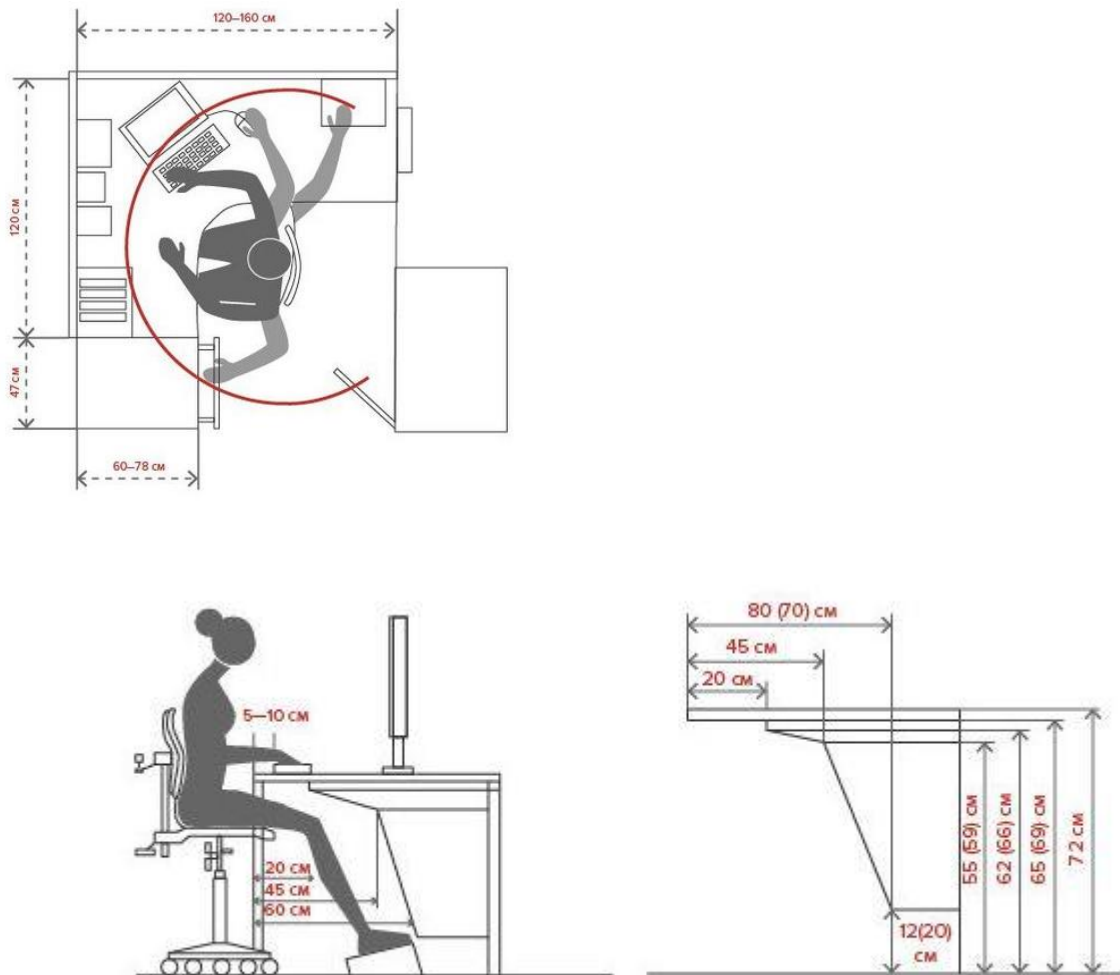


Рис. 4.4.5. Організації робочих місць з врахуванням параметрів ергономіки. (Нойферт)

Оптимальні схеми розташування павільйонів паспортного та митного контролю та відстані між ними впливають на ефективне використання площ та забезпечують зручне маневрування транспорту. В павільйонах паспортного та митного контролю а також в офісних приміщеннях працівників, які використовують комп'ютери рекомендовано використовувати ергонометричні схеми розташування обладнання (за Нойфертом) *Рис.4.4.5*

Автором пропонується використання контролю без виходу з машини за схемою організації роботи банків та торгівлі ззовні будівлі.

Проектуючи об'єкти пунктів перепуску, необхідно враховувати цілісність архітектурно-просторового середовища та його системний характер, що досягається :

- створенням функціонально доцільного простору;
- створенням психологічного комфорту працівників та подорожуючих засобами архітектурно-просторової організації, кольору, візуальної знакової інформації;
- формуванням виразного архітектурного образу основної групи споруд з врахуванням засобів архітектурної композиції та цільної композиції комплексу підпорядкованій єдиному задуму.
- при проектуванні архітектури АПП слід намагатись створити образ візитної картки України, який би ніс асоціативну ідентичність з образом держави.

В наш час змінюється матеріально-технічні засоби в архітектурі, впроваджуються сучасні технічні і технологічні досягнення. Виникає сильна залежність і взаємопроникність законів матеріального конструювання в архітектуру і законів формотворення, формування простору та дизайну конструкцій і технології будівництва. В результаті архітектурне формотворення без сучасних технології стає безпредметним, а будівельна техніка і технологія без орієнтації на архітектурне конструювання – безплідними і не цікавим. Зміни в формуванні

архітектурно- художньої образності АПП пов'язані з інженерним конструюванням форм (особливо навісів над основною зоною контролю).

Сучасний алгоритм архітектурного проектування АПП запропоновано наступним чином:

Функція (технологія проходження АПП) → вирішення  
архітектурно-планувальної структури АПП → використання  
відповідних матеріальних засобів (матеріали та конструкції) →  
тектонічне моделювання навісів → естетика форми комплексу →  
цілісний художній образ АПП.

Сформульована комплексна ефективність впровадження просторової моделі транспортно-митного комплексу, яка дає соціальну, економічну, екологічну та інженерну ефективності.

#### Соціальна ефективність:

- збільшення місць прикладання праці як на території комплексу АПП так і в об'єктах інфраструктури, яка обслуговує подорожуючих;
- розвиток територіальних громад шляхом збільшення міждержавних контактів;
- покращення безпеки проживання в населених пунктах, дякуючи близькості державних прикордонних служб;
- розширення інфраструктури об'єктів обслуговування, які можуть використовуватись і для проживаючих, при їх обов'язковому проектуванні у транспортно-митному комплексі..

#### Економічна ефективність:

- економічне зростання прикордонних районів за рахунок збільшення міжнародних контактів;
- розвиток «зеленого» туризму, готельного та ресторанного бізнесу, пропаганди пам'яток культури, архітектури та ландшафту, активізації велосипедного туризму;

- оптимізація використання земельних територій, при розробці перспективних планів розвитку територій територіальних громад з врахуванням пріоритетних напрямків господарювання;

- збільшення міжнародних вантажопотоків та людських потоків при врахуванні європейських вимог, що сприятиме зросту товарообігу та надходженню податків;

- вдосконалення транспортної інфраструктури прикордонної зони.

#### Екологічна ефективність:

- використання екологічних матеріалів та енергоресурсів при проектуванні та будівництві ТМК;

- зменшення екологічних навантажень на мешканців населених пунктів при трасування під'їзних доріг до ТМК в об'їзд населених пунктів і дотриманні радіаційних, шумо-, газо-, пило-захистів;

- впровадження природозахисних заходів для збереження фауни та флори;

#### Інженерна ефективність:

- використання новітніх технологій при будівництві;

- застосування будівельних матеріалів з новими властивостями;

- створення унікальних конструктивних схем, які виконують не тільки функціональне а естетичне навантаження;

- забезпечення модульності та трансформації споруд та їх елементів для можливості подальшої їх адаптації при зміні вимог так і під інші потреби. **(Рис.4.4.6)**

# ЕФЕКТИВНІСТЬ ВПРОВАДЖЕННЯ МОДЕЛІ ТРАНСПОРТНО-МИТНОГО КОМПЛЕКСУ

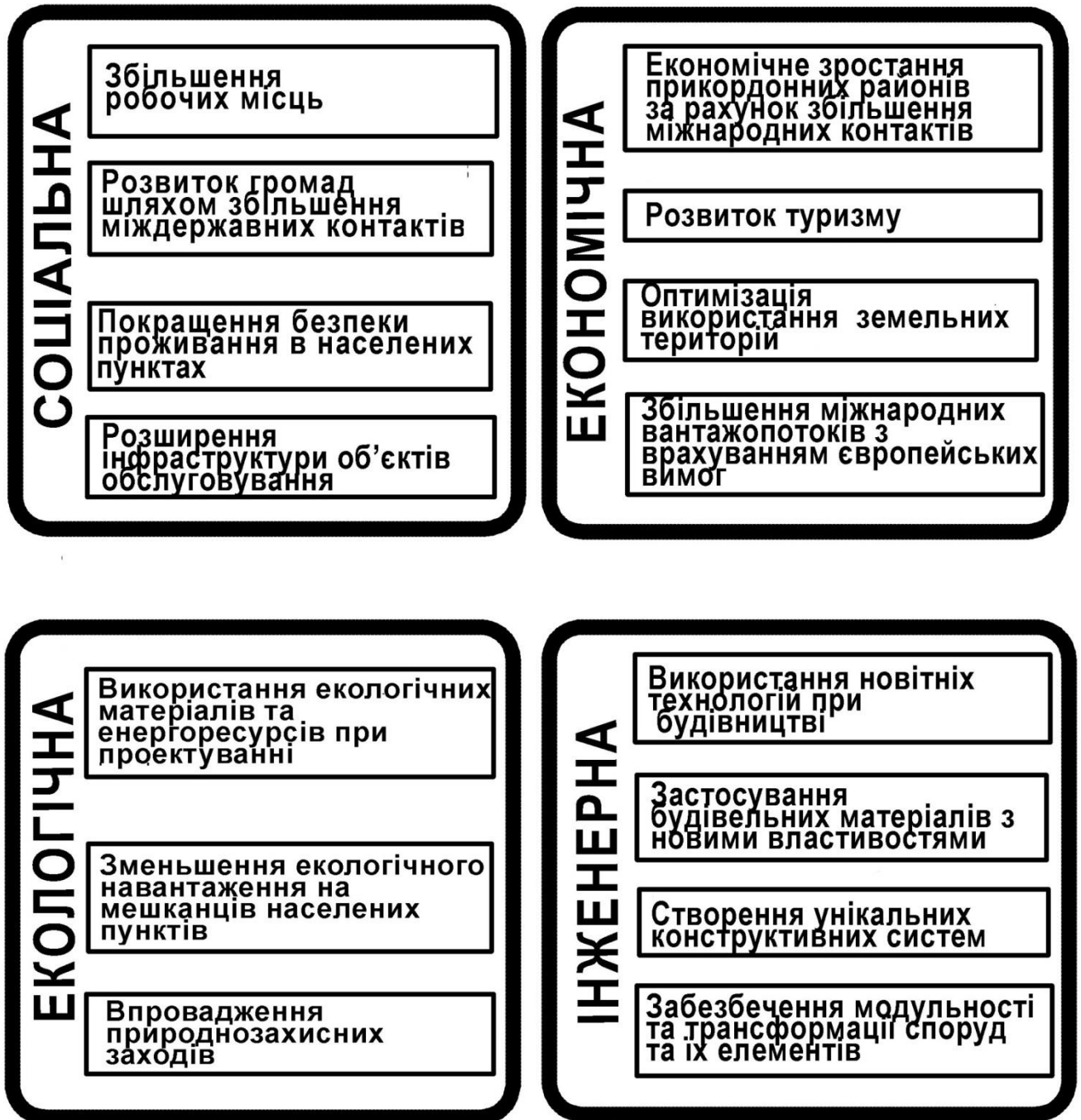


Рис. 4.4.6. Комплексна ефективність впровадження моделі транспортно-митного комплексу



## ВИСНОВКИ до розділу 4

1. Автором запропоновано внести комплекси автомобільних пунктів пропуску до «Державного класифікатора будівель та споруд» в клас 124 – «будівлі транспорту та засобів зв'язку», вдосконалити чинну класифікацію та типологію АПП (тип А - вантажний транспорт, тип Б – автобусний, тип В - легловий транспорт, тип Г - пішо-велосипедний).
2. Запропоновано об'єднати АПП з об'єктами транспортної інфраструктури в оточенні АПП на основі теоретично-просторової моделі транспортно-митного комплексу (ТМК) як прояву комплексного підходу до формування ТМК. У моделі ТМК відображено типологічну диференціацію транспортних потоків на вантажні, автобусні, легкові та пішо-велосипедні з відповідними аванзонами.
3. Автором обґрунтовано доцільність доповнення наявної мережі МАПП на українсько-польському кордоні новими малими пунктами з автомобільно-пішо-велосипедним транзитом, а також виокремлення вантажного та автобусного транзиту з обов'язковою інфраструктурою їх аванзон в зоні впливу міжнародних транспортних магістралей.
4. За авторською версією, основним елементом аванзони АПП є паркінги з об'єктами інфраструктури. До обов'язкової інфраструктури паркінгу пропонується віднести: заклади торгівлі та громадського харчування, приміщення банківських та брокерських послуг, громадські туалети та душові (для водіїв вантажних транзитів), заправки на всі види пального, мотелі (готелі або бази відпочинку для туристичних потоків), станції техобслуговування, офіси представництв місцевих та міжнародних перевізників (для вантажних транзитів), відкриті місця для відпочинку, митно-логістичні центри (для вантажного транзиту), зупинки громадського транспорту регіонального і всеукраїнського сполучення (для автобусного та пішо-велосипедного руху) та дороги відповідного технічного рівня.

5. Автором виведені рекомендації та вимоги щодо архітектурно-планувальних вирішень об'єктів АПП та нормування площ залежно від функціонального призначення.
- захист та огороження території АПП;
  - чітка послідовність процедур контролю, що має забезпечуватися відповідними просторами та номенклатурним наповненням для його здійснення;
  - врахування технологічних особливостей контролю кожного виду потоку і групування їх на території АПП у відповідних зонах;
  - забезпечення необхідними об'єктами інфраструктури кожен вид транзиту в аванзонах АПП;
  - можливість трансформації АПП при зміні міждержавних стосунків (резервування площ для розширення АПП або зміни функціонального використання території при ліквідації АПП);
  - норми площ приміщень залежно від функціонального призначення.
6. Автором сформульоване поняття комплексної ефективності формування транспортно-митного комплексу, яке охоплює соціальну, економічну, екологічну та інженерну ефективність.

## ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

1. Стан дослідженості проблематики кордону та транскордонної території у науковій літературі вказує на необхідність детального вивчення питань архітектурно-просторової організації автомобільних пунктів пропуску на українських кордонах, які визначають численні аспекти міждержавних інтересів України.
2. Вибір системного підходу та спеціальних методів для архітектурно-урбаністичних досліджень (порівняльний аналіз вітчизняного та закордонного досвіду, метод експертних оцінок, аналіз системи розселення, функціонального використання територій) дав змогу розробити практичні рекомендації щодо формування архітектурно-просторових рішень АПП на кордонах України.
3. У роботі систематизовано основні фактори впливу на формування пунктів пропусків. Їх розділено на дві групи: зовнішні фактори, які впливають на формування мережі АПП, та внутрішні, які впливають на архітектуру конкретного АПП та інфраструктуру біля нього. Зовнішні фактори: політичний, історичний, соціально-економічний, містобудівний, природо-кліматичний. Внутрішні: нормативно-правовий, функціонально-технологічний, екологічний, безпековий, світоглядно-естетичний, фактор інформативної насиченості, комплексної забезпеченості. Серед багатьох факторів виокремлено фактор комплексної забезпеченості, який підтверджує синергетичний вплив АПП і об'єктів, що його обслуговують, на пропускну здатність кордону.
4. Дослідження підтвердило, що значним недоліком контрольно-пропускних пунктів на українсько-польському кордоні є те, що на їх території акумулюється транзит всіх видів транспорту (вантажний, автомобільний та автобусний, окрім пішо-велосипедного) без достатньої їх диференціації та необхідної інфраструктури поблизу АПП. Крім того зауважено ряд містобудівних недоліків:

- відсутність якісних під'їзних транспортних магістралей (в обхід населених пунктів) I-II категорії;
- недостатньо розвинена та стихійна інфраструктура біля АПП: брак паркінгів з достатньою кількістю парко-місць, закладів харчування, закладів першої медичної допомоги, туалетів, банківсько-брокерських установ.
- нехтування містобудівними обмеженнями для розширення АПП;
- неефективна логістика рейсових і туристичних автобусів;
- недостатня кількість пішо-велосипедних переходів;
- недостатня кількість смуг контролю транспорту та обслуговуючого персоналу на них.

#### 5. Запропоновано авторську класифікацію АПП:

- за розташуванням АПП: по відношенню до кордону: на кордоні (до 500м), на віддалі (більше 500м); по відношенню до міста: інтегрована (в структурі населеного пункту), *периферійна* (на околицях населеного пункту), *автономна* (поза межами населеного пункту); по відношенню до міжнародних транспортних коридорів: в межах МТК, за межами МТК;
- за містобудівним обмеженням: природними (ліс, ріка, рельєф); технологічними (лінії електропередач, газогони, водозабірні станції); культурно-археологічними (пам'ятки архітектури, археології); природоохоронними (природні заповідники); без обмежень;
- за розмірами: надвеликі (площею понад 20 га, з пропускною здатністю 25000 - 30000 осіб на добу); великі (площею до 15 га, з пропускною здатністю до 20000 людей на добу); середні (площею до 8 га, з пропускною здатністю до 10000 людей на добу); малі (площею до 2 га, з пропускною здатністю до 2000 людей на добу);
- за організацією контролю на кордоні: спільний контроль двох держав; роздільний контроль двох держав;

- за ступенем розвитку інфраструктури в аванзоні АПП: з повним набором об'єктів інфраструктури; з частковим набором об'єктів інфраструктури; без інфраструктури;
  - за розташуванням зовнішніх об'єктів інфраструктури, які обслуговують АПП: локальна схема, дифузна схема, комбінована схема.
6. Розроблено функціональне зонування АПП та номенклатурне наповнення зон для кожного виду транзиту. Автором запропоновані рекомендації щодо нормування площ приміщень АПП залежно від функціонального призначення.
  7. Запропонована авторська просторова модель транспортно-митного комплексу, дає змогу трансформувати наявну мережу МАПП на українсько-польському кордоні, доповнивши новими малими пунктами з автомобільно-пішо-велосипедним транзитом (тип В, Г) та виокремивши вантажний транзит (тип А) та автобусний транзит (тип Б) в зоні впливу міжнародних транспортних магістралей.
  8. Запропоновано внести споруди комплексів АПП до «Державного класифікатора будівель та споруд» до класу 124 – «будівлі транспорту та засобів зв'язку», залишивши тільки «міжнародний автомобільний пункт пропуску», і розширити класифікацію за містобудівними ознаками.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ ТА ДЖЕРЕЛ

1. Верховна Рада України, 1991. *Про охорону навколишнього природного середовища: Закон України від 25.06.1991р. № 1264-XII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
2. Верховна Рада України, 1992. *Про державний кордон України: Закон України від 04.11.1991р. №1777-XII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1777-12> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
3. Верховна Рада України, 1992. *Про державну програму розвитку мережі пункти пропуску через митний кордон України та відповідної сервісної інфраструктури: Розпорядження від 22.06.1992р. № 112* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/112/92-%D1%80%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
4. Верховна Рада України, 1992. Про основи містобудування: Закон України від 16.11.1992 р. № 2780-XII. *Відомості Верховної Ради України*, 52, Ст. 683.
5. Верховна Рада України, 1992. *Про природно-заповідний фонд України: Закон України від 16.06.1992р. № 2456-XII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2456-12> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
6. Верховна Рада України, 1994. *Про забезпечення санітарного та епідеміологічного благополуччя населення: Закон України від 24.02.1994р. № 4004-XII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4004-12> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
7. Верховна Рада України, 1994. *Про порядок виїзду з України і в'їзду в Україну громадян України: Закон України від 21.01.1994р. №3857-XII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3857-12> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
8. Верховна Рада України, 1994. *Про транспорт: Закон України від 10.11.1994р. № 232/94-ВР* [online]. Доступно:

- <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
9. Верховна Рада України, 1999. *Концепція сталого розвитку населених пунктів: Постанова Верховної Ради України від 24.12.1999р. № 1359-XIV* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1359-14> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
10. Верховна Рада України, 1999. Про архітектурну діяльність: Закон України від 20.05.1999р. № 687-XIV. *Відомості Верховної Ради України*, 31, Ст.246.
11. Верховна Рада України, 1999. *Про єдиний збір, який справляється у пунктах пропуску через державний кордон України: Закон України від 04.11.1999р. №1212-XV* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1212-14> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
12. Верховна Рада України, 2000. *Про Загальнодержавну програму формування національної екологічної мережі України на 2000–2015 роки: Закон України від 21.09.2000р. № 1989-III* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1989-14> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
13. Верховна Рада України, 2000. *Питання пропуску через державний кордон осіб, автомобільних, водних, залізничних та повітряних транспортних засобів перевізників і товарів, що переміщуються ними від 21.05.2012р. № 451* Офіційний вісник України № 52, том 1, стор. 155, стаття 2778, код акта 27240/2003
14. Про охорону культурної спадщини: Закон України від 08.06.2000 р. № 1805-III. *Відомості Верховної Ради України*, 39, Ст.333.
15. Верховна Рада України, 2000. *Про планування і забудову територій: Закон України від 20.04.2000 р. № 1699-III* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1699-14> [Дата звернення 11 Листопад 2019]
16. Верховна Рада України, 2001. *Земельний кодекс України: Указ Президента України від 25.10.2001 № 2768-III* [online]. Доступно:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

17. Верховна Рада України, 2002. *Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках: Закон України від 07.02.2002р. № 3022-III* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3022-14> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

18. Верховна Рада України, 2002. Про Генеральну схему планування території України: Закон України від 07.02. 2002 р. № 3059-III. *Відомості Верховної Ради України*, 30, с. 204.

19. Верховна Рада України, 2003. *Про землеустрій: Закон України від 22.05.2003р. № 858-IV* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/858-15> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

20. Верховна Рада України, 2004. *Про міжнародні договори України: Закон України від 05.06.2004 р. № 1323-VII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1906-15> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

21. Верховна Рада України, 2004. *Про транскордонне співробітництво: Закон України від 24.06.2004р. № 1861-IV* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1861-15> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

22. Верховна Рада України, 2005. *Про результати перевірки ефективності функціонування пунктів пропуску (прикордонних переходів) через державний кордон з Республікою Польща: Постанова Колегії Рахункової палати від 07.12.2004 № 27-4.* [online]. Київ. Доступно: [https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v27\\_4150-04](https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v27_4150-04) [Дата звернення 21 Листопад 2019].

23. Верховна Рада України, 2009. *Про будівельні норми: Закон України від 05.11.2009р. № 1704-VI* [online]. Доступно:



- <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1704-17> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
24. Верховна Рада України, 2009. *Про прикордонний контроль: Закон України від 5.11.2009р. №1710-VI* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1710-17> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
25. Верховна Рада України, 2011. *Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17.02.2011р. № 3038-VI* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1704-17> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
26. Верховна Рада України, 2012. *Кодекс цивільного захисту України: Указ Президента України від 02.10.2012р. № 5403-VI* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
27. Верховна Рада України, 2019. *Про основні засади (стратегію) державної екологічної політики України на період до 2030 року: Закон України від 28.02.2019р. № 2697-VIII* [online]. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2697-19> [Дата звернення 11 Листопад 2019].
28. Галузеві будівельні норми України, 2012. *ГБН В.2.3-218-007:2012. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. Проектування. Споруди транспорту: Наказ від 06.08.2012 р. № 307* [online]. Київ: Укравтодор. Доступно: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/122.1..pdf> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
29. Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики, 2001. *Про затвердження Порядку визначення меж зон охорони пам'яток: Наказ № 41 від 26.02.2001р.* [online]. Верховна Рада України. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0234-01?lang=uk> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

30. Державні будівельні норми України, 1992. *ДБН 360-92\*. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень: Наказ від 17 квітня 1992 р. № 44.* Київ : Будівельник.
31. Державні будівельні норми України, 2003. *ДБН А.2.2-1-2003. Склад та зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище (ОВНС) при проектуванні і будівництві підприємств, будинків і споруд: Наказ від 15.12.2003р. № 214 [online].* Київ: Держбуд України. Доступно: <http://www.zhiva-planeta.org.ua/upload/dbn-a-2-2-1-2003.pdf> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
32. Державні будівельні норми України, 2007. *ДБН В.2.3-15:2007. Споруди транспорту. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів: Наказ від 07.02.2007 № 44 [online].* Київ: Мінбуд України. Доступно: <http://kbu.org.ua/assets/app/documents/dbn2/79.1.%20%D0%94%D0%91%D0%9D%20%D0%92.2.3-15~2007.%20%D0%A1%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%83%D0%B4%D0%B8%20%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%BD%D1%81%D0%BF%D0%BE%D1%80%D1%82%D1%83.%20%D0%90%D0%B2%D1%82%D0%BE%D1%81%D1%82%D0%BE%D1%8F%D0%BD%D0%BA%D0%B8.pdf> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
33. Державні будівельні норми України, 2007. *ДБН В.2.3-4:2007. Споруди транспорту: Наказ від 31.10.2007 р. № 292 [online].* Київ: Мінрегіонбуд України. Доступно: <http://profidom.com.ua/v-2/v-2-3/1584-dbn-v-2-3-42007-avtomobilni-dorogi-chastina-i-projektuvanna-chastina-ii-budivnictvo> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
34. Державні будівельні норми України, 2007. *ДБН В.2.2-17:2006. Будинки і споруди Доступність будинків і споруд для мало мобільних груп населення: Наказ від 02.11.2006 р. № 362 [online].* Київ: Мінбуд України. Доступно: <http://ud.org.ua/publikatsiji/198-dbn-v-2-2-17-2006-budinki-i-sporudi-dostupnist-budinkiv-i-sporud-dlya-malomobilnikh-grup-naselennya> [Дата звернення 12 Листопад 2019].

35. Державні будівельні норми України, 2008. *ДБН Б.2.2-2:2008. Планування та забудова міст і функціональних територій. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження науково-проектної документації щодо визначення меж та режимів використання зон охорони пам'яток архітектури та містобудування: Наказ від 11.06.2008 р. № 249* [online]. Київ: Мінрегіонбуд України. Доступно: [http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id\\_doc=45873](http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=45873) [Дата звернення 12 Листопад 2019].
36. Державні будівельні норми України, 2010. *ДБН В.2.2-9:2009. Громадські будинки та споруди. Основні положення: Наказ від 15.07.2010 № 264* [online]. Київ: Мінрегіонбуд України. Доступно: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-405> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
37. Державні будівельні норми України, 2012. *ДБН Б.1.1-13:2012. Склад та зміст містобудівної документації на державному та регіональному рівнях: Наказ від 12.03.2012 № 105* [online]. Київ: Мінрегіон України. Доступно: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-1025> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
38. Державні будівельні норми України, 2012. *ДБН Б.1.1-14:2012. Склад та зміст детального плану території: Наказ від 12.03.2012 № 107* [online]. Київ: Мінрегіон України. Доступно: [https://dnaop.com/html/32597/doc-%D0%94%D0%91%D0%9D\\_%D0%91.1.1-14\\_2012](https://dnaop.com/html/32597/doc-%D0%94%D0%91%D0%9D_%D0%91.1.1-14_2012) [Дата звернення 12 Листопад 2019].
39. Державні будівельні норми України, 2012. *ДБН Б.1.1-15:2012. Склад та зміст генерального плану населеного пункту: Наказ від 13.07.2012 № 358.* [online]. Київ: Мінрегіон України. Доступно: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1-1-0-1040> [Дата звернення 12 Листопад 2019].
40. Державний комітет України по стандартизації, метрології та сертифікації, 2000. *ДК 018-2000. Державний класифікатор будівель та споруд: Наказ від*



Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/484-96-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

45. Кабінет Міністрів України, 1996. *Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів: Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.1996р. № 1512* [online]. Верховна Рада України. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1512-96-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

46. Кабінет Міністрів України, 1997. *Про затвердження Концепції створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 04.08.1997 р. № 821* [online]. Верховна Рада України. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

47. Кабінет Міністрів України, 1998. *Про затвердження Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова Кабінету Міністрів України від 20.03.1998р. № 346* [online]. Верховна Рада України. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/346-98-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

48. Кабінет Міністрів України, 2002. *Про затвердження Порядку визначення меж та режимів використання історичних ареалів населених місць, обмеження господарської діяльності на території історичних ареалів населених місць: Постанова Кабінету Міністрів України від 13.03.2002р. № 318* [online]. Верховна Рада України. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/318-2002-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

49. Кабінет Міністрів України, 2006. *Про затвердження Порядку визнання населеного місця історичним: Постанова Кабінету Міністрів України від 03.07.2006 р. № 909* [online]. Верховна Рада України. Доступно:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/909-2006-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

50. Кабінет Міністрів України, 2010. *Про затвердження Положення про пункти пропуску через державний кордон та пункти контролю: Постанова Кабінету Міністрів України від 18.08.2010 р. № 751* [online]. Верховна Рада України. Доступно: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/751-2010-%D0%BF> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

51. Кабінет Міністрів України, 2016. Про затвердження Державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2016–2020 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 23.08.2016р. № 554. *Урядовий кур'єр*, 69, с. 22. Ст. 2330.

52. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року. Проект, 2001. *Автопрофи*, 14/15, с.14-18.

53. Національний стандарт України, 2010. *ДСТУ-Н Б В.1.1-27:2010. Будівельна кліматологія: Наказ від 16.12.2010р. № 511, чинний з 01.11.2011р.* [online]. Київ: Мінрегіонбуд України. Доступно: [https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu\\_b\\_v\\_1\\_1\\_27\\_2010/5-1-0-929](https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu_b_v_1_1_27_2010/5-1-0-929) [Дата звернення 12 Листопад 2019].

54. Національний стандарт України, 2010. *ДСТУ-Н Б В.2.2-27:2010. Настанова з розрахунку інсоляції об'єктів цивільного призначення: Наказ від 23.07.2010р. № 278, чинний з 01.01.2011р.* [online]. Київ: Мінрегіонбуд України. Доступно: <file:///C:/Documents%20and%20Settings/msergeeva/%D0%9C%D0%BE%D0%B8%20%D0%B4%D0%BE%D0%BA%D1%83%D0%BC%D0%B5%D0%BD%D1%82%D1%8B/Downloads/downfile.pdf> [Дата звернення 12 Листопад 2019].

55. Національний стандарт України, 2013. *ДСТУ-Н Б В.1.2-16:2013. Визначення класу наслідків (відповідальності) та категорії складності об'єктів будівництва: Наказ від 14.05.2013р. № 195, чинний з 01.09.2013р.* [online]. Київ: Мінрегіонбуд України. Доступно:

<http://ukrstone.org/files/DSTU/B.1.2-16-2013.pdf> [Дата звернення 12 Листопад 2019].

56. Рада Європи, 1983. *Європейська хартія регіонального просторового планування* [online]. Торремоліноська Хартія, Іспанія. Доступно: <http://www.euroregion-glacensis.ng.pl>. [Дата звернення 11 Листопад 2019].

57. Рада Європи, 2000. *Основоположні принципи сталого (стійкого) просторового розвитку європейського континенту. Ганновер, 7–8 вересня. 2000 р.* [online]. Доступно: <http://www.coe.int/t/dgap/localdemocracy/semat/VersionPrincipes/Russe.pdf> [Дата звернення 11 Листопад 2019].

### Наукова література

58. Алісова, О. та Коцан, Р. Кордон як один з чинників транскордонного співробітництва (на прикладі українсько-польського прикордоння). *Наукові записки. Серія «Політичні науки»*, 4, с.48-58.

59. Андерсон, Б., 2001. *Воображаемые сообщества*. Москва: Канон-Пресс-Ц, Кучково поле.

60. *Анатомія українського кордону. Незалежний моніторинговий звіт 2018 року*, 2018. Київ.

61. *Атлас українських історичних міст*, 2014. Київ: Картографія, т. 1: Львів, с.7.

62. Бакаєв, О.О., Пирожков, С.І. та Ревенко, В.Л., 1999. Міжнародні транспортні коридори – особливий пріоритет України на шляху інтеграції у світову економічну систему. *Стратегічна панорама*, 4, с.37-55.

63. Бакаєв, О.О., Пирожков, С.І. та Ревенко, В.Л., 2001. Міжнародні транспортні коридори – пріоритет української економічної перспективи. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Україна в ХХІ ст.: концепції та моделі економічного розвитку*, 23, с.474-491.

64. Балян, А.В., 2005. *Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення Європейського Союзу (на прикладі прикордонних регіонів України та Угорщини)*. Ужгород: Ліра.

65. Барвинський, В., 1927. До питання про індукту та евекту в Гетьманщині. *Наукові записки науково-дослідної кафедри історії Української культури*, 6, с.241-244.
66. Бевз, М.В., 2004. *Методологічні основи збереження та регенерації заповідних архітектурних комплексів історичних міст (на прикладі Західної України)*. Автореферат дисертації доктора архітектури. Харківський державний технічний університет будівництва та архітектури.
67. Белоконь, Ю. и Фомин, И., 1999. Пространственное выражение внешней политики Украины. *Зеркало недели*, 6, с.20.
68. Белоконь, Ю.Н., 2002. Пространственное планирование Украины в контексте межгосударственной интеграции. *Ежегодное издание Московского отделения Международной академии архитектуры. Год 2002*. Москва: Жираф, с.58–59.
69. Беляева, Е.Л., 1977. *Архитектурно-пространственная среда города как объект зрительного восприятия*. Москва: Стройиздат.
70. Беленького, П., 2006. Теоретико-методологічні засади раціонального розвитку економіки України. *Регіональна економіка*, с.7-17
71. Білоконь, Ю. та Фомін, О., ред. 1999а. *Транскордонні території України (Проблеми розвитку)*. Київ: Укрархбудінформ.
72. Білоконь, Ю.М., 1999б. Методичні засади планування транскордонних територій України. В: Ю. Білоконь та О. Фомін, ред. *Транскордонні території України (Проблеми розвитку)*. Київ: Укрархбудінформ, с.76-111.
73. Білоконь, Ю.М., 2000. *Принципи планування організації транскордонних територій України*. Автореферат дисертації кандидата архітектури. Київський національний університет будівництва і архітектури.
74. Білоконь, Ю.М., 2001а. *Проблеми містобудівного розвитку територій*. Київ.
75. Білоконь, Ю.М., 2001б. *Регіональне планування (сутність та значення)*. Київ.
76. Білоконь, Ю.М., 2001с. *Типологія містобудівних об'єктів*. Київ.



77. Білоконь, Ю.М., 2002. Еволюція містобудівних знань та їх персоніфікація (замість передмови). *Досвід та перспективи розвитку міст України*, 3, 165 с.
78. Білоконь, Ю.М., 2003а. *Еволюційні тенденції в теорії та методології регіонального планування*. Автореферат дисертації доктора архітектури. Київський національний університет будівництва і архітектури.
79. Білоконь, Ю.М., 2003б. Еволюція організаційних форм просторової інтеграції в Європі. *Містобудування та територіальне планування*, 16, с.7-12.
80. Білоконь, Ю.М., 2003с. Місце України в планувальних концепціях організації європейського простору. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Регіональна політика: досвід Європейського Союзу та його адаптація до умов України*, 5 (3), 372 с.
81. Білоконь, Ю.М., 2003d. *Регіональне планування. Теорія і практика*. Київ: Логос.
82. Блажейовський, Д., 2008. *Будова, вдержання та оборона Української держави*. Львів: Каменяр.
83. Бобрович, І., 2000. Автомобільний транспорт України у контексті європейської інтеграції. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період*, 15, с.322-324.
84. Бобрун, Н., 2010а. Міжнародні транспортні коридори – чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору. В: Національний університет «Львівська політехніка», *Геодезія, архітектура та будівництво*, Матеріали III Міжнародної конференції молодих вчених ГАС – 2010, Львів, 25–27 листопада, 2010 р. Львів, с.52-53.
85. Бобрун, Н.В. та Криворучко, Ю.І., 2010б. Трансформація території України в історичному формуванні європейського простору. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*, 674 : Архітектура, с. 242-247.
86. Бобрун, Н.В. та Криворучко, Ю.І., 2011. Аналіз процесу інтеграції України до загальноєвропейського простору на прикладі транспортних коридорів. *Містобудування та територіальне планування*, 41, с.220-229.

87. Бобрун, Н.В., 2009. Передумови інтеграції України до загальноєвропейського простору. В: Національний університет «Львівська політехніка», *Геодезія, архітектура та будівництво*, Матеріали II Міжнародної конференції молодих вчених ГАС – 2009, Львів, 14–16 травня 2009 р. Львів, с.8-11.
88. Бобрун, Н.В., 2010а. Аналіз просторового інтеграційного потенціалу України. *Містобудування та територіальне планування*, 38, с.64-69.
89. Бобрун, Н.В., 2010б. Транспортна інфраструктура – важливий чинник інтеграції України до загальноєвропейського простору. *Сучасне промислове та цивільне виробництво*, 6 (4), с.217-222.
90. Бобрун, Н.В., 2012а. Вплив міжнародного транспортного коридору № 3 на просторовий розвиток територій з ресурсним потенціалом в межах львівської області. *Містобудування та територіальне планування*, 44, с.52-59.
91. Бобрун, Н.В., 2012б. Планувальна структура смуги впливу міжнародного транспортного коридору № 3. В: Національний університет «Львівська політехніка», *Розвиток і реконструкція територіальних систем і населених місць регіону західної України*, Програма та тези доповідей науково-практичної конференції кафедри містобудування. Львів, с.15-16.
92. Бобрун, Н.В., 2013. Рекомендації з вирішення містобудівельних конфліктів в зоні впливу міжнародного транспортного коридору № 3 (в межах Львівської області). В: Національний університет «Львівська політехніка», *Креативний урбанізм*, Тези доповідей Міжнародної наукової конференції, Львів, 24–25 травня. 2013 р. Львів, с.21-22.
93. Бордун, О. та Забарило, А., 2004. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. *Вісник Львівського університету. Серія географічна*, 30, с.28-31.
94. Бреская, О., 2007. Введение в пограничную теорию. *Перекрестки*, 1/2, с.156-174.

95. Бунин, А. В. и Саваренская, Т. Ф., 1979. *История градостроительного искусства*: в 2 т. 2-е изд. Москва: Стройиздат, т. 1: Бунин А. В. Градостроительство рабовладельческого строя и феодализма.
96. Вавричин, М., Дашкевич, Я. та Кришталович, У., 2004. *Україна на стародавніх картах. Кінець XV – перша половина XVII ст.* Київ: Картографія.
97. Вадімов, В.М., 1995. Планувальна організація архітектурного середовища та ідеологічні установи. В: Державний університет «Львівська політехніка» *Архітектура як відображення ідеології*, Збірник тез міжнародної конференції, Львів; Відень, с. 14.
98. Верменич, Я., 2014. *Історична регіоналістика*. Київ: Інститут історії України.
99. Верменич, Я.В., 2003. *Теоретико-методологічні проблеми історичної регіоналістики в Україні*. Київ: Інститут історії України.
100. Верхованцева, К.В., 2009. *Развитие современного трансграничного сотрудничества России и стран Европы : сравнительный анализ*. Диссертация кандидата политических наук. Российский университет дружбы народов.
101. Вечерський, В.В., 2001. *Архітектурна й містобудівна спадщина доби Гетьманщини: Формування, дослідження, охорона*. Київ: НДІТІАМ.
102. Войтович, Л.В., 2011. Історичний коридор Віа Регія (Via Regia) в Україні / Віа Регія – великий культурний шлях Ради Європи. *Туризм сільський зелений*, 2.
103. Вояковський, Д., 2012. *Ментальні кордони в Європі без кордонів*. Переклад з польської В. Сагана. Київ: Ніка-Центр.
104. Габрель, М.М., 2002а. Підвищення ефективності використання просторового потенціалу – інтегральна задача містобудівної діяльності. *Містобудування та територіальне планування*, 12, с.9-18.
105. Габрель, М.М., 2002б. Потенціал простору регіональних систем. Теоретичні та методичні засади оцінки. *Містобудування та територіальне планування*, 13, с.28-37.

106. Габрель, М.М., 2004. *Просторова організація містобудівних систем*. Київ: Видавничий дім А.С.С.
107. Габрель, М.М., Хром'як, Й.Я. та Лисяк, Н.М., 2012. Територіально-містобудівні механізми підвищення інвестиційної привабливості Львівщини. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*, 739 : Менеджмент та підприємництво в Україні: етапи становлення і проблеми розвитку, с.137-143.
108. Гальчинський, А.С., 2004. *Стратегія економічного і соціального розвитку України (2004–2015 роки) «Шляхом європейської інтеграції»*. Київ: ІВЦ Держкомстату України.
109. Городнов, В., Кириленко, В. та Петров, В., 2016. Показники і критерій оцінки ефективності прикордонного контролю в автомобільних пунктах пропуску через державний кордон України. *Збірник наукових праць Національної академії Державної прикордонної служби України. Серія. Військові та технічні науки*, 1 (67), с.37-51.
110. Григорович, М., 2000. Україна в системі інтеграційних процесів Європи: перспективи розвитку транспорту. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період*, 15, с.322-324
111. Грицак, Я. 2000. *Нариси історії України: формування модерної української нації XIX–XX ст.* 2-ге вид. Київ: Генеза.
112. Гріх, С.В., 1998. *Сторінки історії митної справи України*. Дніпропетровськ: АМСУ.
113. Гутнов, А.Э., 1984. *Эволюция градостроительства*. Москва: Стройиздат.
114. Дашкевич, Я.Р., 1981. Територія України на картах XIII–XVIII ст. *Історичні дослідження: Вітчизняна історія*. 7, с. 90-91.
115. Дейтон, Э., 1995. История европейской интеграции: историография. *История европейской интеграции 1945–1994*. Москва: Наука, 1995.
116. Дем'янюк, Ю.А, Купрієнко, Д.А. та Діденко, О.В., 2014. *Державна територія і державний кордон*. Хмельницький: Видавництво НАДПСУ.

117. Джиджора, І., 1910. Економічна політика російського правительства супроти України в 1710–1730 рр. *Записки Наукового товариства імені Шевченка*, 98, с.55-74.
118. Дида, О., 2011. Архітектурні засоби підвищення атрактивності малих міст Західної України. В: Національний університет «Львівська політехніка», *Геодезія, архітектура та будівництво* : матеріали IV Міжнародної конференції молодих вчених ГАС – 2011, Львів, 24–26 листопада 2011 р. Львів, с.28-31.
119. Дикань, В.Л., 2013. Перспективы развития экономики Украины в условиях формирования международных транспортных коридоров в системе мировой глобализации экономики. *Вісник економіки транспорту і промисловості*, 42, с.144-149.
120. Дідика, В.Г., 2007. *Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні*. Київ, с. 246.
121. Долгов, О.В., 2014. Основні підходи до аналізу процесів формування та еволюції політичних кордонів. *Актуальні проблеми політики*, 51, с.322-330
122. Долішній, М., Демченко, В. та Мікула, Н., 2003. Концептуальні підходи до створення польсько-українського єврорегіону «Сян» на основі узагальнення досвіду єврорегіонів на західному кордоні Польщі. *Регіональна економіка*, 1, с.69-82.
123. Дубина, Б., Гудков, Л. и Левада, Ю., 2008. *Общественный разлом и рождение новой социологии: Двадцать лет мониторинга*. Москва: Новое издательство.
124. Дьомін, М. та Сингаївська, О., 2007. Будівлі та споруди. Проблеми і принципи класифікації. *Містобудування та територіальне планування*, 27, с.105-110.
125. Дьомін, М.М. та Габрель, М.М., 2005. Загальна методика формування метрополісних територій в Україні. *Містобудування та територіальне планування*, 21, с.102-113.
126. Ежов, В.И., Ежов, С.В., и Ежов, Д.В., 2006. *Архитектура общественных зданий и комплексов*. Киев: Вистка, с.102-126, 363-365.

127. Загоровський, Є.О., 1927. Запорозько-російська митна політика за часів Нової Січі. *Ювілейний збірник на пошану академіка Дмитра Івановича Багалія з нагоди сімдесятої річниці життя та п'ятдесятих роковин наукової діяльності*. Київ, с.806-810.
128. Засадко, В.В., 2014. Удосконалення інфраструктури як засіб соціально-економічної інтеграції прикордонних урбанізованих територій. *Соціально-економічні проблеми сучасного періоду України*, 2, с. 97-103.
129. Кавалко, Б., 2006. Польсько-українська транскордонна співпраця. В: Б. Ковалик, ред. *Вибрані проблеми польсько-української транскордонної співпраці*. Замость, с. 11.
130. Кашуба, О.М., 2014а. Містобудівний контекст та функціональна організація міжнародних пунктів пропуску на польсько-українському кордоні. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, 37, с.212-224.
131. Кашуба, О.М., 2014б. Оцінка стану транспортної інфраструктури і мережі міжнародних пунктів пропуску України в межах Львівської області. *Містобудування та територіальне планування*, 51, с.200-208.
132. Кашуба, О.М., 2014с. Просторовий контекст транскордонних контактів України. Історичний екскурс та сучасний стан. *Містобудування та територіальне планування*, 53, с.182-197.
133. Кашуба, О.М., 2015а. Обумовленість архітектурно-планувальної структури пунктів пропуску на державному кордоні нормативно-правовими вимогами. *Архітектурний вісник КНУБА*, 7, с.183-193.
134. Кашуба, О.М., 2015б. Особливості архітектурного образу міжнародного автомобільного пункту «Ягодин». *Містобудування та територіальне планування*, 55, с. 178–187.
135. Кашуба, О.М., 2018а. Моделі міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів. В: Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу. *Архітектура і дизайн. Традиції. Новітність. Майбутнє*, Тези міжнародної

науково-практичної конференції, Івано-Франківськ, 18–20 жовтня 2018 р. Івано-Франківськ, с.28.

136. Кашуба, О.М., 2018b. Моделі розвитку інфраструктури міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордоні. *Містобудування та територіальне планування*, 66, с.232-240.

137. Кашуба, О.М., 2018с. Простір соціальних комунікацій в зоні впливу автомобільних пунктів пропуску. Архітектурно-планувальний аспект. В: *Соціальні комунікації в просторі міста*, Тези доповідей міжнародної конференції, Львів, 18–20 жовтня 2018 р. Львів: Левада, с.40.

138. Кашуба, О.М., 2019. Удосконалення класифікації пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, 54, с.224-234.

139. Кіш, Є.Б., 2008. *Країни Центральної Європи в системі міжнародних євроінтеграційних процесів (1991–2007 роки)*. Автореферат дисертації доктора історичних наук. Державний вищий навчальний заклад «Ужгородський національний університет».

140. Коцан, Н.Н., 2005. *Територіальна організація митної діяльності України*. Луцьк: Вежа.

141. Кошло, М., Дубина, В., Чимара, О. та Крупа, П., 2008а. *Коригування генерального плану м. Львова. II стадія. Генеральний план. Том 3. Основні положення*. Львів.

142. Кошло, М., Дубина, В., Чимара, О. та Крупа, П., 2008b. Модель планувального розвитку містобудівної системи «Великий Львів» на розрахунковий період. Графічні матеріали. В: *Коригування генерального плану м. Львова. II стадія. Генеральний план. Том 3. Основні положення*. Львів.

143. Кравців, В.С., 2016. *Розвиток транскордонного співробітництва: науково-аналітична доповідь. Серія «Проблеми регіонального розвитку»*. Львів.

144. Криворучко, Ю.І., Русанова, І.В. та Король, Є.І., 2008. Вплив III Транс'європейського транспортного коридору Via Regia на просторовий

розвиток території Львівщини. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*, 632 : Архітектура, с.169-173.

145. Крип'якевич, І., 1908. *Матеріали до історії української козаччини*. Т. 1 : Документи по рік 1631, XI.

146. Крип'якевич, І., 2001. Студії над державою Богдана Хмельницького. *Записки Наукового товариства імені Шевченка*. Львів, 138/140, с.67-81; 144/145, т. 8: Іван Крип'якевич у родинній традиції, науці, суспільстві.

147. Крип'якевич, І.П., 1990. *Історія України. Серія: Пам'ятки історичної думки України*. Львів: Світ, 1990.

148. Куйбіда, В.С. та Білоконь, Ю.М., 2009а. *Територіальне планування в Україні: європейські засади та національний досвід*. Київ: Логос.

149. Куйбіда, В.С., Негода, В.А. та Толкованов, В.В., 2009б. *Регіональний розвиток та просторове планування територій: досвід України та інших держав-членів Ради Європи*. Київ: Крамар.

150. Куцевич, В., 2014. Архітектурна типологія громадських будинків і споруд. Сучасні тенденції розвитку. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, 35, с.376-384.

151. Лендъела, М., 2001. Нові інституційні механізми регіонального розвитку в Європі. Державне управління. *Регіональні студії*, 1.

152. Лінда, С., 2010а. *Архітектурне проектування громадських будівель і споруд*. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка».

153. Лінда, С.М. та Черкес, Б.С., 2010б. *Архітектура сучасності: остання третина ХХ — початок ХХІ століть*. Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка».

154. Лукашук, В.С., Матолич, Б.М., Ковальчук, І.П. та Іванов, Є. А., 2009. *Природні ресурси Львівщини*. Львів: ПП Лукашук В.С.

155. *Львівська область: географічний атлас. Серія «Моя мала Батьківщина»*, 2015. Київ.



156. Малиновська, О.Ю., 2001. Державні кордони як лінії розмежування і об'єднання. *Економічна та соціальна географія*, 51, с.155.
157. Малиновська, О.Ю., 2002. Українсько-польське стратегічне партнерство: геополітичний вимір. *Україна і Польща – стратегічне партнерство. Історія. Сьогодення. Майбутнє*, 2, с.80-83.
158. Малімон, Н.А., 2005. Особливості проходження інвестиційного процесу у прикордонному регіоні в умовах сусідства з ЄС. *Науковий вісник Волинського державного університету імені Лесі Українки. Серія «Економічні науки»*, 3, с.28.
159. Марков, Л.Н., 1997. *Очерки по истории таможенной службы*. Иркутск.
160. Михасюк, І.Р., Залога, З.М. та Сухай, О.Є., 2008. *Розвиток транскордонного підприємництва в україно-польських євро регіонах*. Львів: НВФ «Українські технології».
161. Мікула, Н., 2003. *Євро регіони: досвід та перспективи*. Львів: ІРД НАН України.
162. Мікула, Н., 2004. *Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво*. Львів: ІРД НАН України.
163. Мікула, Н.А. та Засадко, В.В., 2014. *Транскордонне співробітництво України в контексті євроінтеграції*. Київ: НІСД.
164. Мікула, Н.А. та Кудрявцева, ВГ., 2001. Вплив міграційних процесів на соціально-економічний розвиток. *Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Економічні проблеми розвитку виробництва регіону*, 31, с.585-593.
165. Мікула, Н.А., 2002. Розвиток комунікаційної інфраструктури у прикордонному районі та його особливості. В: *Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів (методологія і механізми)*. Львів.
166. Новікова, А.М., 2004. *Методологічні основи розвитку транзитного потенціалу України*. Автореферат дисертації доктора економічних наук. Національний авіаційний університет.

167. Огляд трудової міграції в Україні, Молдові та Білорусі, 2007. *Міжнародна організація з міграції*, с.84
168. Петришин, Г.П., 1999. До питання формування мережі міст України XIV–XIX ст. (У Європейському контексті). *Архітектурна спадщина України*, 3(2), с.56-58.
169. Петришин, Г.П., 2007. Факторний аналіз як метод дослідження містотвірного процесу. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*, 585 : Архітектура, с.112-115.
170. Пирожков., С., Прейгер, Д. та Малярчук І., 2005. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України у контексті розширення ЄС і формування ЄП. *Економіка України*, 3, с.14-19.
171. Посацький, Б. та Ярема, О., 2010. Передумови формування транскордонних туристичних агломерацій на прикладі Львівської області. *Досвід та перспективи розвитку міст України*, 18, с.96-103.
172. Посацький, Б.С. та Мазур, Т.М., 1997. Нові тенденції розвитку прикордонних територій Західної України. *Сучасні проблеми архітектури та містобудування*, 1, с.114-117.
173. Посацький, Б.С., 2011. *Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування*. 2-ге вид. Львів: Видавництво Львівської політехніки.
174. Ратцель, Ф., 1897. *Политическая география*.
175. Ремига, Ю.С., 2015. Проектування транспортно-логістичних систем як ефективна складова діяльності підприємства. *International Scientific Journal*, 7, с.86-90.
176. Рисич, Й., Новосад, Б. та Морозов, О. 2000. *Історія митної справи та митної політики в Україні*. Дніпропетровськ: АМСУ.
177. Рудницький, А. та Дида, І., 1999. Архітектурно-планувальні аспекти розвитку прикордонних територій на заході України. В: *Транскордонні території України (Проблеми розвитку)*. Київ: Укрархбудінформ, с.115-124.
178. Рудницький, А., 1996. Проблеми охорони спадщини в Галичині і міжнародна співпраця. В: Державний університет «Львівська політехніка»,

- Архітектура Галичини XIX–XX ст.*, Вибрані матеріали міжнародного симпозіуму, присвяченого 150-річчю заснування Державного університету «Львівська політехніка», Львів, 24–27 травня 1994 р. Львів, с. 62, с.174-182.
179. Русанова, І.В., 2015. *Формування функціонально-планувальної структури моноцентричних міських агломерацій 60–80-их рр. XX століття (на прикладі Львівської агломерації)*. Львів: Растр-7.
180. Рябінін, Є., 2006. Процеси інтеграції у XX столітті: основні концепції їх вивчення. *Політичний менеджмент*, 5, с.122-130.
181. Сардак, С.Є., 2018. *Основи наукових досліджень*. Дніпро: ДГУ.
182. Семенов-Тян-Шанский, В.П., 1928. *Район и Страна*. Москва: Госиздат.
183. Сердюк, Т.В. та Клопотовська, Є.О., 2013. Розвиток автомобільних шляхів як чинник використання транзитного потенціалу України. *Економічний простір*, 75, с.109-117.
184. Середюк, І.І., 1979. *Восприятие архитектурной среды*. Львов: Высшая школа.
185. Слабченко, М.Є., 1923. *Організація господарства України: від Хмельниччини до Світової війни*. Одеса, ч. 1.
186. Слепцов, О.С., 1999. *Архітектура цивільних будівель на основі відкритих збірних конструктивних систем*. Дисертація доктора архітектури. Київський національний університет будівництва і архітектури.
187. Сторонянська, І., 2009. *Міжрегіональні інтеграційні процеси в Україні: тенденції та перспективи розвитку*. Серія «Проблеми регіонального розвитку». Львів: ІРД НАН України.
188. Субтельний, О.М., 1991. *Україна. Історія*. Переклад з англійської Ю. Шевчука. Київ: Либідь.
189. Тимофієнко, В.І., 2000. *Нариси всесвітньої історії архітектури: у 4 т.* Київ: КНУБА.
190. Тімохін, В.О., 2005. Самоорганізація і гармонічний розвиток містобудівних систем. *Містобудування та територіальне планування*, 20, с.353-357.

191. Товбич, В.В., 2004. Головні системні принципи формування поліфункціональних транспортних вузлів. *Містобудування та територіальне планування*, 18, с.236-244.
192. *Туризм в Україні*, 2013. Київ: Державний комітет статистики України.
193. Федан, Р., 2003. *Регіональні фактори активізації транскордонної співпраці Польщі та України*. Львів: ІРД НАН України.
194. Фільваров, Г., 2012. Проблемы планирования городского развития в контексте мировых урбанистических процессов. *Досвід та перспективи розвитку міст України*, 23, с.26-38.
195. Фомін, І.С., 1998. *Регулювання зовнішньої торгівлі в процесі стабілізації економіки України*. Автореферат дисертації кандидата економічних наук. Інститут економіки. Київ.
196. Хомич, Л., 2007. Стратегія регіонального розвитку і планування території. *Стратегічні пріоритети*, 4 (5), с.142-149.
197. Цветов, Ю.М., 2003. *Концепція програми формування мережі логістичних центрів в системі міжнародних транспортних коридорів України*. Київ: КУЕТТ.
198. Черкес, Б.С. та Юрик, Я.М., 2014. Ідентичність та пам'ять у міському середовищі. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*, 793 : Архітектура, с.35-39.
199. Черкес, Б.С., 2008. *Національна ідентичність в архітектурі міста*. Львів: Видавництво національного університету «Львівська політехніка».
200. Чорний, В.Б., 2000а. *Найдавніші статuti і зовнішньоторговельні шляхи Київської Русі*. Київ: ДМСУ; АМСУ.
201. Чорний, В.Б., 2000б. *Україна і митна справа : Історичний нарис*. Київ: КВІЦ.
202. Чорний, В.Б., 2001. *Християнська десятина, Київська Русь, Митна справа і сьогодні*. Київ: КВІЦ.
203. Шаблій, О.І., 2005. *Львівська область: географічний атлас. Серія «Моя мала Батьківщина»*. 5-те вид. Київ: Мапа.

204. Шаповал, Н.Г., 2008. *Основи архітектурного формоутворення*. Київ: Основа.
205. Шапошников, П.П., 1924. *Таможенная политика в России до и после революции*. Москва.
206. Шимко, В.Г., 1990. *Архитектурное формирование городской среды*. Москва: Высшая школа.
207. Штолько, В.Г., 1995. *Конструктивні рішення будов та споруд*. [Б.м.]
208. Штолько, В.Г., 1979. *Архитектура сооружений с висячими покрытиями*. Київ: Будівельник.
209. Шульженко, Ф.П., 2006. *Історія політичних і правових вчень*. Київ: Юрінком Інтер.
210. Bański J., 2010. Granica w badaniach geograficznych – definicja i próby klasyfikacji. *Przegląd Geograficzny*, 82, 4, s. 489–508.
211. Chmieliewski, J.M., 2004. Teoria urbanistyki w projektowaniu i planowaniu miast. *Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej*. Warszawa: Politechnika Warszawska.
212. Đuro, M., 2012. Corridor Vc as a factor of integration of Bosnia and Herzegovina into the European Union. *Journal of the Geographical Institute «Jovan Cvijic»*, 62 (1), p.89-101.
213. Kashuba, O.M., 2019. Architektoniczny i urbanistyczny kontekst międzynarodowych punktów kontroli na zachodnich granicach Ukrainy. *Przestrzeń i forma: Czasopismo naukowe Polskiej Akademii Nauk oraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie*, 38, s.33-46.
214. Komornicki, T., 2000. Potoki towarowe polskiego handlu zagranicznego a międzynarodowe powiązania transportowe, *Prace Geograficzne*, 177, Warszawa.
215. Matejko, E. and Migracjami, O., 2008. *Polskie przystępcia graniczne na zewnentrzej granicy Unii Europejskiej. Monitoring przystjsc granicznych Unii Europejskiej*. Warszawa.
216. *Praktyczny Przewodnik Współpracy Transgranicznej. Stowarzyszenie Europejskich Regionów Granicznych*, 1997. Gronau-Bruksela.

217. Sadowski, A., 2006. Pogranicze w perspektywie socjologicznej. *Architektura kultur lokalnych pogranicza. Pogranicza Polski, Litwi, Białorusi i Ukrainy*. Białostok, s.185-192.
218. Sobczyński, M., 1995. Współczesne uwarunkowania powiązań transgranicznych. W: Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, Projekt badawczy nr 6 6130 92 03 Podstawy rozwoju zachodnich i wschodnich obszarów przygranicznych Polski, Polska i jej współdziałanie transgraniczne z sąsiadami. *Polen und seine Grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit den Nachbarländern*, Materiały z konferencji Warszawa - Szklarska Poręba - Bocholt, 4-11. 05. 1994, cz. 1, Biuletyn nr 10, s. 137-149.
219. Sobczyński, M., 1996. Współczesne międzynarodowe powiązania transgraniczne (próba systematyzacji). W: Heffner, K., Drobek, W., (red.), Instytut Śląski, *Strefa pogranicza Polska-Czechy. Procesy transformacji i rozwoju*, Materiały z konferencji międzynarodowej Opole-Ostrawa 19-21 kwietnia 1995 r., s. 70-80.
220. *Strategia Rozwoju Województwa Lubelskiego Na lata 2014–2020 (z perspektywą do 2030 r.)*. Urząd Marszałkowski Województwa Lubelskiego w Lublinie, 2014. Lublin.
221. Szabliń, O., 1997. Zachodnia Ukraina jako pogranicze: delimitacja I problemy społeczno-geograficzne. In: *Euroregion Bug*. Lublin, T. 9, s.52-61.
222. Witte, P., 2014. *Conceptualising Corridors. The Corridor Chronicles*. Netherlands, p.39.
223. Ziobrowski, Z. and Korecki, D., 2009. Planowanie przestrzenne i formy zagospodarowania terenów w sąsiedztwie węzłów autostradowych ze szczególnym uwzględnieniem autostrady Kraków–Tarnów. *Zeszyty naukowe małopolskiej wyższej szkoły ekonomicznej w Tarnowie*, 2(13), s.83-95.
224. Zuber, P., 2011. *Budowanie spójności wewnętrznej kraju poprzez integrację funkcjonalną I tworzenie sieci współprac*. Lublin.

### Інтернет-джерела:

225. Бескидський тунель у Карпатах має стратегічне значення для України, 2014. *Новини Закарпаття*, [online]. Доступно: <http://transkarpatia.net/ukraine/31098-beskidskiy-tunel-u-karpatah-maye-strategichne-znachennya-dlya-ukrayini.html> [Дата звернення 6 Серпень 2014].
226. Бобрун, Н.В., 2014. Туристсько-рекреаційні ареали в зоні впливу міжнародного транспортного коридору № 3 в межах Львівської області. *Architecture and modern information technologies («Архітектура і сучасні інформаційні технології»)* [online]. Москва, 2 (27), с.1-10. Доступно: <http://www.marhi.ru/AMIT/2014/2kvart14/bobrun/bobrun.pdf> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
227. Брестський обласний виконавчий комітет, 2016. *Трансграничне Об'єднання «Єврорегіон «Буг»*. [online] Доступно: <http://brest-region.gov.by/index.php/ekonomika/prigranichnoe-sotrudnichestvo/123-transgranichnoe-ob-edinenie-evroregion-bug> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
228. Веденєєв, Д.В., 2009. Митна служба України. *Енциклопедія історії України: Т. 6: Ла-Мі*. [online]. Київ: Видавництво «Наукова думка». Доступно: [http://www.history.org.ua/?termin=Mytna\\_sluzhba\\_Ukrainy](http://www.history.org.ua/?termin=Mytna_sluzhba_Ukrainy) [Дата звернення 25 Грудень 2019].
229. *Волинська область. Схема планування території. Схема транспорту*, 2012 [online]. Доступно: [http://dipromisto.gov.ua/images/3\\_3\\_3\\_Oblasti/Volynska\\_Transport.jpg](http://dipromisto.gov.ua/images/3_3_3_Oblasti/Volynska_Transport.jpg) [Дата звернення 13 Листопад 2012].
230. *Градостроительный подход к формированию сети коридоров*, 2012 [online]. Доступно: <http://www.dipromisto.gov.ua/trans.htm> [Дата звернення 10 Вересень 2012].
231. Демченко, І.О., 2009. Формування міжнародних транспортних коридорів. *Научная мысль информационного века* [online]. Доступно: [http://www.rusnauka.com/7\\_NMIW\\_2009/Economics/42120.doc.htm](http://www.rusnauka.com/7_NMIW_2009/Economics/42120.doc.htm) [Дата звернення 11 Жовтень 2010].

232. Державна служба статистики України, 2016. *Європейський Союз та його роль* [online]. Доступно: <http://www.ukrstat.gov.ua/nato/program.htm> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
233. Державна фіскальна служба України, 2016. *Інформаційна довідка щодо впровадження в Україні програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства 2007–2013 років* [online]. Доступно: <http://sfs.gov.ua/diyalnist-/mijnarodne-/integratsiya-ukraini-do-es/integratsiya-ukraini-do-es/inf-dovidka2/> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
234. Український державний науково-дослідний інститут ДІПРОМІСТО, 2002. *Генеральна схема планування території України* [online]. Доступно: <http://dipromisto.gov.ua/index.php?categoryid=67> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
235. Хоусхофер, К. 2001. Границы в их географическом и политическом значении. В: *О геополитике: работы разных лет* [online]. Москва: Мысль. Доступно: <http://grachev62.narod.ru/haushofer/preface2.htm> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
236. Чернівецька обласна державна адміністрація, 2016. *Карпатський Єврорегіон* [online]. Доступно: <http://www.bukoda.gov.ua/page/karpatskii-evroregion> [Дата звернення 13 Листопад 2019].
237. *Мапа торгових шляхів в Середні віки через територію України, 2015* [online]. Доступно: [http://ukrmap.org.ua/Pages/Istor\\_karty\\_Ukraine/Ukraine\\_torgovye\\_puty\\_Evropy.htm](http://ukrmap.org.ua/Pages/Istor_karty_Ukraine/Ukraine_torgovye_puty_Evropy.htm) 1 [Дата звернення 20 Лютий 2015].
238. *Koncepcja przestrzennego Zagospodarowania kraju 2030, 2014* [online]. Доступно: [http://www.mir.gov.pl/rozwoj\\_regionalny/polityka\\_przestrzenna/kpzk/aktualnosci/document/kpzk2030.pdf](http://www.mir.gov.pl/rozwoj_regionalny/polityka_przestrzenna/kpzk/aktualnosci/document/kpzk2030.pdf) [Дата звернення 25 Листопад 2014].
239. *Program rozwoju infrastruktury granicznej na polsko-ukraińskiej granicy państwowej w latach 2010 – 2013: Projekt z dnia 1 sierpnia 2011 r., 2011.*



240. *Program wdrażania karty regionów granicznych i transgranicznych*, 2004. [online]. Доступно: <http://docplayer.pl/13889311-Program-wdrazania-karty-regionow-granicznych-i-transgranicznych.html> [Дата звернення 21 Листопад 2019].

241. *Zewnętrzna granica UE przyjazna dla obywatela*, 2019. [online]. Доступно: [https://dsc.kprm.gov.pl/sites/default/files/pliki/prezentacja\\_-\\_przejscia\\_graniczne.pdf](https://dsc.kprm.gov.pl/sites/default/files/pliki/prezentacja_-_przejscia_graniczne.pdf) [Дата звернення 21 Листопад 2019].

**ДОДАТОК А**  
**ПЕРЕЛІК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

**Публікації у фахових виданнях України**

1. *Кашуба О.М.* Оцінка стану транспортної інфраструктури і мережі міжнародних пунктів пропуску України в межах Львівської області / О. М. Кашуба // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К. : КНУБА, 2014. – Вип. 51. – С. 200–208.
2. *Кашуба О.М.* Просторовий контекст транскордонних контактів України. Історичний екскурс та сучасний стан / О. М. Кашуба // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К. : КНУБА, 2014. – Вип. 53. – С. 182–197.
3. *Кашуба О.М.* Містобудівний контекст та функціональна організація міжнародних пунктів пропуску на польсько-українському кордоні / О. М. Кашуба // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. – К. : КНУБА, 2014. – Вип.37. – С. 212–224.
4. *Кашуба О.М.* Особливості архітектурного образу міжнародного автомобільного пункту «Ягодин» / О. М. Кашуба // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К. : КНУБА, 2015. – Вип. 55. – С. 178–187.
5. *Кашуба О.М.* Обумовленість архітектурно-планувальної структури пунктів пропуску на державному кордоні нормативно-правовими вимогами / О. М. Кашуба // Архітектурний вісник КНУБА: Наук.-вироб. збірник. – К. : КНУБА, 2015. – Вип. 7. – С. 183–193.
6. *Кашуба О.М.* Моделі розвитку інфраструктури міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордоні / О. М. Кашуба // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К. : КНУБА, 2018. – Вип. 66. – С.232–240.
7. *Кашуба О.М.* Удосконалення класифікації пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів / О. М. Кашуба //

Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. – К. : КНУБА, 2019. – Вип. 69. – С. 232–244.

**Стаття у науковому періодичному виданні іншої держави, яке включено до міжнародних наукометричних баз.**

8. *Kashuba O.M.* Architektoniczny i urbanistyczny kontekst międzynarodowych punktów kontroli na zachodnich granicach Ukrainy» / Oksana Kashuba // *Przestrzeń i forma: Czasopismo naukowe Polskiej Akademii Nauk oraz Zachodniopomorskiego Uniwersytetu Technologicznego w Szczecinie.* – 2019. – Nr 38. – S. 33–46.

**Матеріали міжнародних і вітчизняних наукових конференцій, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації.**

9. *Кашуба О. М.* Моделі міжнародних автомобільних пунктів пропуску на кордонах України в контексті євроінтеграційних процесів / О. М. Кашуба // *Архітектура і дизайн. Традиції. Новітність. Майбутнє: Тези міжнар. наук.-практ. конф.* – Івано-Франківськ, 2018. – С. 28.
10. *Кашуба О. М.* Простір соціальних комунікацій в зоні впливу автомобільних пунктів пропуску. Архітектурно-планувальний аспект / О. М. Кашуба // *Соціальні комунікації в просторі міста: Тези доп. міжнар. конф., Львів, 18–20 жовтня 2018 р.* – Львів : Левада, 2018. – С. 40.



Затверджую

Проректор з наукової роботи  
 Національного університету  
 «Львівська політехніка»  
 Н.І. Чухрай  
 2019 р.

## Акт

**про впровадження у навчальний процес результатів дисертаційного дослідження Кашуби Оксани Мирославівни на тему «Архітектурно-просторова організація автомобільних пунктів пропуску західних кордонах України» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 191 Архітектура та містобудування**

Комісія у складі голови – завідувача кафедри «Архітектурне проектування» д.т.н., проф. Габреля М.М. та членів комісії – голови науково-методичної ради - д.арх., проф. Гнеся І.П., декана базової вищої освіти - к.арх., доц. Іваночко У.І. цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Кашуби Оксани Мирославівни на тему: «Архітектурно-просторова організація автомобільних пунктів пропуску на західних кордонах України» впроваджені у навчальний процес кафедри «Архітектурне проектування» Інституту архітектури Національного університету «Львівська політехніка», а саме:

- в розробку завдання на дипломне проектування щодо організації територій автомобільних пунктів, їх зонування, номенклатурного наповнення та їх архітектурно-просторового вирішення, зокрема, дипломний проект магістерського рівня вищої освіти спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» Гальо Юрія Івановича за темою «Особливості архітектурно-планувальних вирішень пунктів пропуску на західних кордонах України» (Керівники: доц. Пекарчук О.П. та ас. Кашуба О.М., наказ № 4480-4-08 від 08.11.2018 р.)
- в розробку завдання на дипломне проектування щодо організації територій аванзон автомобільних пунктів пропуску та їх номенклатурного наповнення, зокрема, дипломний проект освітньо-кваліфікаційного рівня «Магістр» спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» Левицького Андрія Ігоровича за темою: «Особливості архітектурних рішень об'єктів інфраструктури в зоні впливу автомобільних пунктів пропуску» (Керівники: доц. Пекарчук О.П. та ас. Кашуба О.М., наказ № 4480-4-08 від 08.11.2018 р.)

Голова комісії

д.т.н., проф. Габрель М.М.

Члени комісії:

д.арх., проф. Гнеся І.П.  
 к.арх., доц. Іваночко У.І.



**Затверджую**

Проректор з наукової роботи  
Національного університету  
«Львівська політехніка»  
Н.І. Чухрай  
\_\_\_\_\_ 2019 р.

### Акт

**про впровадження у навчальний процес результатів дисертаційного дослідження Кашуби Оксани Мирославівни на тему «Архітектурно-просторова організація автомобільних пунктів пропуску на західних кордонах України» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 191 Архітектура та містобудування**

Комісія у складі голови – завідувача кафедри «Архітектурне проектування» д.т.н., проф. Габреля М.М. та членів комісії – голови науково-методичної ради - д.арх., проф. Гнеся І.П., декана базової вищої освіти ІАРХ - к.арх., доц. Іваночко У.І. цим актом засвідчує, що результати дисертаційного дослідження Кашуби Оксани Мирославівни на тему: «Архітектурно-просторова організація автомобільних пунктів пропуску на західних кордонах України» впроваджені у навчальний процес кафедри «Архітектурне проектування» Інституту архітектури Національного університету «Львівська політехніка», а саме:

- в розробку завдання на дипломне проектування щодо організації територій автомобільно-піших пунктів пропуску та їх архітектурно-просторового вирішення, зокрема, у дипломний проект освітньо-кваліфікаційного рівня «Спеціаліст» спеціальності 7.06010201 «Архітектура будівель та споруд» Леськіва Юрія Андрійовича на тему: «Міжнародний автомобільно-піший пункт пропуску біля села Мшанець» (Керівник: доц. Криворучко О.Ю., консультант - ас. Кашуба О.М., наказ №5330-4-06 від 31.10.2016 р.)
- в розробку завдання на дипломне проектування щодо організації територій автомобільних пунктів пропуску та їх архітектурно-просторового вирішення у дипломний проект освітньо-кваліфікаційного рівня «Спеціаліст» спеціальності 7.06010201 «Архітектура будівель та споруд» роботи студента Беднарчика Ігоря Миколайовича на тему: «Міжнародний автомобільний пункт пропуску біля смт. Нижанковичі» (Керівник ас. Кашуба О.М., наказ № 5330-4-06 від 31.10.2016 р.)
- в розробку науково-методичних рекомендацій до курсового та дипломного проектування для студентів ОКР «Бакалавр» і «Магістр» спеціальності 191 «Архітектура та містобудування».

Голова комісії  
Члени комісії:

д.т.н., проф. Габрель М.М.  
д.арх., проф. Гнесь І.П.  
к.арх., доц. Іваночко У.І.

# ПРОЕКТ ЦЕНТР

Приватне підприємство №30162733  
Україна 79014 м. Львів, вул. Личаківська 149/10  
тел. 032 242 21 49  
procentr2@gmail.com

№ 23 від 1.09 2019 р.

## Довідка

**про впровадження результатів дисертаційного дослідження Кашуби Оксани Мирославівни на тему «Архітектурно-просторова організація пунктів пропуску для автомобільного сполучення західних кордонах України» на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 191. - Архітектура та містобудування.**

ППП «Проект - Центр» підтверджує, що низка положень дисертаційної роботи Кашуби Оксани Мирославівни на тему «Архітектурно-просторова організація пунктів пропуску для автомобільного західних кордонах України» впроваджені у робочому проекті «Реконструкція із розширенням міжнародного автомобільного пункту пропуску "Устилуг" Ягодинської митниці Володимир-Волинського району Волинської області» (Угода №101-2016)

У робочому проекті використані рекомендації 4-го розділу дисертації щодо:

- ефективного використання площ в зонах основного контролю під навісом;
- розрахунку робочих площ на одного працюючого, площ контролю перетинаючого кордон в головній адміністративній будівлі, сантехнічних приміщень та медпункту.

Дата : 01.09.2019 р.  
Директор ПП «Проект - Центр»  
Заслужений архітектор України

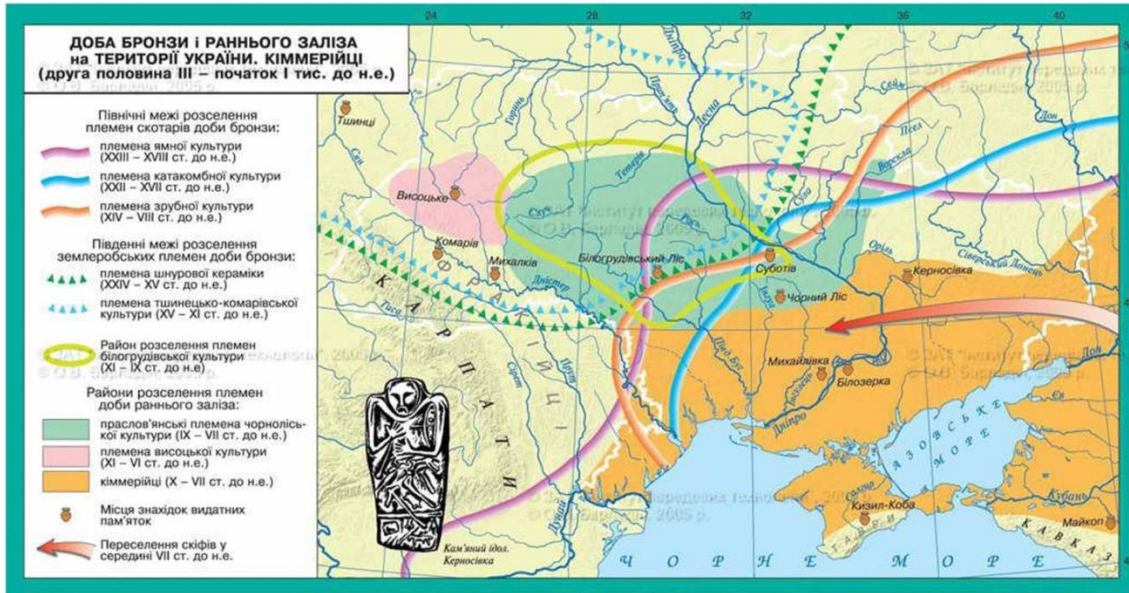


Базюк О. Ф.

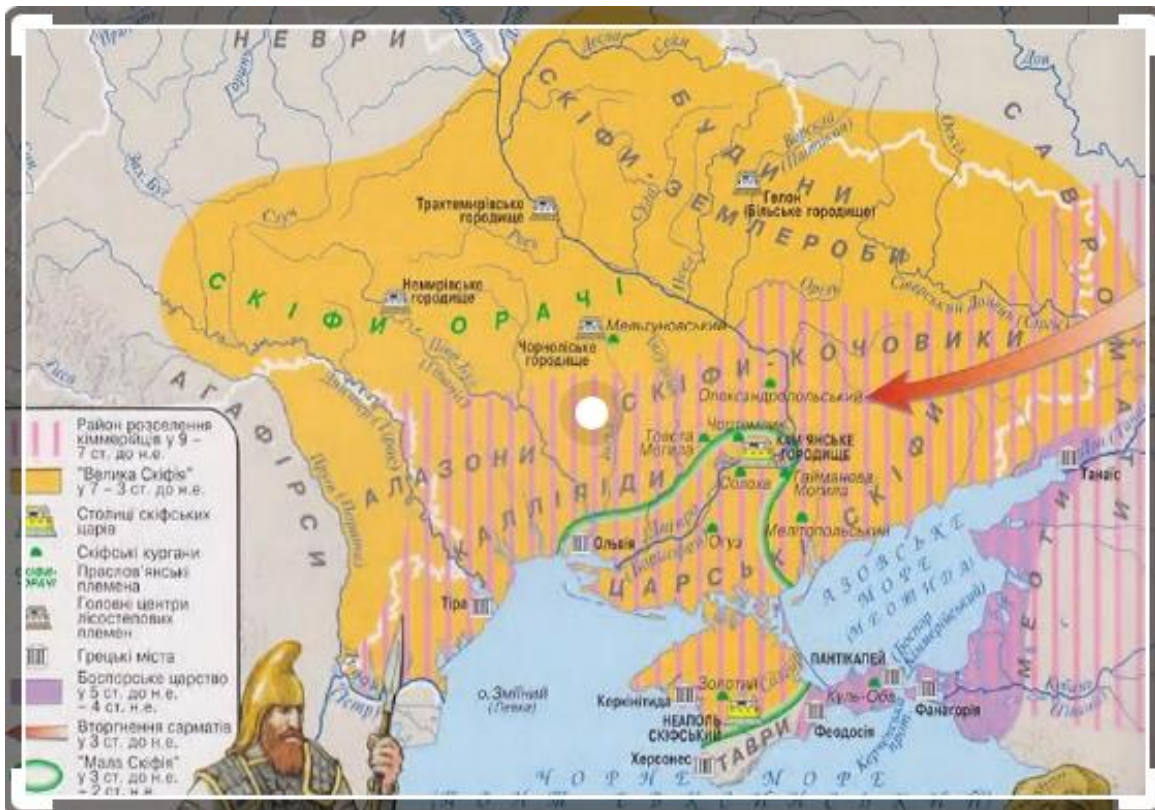
# Додаток В Трансформація території України на картах світу.

## Додаток В-1

### Територія України III-1 тис. до н.е.



[http://www.osvitanet.com.ua/atlases/atlas\\_uh\\_7/print.php?map=7\\_03](http://www.osvitanet.com.ua/atlases/atlas_uh_7/print.php?map=7_03) або ЗАТ <<Інститут передових технологій>> Електронний атлас "Історія України 7 клас"



<https://www.pinterest.com/pin/513199320025682158/visual-search/?cropSource=6&h=373&w=544&x=10&y=10>

Територія України IX-XII ст. н.е.



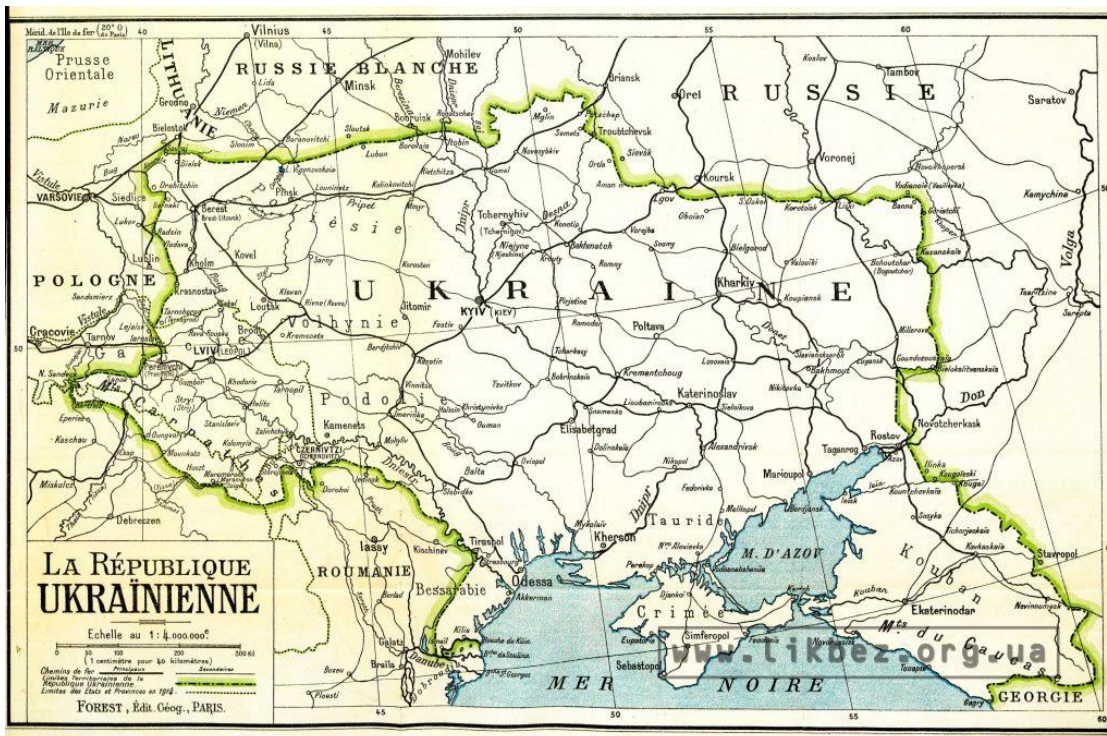
<https://history.vn.ua/pidruchniki/ukr-istoriya-y-viznachennyax-7-9-cl/2.php>



Територія України XVI-XVIII ст. н.е.



<https://history.vn.ua/pidruchniki/history-ukraine-and-world-10-class-2018-mydrri/11.php>



<http://likbez.org.ua/ua/ukrainskaya-respublika-karta-dlya-parizhskoj-mirnoj-konferentsii-1919-g.html>

**АНКЕТА**

**Подорожуючих через кордон**

**Шановні пані та панове!**

Кафедра архітектурного проектування Державного Університету «Львівська Політехніка» проводить соціологічне дослідження та оцінку архітектурно-функціональної організації пунктів пропуску на українському кордоні. Мета дослідження – виявити недоліки та визначити напрямки реального покращення архітектурно-планувальної організації пунктів пропуску на кордоні.

Опитування носить конфіденційний характер. Заповнення займе у Вас декілька хвилин. Якщо у Вас є важлива на Ваш погляд інформація, якої не торкнулись питання анкети, впишіть її в довільній формі.

Дякуємо Вам за те, що Ви знайшли час допомогти нам.

Анкету склала викладач кафедри «Архітектурне проектування» Кашуба О.М.

Львів, вул.С.Бандери 1, кім.334, тел.2398-522

1. Через які Пункти пропуску(ПП) на українському кордоні Ви здійснювали перетин за останні 5 років:
  - Смільниця
  - Шегині
  - Краківець
  - Грушів
  - Рава-Руська
  - Устилуг
  - Ягодин
1. Як часто Ви перетинаєте кордон
  - 1 раз в рік
  - 1 раз в місяць
  - 1 раз в тиждень
2. Які з ПП найбільш пристосовані для перетину кордону
  - для туристів \_\_\_\_\_
  - для перевезення вантажів \_\_\_\_\_
  - для інших подорожуючих \_\_\_\_\_
3. Щоб Ви змінили в архітектурно-планувальній організації ПП.  
\_\_\_\_\_
4. Які функції на Вашу думку варто додати/ ліквідувати у структурі ПП.  
\_\_\_\_\_
5. Що може, на Вашу думку, покращити роботу ПП  
\_\_\_\_\_
6. Чи звертаєте Ви увагу на естетичні моменти при перетині чи тільки на функціональні?
7. Ваш вік \_\_\_\_\_, стать \_\_\_\_\_

Дякую.

**Працюючих в пункті пропуску на кордоні  
Шановні пані та панове!**

Кафедра архітектурного проектування Державного Університету «Львівська Політехніка» проводить соціологічне дослідження пунктів пропуску на українському кордоні. Мета дослідження – виявити недоліки та визначити напрямки реального покращення та оцінку архітектурно-функціональної організації пунктів пропуску на українському кордоні.

Опитування носить конфіденційний характер. Заповнення анкети займе у Вас декілька хвилин. Якщо у Вас є важлива на Ваш погляд інформація, якої не торкнулись питання анкети, впишіть її в довільній формі.

Дякуємо Вам за те, що Ви знайшли час допомогти нам.

Анкету склала викладач кафедри «Архітектурне проектування» Кашуба О.М.  
Львів, вул.С.Бандери 1, кім.334, тел.2398-522

1. Стаж роботи у пунктах пропуску на кордоні \_\_\_\_\_ років.
2. В якій структурі виконуєте обов'язки ( Потрібне впишіть.)

3. В яких пунктах пропуску працювали (поставте відмітку або допишіть)

- Смільниця
- Шегині
- Краківець
- Грушів
- Рава-Руська
- Устилуґ
- Ягодин

4. Порівняйте умови праці на різних ПП і внесіть дані в таблицю (за шкалою 1-5)

ПП/Питання	Смільниця	Шегині	Краківець	Грушів	Рава-Руська	Устилуґ	Ягодин
Зручний доїзд							
Можливість паркування власного авто							
Достатність робочих площ							
Можливість комфортного харчування поблизу робочого місця.							
Зручність пересування при виконанні службових обов'язків							
Можливість отримати першу медичну допомогу							

5. Які функції Ви б додали/ ліквідували для покращення роботи ПП.

6. Що могло б покращити роботу ПП на кордоні на Вашу думку.

---

7. Що б Ви змінили в архітектурно-планувальній аорганізації ПП.

---

8. Ваш вік \_\_\_\_\_, стать \_\_\_\_\_

Дякую.

Додаток Г-3.

## АНКЕТА

### Проживаючих біля кордону

#### Шановні пані та панове!

Кафедра архітектурного проектування Державного Університету « Львівська Політехніка» проводить соціологічне дослідження пунктів пропуску на українському кордоні. та оцінку архітектурно-функціональної організації пунктів пропуску на українському кордоні. Мета дослідження – виявити недоліки та визначити напрямки реального покращення архітектурно-планувальної організації пунктів пропуску на кордоні.

Опитування носить конфіденційний характер. Заповнення займе у Вас декілька хвилин. Якщо у Вас є важлива на Ваш погляд інформація, якої не торкнулись питання анкети, впишіть її в довільній формі.

Дякуємо Вам за те,що Ви знайшли час допомогти нам.

Анкету склала викладач кафедри « Архітектурне проектування» Кашуба О.М.  
Львів, вул.С.Бандери 1, кім.334, тел.2398-522

1. Поблизу якого пункту пропуску (ПП) Ви проживаєте?  
(Напишіть)\_\_\_\_\_
2. Чи відчуваєте вплив ПП на умови життя і праці? позитивний /негативний
3. На якій віддалі від населеного пункту , на Вашу думку, повинні бути такі об'єкти?  
\_\_\_\_\_
4. Чи близькість ПП впливає на створення нових робочих місць, бізнесу? Якщо так, то які?\_\_\_\_\_
5. Як Ви оцінете збільшення дорожнього руху поблизу населеного пункту ?  
\_\_\_\_\_
6. Чи близькість ПП впливає на міську та дорожню інфраструктуру? Як?
7. Щоб Ви змінили в існуючій ситуації?
8. Чи близькість ПП впливає на екологію регіону?
9. Що могло б покращити роботу ПП на кордоні на Вашу думку.  
\_\_\_\_\_
10. Що б Ви змінили в архітектурно-планувальній організації ПП.  
\_\_\_\_\_

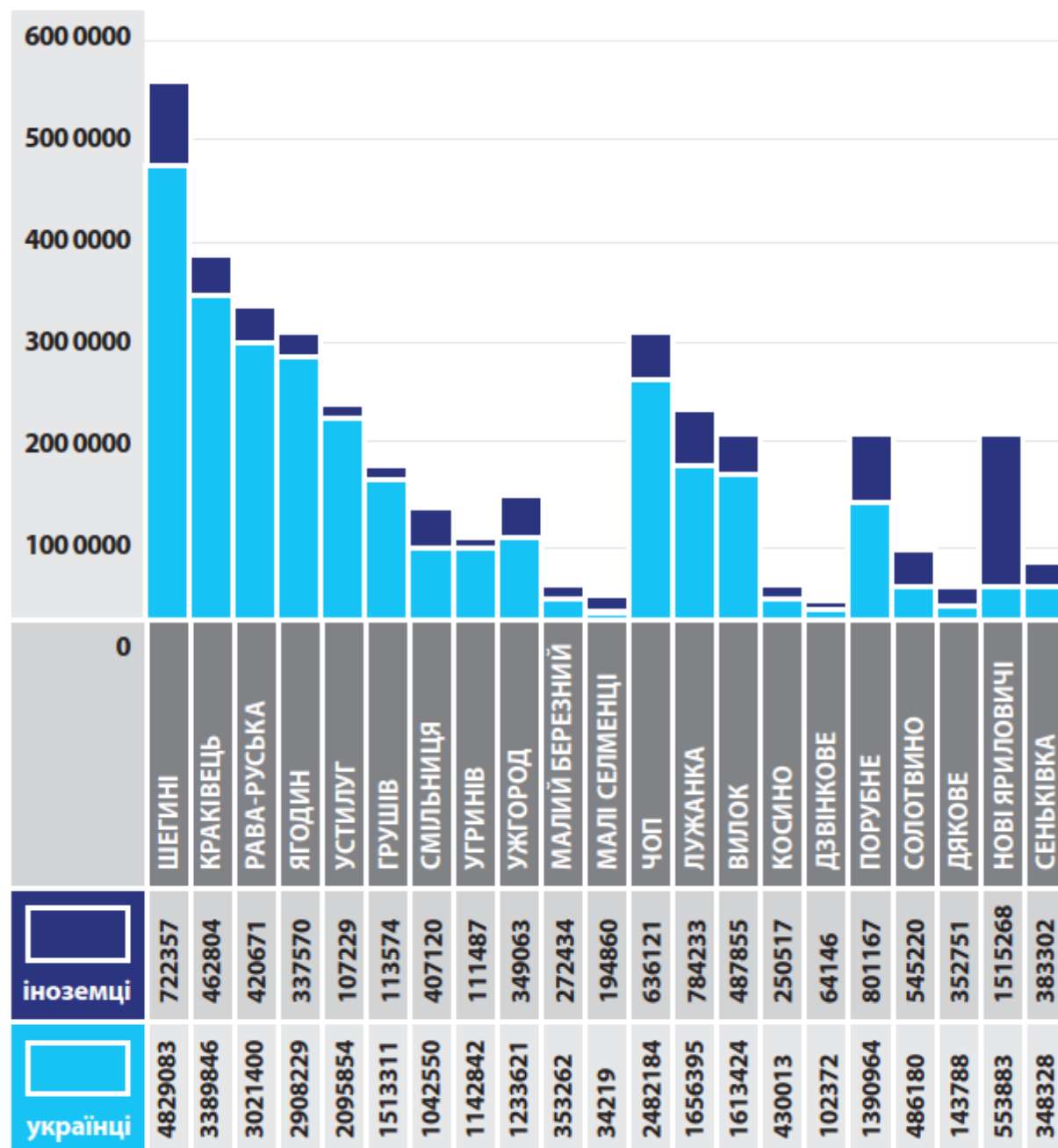
11. Ваш вік \_\_\_\_\_, стать \_\_\_\_\_

Дякую.

## Результати незалежного моніторингового звіту Міжнародного фонду «Відродження»

### ДІАГРАМА 1.

Кількість осіб, що перетнули кордон у досліджених автомобільних та пішохідних пунктах пропуску. 2017 рік



### ДЖЕРЕЛО:

Державна Прикордонна Служба України

**ДІАГРАМА 3.**

**ОЦІНКА РІВНЯ ЗАДОВОЛЕНІСТІ ПРОЦЕДУРОЮ ПЕРЕТИНУ КОРДОНУ УКРАЇНСЬКИМИ РЕСПОНДЕНТАМИ**

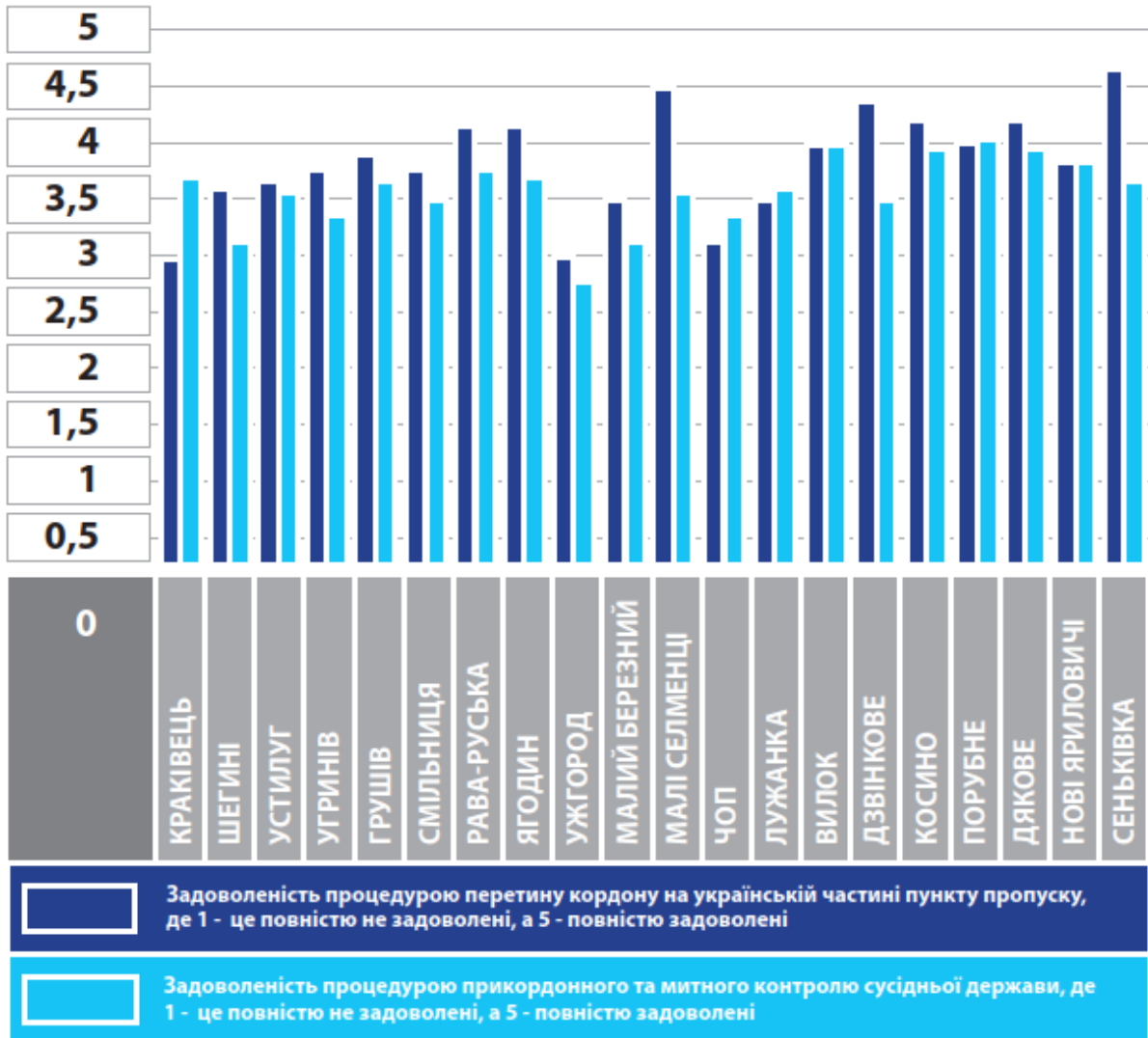
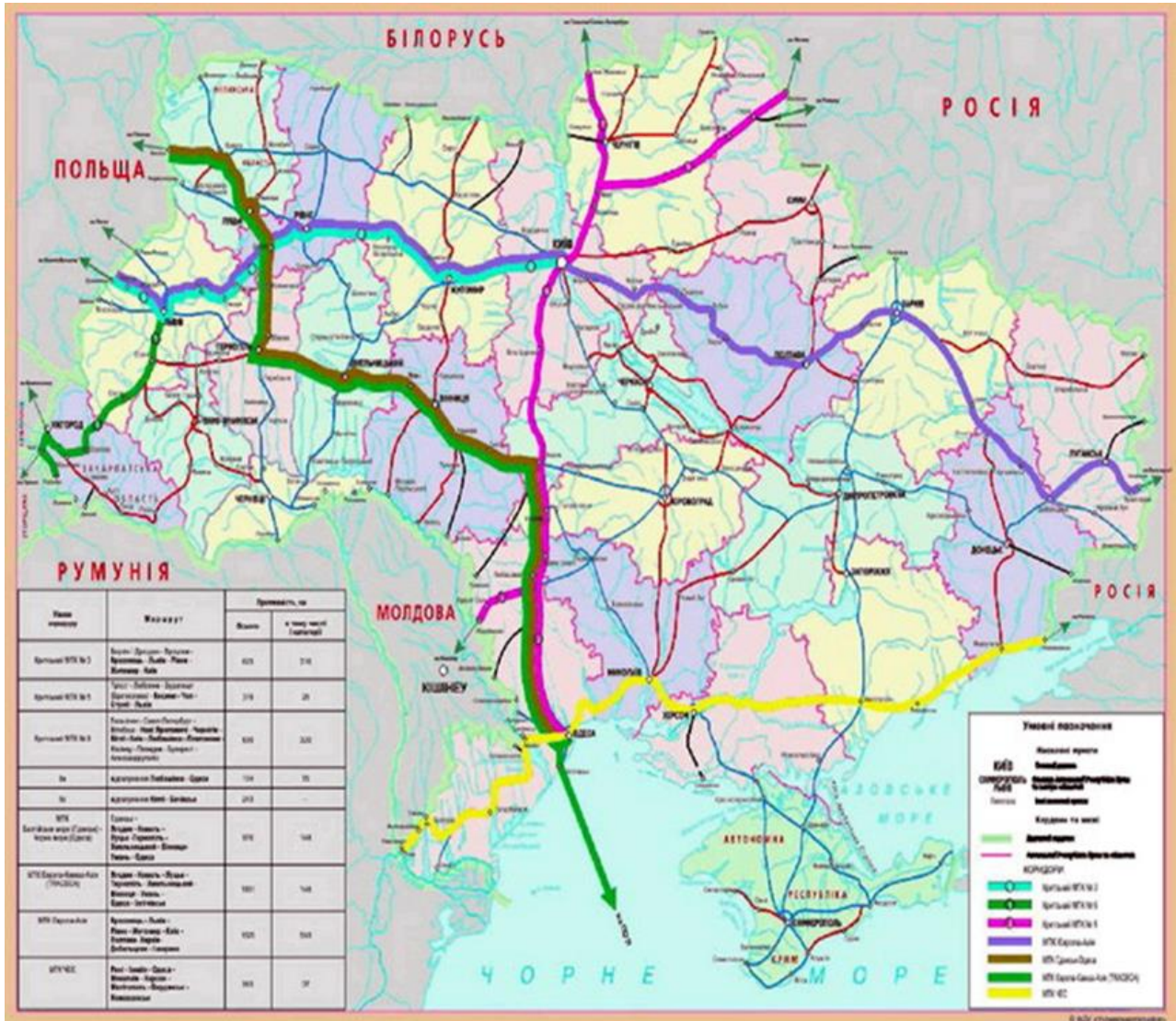


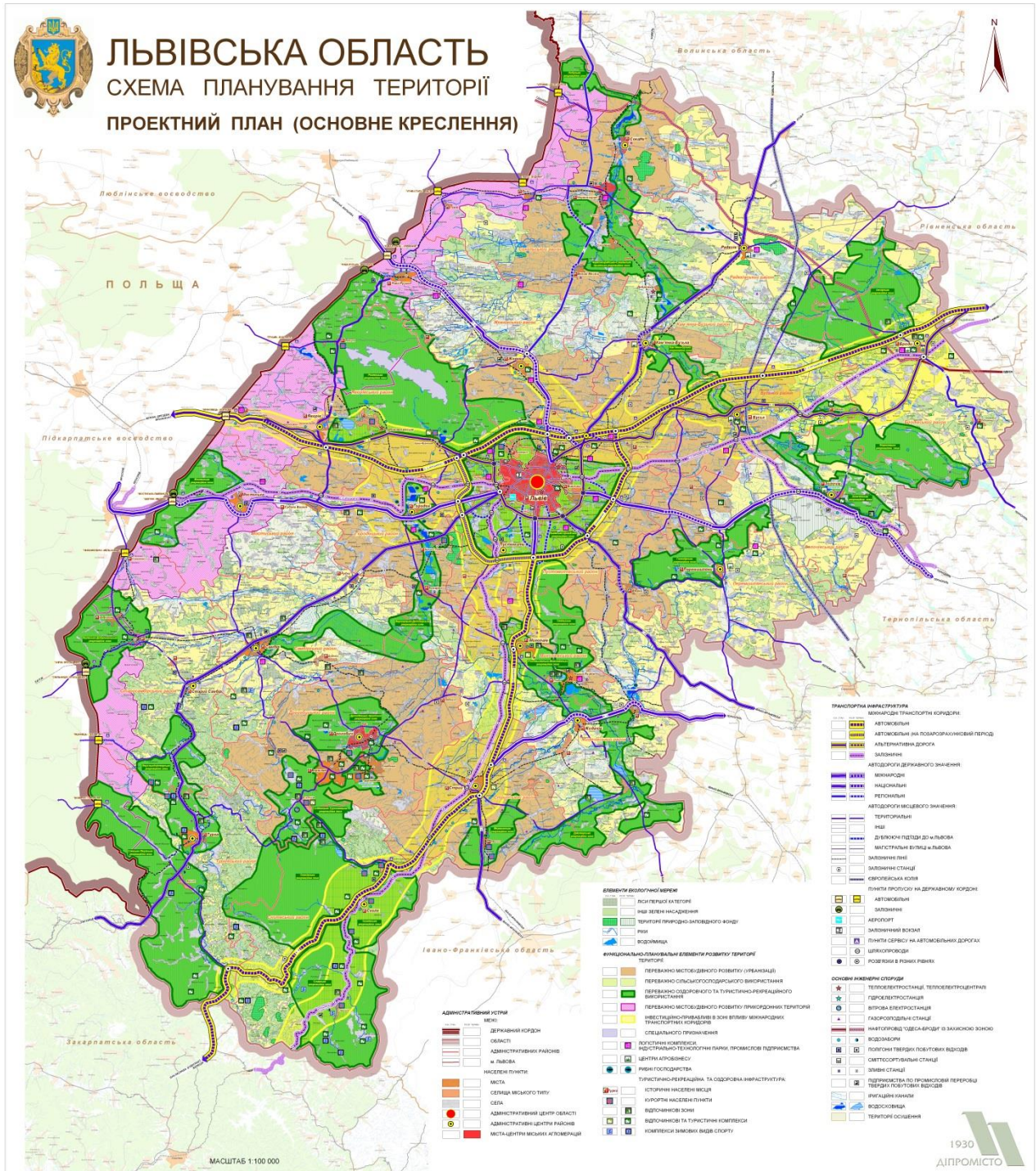
Схема міжнародних транспортних коридорів, які проходять Україною.



Міжнародні транспортні коридори, які проходять через Україну.

[https://tourlib.net/statti\\_ukr/karpan.htm](https://tourlib.net/statti_ukr/karpan.htm)

Схема планування території Львівської області.



[https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Ffrozvytok.in.ua%2Flibrary%2Fdownload%2Ffile%3Ffid%3D25.899&psig=AOvVaw2MNj5XGYtKMrAtNwBlLad&ust=1605003878799000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwj38t7Bn\\_XsAhWDAHcKHYYX0A4MQR4kDegUIARCgAQ](https://www.google.com/url?sa=i&url=https%3A%2F%2Ffrozvytok.in.ua%2Flibrary%2Fdownload%2Ffile%3Ffid%3D25.899&psig=AOvVaw2MNj5XGYtKMrAtNwBlLad&ust=1605003878799000&source=images&cd=vfe&ved=2ahUKEwj38t7Bn_XsAhWDAHcKHYYX0A4MQR4kDegUIARCgAQ)



Схема планування території Волинської області.

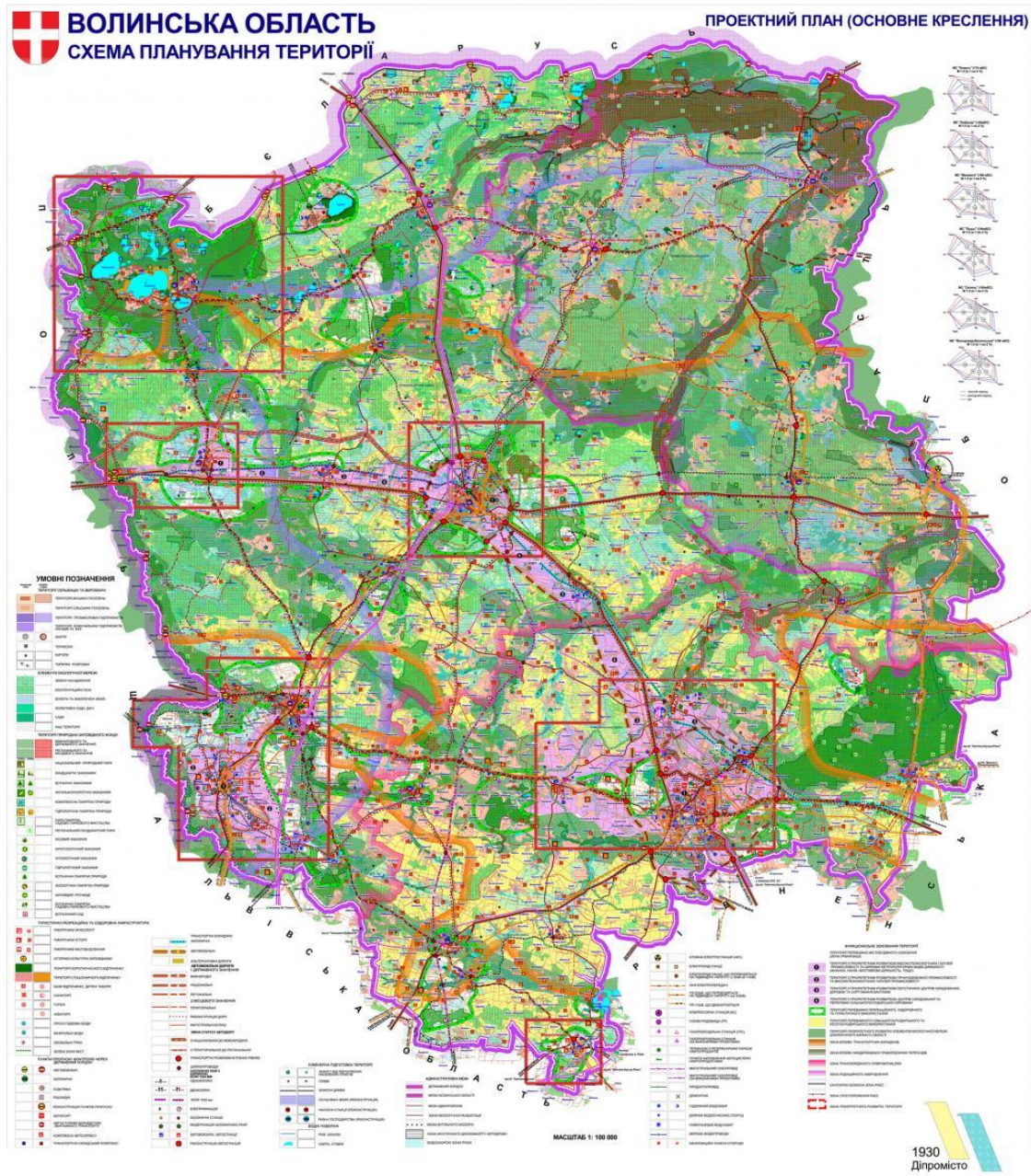


Схема планування території Волинської області. *Волинська область. Схема планування території. Схема транспорту, 2012* [online]. Доступно: [http://dipromisto.gov.ua/images/3\\_3\\_3\\_Oblasti/Volynska\\_Transport.jpg](http://dipromisto.gov.ua/images/3_3_3_Oblasti/Volynska_Transport.jpg)

Схема планування території Закарпатської області.



4. Схема планування території Закарпатської області.

<https://carpathia.gov.ua/storinka/shema-planuvannya-terytoriyi-zakarpatskoyi-oblasti>

Просторова структура українсько-польського кордону



Власне опрацювання

## Схема заповідних зон українсько-польського кордону



### I. Міжнародний біосферний заповідник «Полісся»:

**Українська територія:** Шацький національний парк, ландшафтні парки: Стохід-Припять, Зубра, Черемшський, Воротнів, Гбін, Святе озеро, 16 державних заповідників, 10 історичних парків

**Польська територія:** Поліський національний природний парк, об'єднання Любельських ландшафтних парків.

### II. Міжнародний біосферний заповідник «Розточчя»:

**Українська територія:** Яворівський національний парк, ландшафтні парки: Завадівський, Великий ліс, Федорівка, Гряда.

**Польська територія:** Розточчянський національний природний парк.

### III. Міжнародний біосферний заповідник «Східні Карпати»:

**Українська територія:** Синевирський та Ужанський національні парки, національний парк «Сколівські Бескиди», Карпатський біосферний заповідник, ландшафтні парки: Надсянський, Долина нарцисів, Чорна гора, Юлівська гора.

**Польська територія:** Бещадський та Магурський національні природні парки, ландшафтні парки: «Долини Сяну», Ціснянсько-Ветлінський, Слонних гір, Яслінський, Чарножецько-Стшижівський, Черемошського підгір'я, смуги Бжанки.

**Словацька територія:** природний національний парк «Полонини»

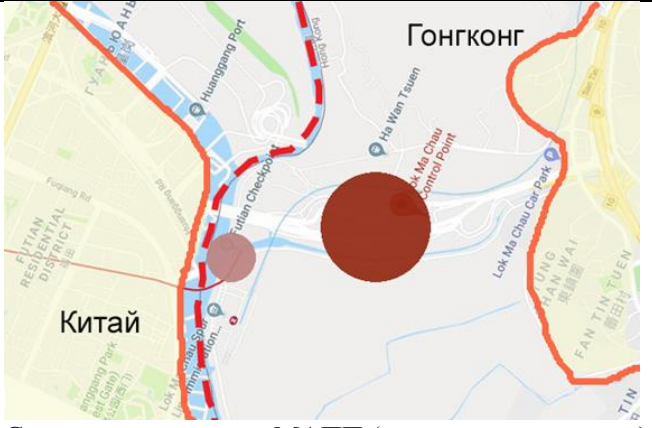
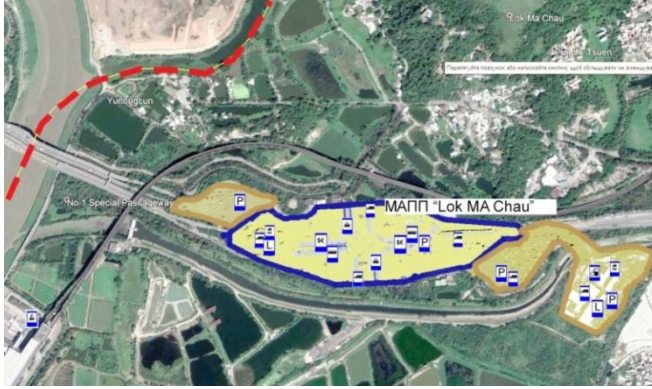









Власне опрацювання


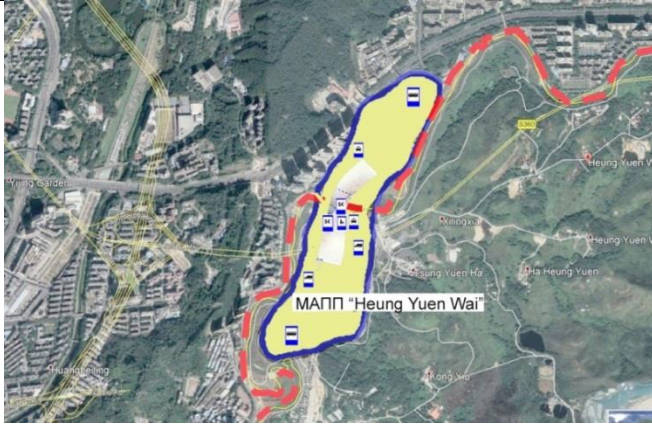






**Схема діючих пунктів пропуску на українсько-польському кордоні та відстані між ними.**



Власне опрацювання

## Додаток Е.1-20 Містобудівні умови функціонування вибраних МАПП

Е.1	МАПП «Lok Ma Chau»	
	Розташування АПП	Основні характеристики
Кордон між Гонконгом та Китаєм	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Розташування:</b> Між містом Van Tsuen (Гонконг) та китайським містом Шеньчжень <b>Траса №10 (Гонконг)</b></p> <p><b>Відстані:</b> До міста Шеньчжень -650 м, до міста Van Tsuen 600м.</p> <p><b>Відстані до кордону:</b> 500 м</p> <p><b>Пропускна здатність:</b> 32000 автомашин, 250000 людей на добу</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b> Площа ділянки -206 200 кв.м Площа забудови -15200 кв.м 26 платформ: 13 на в'їзд, 13 на виїзд</p> <p><b>Буферна інфраструктура:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Стоянки вантажного автотранспорту</li> <li> Банківська установа</li> <li> Заправка</li> <li> Страхування</li> <li> Логістичний центр</li> <li> Керування перевезеннями</li> <li> Зупинки автобусів</li> </ul>
	 <p><a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Lok_Ma_Chau_Spur_Line_Control_Point">https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Lok_Ma_Chau_Spur_Line_Control_Point</a></p>	 <p><a href="https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Lok_Ma_Chau_Spur_Line_Control_Point">https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Lok_Ma_Chau_Spur_Line_Control_Point</a></p>

<b>Е.2</b>	<b>МАПП «Hueng Yuen Wai»</b>	
	<b>Розташування АПП</b>	<b>Основні характеристики</b>
<b>Кордон між Гонконгом та Китаєм</b>	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Вантажо-пасажирський</b> ( в процесі будови)  <b>Розташування:</b> між Shenzhen (Китай) та Гонконгом (вільні території) .  <b>Траса:</b> S360 (Китай)  <b>Відстані:</b> до міста Shenzhen - 0,8 км.  <b>Відстань до кордону:</b> на кордоні.  <b>Пропускна здатність:</b>  20 600 легкових автомашин,  30700 пасажирів на добу</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки АПП «Hueng Yuen Wai» - <b>22,306 га.</b>,  «Liantang» - <b>18,0 га</b>  Площа забудови — 2,4 га.  <b>Кількість платформи - 30:-</b> 9 на в'їзд, 9 на виїзд (вантажні), 6 на в'їзд, 6 на виїзд (легкові)  <b>Інфраструктура аванзони АПП:</b>   Стоянки автотранспорту   Банківська установа   Магазин  Зупинки автобусів</p>
 <p><a href="https://www.aecom.com/id/projects/liantang-heung-yuen-wai-boundary-control-point/">https://www.aecom.com/id/projects/liantang-heung-yuen-wai-boundary-control-point/</a></p>	 <p><a href="https://www.aecom.com/id/projects/liantang-heung-yuen-wai-boundary-control-point/">https://www.aecom.com/id/projects/liantang-heung-yuen-wai-boundary-control-point/</a></p>	

Е.3

### МАПП «Карікуле-Капітан-Андреево»

#### Розташування АПП

#### Основні характеристики

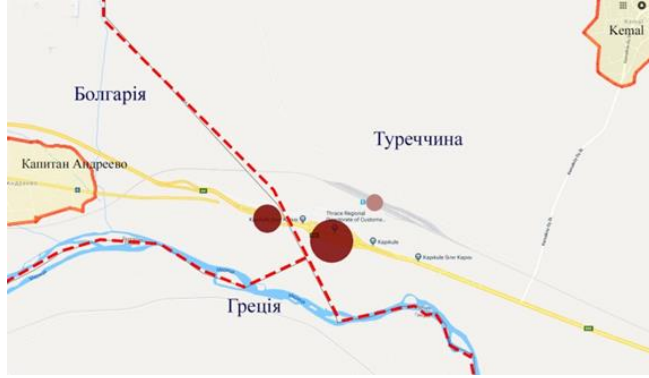


Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Розташування:** Між турецьким містом **Kemal** та болгарським містом **Капітан Андреево** біля річки Марица

**Траса:** **D100** (Туреччина) та **8** (Болгарія)

**Відстані:** До міста Kemal -5.2 км, до міста Капітан Андреево- 2.2 км

**Відстані до кордону:** на кордоні

**Пропускна здатність:** 30000 людей

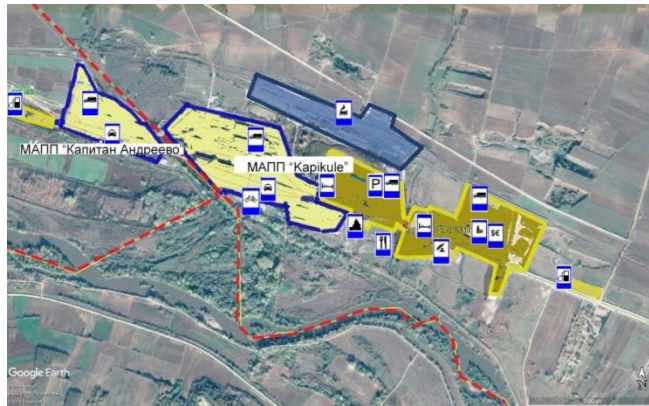


Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)

**ТЕП:** Площа ділянки МАПП «Карікуле-Капітан-Андреево»-33,22 га  
Площа забудови -41200 кв.м  
23 платформи: 11 на в'їзд, 6 на виїзд

**Буферна інфраструктура:**

- Стоянки вантажного автотранспорту
- Банківська установа
- Заправка Страхування
- Культурна споруда (мечеть)
- Супермаркет
- Готель (мотель) Ресторан

Кордон між Туреччиною та Болгарією

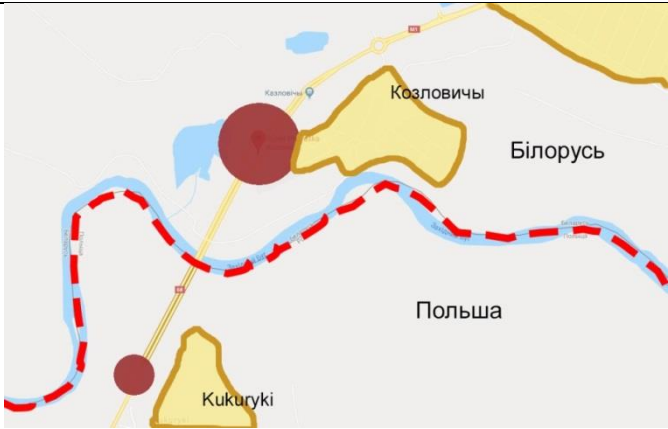
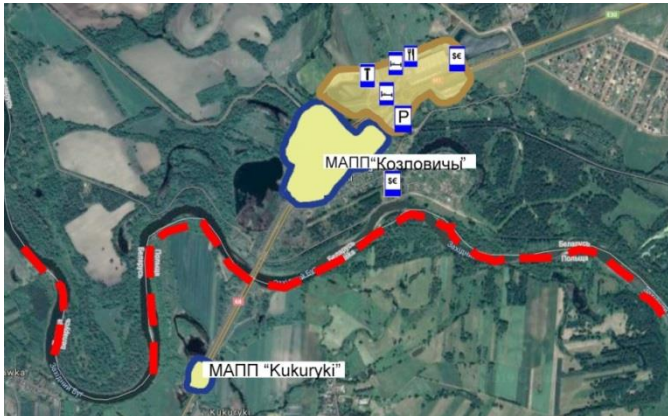




<https://www.google.com.ua/search?source=hp&ei=J3odXqP8ELKImwW71YyIBg&q=капъкуле+капитан+андреево+bulgaristan&oq>



<https://www.google.com.ua/search?source=hp&ei=J3odXqP8ELKImwW71YyIBg&q=капъкуле+капитан+андреево+bulgaristan&oq>



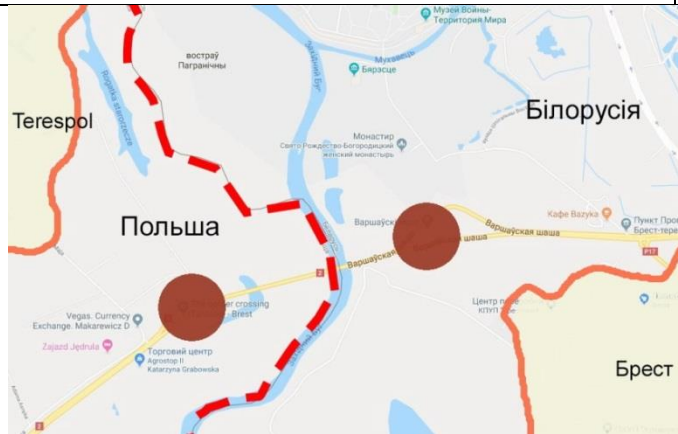
Е.4.	МАПП «Козловичы-Кукuryкі»	
	Розташування АПП	Основні характеристики
Білорусько-польський кордон	 <p>Схема розташування (власне опрацювання)</p>	<p><b>Вантажний круглодобовий</b>  <b>Розташування:</b> Між білоруським с.Козловичі Брестський р-н та польським с. Kukuryki біля річки Західний Буг  <b>Траса:</b>  <b>М1</b> (Білорусь) та <b>траса 68</b> (Польща)  <b>Відстані:</b>  МАПП «Козловичі» на межі с.Козловичі, до кордону – км. МАПП «Кукuryкі» до с. Kukuryki- 0.2 км, до кордону- км  <b>Пропускна здатність:</b> 2000 вантажних автомашин на добу</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки АПП «Козловичы» - 19,4 га, площа забудови -0,742 га;  АПП «Кукuryкі»- 3,2 га, площа забудови -0, 102 га  <b>9</b> платформ для ватажного транспорта: 4 - на в'їзд, 5 - на виїзд;  <b>Інфраструктура аванзони АПП:</b>  <b>P</b> Стоянки автотранспорту  <b>€</b> Банківська установа  <b>☎</b> Заправка  <b>T</b> Станція техобслуговування  <b>🍴</b> Готель (мотель) <b>🍴</b> Ресторан</p>
	 <p><a href="https://www.google.com.ua/maps/uv?hl=uk&amp;pb=!1s0x4721a0ae3da1228f:0x3054209fe675956f!3m1!7e115!4shttps:">https://www.google.com.ua/maps/uv?hl=uk&amp;pb=!1s0x4721a0ae3da1228f:0x3054209fe675956f!3m1!7e115!4shttps:</a></p>	 <p><a href="https://www.google.com.ua/maps/uv?hl=uk&amp;pb=!1s0x4721a0ae3da1228f:0x3054209fe675956f!3m1!7e115!4shttps:">https://www.google.com.ua/maps/uv?hl=uk&amp;pb=!1s0x4721a0ae3da1228f:0x3054209fe675956f!3m1!7e115!4shttps:</a></p>

**Е.5.**

## МАПП «Брест-Тересполь»

### Розташування АПП

### Основні характеристики



**Розташування:** Між білоруським містом Брест та польським містом Terespol біля річки Західний Буг

**Траса:** Р17 (Білорусь) та 2 (Польща)

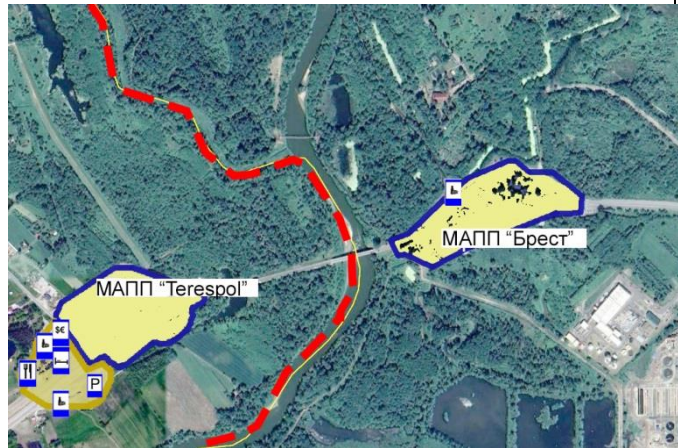
**Відстані:** До міста Брест -1.6 км, до міста Terespol 1.2 км

**Відстані до кордону:** АПП «Брест» - 200м, АПП «Тересполь» -500м.

Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Пропускна здатність:** 30000 людей

Кордон між Білорусією та- Польщею



### ТЕП

Площа ділянки АПП «Брест»- 9,89 га, Площа забудови -0,48 га;

Площа ділянки АПП «Тересполь» - 8,1 га, Площа забудови -0,43 га

**19 платформ:** для легкового авто 8 на в'їзд, 8 на виїзд; 4 для автобусів, 2 на в'їзд, 2 на виїзд

### Буферна інфраструктура:

**P** Стоянки автотранспорту

**€** Банківська установа

**🛢** Заправка

**🏠** Готель (мотель)

**🏪** Магазинт

**🍴** Ресторан

Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)



[https://www.google.com.ua/search?source=hp&ei=CHQdXuzgBarRmwXH7oyQCg&q=брест-тересполь&oq=Брест-тересполь&gs\\_l](https://www.google.com.ua/search?source=hp&ei=CHQdXuzgBarRmwXH7oyQCg&q=брест-тересполь&oq=Брест-тересполь&gs_l)



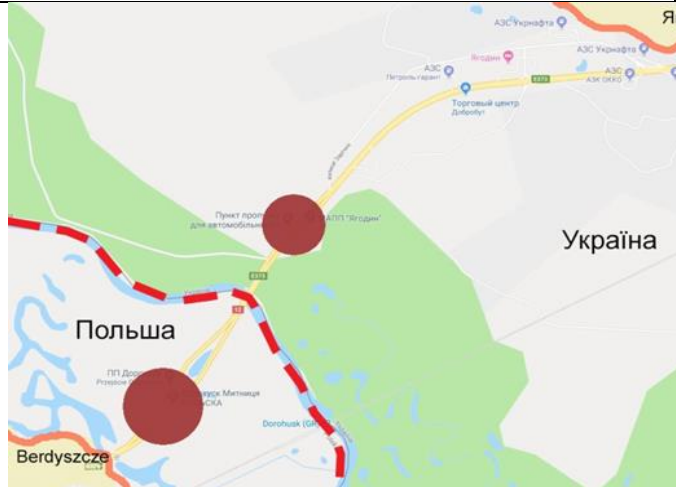
[https://www.google.com.ua/search?source=hp&ei=CHQdXuzgBarRmwXH7oyQCg&q=брест-тересполь&oq=Брест-тересполь&gs\\_l](https://www.google.com.ua/search?source=hp&ei=CHQdXuzgBarRmwXH7oyQCg&q=брест-тересполь&oq=Брест-тересполь&gs_l)

Е.6.

## МАПП «Ягодин - Dorogusk»

### Розташування АПП

### Основні характеристики



**Вантажно-пасажирський, цілодобовий**  
**Розташування:** «Ягодин» (Україна) - Волинська обл., Любомльський р-н «Dorogusk» (Польща)-Любомльське воєвод. Холмський пов.  
**Траса:** Е 373, М 07  
**Відстані:** До м. Ягодин -1,2 км, до Berdyszcze (Польща) - 0.8км.  
**Відстані до кордону:** АПП Ягодин - 300м, АПП Дорогуск-500м  
**Пропускна здатність :** 1200 легкових автомашин, 400 вантажних, 50 автобусів на добу

Схема розташування МАПП (власне опрацювання)








**ТЕП:**  
Площа ділянки АПП «Ягодин» - **12,8га**,  
Площа забудови -**0,7,8га**  
Площа ділянки АПП «Dorogusk» - **8,2га**  
Площа забудови - **0,42га**.  
АПП «Ягодин»-**14** платформ руху:  
8 на в'їзд, 6 на виїзд;  
АПП «Dorogusk»-**22** платформ руху:  
10 на в'їзд, 12 на виїзд  
**Інфраструктура в аванзоні:**  
 Стоянки автотранспорту  
 Банківська установа  
 Заправка  
 Магазин  
 Офіс керування перевезеннями

Схема інфраструктурного наповнення(власне опрацювання)

Кордон між Україною та Польщею



<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>



<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>

**Е.7.**

**МАПП «Устилуґ – Zosin» -**

**Розташування АПП**

**Основні характеристики**

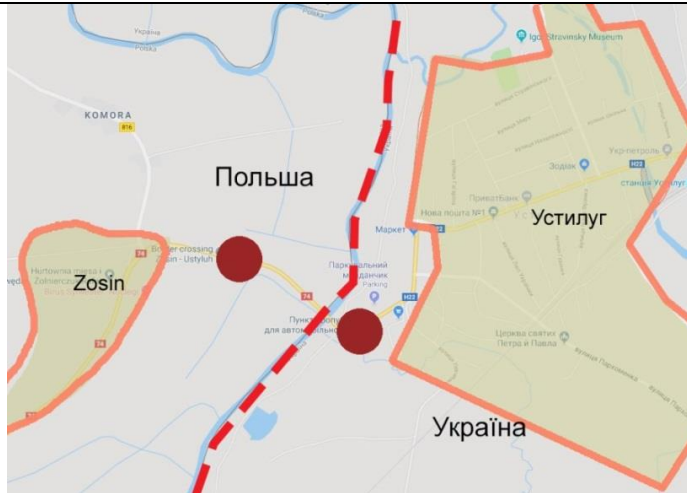


Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Пасажиро-вантажний, цілодобовий.**

**Розташування:** «Устилуґ» (Україна)

Волинська обл., Володимир-Волинський р-н.

«Zosin» (Польща) Люблінське воєвод., Грубешівський пов.

**Траса:** Н22 (Україна) та 74 (Польща)

**Відстані:** До м.Устилуґ – в межах міста, до Zosin (Польща) - 0,25км.

**Відстані до кордону:** Від АПП «Устилуґ» -120 м,

від АПП «Zosin» -400 м

**Пропускна здатність «Устилуґ»-730 машин**

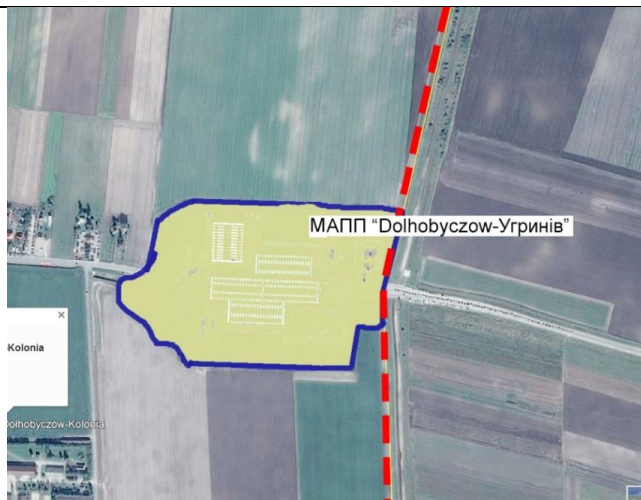


Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**ТЕП:**

Площа ділянки АПП «Устилуґ» - **1,97га.**, забудови -**0,1га;**

Площа ділянки АПП «Zosin» - **7,2га.**,

Площа забудови – **0,3га**

«Устилуґ» - 4 платформи руху (на в'їзд)

«Zosin» -7 платформ руху: 4 на в'їзд, 3 на виїзд.

**Інфраструктура в аванзоні:**



Стоянки автотранспорту



Страхування



Мотель



Кафе



Магазин



<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej> [Електронний ресурс]



<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej> [Електронний ресурс]

**Кордон між Україною та Польщею**

**Е.8.**

**МАПП «Угринів – Dolhobyczow»**

**Розташування АПП**

**Основні характеристики**



Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Пасажиро-вантажний, цілодобовий.**  
Спільний контроль на польській території  
**Розташування:** МАПП «Угринів-Dolhobyczow» Львівська обл., Сокальський р-н., польська територія-Люблінську воєвод., Грубешівський повіт.  
**Траса:** Т1408 (Україна) та 844 (Польща)  
**Відстані:** До села Угринів -1,1 км, до села Dolhobyczow - 3,6 км  
**Відстані до кордону:** На кордоні  
**Пропускна здатність:** 4000 легкових автомашин, 30 автобусів, 10000 людей на добу

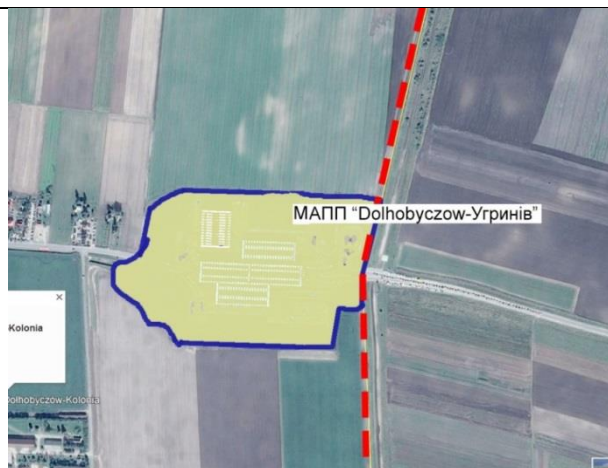


Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)

**ТЕП:**  
Площа ділянки - **15,39 га**, площа забудови - **5,820 га**;  
36 платформ руху: по 18 на в'їзд та виїзд. 2 платформи для автобусів на в'їзда виїзда. Тестово організований піший перехід.  
**Інфраструктура в аванзоні:** відсутня



[<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkt-y-propuska-na-granice-s-polsej>]

<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>

**Кордон між Україною та Польщею**

Е.9.

## МАПП «Рава Руська – Нгебенне»

### Розташування АПП

### Основні характеристики

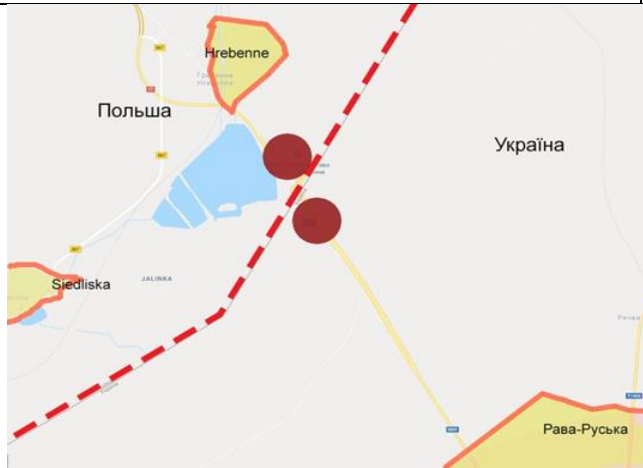


Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Вантажно-пасажирський, цілодобовий.**  
**Розташування:** «Рава-Руська» (Україна) Львівська обл., Жовківський р-н., «Нгебенне» (Польща) Люблінське воєвод., Томашув. повіт.  
**Траса:** Е372  
**Відстані:** До м. Рава\_Руська -3,93 км, до Нгебенне (Польща) -0.5км.  
**Відстані до кордону:** на кордоні  
**Пропускна здатність на добу:** 900 легкових автомашин, 250 вантажних, 100 автобусів

Кордон між Україною та Польщею

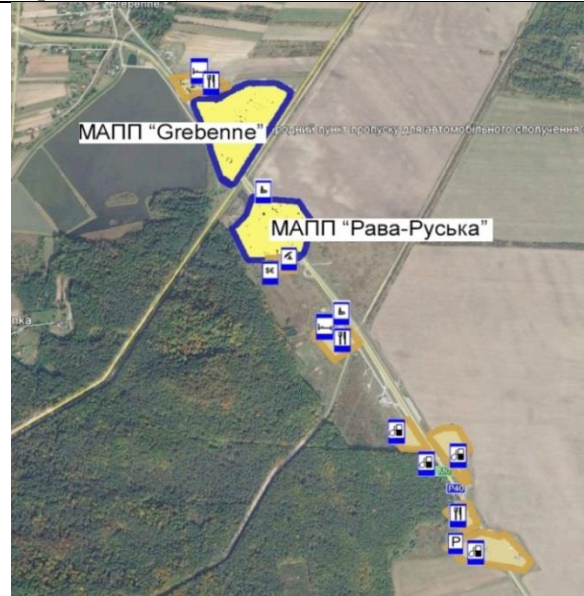


Схема інфраструктурного наповнення(власне опрацювання)

**ТЕП:**  
Площа ділянки АПП «Рава-Руська» - **9,22га.**, площа забудови – 1,55га.  
Площа ділянки АПП «Нгебенне» - **12га.**, площа забудови - 0,9 га.  
**Кількість пасів руху «Рава-Руська»:** 28 платформ (суміжної держ-16): 14 на в'їзд (8), 14 на виїзд (8)

### Інфраструктура в аванзоні АПП:

-  Стоянки автотранспорту
-  Банківська установа
-  Заправка
-  Страхування
-  Кафе
-  Мотель
-  Магазин



[Електронний ресурс]  
<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>



[Електронний ресурс]  
<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>

**E.10**

### МАПП «Грушів – Budomierz»

#### Розташування АПП

#### Основні характеристики

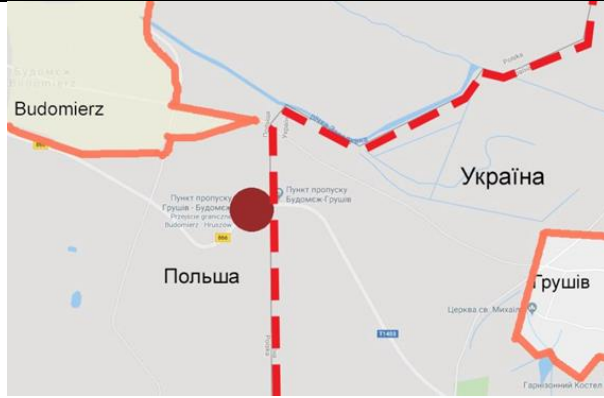


Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Пасажиро-вантажний, цілодобовий**  
**Розташування:** «Грушів» (Україна) Львівська обл., Яворівський р-н., Budomierz (Польща) Підкарпатське воевод. Любачівський повіт.  
**Траса:** Т1403 (Україна) та 866(Польща)  
**Відстані:** До с. Грушів -2,3 км, до Budomierz (Польща) -0,7 км.  
**Відстані до кордону:** на кордоні  
**Пропускна здатність на добу:** 4000 легкових автомашин, 500 вантажних, 100 автобусів



Схема інфраструктурного наповнення(власне опрацювання)

**ТЕП:**  
Площа ділянки – 7,08га.  
Площа забудови - 0,55га  
**Кількість смуг руху:** 12 - 6 на в'їзд, 6 на виїзд

Кордон між Україною та Польщею



<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polej>



<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polej>

Е. 11

## МАПП «Краківець-Корчова»

### Розташування АПП

### Основні характеристики

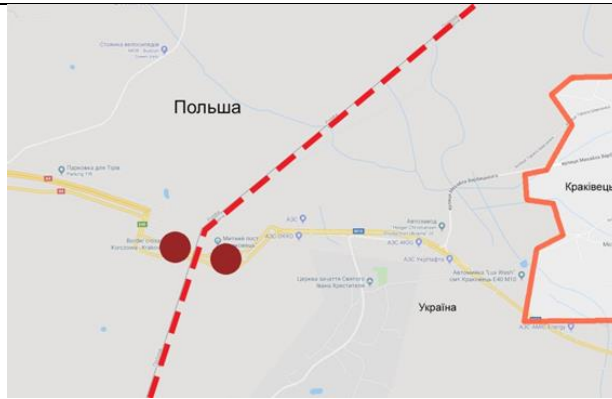


Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Пасажиро-вантажний, цілодобовий.**  
**Розташування:** «Краківець»- Львівська обл., Яворівський район, « Корчова»- Підкарпатське воєвод., Ярославський повіт.

**Траса:** М10 та Е40 (Україна), А4 та 94 (Польща)

**Відстані:** До міста Краківець -2 км, до Корчови (Польща) - 2,1 км.

**Відстані до кордону:** на кордоні  
**Пропускна здатність на добу:** 4000 легкових автомашин, 500 вантажних, 100 автобусів.



Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)

### ТЕП

Площа ділянки АПП «Краківець» -

**11,29га.**, площа забудови – **0,81га** -

Площа ділянки АПП «Корчова - **15,06га**  
площа забудови - **0,88 га**

**Кількість полос руху «Краківець» - 20**  
(суміжна держава-20): 10 на в'їзд (10), 10 на виїзд (10)

**Інфраструктура в аванзоні АПП:**



Стоянки вантажного автотранспорту



Банківська установа



Заправка



Страхування



Кафе



Мотель



Магазин



Керування перевезеннями



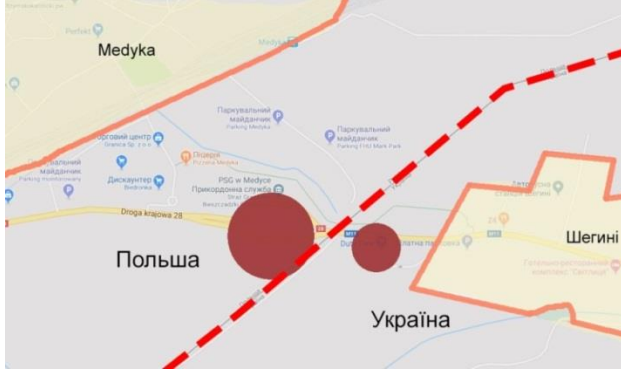




<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>

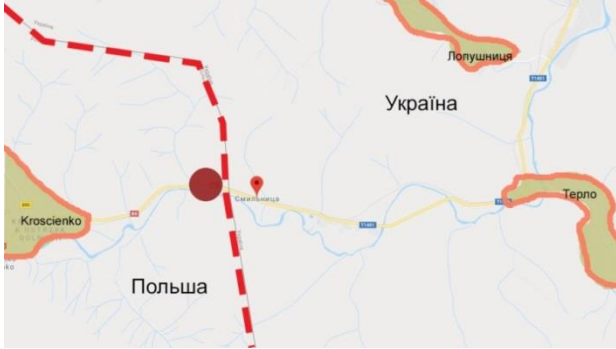
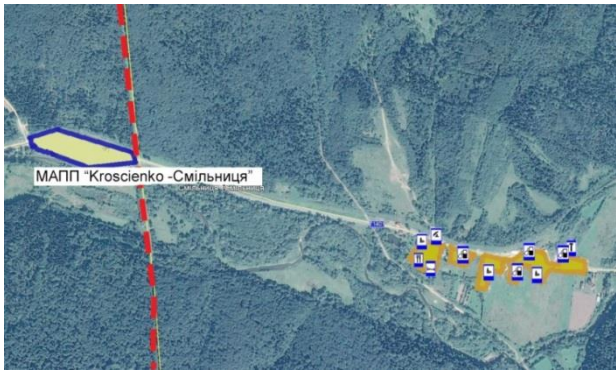









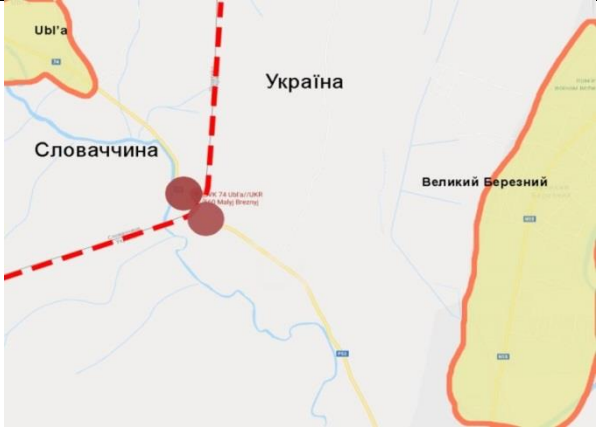








<https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej>












Кордон між Україною та Польщею

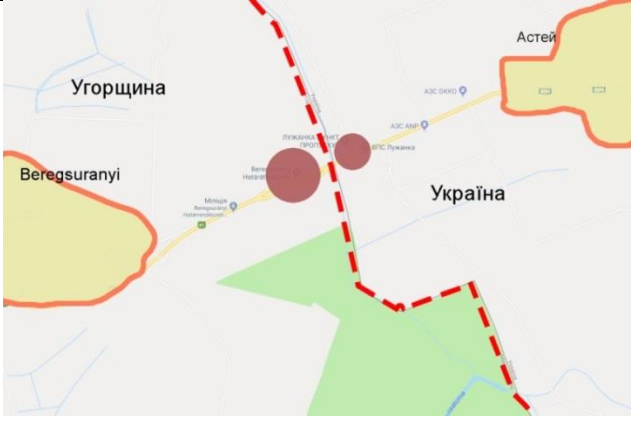










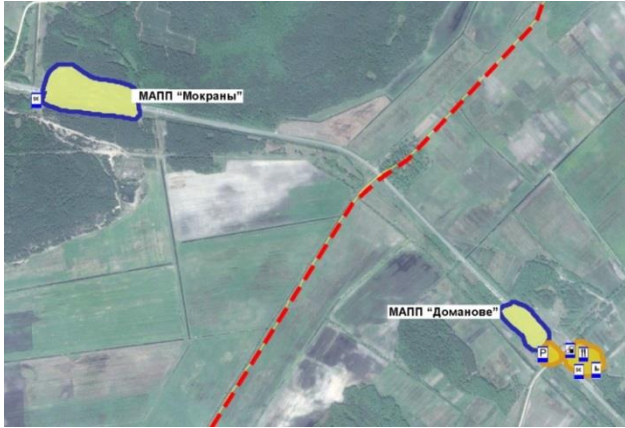







<b>Кордон між Україною та Польщею</b>	<b>Е.12</b>	<b>МАПП «Шегині– Medyka »</b>
	<p style="text-align: center;"><b>Розташування АПП</b></p>  <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p style="text-align: center;"><b>Основні характеристики</b></p> <p><b>Вантажно-пасажирський, піший, цілодобовий.</b>  <b>Розташування:</b> «Шегині» (Україна)- Львівська обл., Мостиський р-н., «Медыка» (Польща)-Підкарпатське воєвод, Перемильський пов.  <b>Траса:</b> М11 (Україна) та В28 (Польща)  <b>Відстані:</b> На межі с.м.т. Шегині, до Medyka (Польща) - 0,5 км.  <b>Відстань до кордону:</b> на кордоні  <b>Пропускна здатність на добу:</b> вантажних автомобілів – 120, легкових – 2200авт., автобусів – до 150, пішоходів – 2600чол.</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки АПП «Шегині» - <b>10,61га</b>.  Площа забудови - <b>0,80га</b> .  Площа ділянки АПП «Медыка» - 46,45га  Площа забудови - 0,41га .  <b>Кількість полос руху «Шегині»-15</b> (суміжної держ.-15): на в'їзд 9 (кількість смуг руху суміжної держави – 6); на виїзд 6 (кількість смуг руху суміжної держави –9).  <b>Інфраструктура в аванзоні АПП:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Страхування</li> <li> Кафе</li> <li> Магазин</li> <li> Паркування</li> </ul>
 <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">Ehttps://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a>електронний ресурс</p>	 <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>	

<b>Кордон між Україною та Польщею</b>	<b>Е.13</b>	<b>МАПП «Смільниця –Kroszienko»</b>	
	<b>Розташування АПП</b>	<b>Основні характеристики</b>	
	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Вантажно-пасажирський, цілодобовий</b> Спільний контроль на польській території <b>Розташування:</b> (Україна) Львівська обл., Старосамбірський р-н.,(Польша) Підкарпатське воєвод., Бешадський пов. <b>Траса:</b> Т1401 (Україна) та В4 (Польша) <b>Відстані:</b> До села Терло -3,5 км, до Кросценко (Польша) - 1,9 км. <b>Відстань до кордону:</b> на кордоні <b>Пропускна здатність на добу:</b> 4000 легкових автомашин, 500 вантажних, 100 автобусів</p>	
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення(власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП</b> Площа ділянки АПП - <b>3,0 га.</b> Площа забудови - 0,29. <b>Кількість полос руху</b> - 11: 3 для легк. автомашин, 1 для автобусів, 1 для вантажних на в'їзд до Польщі; , на в'їзд в Україну -4 для легкових, 1 автобусів, 1 для вантажних автомашин <b>Інфраструктура в аванзоні АПП:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Заправка</li> <li> Страхування</li> <li> Мотель</li> <li> Кафе</li> <li> Магазин</li> </ul>	
 <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>	 <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>		

<b>E.14</b>	<b>МАПП «Малий Березний-Ubl'a»</b>	
	<b>Розташування АПП</b>	<b>Основні характеристики</b>
<b>Кордон між Україною Словаччиною</b>	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Розташування:</b> Недалеко від містечка Малий Березний Закарпатської обл. Ubl'a (Словаччина)  <b>Траса:</b> Р53 (Україна) та 74 (Словаччина)  <b>Відстані:</b> До Малий Березний -1,4 км, до Ubl'a (Словаччина) -1.2 км.  <b>Відстані до кордону:</b> на кордоні</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення(власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки МАПП «Малий Березний» - 0,48га, забудови – 0, 08га.  Площа ділянки МАПП «Ubl'a» - 0,51га, Забудови – 0, 0985га  4 платформи: 2 на в'їзд, 2 на виїзд</p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Заправка</li> <li> Страхування</li> <li> Кафе</li> <li> Мотель</li> <li> Магазин</li> </ul>
	 <p><a href="http://zak.sfs.gov.ua/okremistorinki/arhiv/328980.html">http://zak.sfs.gov.ua/okremistorinki/arhiv/328980.html</a></p>	 <p><a href="http://zak.sfs.gov.ua/okremistorinki/arhiv/328980.html">http://zak.sfs.gov.ua/okremistorinki/arhiv/328980.html</a></p>

<p><b>E.15</b></p>	<p><b>МАПП «Дяково-Налмеу»</b></p>	
	<p><b>Розташування АПП</b></p>	<p><b>Основні характеристики</b></p>
<p><b>Кордон між Україною та Румунією</b></p>	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Розташування:</b> Між с.Неветленфолу (Україна) Налмеу (Румунія).  <b>Траса:</b> М26 (Україна) та Е81 (Румунія)  <b>Відстані:</b>          До с.Неветленфолу - 0,80 км, до Налмеу (Румунія) - 0.30км.  <b>Відстані до кордону:</b> Від АПП «Дяково»-250м, від АПП «Налмеу» -200 м  <b>Пропускна здатність</b></p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b> Площа ділянки АПП «Дяково» -8900 кв.м., АПП «Налмеу» - 39000 кв.м          Площа забудови АПП «Дяково»-1300 кв.м., АПП «Налмеу» – 2900 кв.м.          6 платформ: 3 на в'їзд, 3 на виїзд  <b>Буферна інфраструктура:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Кафе</li> <li> Магазин</li> <li> Логістичний центр</li> <li> Стоянки автотранспорту</li> <li> Банківська установа</li> <li> Заправка</li> <li> СТО</li> </ul>
	 <p><a href="http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116306.html">http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116306.html</a></p>	 <p><a href="http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116306.html">http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116306.html</a></p>

<b>E.16.</b>	<b>МАПП «Лужанка - Beregsuranyi»</b>	
	<b>Розташування АПП</b>	<b>Основні характеристики</b>
<b>Кордон між Україною Угорщиною</b>	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Розташування:</b> Недалеко від містечка Астей Закарпатської обл.та Beregsuranyi (Угорщина)</p> <p><b>Траса:</b> М24 (Україна) та 414 (Угорщина)</p> <p><b>Відстані:</b> До с. Астей -1,25 км, до Beregsuranyi (Угорщина) -0.82 км.</p> <p><b>Відстані до кордону:</b> на кордоні</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки МАПП «Лужанка»- 7,8га.  Площа забудови – 0,11га.  Площа ділянки МАПП «Beregsuranyi» -2,5га  Площа забудови 0, 26га.  8 платформ: 4 на в'їзд, 4 на виїзд</p> <p><b>Інфраструктура</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Заправка</li> <li> Страхування</li> <li> Кафе</li> <li> Магазин</li> </ul>
	 <p><a href="http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116304.html">http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116304.html</a></p>	 <p><a href="http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116304.html">http://zak.sfs.gov.ua/okremi-storinki/mitni-punkti/116304.html</a></p>

Е.17	МАПП «Доманово – Мокрани»	
	Розташування АПП	Основні характеристики
Кордон між Україною та Білорусією	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Розташування:</b> Між с. Доманово (Україна) та м. Мокрани (Білорусія)  <b>Траса:</b> М19/ E85 (Україна) та М12/E85 (Білорусія)  <b>Відстані:</b>  До с. Доманово (Україна)- 0,8 км.,  до с. Мокрани (Білорусія) – 1.1 км.  <b>Відстані до кордону:</b>  МАПП «Доманово» - 0, 8км,  МАПП «Мокрани» - 1.28 км  <b>Пропускна здатність:</b> вантажних автомобілів – 250 на добу, легкових – 1500авт.на добу, автобусів – до 50 на добу.</p>
	 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки МАПП «Доманово» -1,55га.  Площа забудови -0,12га .  Площа ділянки МАПП « Мокрани»- 4,15га.  Площа забудови -0,29га.  8 платформ: на в'їзд 4 (кількість смуг руху суміжної держави – 4);  на виїзд 4 (кількість смуг руху суміжної держави – 4).  <b>Буферна інфраструктура:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Банківська установа</li> <li> Кафе  Магазин</li> <li> Паркування  Заправка</li> </ul>
	 <p><a href="https://belarusonline.by/?obj_3312_Ukraina_Belarus_pogranichnyj_perehod_Mokrany_Domanovo">https://belarusonline.by/?obj_3312_Ukraina_Belarus_pogranichnyj_perehod_Mokrany_Domanovo</a></p>	 <p><a href="https://belarusonline.by/?obj_3312_Ukraina_Belarus_pogranichnyj_perehod_Mokrany_Domanovo">https://belarusonline.by/?obj_3312_Ukraina_Belarus_pogranichnyj_perehod_Mokrany_Domanovo</a></p>

**E.18**

## МАПП «Чоп - Zahony»

### Розташування АПП

### Основні характеристики



Схема розташування МАПП (власне опрацювання)

**Розташування:** Між містом Чоп(Україна) та Zahony (Угорщина).

**Траса:** E573(Україна), 4 (Угорщина)

**Відстані:** До м. Чоп -2,0 км, до Zahony (Угорщина) -0 км.

**Відстані до кордону:** МАПП «Чоп» -300м, МАПП «Zahony»- 200м

**Пропускна здатність:** 600 легкових автомашин, 200 вантажних, 40 автобусів на добу



Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)

#### ТЕП:

Площа ділянки АПП « Чоп»- 4,8га.,

Площа забудови -0,3 га

Площа ділянки АПП «Zahony»- 6,4га,

Площа забудови – 0,2800 кв.м.

АПП «Чоп» **14** платформи: 7 на в'їзд, 7 на виїзд;

АПП « Zahony » **22** платформи: 10 на в'їзд, 12 на виїзд.

#### Буферна інфраструктура:



Стоянки автотранспорту



Заправка



Магазин



Кафе, ресторан



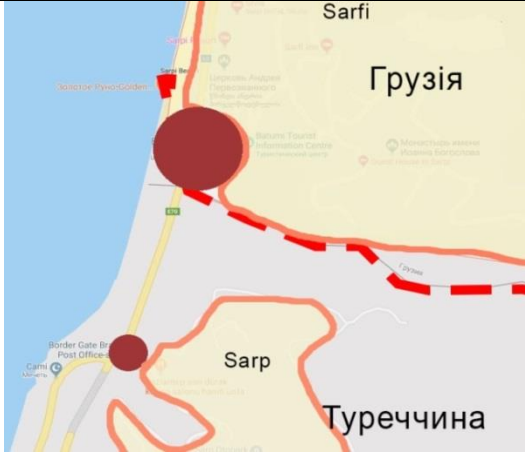









Страхування



Кордон між Україною та Угорщиною

<b>Е.19</b>	<b>МАПП «Сокиряни - Окниця»</b>									
	<b>Розташування АПП</b>	<b>Основні характеристики</b>								
<b>Кордон між Україною та Молдовою</b>	<p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Вантажно-пасажирський, залізничний цілодобовий Розташування:</b>          Між містечком Сокиряни (Україна) Чернівецької обл., Сокирянського р-н. та містом Окниця (Молдова).  <b>Траса:</b> Т 2642/Т 2643 (Україна) та Р63/Р51 (Молдова)  <b>Відстані:</b> До м. Сокиряни 1,7 км, до міста Окниця (Молдова) -2,3 км.  <b>Відстані до кордону:</b> на кордоні  <b>Пропускна здатність</b></p>								
	<p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>          Площа ділянки МАПП «Сокиряни» - 0,83 га.,          Площа забудови - 0,04га.          Площа ділянки МАПП «Окниця» - 0,30га          Площа забудови – 0,02 га..          МАПП «Сокиряни» -2 платформи: 1 на в'їзд, 1 на виїзд;          АПП «Окниця» 2 платформи, 1 на в'їзд, 1 на виїзд  <b>Буферна інфраструктура:</b></p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>Заправка</td> <td></td> <td>Магазин</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Кафе, ресторан</td> <td></td> <td>Страхування</td> </tr> </table>		Заправка		Магазин		Кафе, ресторан		Страхування
		Заправка		Магазин						
	Кафе, ресторан		Страхування							
<p>МАПП «Сокиряни»</p>	<p>МАПП «Окниця»</p>									



Кордон між Грузією та Туреччиною	<b>Е.20 МАПП «Sarp»</b>	
	<b>Розташування АПП</b>	<b>Основні характеристики</b>
	 <p>Схема розташування МАПП (власне опрацювання)</p>	<p><b>Вантажно-автомобільний, пішохідний, цілодобовий.</b>  <b>Розташування:</b> Між турецьким селом Sarp та грузинським селом Sarpfi  <b>Траса:</b> E70</p> <p><b>Відстані до кордону:</b> на кордоні</p>
 <p>Схема інфраструктурного наповнення (власне опрацювання)</p>	<p><b>ТЕП:</b>  Площа ділянки МАПП «Sarpfi» - 3,3га, МАПП«Sarp» - 3,2 га  <b>17 платформ:</b> 7 на в'їзд, 10 на виїзд</p> <p><b>Буферна інфраструктура:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li> Стоянки о автотранспорту</li> <li> Страхування</li> <li> Культова споруда)</li> <li> Готель (мотель)  Ресторан</li> <li> Зупинка громадського транспорту</li> </ul>	
 <p><a href="https://sputnik-georgia.ru/politics/20180320/239732951/Turcija-vremenno-zakroet-TPP-Sarpi-na-granice-s-Gruziej.html">https://sputnik-georgia.ru/politics/20180320/239732951/Turcija-vremenno-zakroet-TPP-Sarpi-na-granice-s-Gruziej.html</a></p>	 <p><a href="https://sputnikgeorgia.ru/politics/20180320/239732951/Turcija-vremenno-zakroet-TPP-Sarpi-na-granice-s-Gruziej.html">https://sputnikgeorgia.ru/politics/20180320/239732951/Turcija-vremenno-zakroet-TPP-Sarpi-na-granice-s-Gruziej.html</a></p>	

## Зведена таблиця інфраструктурного наповнення біля МАПП

1	2	Інфраструктура в аванзоні										
		3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
	Об'єкт/ МАПП	паркінг	Банківські та страхові послуги	Санітарно-гігієнічний блок	заправка	Заклади громадського харчування	СТО	Зона відпочинку ( в складі паркінгу)	Заклади роздрібноі торгівлі	Заклад першої мед. допомоги	Готель(мотель)	Митно-логістичний термінал
Польсько-український кордон	МАПП «Смільниця-Кросциенко» Спільний контроль на території Польщі		●	●	●	●			●		●	
	МАПП «Шегині» Україна	●	●			●			●			
	МАПП «Медика» Польща	●	●	●	●	●			●		●	
	МАПП «Краківець» Україна	●	●	●	●	●			●	●	●	●
	МАПП «Корчова» Польща	●		●		●			●		●	
	МАПП «Грушів-Будомеж» Спільний контроль на території Польщі											
	МАПП «Рава-Руська» Україна	●	●		●	●			●		●	
	МАПП «Хребенне» Польща	●				●					●	
	МАПП «Угринів-Долгобичув» Спільний контроль на території Польщі											
	МАПП «Устилуг» Україна	●	●			●			●		●	
	МАПП «Зосин» Польща											
	МАПП «Ягодин» Україна	●	●		●	●			●			
	МАПП «Дорогуськ» Польща	●							●			
Китаї	МАПП Lok Ma Chau Гонконг	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●

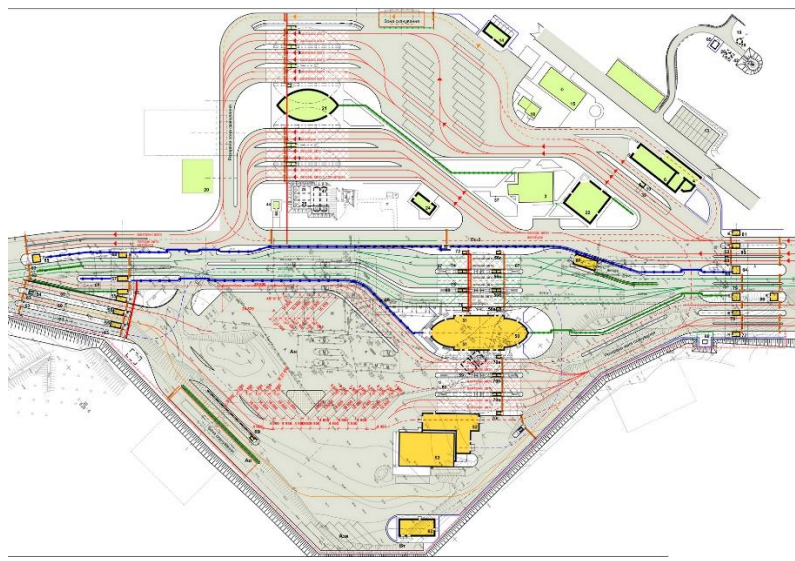
	<b>МАПП Hueng Yuen Wai Китай-Гонконг</b>	●	●	●		●			●			
Туре	<b>МАПП Карікуле-Карітан Андреуво</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Польсько-білоруський	<b>МАПП «Козловічі-Кукурюкі» Спільний контроль на території Білорусь</b>	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
	<b>МАПП «Брест» Білорусь</b>	●	●		●	●			●			
	<b>Міжнародний АПП «Тересполь» Польща</b>	●			●	●			●		●	
Українсько	<b>МАПП «Доманово» Україна</b>	●	●		●	●			●			
	<b>МАПП «Мокрини» Білорусь</b>				●							
Українсько-	<b>МАПП «Убля» Словакія</b>											
	<b>МАПП «Малий Березний» Україна</b>		●		●	●			●		●	
Українсько-угорський	<b>МАПП «Берег шурань» Угорщина</b>											
	<b>МАПП «Лужанка» Україна</b>		●		●	●			●			
	<b>МАПП «Захонь» Угорщина</b>											
	<b>МАПП «Чоп» Україна</b>	●	●		●	●			●			

# Додаток К. 1-43 Архітектурно-планувальні особливості вибраних АПП

К.1.

## МАПП «Ягодин» Вантажно-пасажирський на українській території

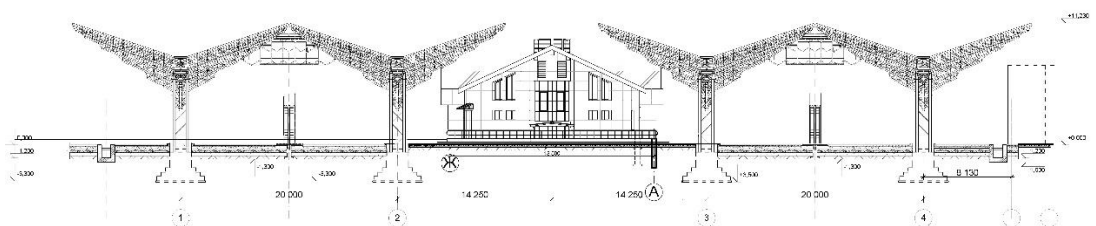
Українсько-польський кордон



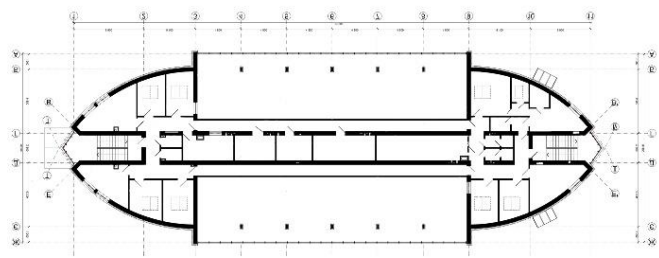
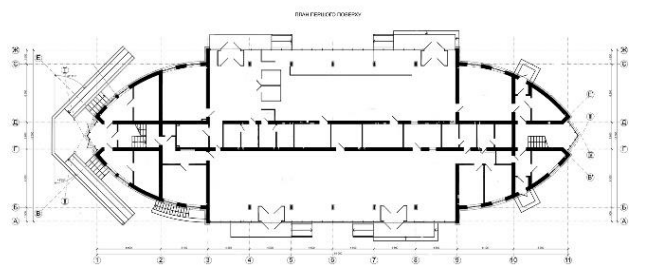
ВІСНОМІСТЬ БУДІВЕЛЬ ТА СПОРУД

№	Найменування та примітки
3	Зовнішній адміністративний будинок
4	Система освітлення внутрішньої частини
6	Система вентиляції в приміщеннях
8	Підземний паркінг
9	Система водопостачання
10	Система опалення приміщень
13	Водосток системи опалення приміщень
14	Система водопостачання
15	Водосток системи опалення приміщень
16	Система водопостачання
19	Система водопостачання
20	Зовнішній адміністративний будинок
21	Система водопостачання
22	Система водопостачання
23	Система водопостачання
24	Система водопостачання
25	Система водопостачання
26	Система водопостачання
27	Система водопостачання
33	Система водопостачання
37	Система водопостачання
38	Система водопостачання
39	Система водопостачання
42	Система водопостачання
43	Система водопостачання
44	Система водопостачання
45	Система водопостачання
50	Система водопостачання
51	Система водопостачання
52	Система водопостачання
53	Система водопостачання
54	Система водопостачання
55	Система водопостачання
56	Система водопостачання
57	Система водопостачання
58	Система водопостачання
59	Система водопостачання
60	Система водопостачання
61	Система водопостачання
62	Система водопостачання
63	Система водопостачання
64	Система водопостачання
65	Система водопостачання
66	Система водопостачання
67	Система водопостачання
68	Система водопостачання
69	Система водопостачання
70	Система водопостачання
71	Система водопостачання
72	Система водопостачання
73	Система водопостачання
74	Система водопостачання
75	Система водопостачання
76	Система водопостачання
77	Система водопостачання
78	Система водопостачання
79	Система водопостачання
80	Система водопостачання
81	Система водопостачання
82	Система водопостачання
83	Система водопостачання
84	Система водопостачання
85	Система водопостачання
86	Система водопостачання
87	Система водопостачання
88	Система водопостачання

а


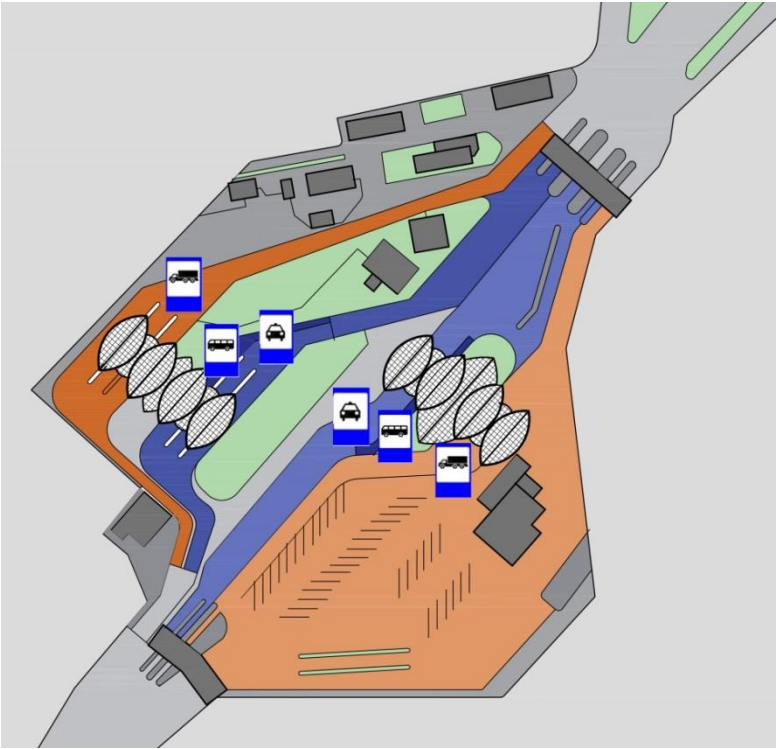



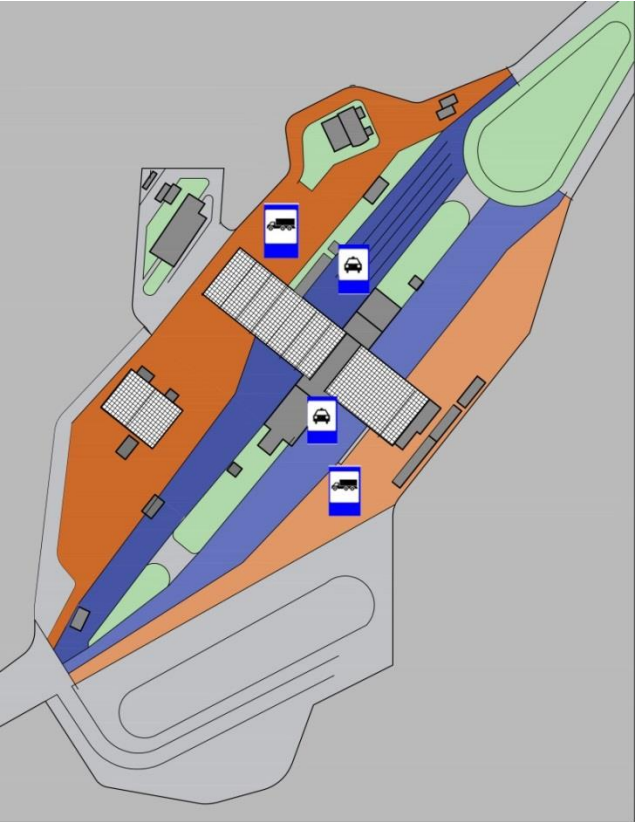
б)



в)

МАПП «Ягодин» а)- Генплан, б) – розріз по навісах над основною зоною контролю, в)- Плани адміністративної будівлі. (З матеріалів робочого проекту реконструкції та розширення МАПП «Ягодин» ПП «Проект-Центр» 2006р. Автор О. Базюк)

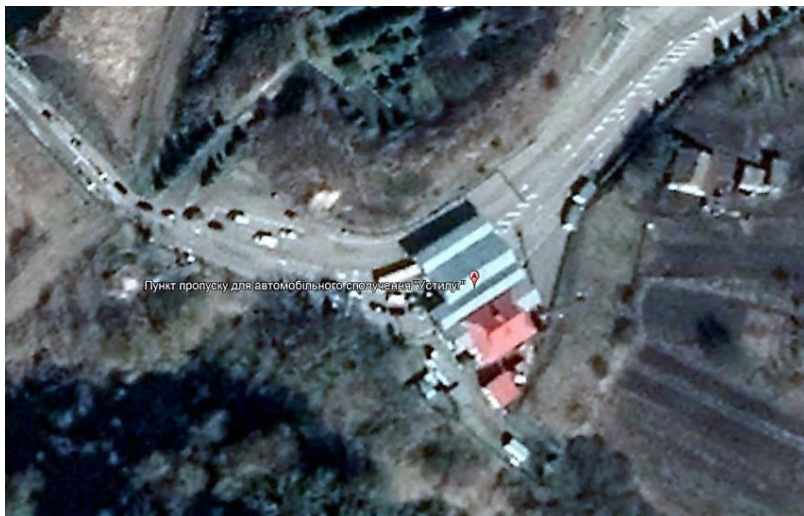
<p><b>К.2.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП « ЯГОДИН»</b> <b>Вантажно-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Українсько-польський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа I черги – <b>8,08га</b>, II черги – <b>4,75га</b>; Площа забудови I ч. - <b>0,47га</b>; II ч. – <b>0,31га</b>; Площа заощення I ч. - <b>5,85га</b>, II ч. – <b>3,74га</b>. <b>Контрольні служби:</b> паспортний, митний, ветеринарний, санітарно- карантинний, екологічний контроль, інспекція з карантину рослин.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+point+\" yagodyn+auto\""="">https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+point+\"Yagodyn+Auto\"</a></p>	<p><b>Контроль</b> здійснюється на <b>14</b> полосах: <b>8 на в'їзд, 6 на виїзд</b></p> <p><b>Пропускна здатність –</b> 1200 легкових машин, 400 вантажних, 50 автобусів</p> <p><b>58.0% території</b> <b>в'їзду</b> <b>28.7% території</b> <b>виїзду</b> <b>6.7 % забудови</b> <b>5.8% навісів</b> <b>20,1 % площ для</b> <b>стоянок вантажних</b> <b>машин</b> <b>15.4% площ для</b> <b>легкових машин -</b></p>

<p><b>К. 3.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Дорогуськ» Вантажно-пасажирський на польській території</b></p>	
<p align="center">Українсько-польський кордон</p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>8,2га</b>; Площа забудови – <b>0,42га</b>;</p> <p><b>Контрольні служби:</b> паспортний, митний, ветеринарний, санітарно-карантинний, фіто санітарний, екологічний контроль.</p>
		<p><b>Контроль здійснюється на – 22 полосах: 10 на в'їзд, 12 на виїзд</b></p> <p><b>38.0 % території в'їзду</b> <b>42.3 % території виїзду</b> <b>5.2 % забудови</b> <b>5.8 % навісів</b> <b>28.0 % площ для стоянок вантажних машин</b> <b>15.4 % площ для легкових машин -</b></p>
<p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/search/przejście+graniczne+near+Drohuzsk-Osada,+Poland">https://www.google.com/maps/search/przejście+graniczne+near+Drohuzsk-Osada,+Poland</a></p>		

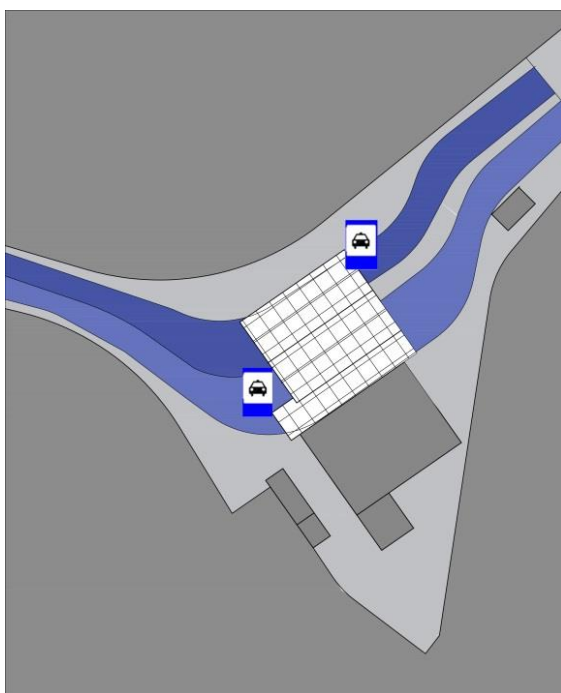
К. 4.

**МАПП «Устилуг»  
Вантажно-пасажирський на українській території**

Українсько-польський кордон



**ТЕП**  
Загальна площа –  
**0,47га;**  
Площа забудови –  
**0,1га;**  
**Контрольні служби:**  
паспортний, митний,  
ветеринарний,  
радіологічний, фіто  
санітарний,  
екологічний контроль.


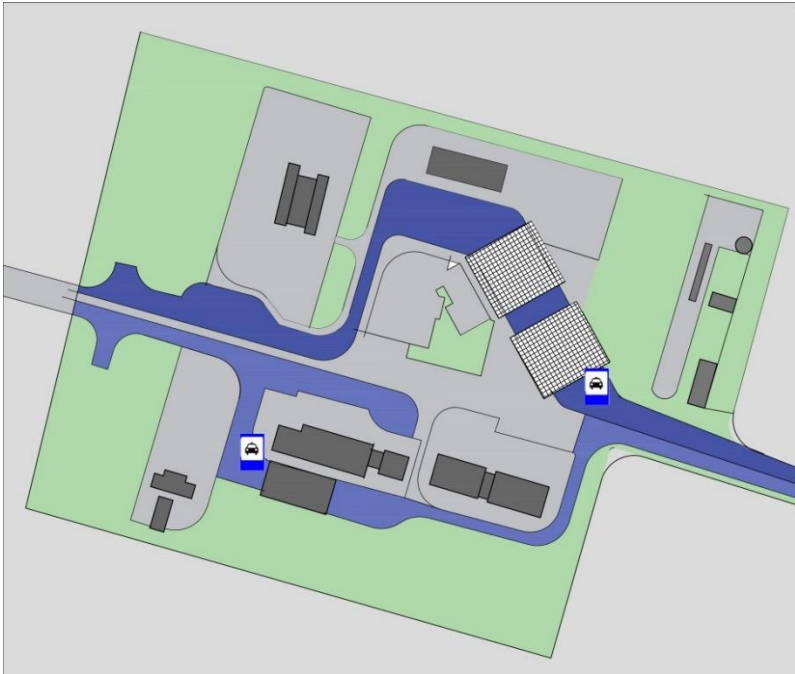


**Контроль**  
здійснюється на **4**  
полосах на в'їзд.

**Пропускна здатність –**  
730 легкових машин.

**31.0 % території**  
**в'їзду**  
**28.0 % території**  
**виїзду**  
**21.0% забудови**  
**12.7 % навісів**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Пограничний+переход+Устилуг/>

<p><b>К. 5.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Зосин» Вантажно-пасажирський на польській території</b></p>	
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Українсько-польський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>7,2га</b>; Площа забудови. – <b>0,8 га</b>;</p> <p><b>Контрольні служби:</b> паспортний, митний, ветеринарний, радіологічний, екологічний контроль, інспекція з карантину рослин.</p> <p>—</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Zosin++Ustyluh">https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Zosin++Ustyluh</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 7 полосах:</b> <b>4 на в'їзд,</b> <b>3 на виїзд</b> <b>Пропускна здатність</b> <b>1200 легкових машин</b> <b>15,0 % території в'їзду</b> <b>10,0% території виїзду</b> <b>17.0 % забудови</b> <b>5.0 % навісів</b></p>



К.6.

**МАПП «Долгобичув-Угринів»  
Вантажно-пасажирський до 3,5 т  
на польській території спільний контроль двох держав**



**ТЕП**

Загальна площа —

**12,0га;**

Площа забудови— 3, 2га;

**Контрольні служби:**

паспортний, митний,  
ветеринарний,  
санітарно-карантинний,  
екологічний контроль,  
інспекція з карантину  
рослин.

Українсько-польський кордон



**Контроль здійснюється на 36 полосах:**

**18 на в'їзд,**

**18 на виїзд**

Пропускна здатність –  
4000 легкових машин, 30  
автобусів, 10000 людей

**12,5 % території в'їзду**

**18,8% території виїзду**

**26, % забудови**

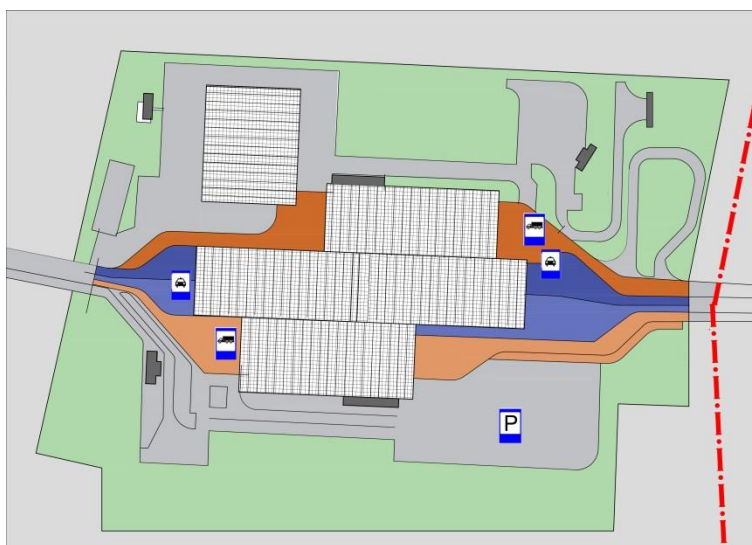
**20,8 % навісів**

**40,2 % площ для**


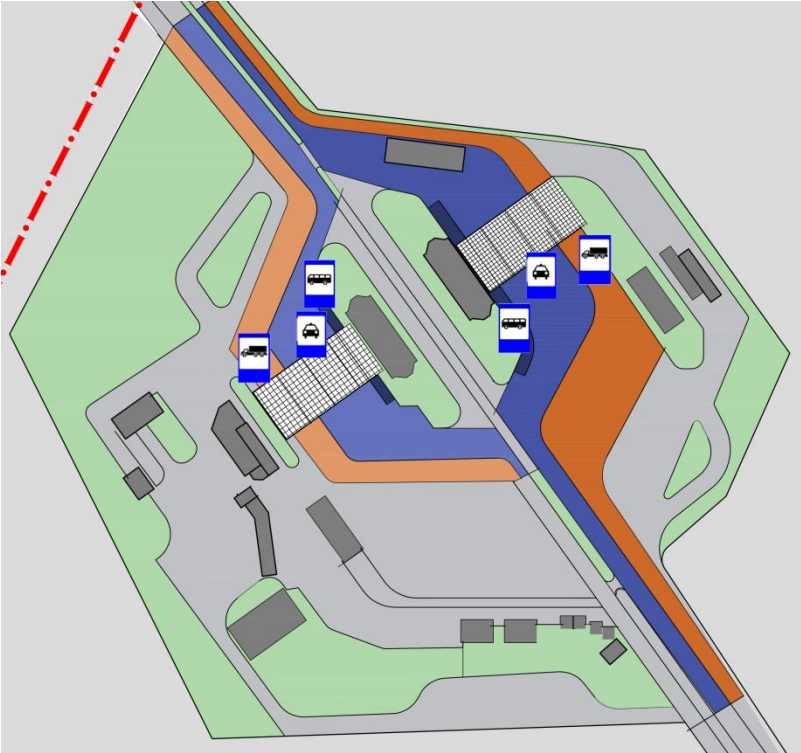
**вантажних машин**

**35,8 % площ для**

**легкових машин**



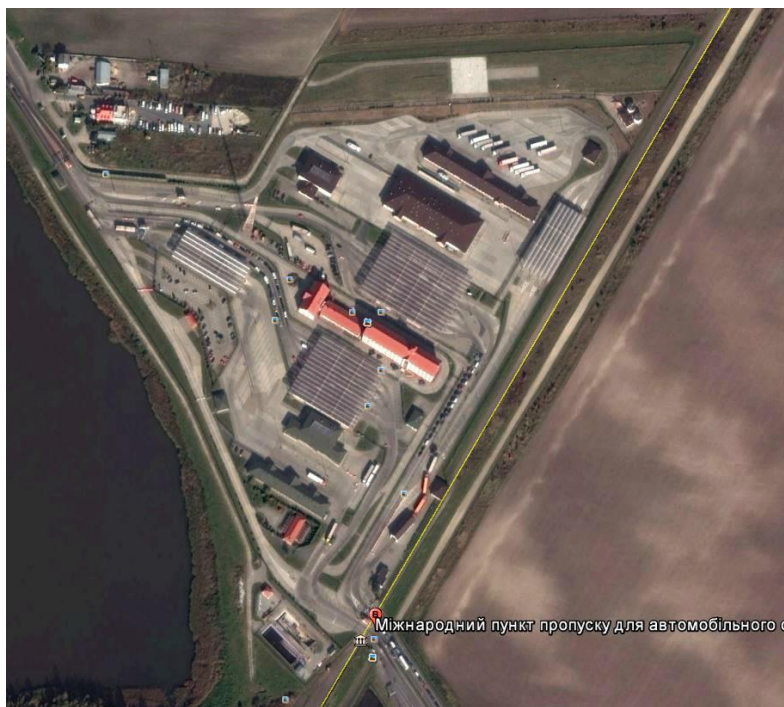
Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Dołhobyczów+Uhrynów>

К.7.	<b>МАПП «Рава-Руська» Вантажно-пасажирський на українській території</b>	
Українсько-польський кордон		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа — <b>9,23га;</b> Площа забудови. – <b>1,55га;</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> паспортний, митний, ветеринарний, санітарно-карантинний, екологічний контроль, інспекція з карантину рослин.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Rava-Ruska+-+Hrebenne/">https://www.google.com/maps/place/Rava-Ruska+-+Hrebenne/</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 28 полосах:</b> <b>14 на в'їзд,</b> <b>14 на виїзд</b></p> <p><b>Пропускна здатність –</b> 900 легкових машин, вантажних -250, 100 - автобусів, 400 людей</p> <p><b>18,2 % території в'їзду</b> <b>17,5 % території виїзду</b> <b>16,7 % забудови</b> <b>4,8 % навісів</b> <b>70,0 % площ для вантажних машин -</b> <b>28,0 % площ для легкових машин -</b> <b>2,0 % площ для автобусів</b></p>

К.8.

**МАПП «Гребенне»  
Вантажно-пасажирський  
на польській території**

Українсько-польський кордон



**ТЕП**

Загальна площа — **10,1 га**;  
Площа забудови. — **1,9 га**;

**Контрольні служби:**  
паспортний, митний,  
ветеринарний,  
санітарно-  
карантинний,  
екологічний контроль,  
інспекція з карантину  
рослин.



**Контроль**  
здійснюється на – **16**  
полосах: **8** на в'їзд, **8** на  
виїзд

**Пропускна здатність** –  
900 легкових машин,  
вантажних -250, 100 -  
автобусів, 400 людей

**36,6 % території**  
**в'їзду**  
**29,2 % території**  
**виїзду**  
**18,9 % забудови**  
**10,1 % навісів** –  
**71,0 % площ для**  
**вантажних машин** -  
**27,0 % площ для**  
**легкових машин** -  
**3,0 % площ для**  
**автобусів**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Rava-Ruska++Hrebennie/>

К.9.

**МАПП «Грушів-Будомеж»  
Вантажно-пасажирський до 3,5 т.  
на польській території спільний контроль двох держав**

Українсько-польський кордон



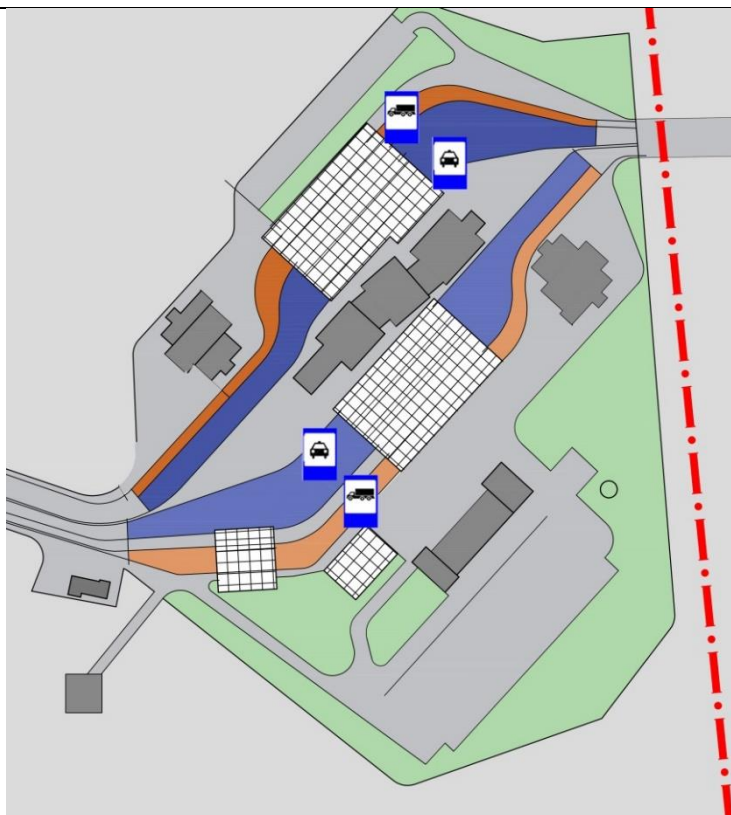
**ТЕП**

Загальна площа — **5,9га;**

Площа забудови. — **1,3га;**

**Контрольні служби:**

паспортний, митний,  
ветеринарний, санітарно-  
карантинний, екологічний  
контроль, інспекція з  
карантину рослин.



**Контроль здійснюється на  
12 полосах:**

**6 на в'їзд,**

**6 на виїзд**

**Пропускна здатність — 30000  
машин,**

**15,5 % території в'їзду —**

**17,8 % території виїзду —**

**22,0 % забудови —**

**8,5 % навісів**

**55,0% площ для**

**вантажних машин -**

**45,0% площ для легкових  
машин -**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
[https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Budomie  
rz+-+Hruszów/](https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Budomie<br/>rz+-+Hruszów/)

К.10

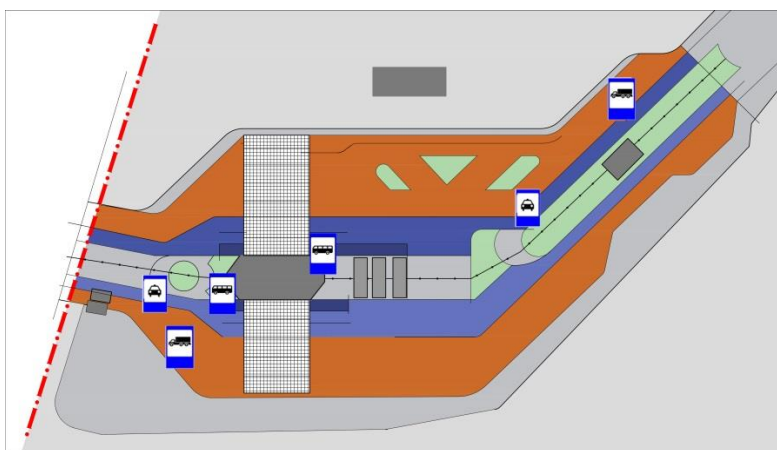
**МАПП « Краківець»  
Вантажно-пасажирський на українській території**

Українсько-польський кордон



**ТЕП**  
Загальна площа —  
**11,29 га;**  
Площа забудови. –  
**1,27 га;**  
Площа заощення –  
**8,72га;**  
Площа озеленення –  
**1,76га.**

**Контрольні  
служби:**  
паспортний, митний,  
радіологічний,  
ветеринарний,  
санітарно-  
карантинний, фіто  
санітарний,  
екологічний  
контроль.


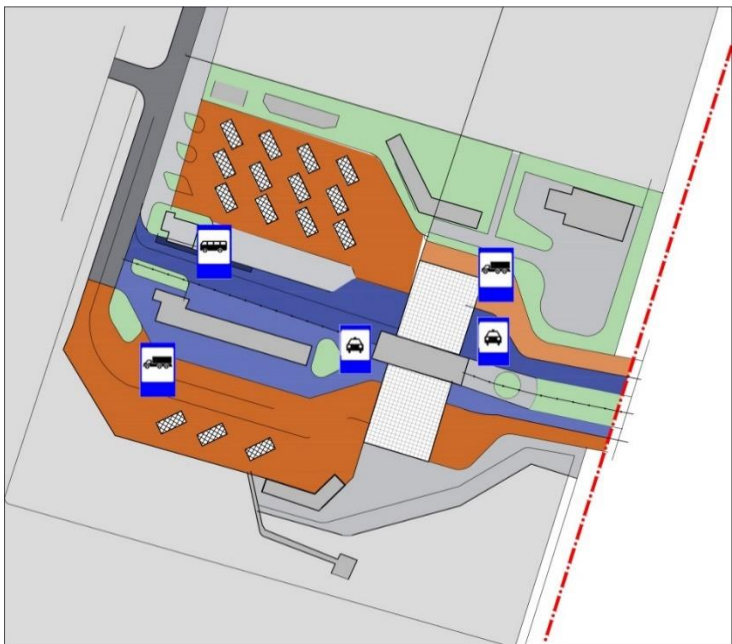



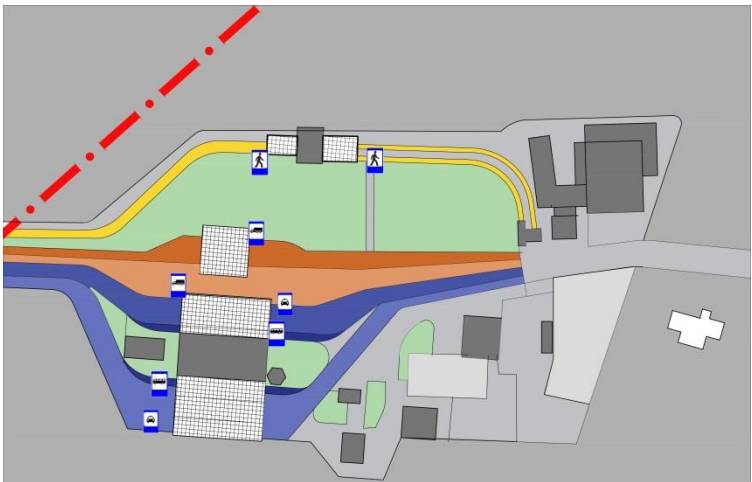
Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/search/краковець+пункт+пропуск+у/>


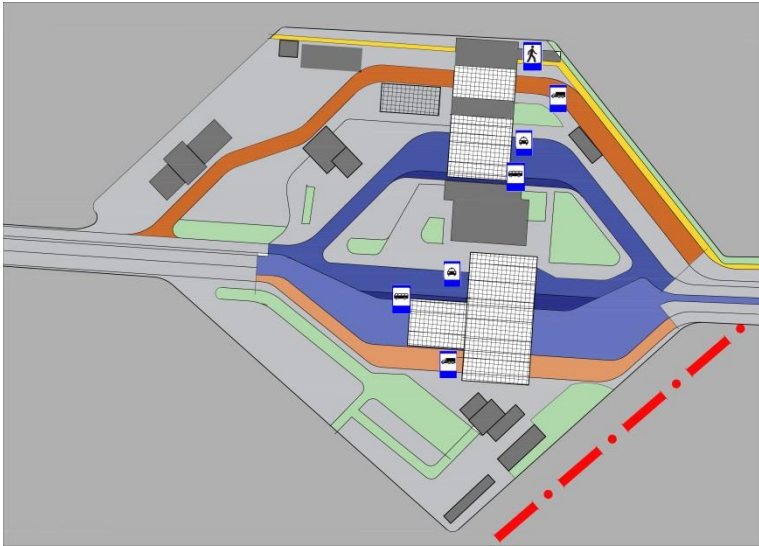
**Контроль  
здійснюється на 20  
полосах:  
10 на в'їзд,  
10 на виїзд**

**Пропускна здатність**  
– 4000 легкових  
машин, вантажних -  
500, 100 - автобусів,  
до 6000 людей


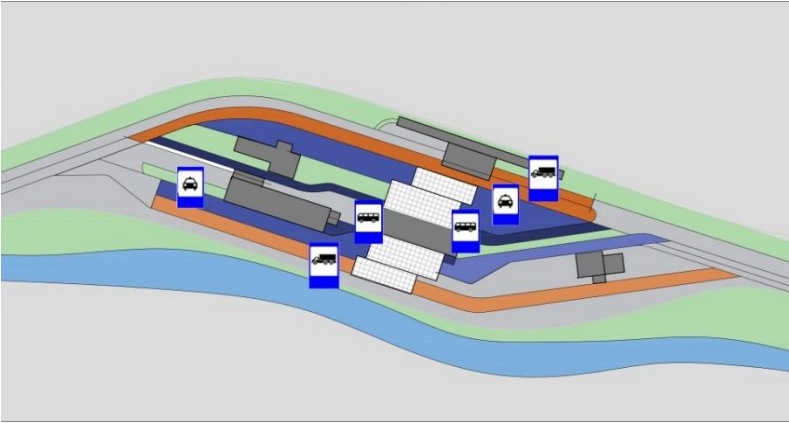
**25,0% - території  
в'їзду  
23,0% - території  
виїзду  
11,2 %- забудови  
6,3% - навісів  
65,0% - площ для  
вантажних машин -  
33,5% - площ для  
легкових машин -  
1,5% - площ для  
автобусів**


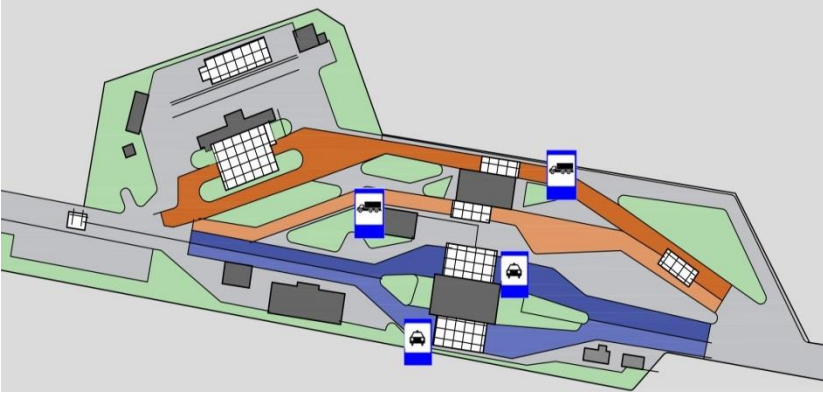
К.11	<b>МАПП «Корчова»</b> <b>Вантажно-пасажирський на польській території</b>	
Українсько-польський кордон		<p><b>ТЕП</b>  Загальна площа — <b>15,06 га</b>;  Площа забудови. — <b>2,2 га</b>;</p> <p><b>Контрольні служби:</b>  паспортний, митний,  радіологічний,  ветеринарний, санітарно-карантинний, фіто санітарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/search/корчова+пункт+пропуску/">https://www.google.com/maps/search/корчова+пункт+пропуску/</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 20 полосах:</b>  <b>10 на в'їзд,</b>  <b>10 на виїзд</b>  <b>Пропускна здатність – 4000</b> легкових машин, вантажних - 500, 100 - автобусів, до 6000 людей</p> <p><b>14,6% - забудови,</b>  <b>6,5 % - навісів,</b>  <b>75,0% - площ для вантажних машин,</b>  <b>23,5% - площ для легкових машин,</b>  <b>1,5% - площ для автобусів .</b></p>


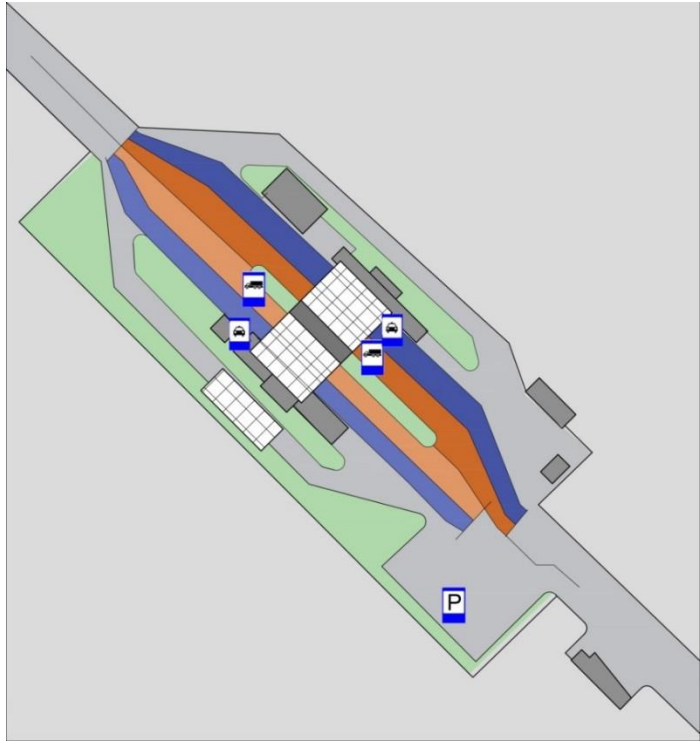
<p><b>К.12</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Шегині»</b>  <b>Вантажно-пасажирський, піший на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Кордон між Україною та Польщею</b></p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ТЕП:</b>  Загальна площа - <b>10,61га.</b>  Площа забудови - <b>0,80га</b></li> <li>•</li> <li>•</li> <li>• <b>Контрольні служби:</b>  паспортний, митний,  радіологічний,  ветеринарний,  санітарно-карантинний, фіто санітарний,  екологічний контроль.</li> </ul>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  <a href="https://www.google.com/maps/place/Kontrol'no-Propusknyu+Punkt+Shehyni/">https://www.google.com/maps/place/Kontrol'no-Propusknyu+Punkt+Shehyni/</a></p>	<p><b>Кількість полос руху - 15: на в'їзд 9 на виїзд 6</b></p> <p><b>Пропускна здатність на добу:</b> вантажних автомобілів – 120, легкових – 2200авт., автобусів – до 150, пішоходів – 2600чол.</p> <p><b>12,5% -території в'їзду,</b>  <b>10,3% - території виїзду,</b>  <b>7,5% - забудови,</b>  <b>4,3 % - навісів,</b>  <b>47,1% - площ для вантажних машин,</b>  <b>52,1% - площ для легкових машин,</b>  <b>1,8 % - площ для автобусів.</b></p>


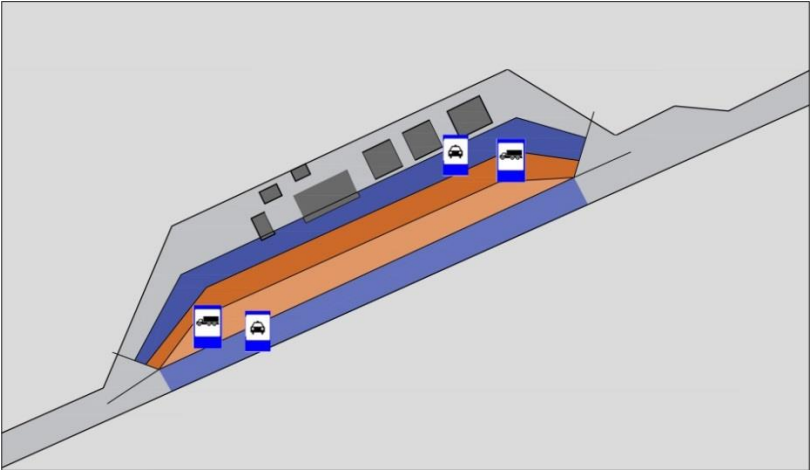
<p style="text-align: center;"><b>МАПП «Медика»</b></p> <p style="text-align: center;"><b>К.13</b>                      <b>Вантажно-пасажирський на польській території</b></p>		
<p><b>Українсько-польський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b>          Загальна площа —<b>6,91 га</b>;          Площа забудови. – <b>1, 0 га</b>;</p> <p><b>Контрольні служби:</b>          паспортний, митний,          радіологічний,          ветеринарний, санітарно-          карантинний, фіто          санітарний, екологічний          контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  <a href="https://www.google.com/maps/place/Medyka,+Poland/">https://www.google.com/maps/place/Medyka,+Poland/</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 15 полосах:</b>  <b>6 на в'їзд,</b>  <b>9 на виїзд</b></p> <p><b>Пропускна здатність – 2200</b>          легкових машин, вантажних -          120, до 150 - автобусів, до          2600 людей</p> <p><b>14,4% - забудови,</b>  <b>9,1% - навісів,</b>  <b>46,5% - площ для</b>  <b>вантажних машин,</b>  <b>53,0% - площ для</b>  <b>легкових машин,</b>  <b>1,5% - площ для</b>  <b>автобусів.</b></p>


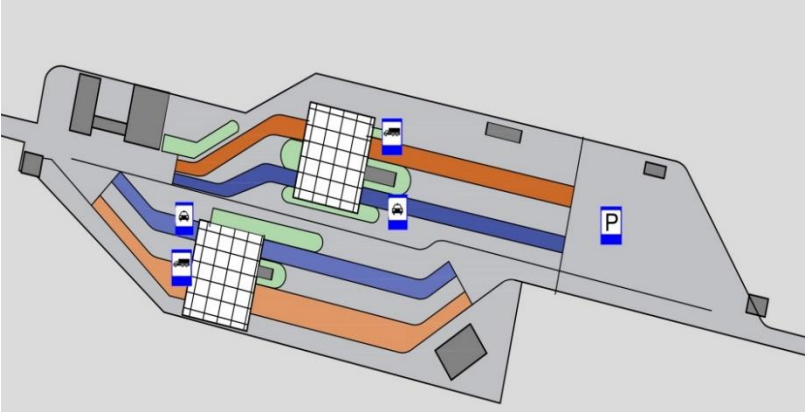



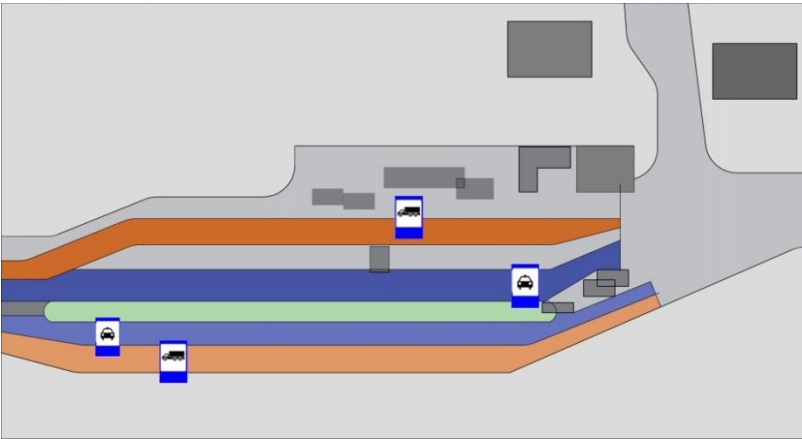
<p><b>К.14.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП « Смільниця- Кросценко» Вантажно-пасажирський спільний контроль двох держав</b></p>	
<p align="center" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Українсько-польський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>3,50 га;</b> Площа забудови – <b>0,71га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Smil'nytsya,+Lviv+Oblast,+82063/">https://www.google.com/maps/place/Smil'nytsya,+Lviv+Oblast,+82063/</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 11 полосах:</b> <b>в'їзд до Польщі:</b> <b>3 легкових, 1 автобус</b> <b>1 вантажний</b> <b>в'їзд до України:</b> <b>4 легкових,</b> <b>1 автобус,</b> <b>1 вантажний.</b> <b>Пропускна здатність – 4000 легкових машин, 500 вантажних, 100 автобусів</b></p> <p><b>25,6% - території в'їзду,</b> <b>22,2% - території виїзду,</b> <b>20,1% - забудови,</b> <b>9,7% - навісів,</b> <b>37,3% - площ для вантажних машин,</b> <b>61,5% - площ для легкових машин,</b> <b>1,2 % - площ для автобусів</b></p>


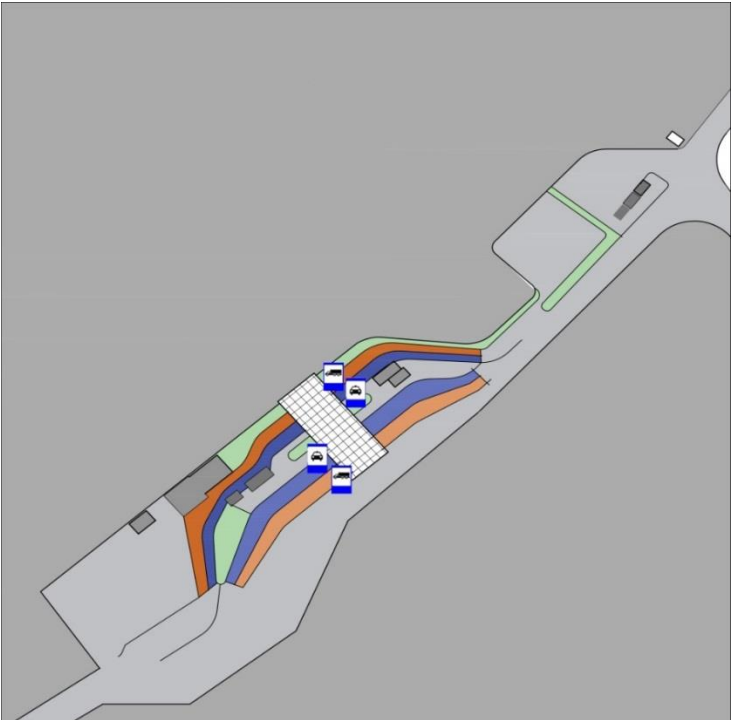
<p><b>К.15.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Мокрани» Вантажно-пасажирський на білоруській території</b></p>	
<p align="center" style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Українсько-білоруський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>5,2 га;</b> Площа забудови – <b>0,98 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+automobile+checkpoint+\" mokrany\"+(state+border+of+the+republic+of+belarus)"="">https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+automobile+checkpoint+\"Mokrany\"+(state+border+of+the+Republic+of+Belarus)</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 8 полосах:</b> на в'їзд 4; на виїзд 4. здатність: до 1200 легкових автомобілів, 400 вантажних, 70 автобусів на добу в обох напрямках.</p> <p><b>14,3% - території в'їзду,</b> <b>12,5% - території виїзду,</b> <b>18,2% - забудови,</b> <b>3,8% - навісів,</b> <b>46,5%- площ для вантажних машин,</b> <b>54,5% - площ для легкових машин.</b></p>


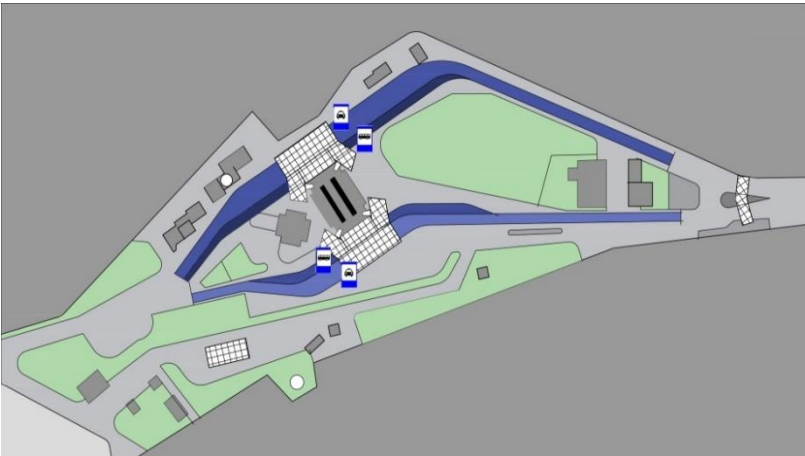
<p><b>К.16.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП « Дomanовo »</b></p> <p align="center"><b>Вантажно-пасажиpський на українській території</b></p>	
<p align="center">Українсько-білоруський кордон</p>		<p><b>ТЕП</b>          Загальна площа – <b>1,55 га;</b>          Площа забудови – <b>0,26 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b>          митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
		<p><b>Контроль здійснюється на 8 полосах:</b>          на в'їзд 4;          на виїзд 4.</p> <p><b>Пропускна здатність:</b> до 1800 легкових автомобілів, 160 вантажних, 70 автобусів на добу в обох напрямках.</p> <p><b>26,0% - зони в'їзду,</b>  <b>32,1% - зони виїзду,</b>  <b>16,7% - забудови,</b>  <b>9,0% - навісів,</b>  <b>47,0% - площ для вантажних машин,</b>  <b>53,0% - площ для легкових машин.</b></p>
<p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  <a domanovo\""="" href="https://www.google.com/maps/place/Crossing+points+for+road+traffic+\">https://www.google.com/maps/place/Crossing+points+for+road+traffic+\"Domanovo\"</a></p>		

К.17.	<b>МАПП « Пулемець» Вантажно-пасажирський на українській території</b>	
<b>Українсько-білоруський кордон</b>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>0,24 га;</b> Площа забудови – <b>0,03 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, контроль.</p>
 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/search/Пулемець+пунк+пропуску,+Volyn+Oblas">https://www.google.com/maps/search/Пулемець+пунк+пропуску,+Volyn+Oblas</a></p>	<p><b>Контроль здійснюється на 4 полосах:</b> на в'їзд 2; на виїзд 2. здатність: до 800 легкових автомобілів, 100 вантажних, 70 автобусів на добу в обох напрямках.</p> <p><b>35,5% - зони в'їзду,</b> <b>36,0% - зони виїзду,</b> <b>12,5% - забудови,</b> <b>50,0%- площ для вантажних машин,</b> <b>50,0% - площ для легкових машин.</b></p>	

<p><b>К.18.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Томашівка» Вантажно-пасажирський на білоруській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-білоруський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>1,32 га;</b> Площа забудови – <b>0,07 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Tamašoŭka/">https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Tamašoŭka/</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 600 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках.</p> <p><b>32,5%</b>- зони в'їзду, <b>26,5%</b> - зони виїзду, <b>13,5%</b> - забудови, <b>10,6%</b> - навісів, <b>48,5%</b> - площ для вантажних машин, <b>51,5%</b> - площ для легкових машин.</p>

<p><b>К.19.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Дольськ» Вантажно-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-білоруський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>0,52 га;</b> Площа забудови – <b>0,05 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/search/пункт+пропуска+near+Дольськ,+Volyn+Oblast">https://www.google.com/maps/search/пункт+пропуска+near+Дольськ,+Volyn+Oblast</a></p>	<p><b>Пропускна здатність</b> до 700 легкових автомобілів, вантажних, 50 автобусів на добу в обох напрямках</p> <p><b>42,3% території в'їзду,</b> <b>37,5% території виїзду,</b> <b>9,6% забудови,</b> <b>2,6% навісів,</b> <b>50,0% площ для вантажних машин,</b> <b>50,0% площ для легкових машин</b> -</p>

<p><b>К.20.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Мохро» Вантажно-пасажирський на білоруській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-білоруський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>1,8 га</b>; Площа забудови – <b>0,12 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a "="" href="https://www.google.com/maps/place/Международный+пункт+пропуска+\" мохро\"="">https://www.google.com/maps/place/Международный+пункт+пропуска+\"Мохро\"/</a></p>	<p><b>Пропускна здатність</b> до 700 легкових автомобілів, вантажних, автобусів на добу в обох напрямках <b>17,8% зони в'їзду</b> <b>24,2% зони виїзду</b> – <b>6,6% забудови</b> <b>4,8% навісів</b> <b>47,5% площ для вантажних машин -</b> <b>52,5% площ для легкових машин</b></p>

<p><b>К.21.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Брест» Вантажно-пасажирський на білоруській території</b></p>	
<p><b>Польсько-білоруський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Площа ділянки АПП - 7,8 га, Площа забудови - 0,68 га;</p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Brest-Terespol'+(Granica+S+Pol'Shei)">https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Brest-Terespol'+(Granica+S+Pol'Shei)</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 4000 легкових автомашин и 500 автобусів на добу</p> <p><b>16,0% території в'їзду, 23,7% території виїзду, 8,7% забудови, 3,8% навісів, 98,0% площ для легкових машин, 2,0% площ для автобусів.</b></p>



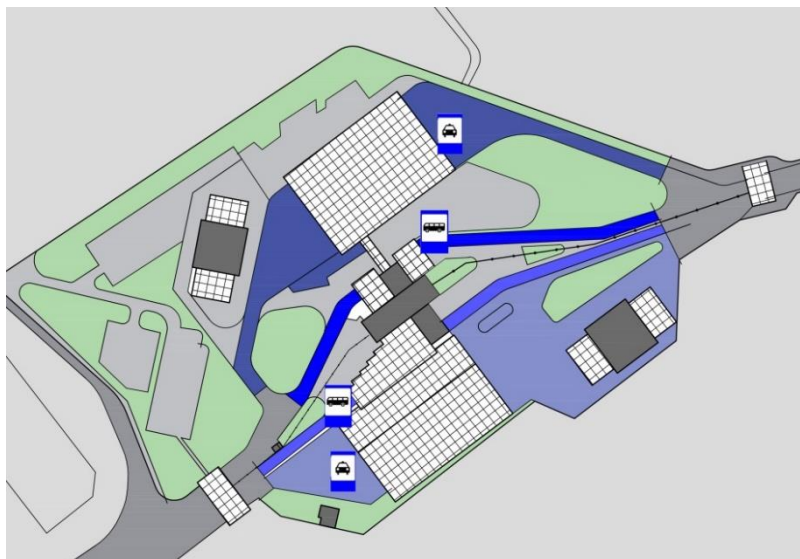
К. 22.

**МАПП «Тересполь»  
Вантажо-пасажирський на польській території**

Польсько-білоруський кордон



**ТЕП**  
Площа ділянки  
АПП - **8,3 га**,  
Площа забудови -  
**0,43 га**  
**19** платформ: для  
легкового авто 8  
на в'їзд, 8 на  
виїзд; 4 для  
автобусів, 2 на  
в'їзд, 2 на виїзд



**Пропускна  
здатність: 4000**  
легкових  
автомашин и 500  
автобусів на добу

**10,8 % території  
в'їзду,  
15,5 % території  
виїзду,  
22,3% забудови,  
6,2% навісів,  
92,0% площ для  
легкових машин,  
8,0% площ для  
автобусів**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]

[https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Brest-Terespol'+\(Granica+S+Pol'She](https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Brest-Terespol'+(Granica+S+Pol'She)

К.23.

**МАПП «Козловичі»  
Вантажо-пасажирський на білоруській території**

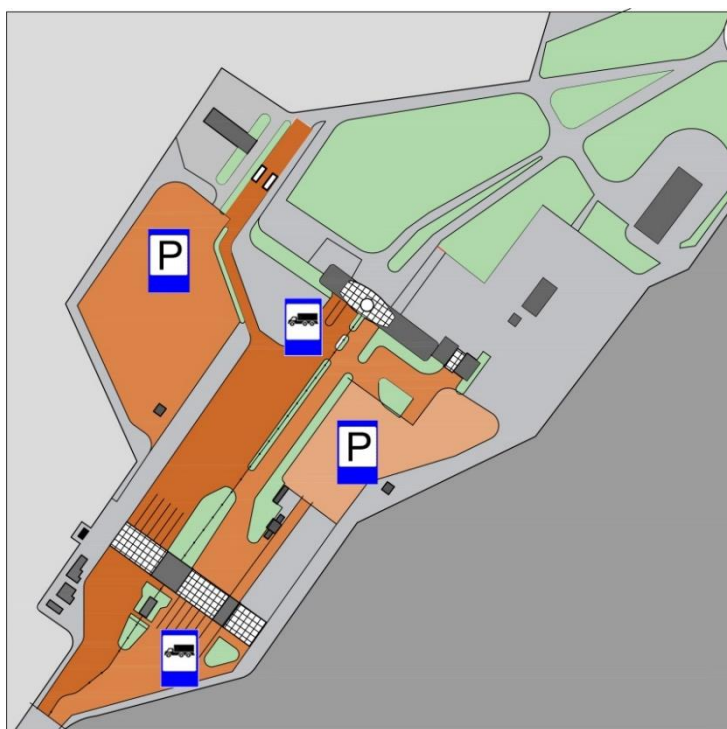
Польсько-білоруський кордон



**ТЕП**

Загальна площа – **21,55 га**;  
Площа забудови – **1,31 га**

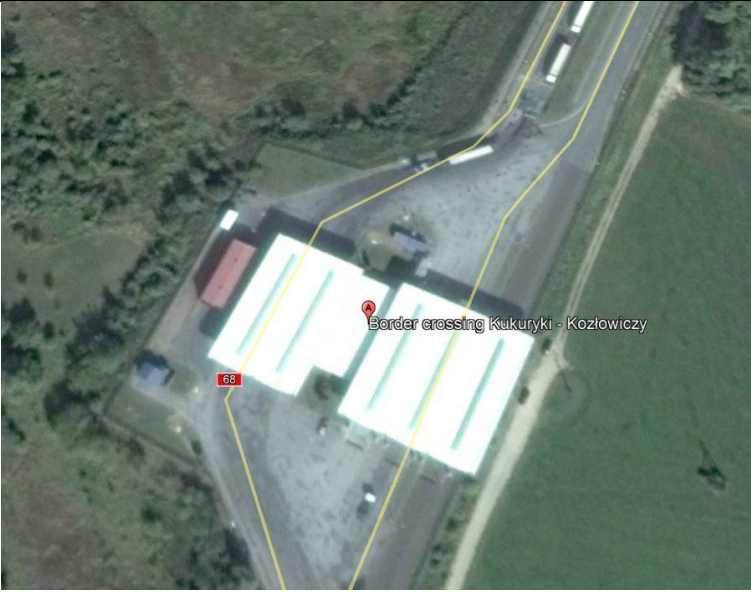
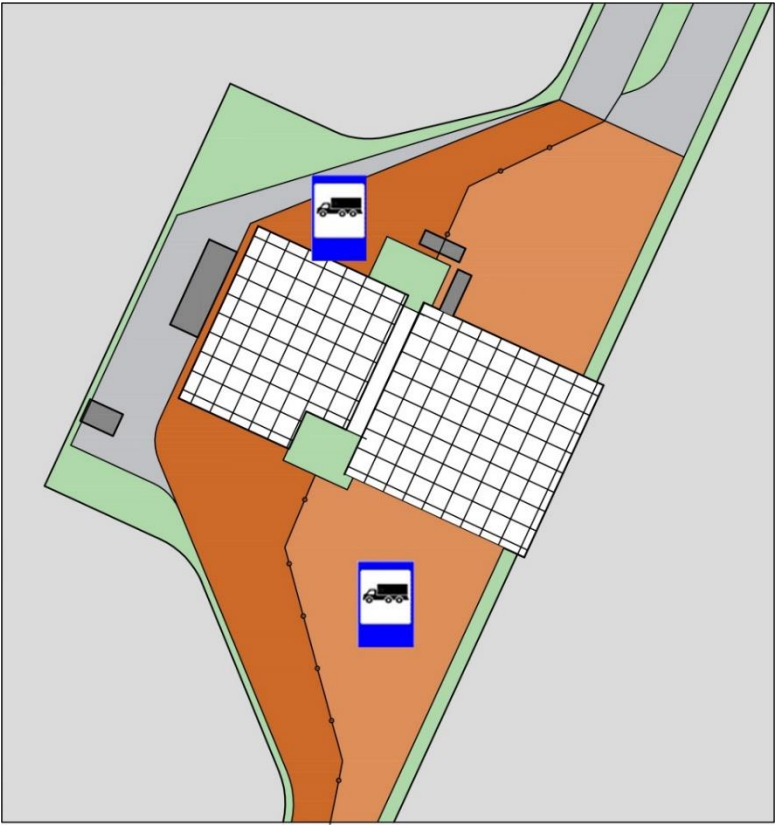
**Контрольні служби:**  
митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.


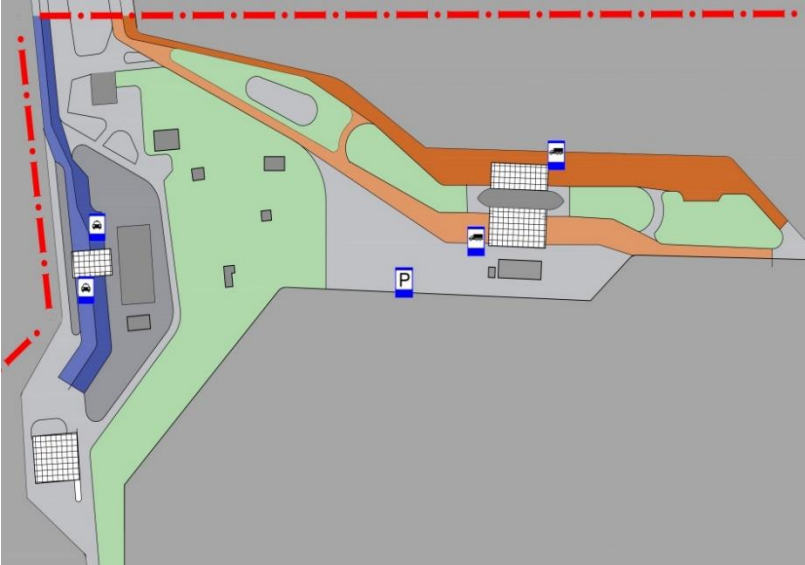


**Пропускна здатність:**  
2000 вантажних автомашин на добу

**37,5% території в'їзду,  
27,5% території виїзду,  
6,1% забудови ,  
2,3% навісів,  
100% площ для вантажних машин.**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propuska+Kozlovichi/>

<p><b>К.24.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Кукуруки» Вантажо-пасажирський на польській території</b></p>	
<p align="center"><b>Польсько-білоруський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>1,25 га;</b> Площа забудови – <b>0,28 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
		<p><b>Пропускна здатність:</b> 2000 вантажних автомашин на добу</p> <p><b>25,6% території в'їзду,</b> <b>18,3 території виїзду,</b> <b>22,4% забудови,</b> <b>19,5% навісів,</b> <b>100% площ для вантажних машин.</b></p>
<p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Kukuryki+-+Kozlowiczy">https://www.google.com/maps/place/Border+crossing+Kukuryki+-+Kozlowiczy</a></p>		

<p><b>К.25.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Ужгород» Вантажо-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-словацький кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>6,4 га;</b> Площа забудови – <b>0,55 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/search/пункт+пропуска+ужгород">https://www.google.com/maps/search/пункт+пропуска+ужгород</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 800 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках</p> <p><b>17,2% території в'їзду, 16,2% території виїзду, 8,5% забудови, 4,6% навісів, 62,0% площ для вантажних машин, 38,0% площ для легкових машин</b></p>

К.26.

**МАПП «Вишне-Немецьке»  
Вантажо-пасажирський на словацькій території**

Українсько-словацький кордон


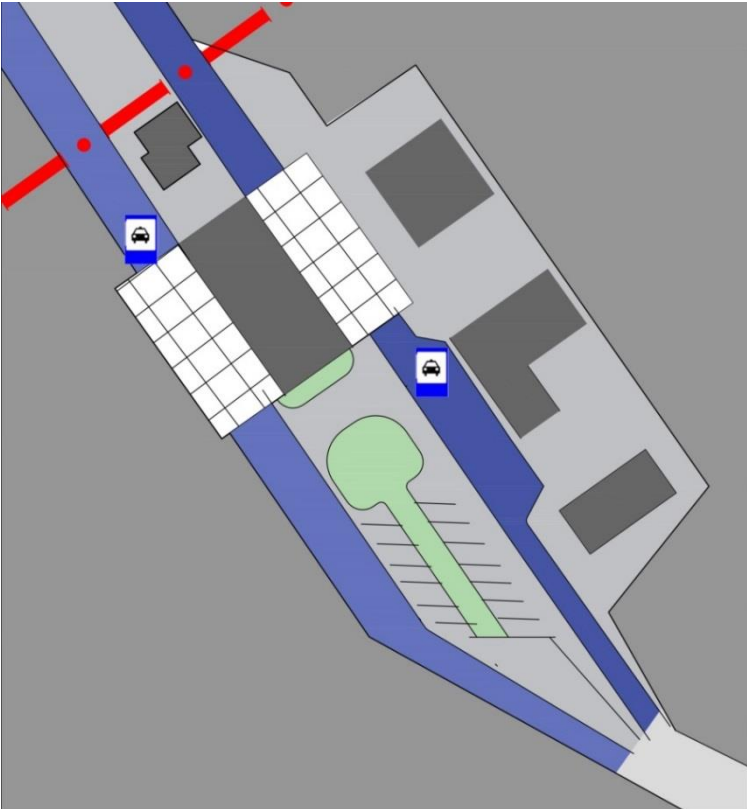



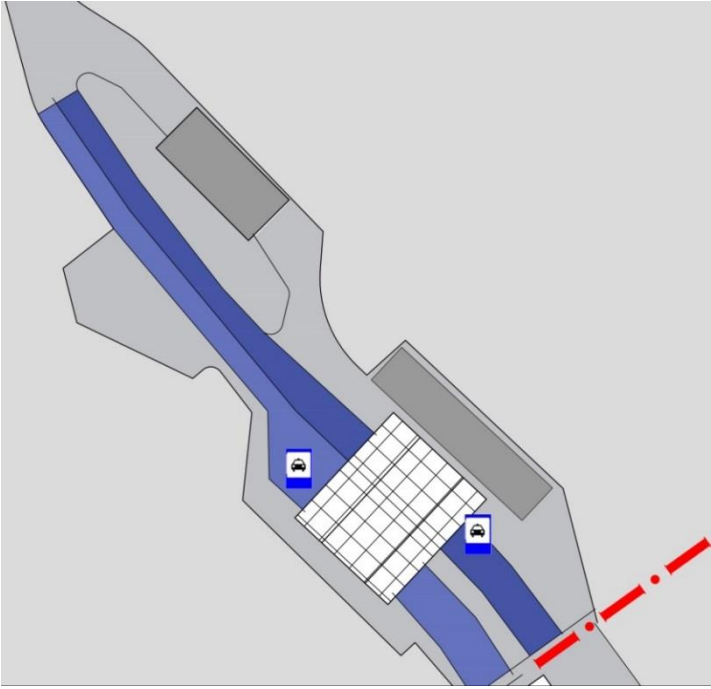
**ТЕП**  
Загальна площа – **5,1 га;**  
Площа забудови – **1,4**  
**Контрольні служби:**  
митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.


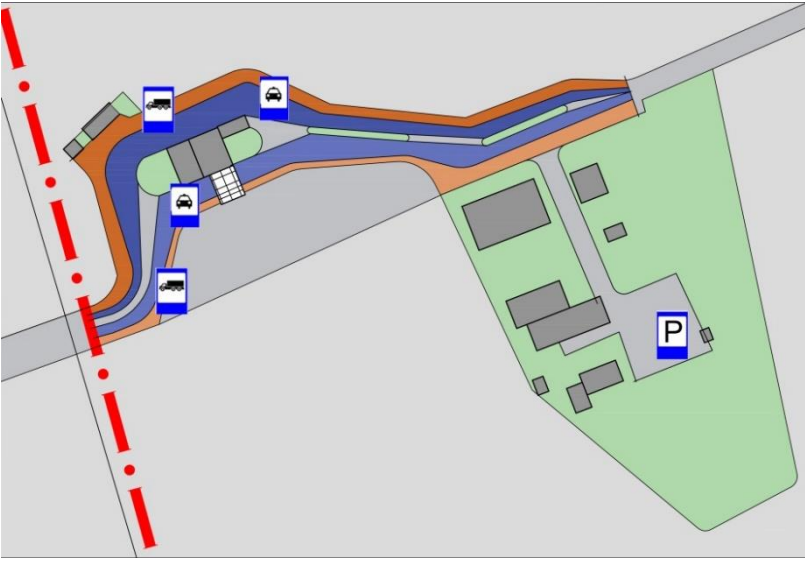


**Пропускна здатність:** 800 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках.  
**18,6% зони в'їзду,**  
**19,2% зони виїзду,**  
**27% забудови,**  
**9,8% навісів,**  
**44,2% площ для вантажних машин,**  
**55,8% площ для легкових машин**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/SVK+E50%2F58%2F50+Vyšné+Nemecké+—+UKR+E50%2FE58+Užhoro>

<p><b>К.27.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Малий Березний» Вантажо-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-словацький кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>0,32га;</b> Площа забудови – <b>0,08 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Malyu+Bereznyu+Punkt+Propusku+Chops'koyi+Mytnytsi">https://www.google.com/maps/place/Malyu+Bereznyu+Punkt+Propusku+Chops'koyi+Mytnytsi</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 800 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках</p> <p><b>40.2% зони в'їзду,</b> <b>41.0% зони виїзду,</b> <b>31.2% забудови,</b> <b>25.0 % навісів,</b> <b>100% площ для легкових машин.</b></p>

<p><b>К.28.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП « Убля»</b>  <b>Вантажо-пасажирський на словацькій території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-словацький кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b>          Загальна площа – <b>0,51 га;</b>          Площа забудови – <b>0,098 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b>          митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
		<p><b>Пропускна здатність:</b> 600 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках.</p> <p><b>33,5 % зони в'їзду,</b>  <b>30,2 % зони виїзду,</b>  <b>17,6 % забудови,</b>  <b>2,5 % навісів,</b>  <b>100 % площ для легкових машин</b></p>
<p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  <a href="https://www.google.com/maps/place/067+73+Ubl'a,+Slovakia/">https://www.google.com/maps/place/067+73+Ubl'a,+Slovakia/</a></p>		

<p><b>К.29.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Лужанка» Вантажо-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-угорський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>1,02 га;</b> Площа забудови – <b>0,11 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Luzhanka+Punkt+Propusku+Mytnoho+Posta+Chops'koyi+Mytnyt">https://www.google.com/maps/place/Luzhanka+Punkt+Propusku+Mytnoho+Posta+Chops'koyi+Mytnyt</a></p>	<p><b>Пропускна здатність - 1800</b> транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямах. <b>43,0 % зони в'їзду,</b> <b>42,0 % зони виїзду,</b> <b>10,0 % забудови,</b> <b>4,0% навісів,</b> <b>20,0% площ для вантажних машин,</b> <b>80,0% площ для легкових машин</b></p>



К.30.

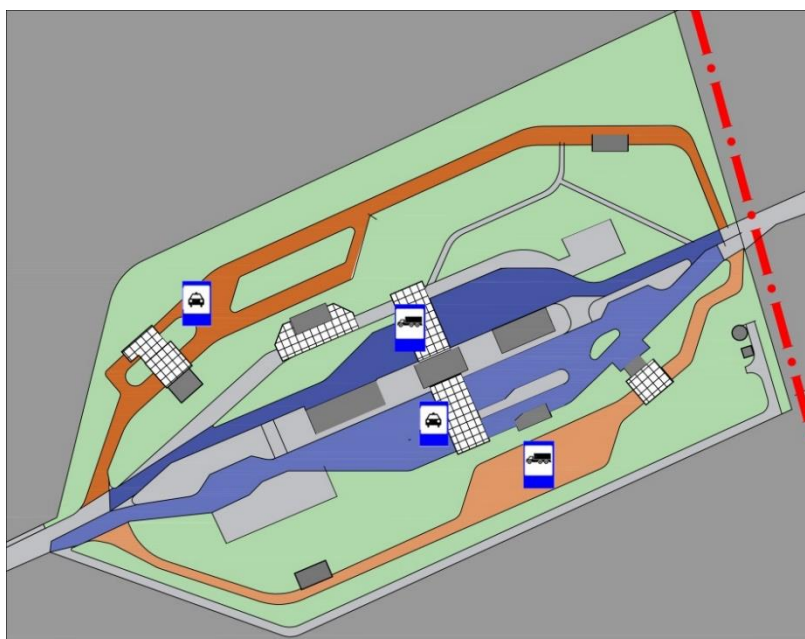
**МАПП «Берегшурань»  
Вантажо-пасажирський на угорській території**

Українсько-угорський кордон



**ТЕП**  
Загальна площа –  
**7,8 га;**  
Площа забудови –  
**0,26 га**


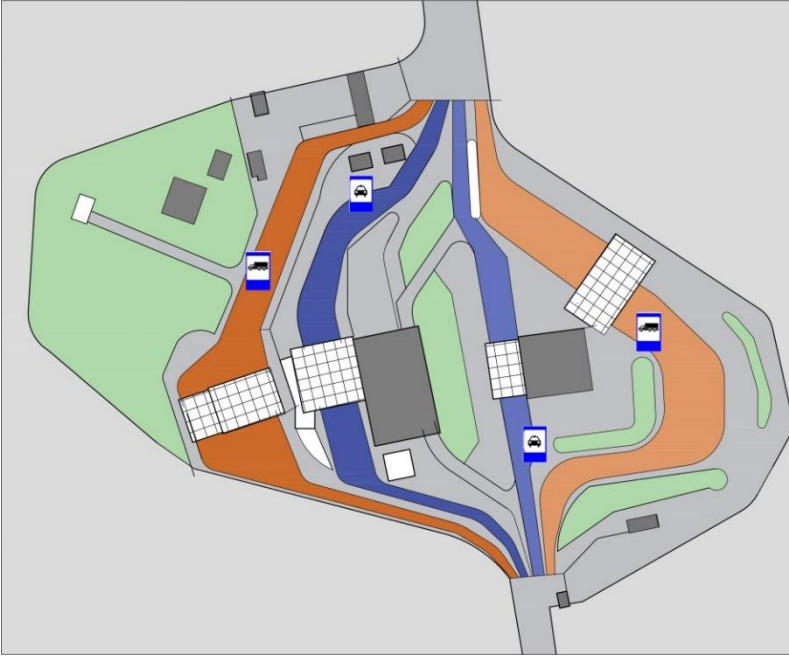
**Контрольні  
служби:**  
митний та  
прикордонний  
контроль,  
радіологічний,  
санітарний,  
фітосанітарний,  
ветеринарний,  
екологічний  
контроль.



**Пропускна  
здатність: 800**  
транспортних  
засобів змішаного  
типу на добу в обох  
напрямах

**12,5 % - зони  
в'їзду,  
14,2 % - зони  
виїзду,  
3,5 % - забудови,  
2,5 % - навісів,  
72,0 % - площ  
для легкових  
машин,  
28,0 % - площ  
для автобусів**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Beregshuranyi+Határátkelőhely/>

<p><b>К.31.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП « Чоп»</b>  <b>Вантажо-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-угорський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b>          Загальна площа – 4,8 га;          Площа забудови – 0,35 га</p> <p><b>Контрольні служби:</b>          митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  <a href="https://www.google.com/maps/place/Chop+City+Council">https://www.google.com/maps/place/Chop+City+Council</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 800 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках.</p> <p><b>53,0 % зони в'їзду –</b>  <b>47,0 % зони виїзду –</b>  <b>7,8 % забудови –</b>  <b>4,1 % навісів –</b>  <b>65,0 % площ для вантажних машин -</b>  <b>35,0 % площ для легкових машин</b>          -</p>

К.32.

**МАПП «Захонь»  
Вантажо-пасажирський на угорській території**

Українсько-угорський кордон




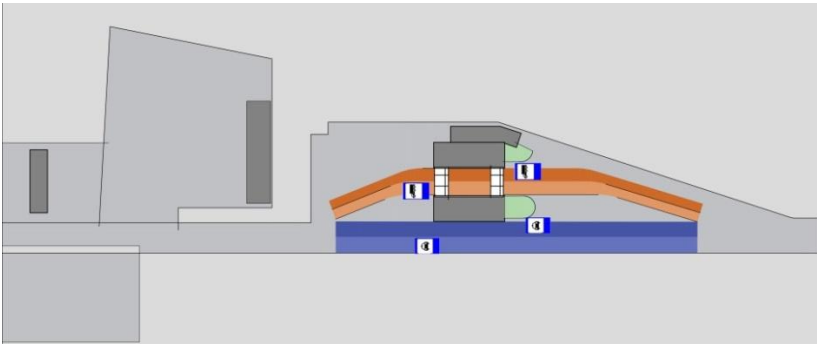
**ТЕП**  
Загальна площа –  
**6,4 га;**  
Площа забудови –  
**0,28 га**

**Контрольні  
служби:**  
митний та  
прикордонний  
контроль,  
радіологічний,  
санітарний,  
фітосанітарний,  
ветеринарний,  
екологічний  
контроль.



**Пропускна  
здатність: 1000**  
транспортних  
засобів змішаного  
типу на добу в обох  
напрямах  
**38.0 % зони**  
**в'їзду**  
**42.0 % зони**  
**виїзду –**  
**12.5 % забудови**  
**4.2 % навісів –**  
**45, 0% площ для**  
**вантажних**  
**машин -**  
**38,0 % площ для**  
**легкових машин**  
-

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Záhony,+4625+Hungary>

<p><b>К.33.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Дяково» Вантажно-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-румунський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>0,89 га;</b> Площа забудови – <b>0,13 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propusku+Sokyryany+-+Oknytsya/">https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propusku+Sokyryany+-+Oknytsya/</a></p>	<p><b>Пропускна здатність – 800 автомашин</b></p> <p><b>35.0 % зони в'їзду</b> <b>47.8 % зони виїзду</b> <b>15.2% забудови</b> <b>5.0 % навісів</b> <b>65.0% площ для вантажних машин -</b> <b>35.0 % площ для легкових машин</b></p>

К.34.

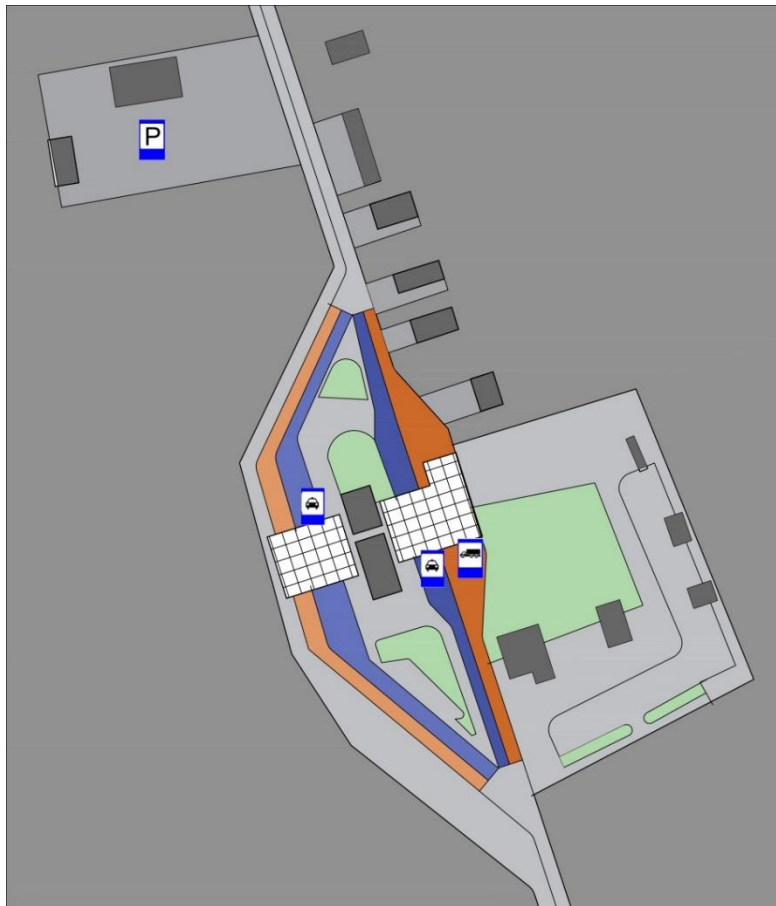
**МАПП «Халмеу»  
Вантажно-пасажирський на румунській території**

Українсько-румунський кордон



**ТЕП**  
Загальна площа –  
**1,94а;**  
Площа забудови –  
**0,29 га**

**Контрольні  
служби:**  
митний та  
прикордонний  
контроль,  
радіологічний,  
санітарний,  
фітосанітарний,  
ветеринарний,  
екологічний  
контроль.


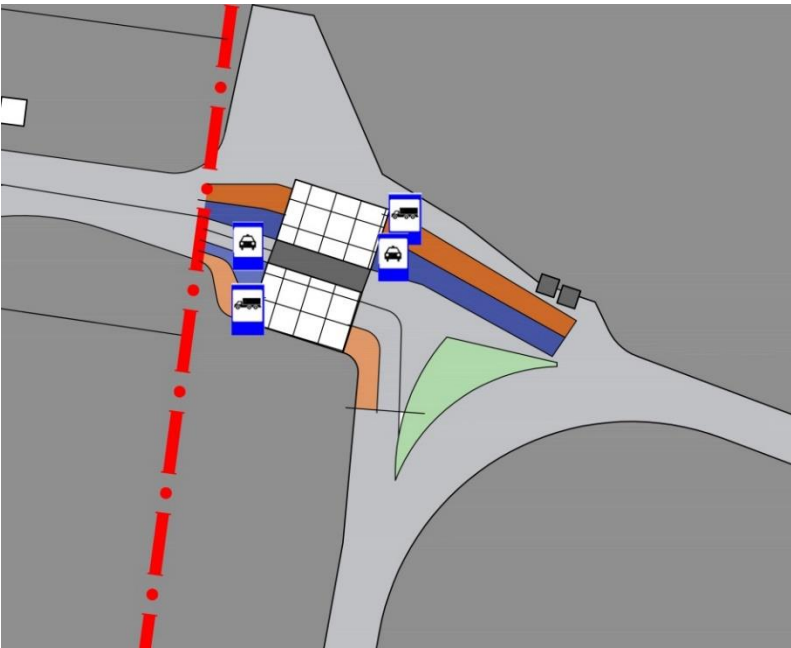


**Пропускна  
здатність:** 600  
транспортних  
засобів змішаного  
типу на добу в обох  
напрямах

**15.8% зони  
в'їзду,  
16.0% зони  
виїзду,  
15.0% забудови,  
5.1 % навісів,  
56.0 % площ для  
вантажних  
машин,  
44.0 % площ для  
легкових машин**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/place/Halmeu+447145,+Romani>

<p><b>К.35.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Сокиряни» Вантажно-пасажирський на українській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-молдавський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>0,63 га;</b> Площа забудови – <b>0,04 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propusku+Sokiryany++Oknytsya/">https://www.google.com/maps/place/Punkt+Propusku+Sokiryany++Oknytsya/</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 600 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках</p> <p><b>52.0 % зони в'їзду,</b> <b>48.0 % зони виїзду,</b> <b>6.0 % забудови,</b> <b>19.0 % навісів,</b> <b>35.0% площ для вантажних машин,</b> <b>40.0 % площ для легкових машин</b></p>

<p><b>К.36.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Окниця» Вантажно-пасажирський на молдавській території</b></p>	
<p align="center"><b>Українсько-молдавський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>0,3 га;</b> Площа забудови – <b>0,02 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Ocnița,+Moldova/">https://www.google.com/maps/place/Ocnița,+Moldova/</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 600 транспортних засобів змішаного типу на добу в обох напрямках</p> <p><b>47.0 % зони в'їзду,</b> <b>33.0% зони виїзду,</b> <b>6.0 % забудови,</b> <b>23.0 % навісів,</b> <b>40.0 % площ для вантажних машин,</b> <b>60.0% площ для легкових машин</b></p>

К.37.

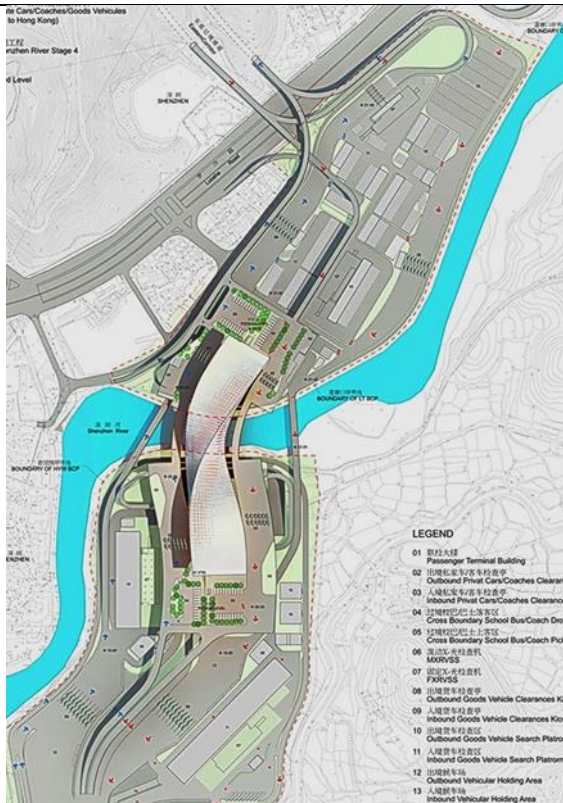
**МАПІ «Hueng Yuen Wai»  
Вантажно-пасажирський на гонконгській території**

Китайсько-гонконгський кордон



**ТЕП**  
Загальна площа –  
**22,306 га;**  
Площа забудови –  
**5.8 га**

**Контрольні  
служби:**  
митний та  
прикордонний  
контроль,  
радіологічний,  
санітарний,  
фітосанітарний,  
ветеринарний,  
екологічний  
контроль.



**50.0 % зони  
в'їзду,  
50.0% зони  
виїзду,  
25.0 % забудови,  
35.0 % навісів,  
50.0 % площ для  
вантажних  
машин,  
50.0 % площ для  
легкових машин**

[Електронний ресурс]

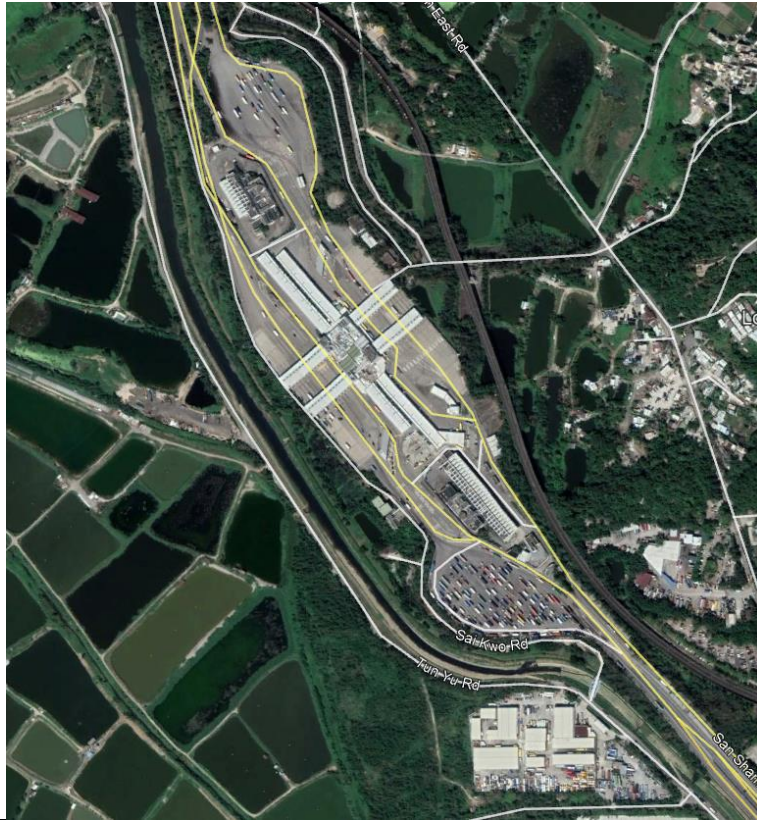
<https://www.google.com/maps/dir/22.5193875,114.2277934/Hueng+Yuen+Wai,+Hong+Kong/>



К.38.

**МАПП «Lok Ma Chau»  
Вантажно-пасажирський на гонконгській території**

Китайсько-гонконгівський кордон

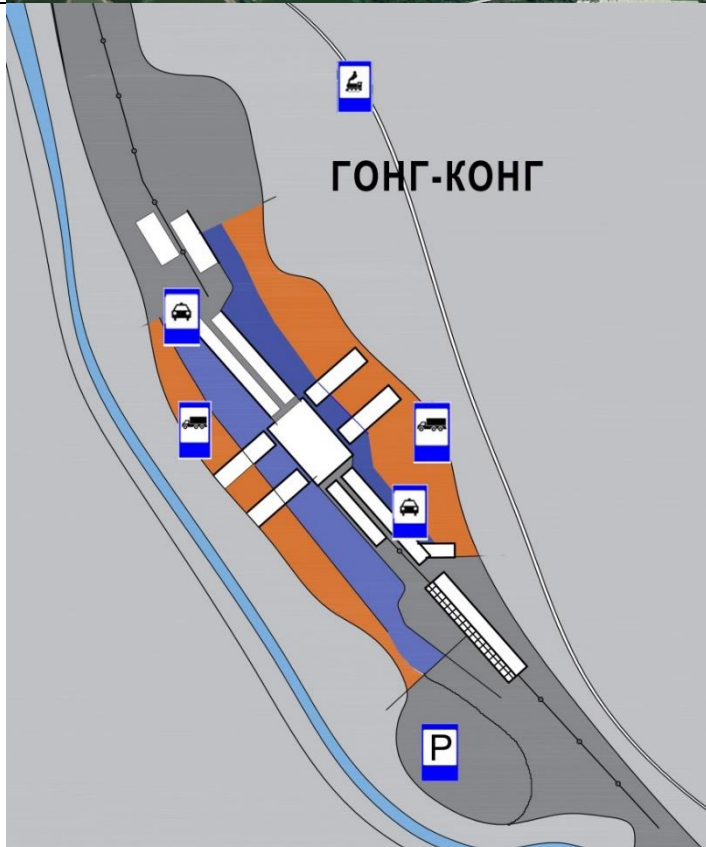


**ТЕП**

Загальна площа –  
**11,8 га;**  
Площа забудови –  
**2, 5 га**

**Контрольні  
служби:**

митний та  
прикордонний  
контроль,  
радіологічний,  
санітарний,  
фітосанітарний,  
ветеринарний,  
екологічний  
контроль.



**32.0 % зони  
в'їзду,  
34% зони виїзду,  
21.0 % забудови,  
16.9 % навісів,  
40.0 % площ для  
вантажних  
машин,  
60 % площ для  
легкових машин**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/dir//Lok+Ma+Chau,+Hong+Kong/>

К.39.

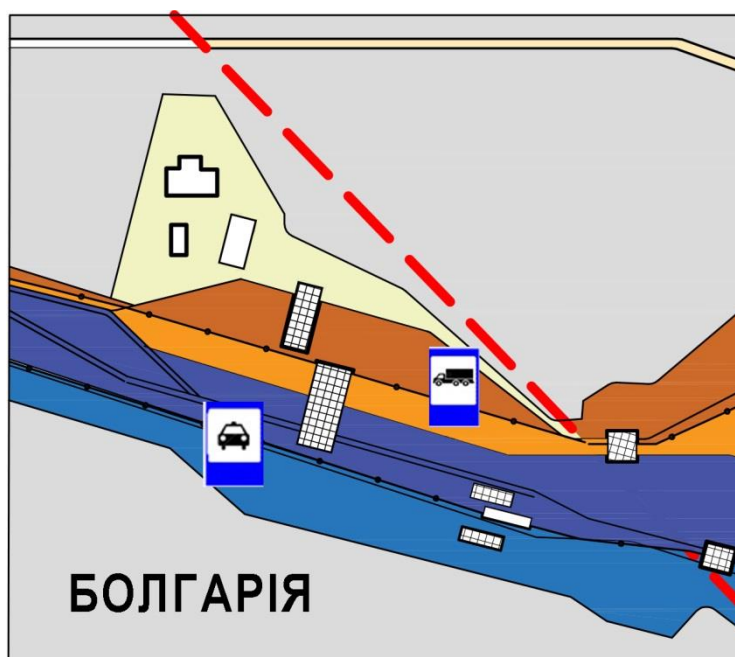
**МАПШ «Капітан Андрєєво»  
Вантажно-пасажирський на болгарській території**

Турецько-болгарський кордон



**ТЕП**  
Загальна площа –  
**14.8 га;**  
Площа забудови –  
**1.24 га**


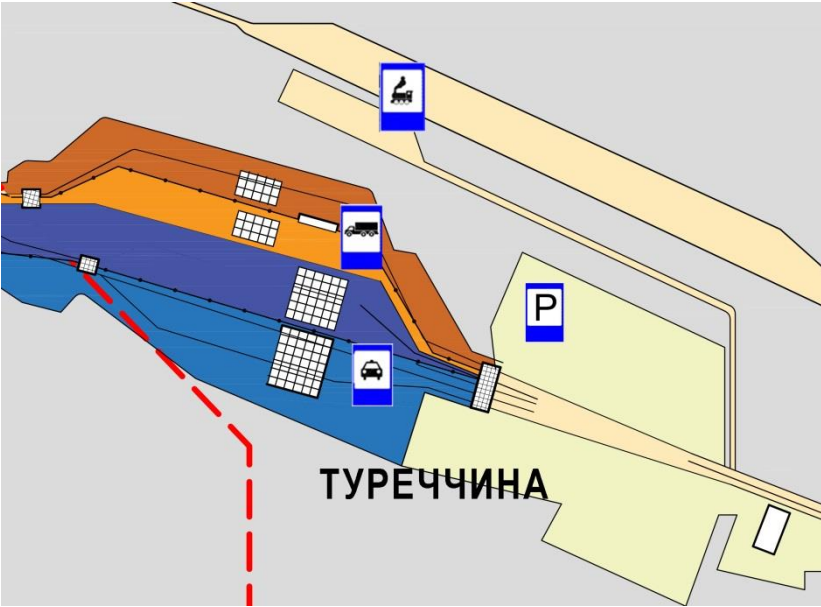
**Контрольні  
служби:**  
митний та  
прикордонний  
контроль,  
радіологічний,  
санітарний,  
фітосанітарний,  
ветеринарний,  
екологічний  
контроль.


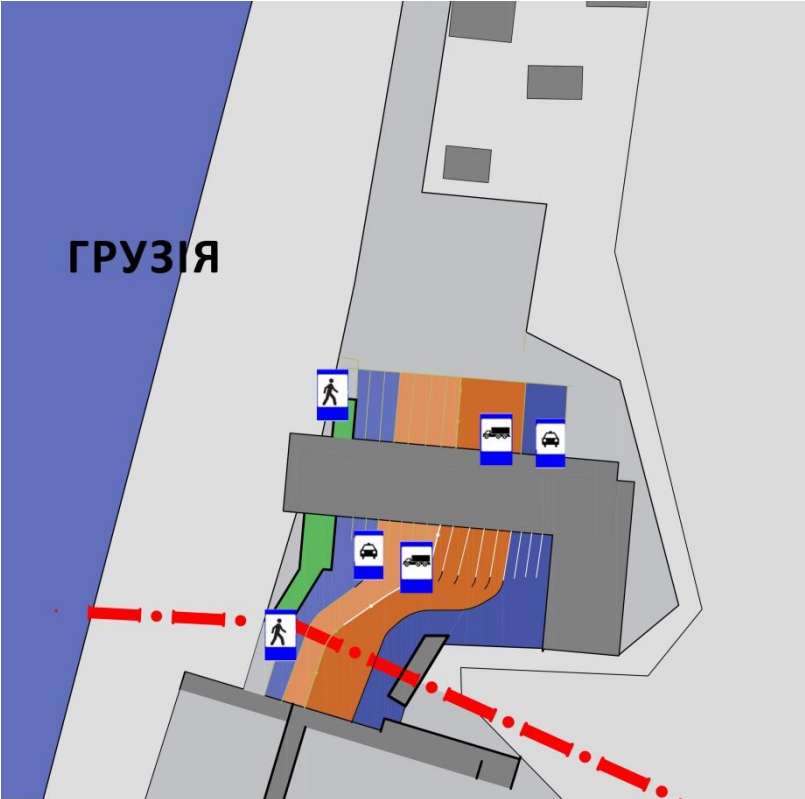




**Пропускна  
здатність:** 1700  
вантажних  
автомашин, 1300  
легкових  
автомашин, 17000  
людей на добу.


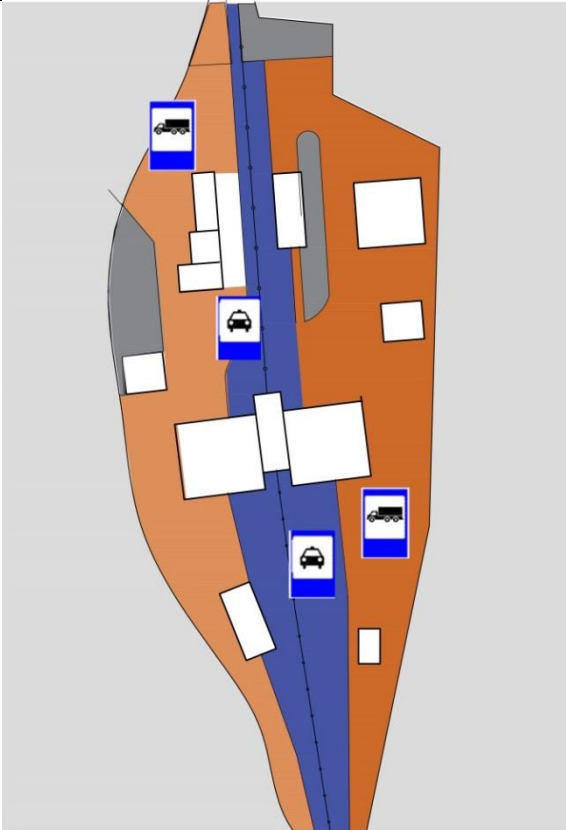
**16.8 % зони  
в'їзду,  
20.0 % зони  
виїзду,  
8.3 % забудови,  
7.4 % навісів,  
57.0 % площ для  
вантажних  
машин,  
73.0 % площ для  
легкових машин**

Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  
<https://www.google.com/maps/search/Andreevo+Kapikule+Sınır+Kapısı,+Edirne+Kapikule+Yolu,+Kemal%20Merkez%20Edirne,+Turkey>

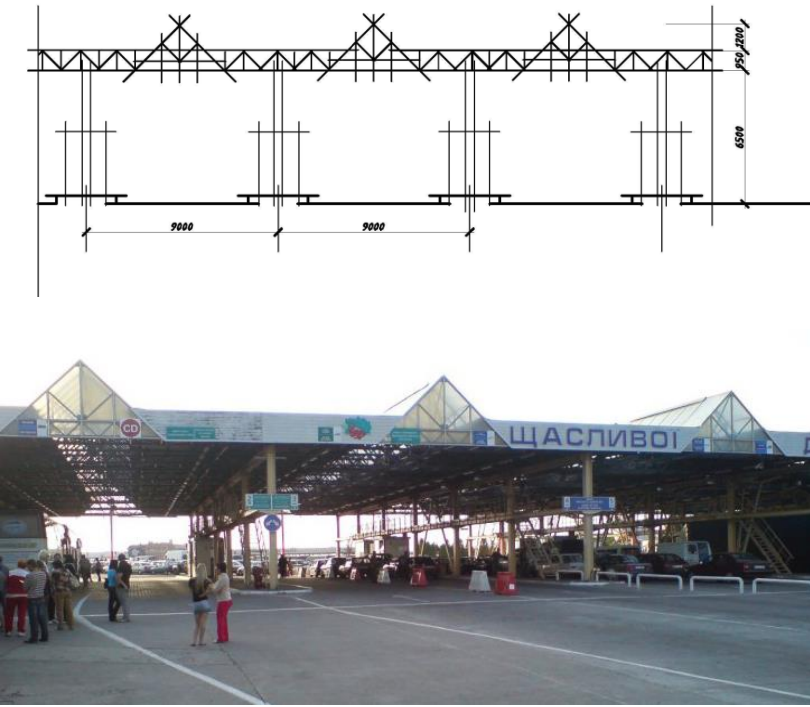
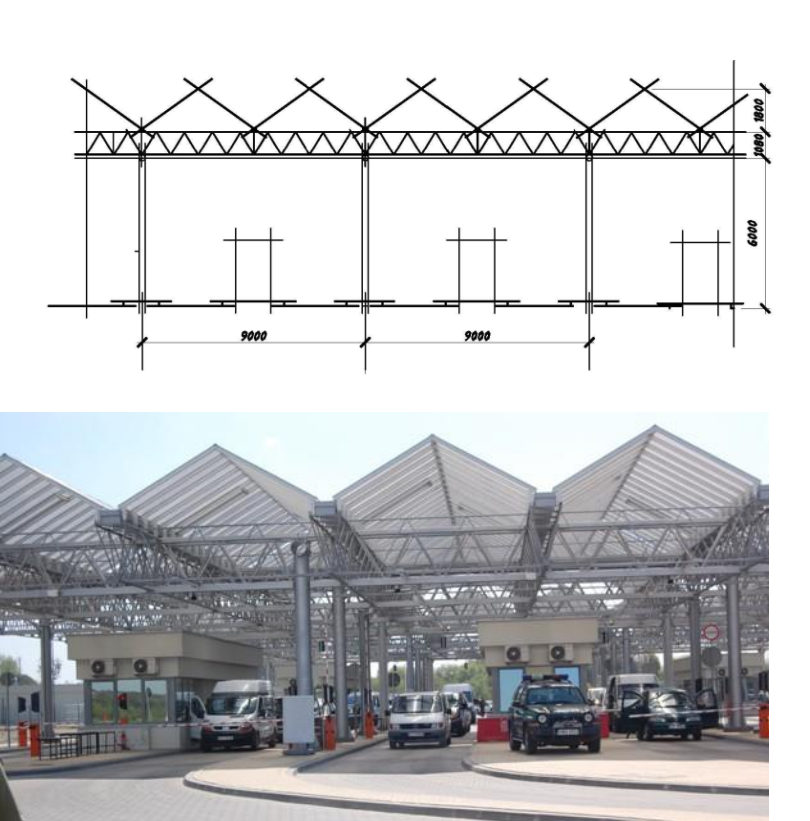
<p><b>К.40.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Карікуле» Вантажно-пасажирський на турецькій території</b></p>	
<p align="center"><b>Турецько-болгарський кордон</b></p>		<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>33,5 га;</b> Площа забудови – <b>4,12 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b> митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p align="center"><b>ТУРЕЧЧИНА</b></p> <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Карікуле+Сınır+Капісі/@41.7156806,26.3566245,17z/data">https://www.google.com/maps/place/Карікуле+Сınır+Капісі/@41.7156806,26.3566245,17z/data</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 1700 вантажних автомашин, 1300 легкових автомашин, 17000 людей на добу.</p> <p><b>31 % зони в'їзду, 38.0.0% зони виїзду, 13.7% забудови, 9.1 % навісів, 47.0% площ для вантажних машин, 53. 0% площ для легкових машин –</b></p>

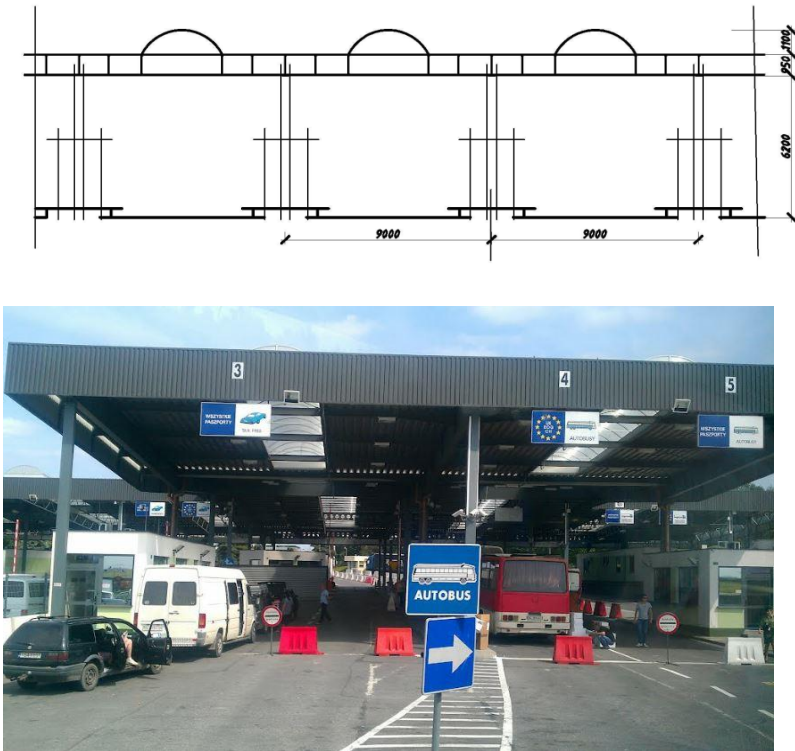
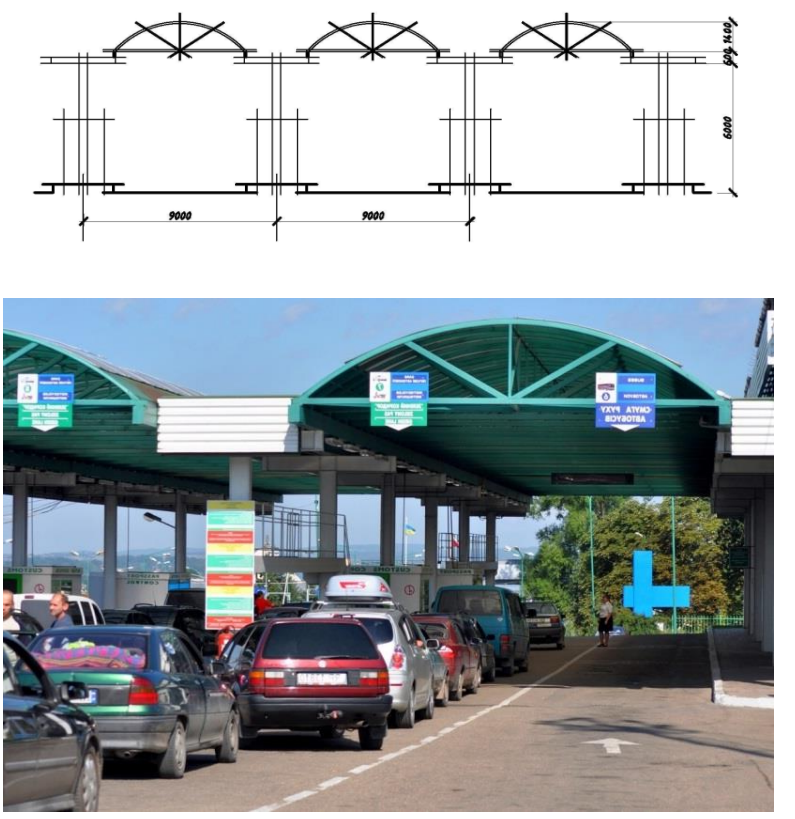
<p><b>К.41.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Sarp»</b>  <b>Вантажно-пасажирський та піший на грузинській території</b></p>	
<p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);"><b>Турецько - грузинський кордон</b></p>	 <p align="right">0.7</p>	<p><b>ТЕП</b>          Загальна площа – <b>0.9 га;</b>          Площа забудови – <b>0.4 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b>          митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>ГРУЗІЯ</p> <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу]  <a href="https://www.google.com/maps/place/Sarpi,+Georgia/@41.5204929,41.5479663,21z/data">https://www.google.com/maps/place/Sarpi,+Georgia/@41.5204929,41.5479663,21z/data</a></p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 1000 вантажних автомашин, 2000 легкових автомашин, 400 автобусів і 25000 людей на добу.</p> <p><b>35% зони в'їзду – 25% зони виїзду –</b>  <b>44 % забудови – 70% площ для вантажних машин - 30% площ для легкових машин –</b></p>

К.42.	<b>МАПП «Sarpі»</b> <b>Вантажно-пасажирський та піший на турецькій території</b>	
<b>Турецько-грузинський кордон</b>		<p><b>ТЕП</b>          Загальна площа – <b>2,4 га;</b>          Площа забудови – <b>0.5 га</b></p> <p><b>Контрольні служби:</b>          митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
		<p><b>Пропускна здатність:</b> 1000 вантажних автомашин, 2000 легкових автомашин, 400 автобусів і 25000 людей на добу.</p> <p><b>20 % зони в'їзду, 13% зони виїзду, 21 % забудови, 775 % площ для вантажних машин, 23% площ для легкових машин</b></p>
Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Sarpı,+Georgia/@41.5204929,41.5479663,21z/data">https://www.google.com/maps/place/Sarpı,+Georgia/@41.5204929,41.5479663,21z/data</a>		

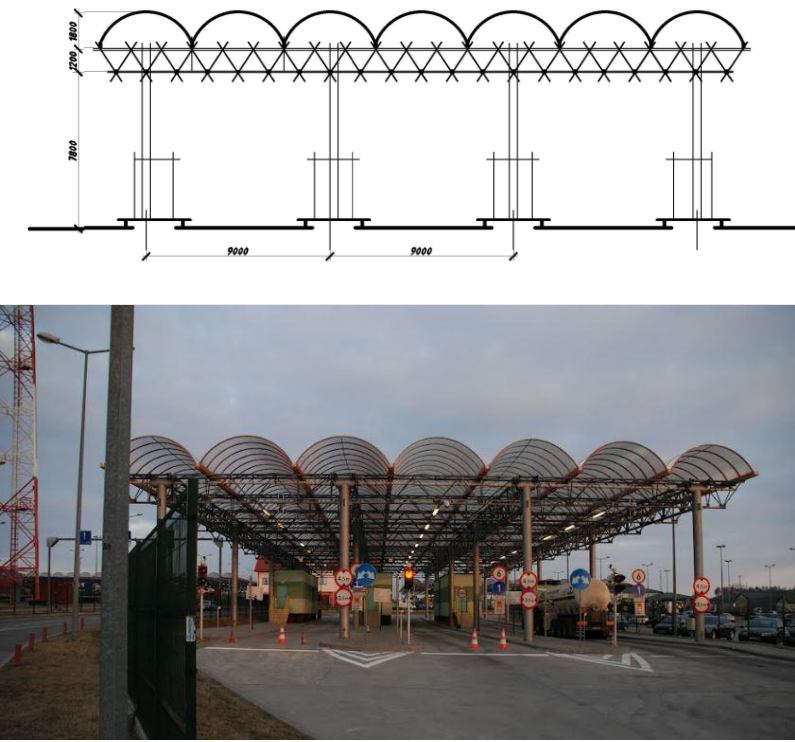

<p><b>К.43.</b></p>	<p align="center"><b>МАПП «Верхній Ларс» Вантажно-пасажирський та піший на турецькій території</b></p>	
<p align="center"><b>Російсько-грузинський кордон</b></p>	 <p align="center">8</p>	<p><b>ТЕП</b> Загальна площа – <b>4.8 га;</b> Площа забудови – <b>0.8 га</b></p> <p>Контрольні служби: митний та прикордонний контроль, радіологічний, санітарний, фітосанітарний, ветеринарний, екологічний контроль.</p>
	 <p>Авторське опрацювання на основі [Електронного ресурсу] <a href="https://www.google.com/maps/place/Verkhny+Lars,+North+Ossetia-Alania,+Russia">https://www.google.com/maps/place/Verkhny+Lars,+North+Ossetia-Alania,+Russia</a>,</p>	<p><b>Пропускна здатність:</b> 500 вантажних автомашин, 800 легкових автомашин, 100 автобусів на добу.</p> <p><b>28 % зони в'їзду, 52 % зони виїзду, 13.4% забудови, 9.8 % навісів, 50% площ для вантажних машин, 50% площ для легкових машин</b> -</p>

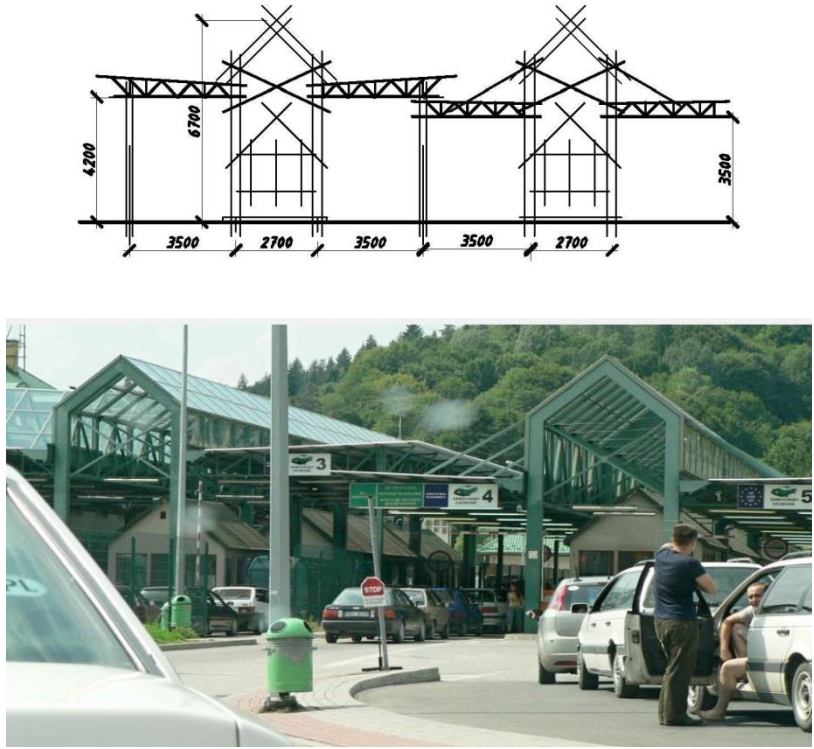
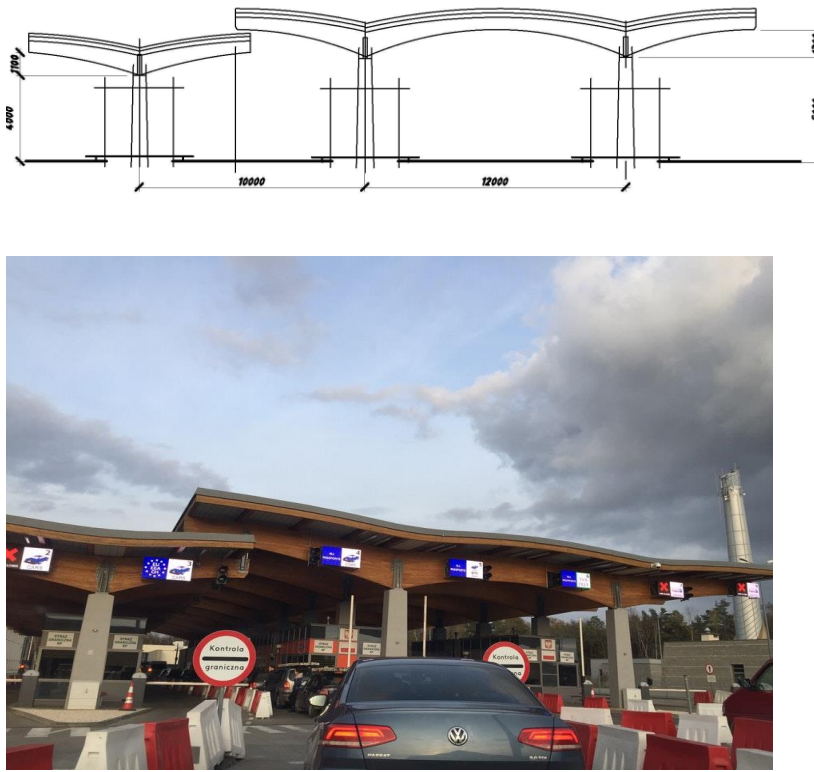
## Додаток Л. Застосування конструктивних елементів в архітектурі АПП

	Загальне вирішення навісу	Опис конструктивного вирішення
МАПП «Краківець»		<p><b>Опори</b> – металеві зварні колони</p> <p><b>Покриття</b> – просторова конструкція з металевих стержнів круглого січення.</p> <p><b>Ліхтарі освітлення</b> – трикутні металеві ферми</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>
МАПП «Зосин»		<p><b>Опори</b>- круглі металеві колони</p> <p><b>Покриття</b> – просторова конструкція з металевих стержнів круглого січення.</p> <p><b>Ліхтарі освітлення</b> – трикутні з металевих балок прямокутного січення</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>



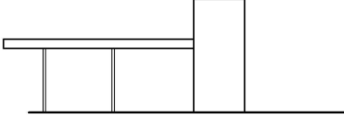

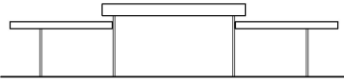

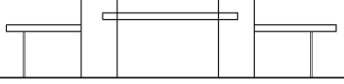

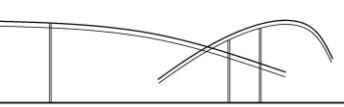

МАПШ	Загальне вирішення навісу	Опис конструктивного вирішення
МАПШ «Медика»		<p><b>Опри-</b> металеві зварні колони прямокутного січення.</p> <p><b>Покриття</b> – металеві балки.</p> <p><b>Ліхтарі освітлення</b> – металеві арки</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>
МАПШ «Шегині»		<p><b>Опри-</b> металеві зварні колони прямокутного січення</p> <p><b>Покриття-</b> аркові ферми</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>



МАПШ	Загальне вирішення навісу	Опис конструктивного вирішення
МАПШ «Гребенне»		<p><b>Опори</b> – металеві труби круглого січенн.</p> <p><b>Покриття</b> – просторова конструкція з металевих круглих стержнів.</p> <p><b>Ліхтари освітлення</b> – аркові, металеві</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>
МАПШ «Рава-Руська»		<p><b>Опори</b> –зварні металеві колони прямокутного січення .</p> <p><b>Покриття</b> – металеві балки</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>

МАП	Загальне вирішення навісу	Опис конструктивного вирішення
МАП «Смільниця»		<p><b>Опори</b> – Зварні металеві колони.</p> <p><b>Покриття</b> – металеві ферми</p> <p><b>Ліхтарі освітлення</b> – трикутні, металеві</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>
МАП «Грушів»		<p><b>Опори</b> – монолітний залізобетон.</p> <p><b>Покриття</b> – клеєні дерев'яні балки</p> <p><a href="https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej">https://eurowork.com.ua/ua/novosti/punkty-propuska-na-granice-s-polsej</a></p>

## Додаток М. Типи об'ємно-просторових композицій ядра АПП

Тип об'ємно-просторової композиція	Приклади АПП
<p>Симетрична з центральним ядром</p>  <p>МАПП «Краківець»</p>	
<p>Асиметрична</p>  <p>МАПП «Sarp»</p>	
<p>Лінійно горизонтальна</p>  <p>МАПП «Долгобичув»</p>	
<p>З двома композиційними ядрами</p>  <p>МАПП «Рава Руська»</p>	
<p>Нелінійної форми</p>  <p>МАПП «Hueng Yuen Wai»</p>	

## Додаток Н. Використання композиційних прийомів у формуванні архітектури АПП.

### ПРОПОРЦІ В АРХІТЕКТУРІ МАПП



Співрозмірність, певне співвідношення частин (трикутних елементів в АПП «Зосин» ) між собою створюють пропорційну систему що основана на числових прийомах узгодження частин і цілого. Це по суті модульні системи. Подібний прийом поєднання навісів з трикутним завершення та ферм розташованих на різних відмітках ( МАПП « Смільниця» створює цікаву цілісну композицію об'єкту. Модульна система конструктивних елементів навісу та розміщення павільйонів службовців (МАПП «Медика») також демонструє вдалі пропорції об'єкту, що дозволило створити цікавий образ

МАПП «Зосин»



[Електронний ресурс]

МАПП «Смільниця»



[Електронний ресурс]

МАПП «Медика»



[Електронний ресурс]

МАПП «Кукурукі- Козловічі»



## РИТМ ТА МЕТР В АРХІТЕКТУРІ МАПП



Метричне розташування трикутних ліхтарів навісу – використовують тільки закономірності повтору і кожна ділянка тотожна сусідній.

МАПП «Краківець-Корчова»



Ритмічні закономірності чітко прослідковуються в вигинах клеєних балок в МАПП «Грушові» та поєднанні складних форм пелюсток навісів в МАПП «Ягодині». Оскільки криві балок «Грушів» та поверхонь покриття «Ягодин» закономірно змінюються як в конічних січеннях та це і характеризує ритмічні закономірності..

МАПП «Грушів»



МАПП «Ягодин»



## СИМЕТРИЯ ТА АСИМЕТРИЯ В АРХИТЕКТУРІ МАПП



Симетричне розміщення навісів по відношенню до основної адміністративної споруди дозволяє створити статичну, врівноважену композицію

МАПП «Малий Березний – Убля»»



МАПП «Долгобичув»



Асиметричне розміщення основного об'єму надає композиції динаміку та певний драматизм

МАПП «Сарпі»



МАПП «Кукурукі- Козловічі»



## КОЛІР В АРХІТЕКТУРІ МАПП



Червоний колір основних несучих елементів надає певного динамізму формам навісу в МАПП «Косино-Барабаш»

В МАПП «Долгобичув-Угринів» червоний колір створює акцент над павільйонами контролю.

В МАПП «Долмачево» колір підкреслює і збагачує складну форму основної споруди»

МАПП «Косино-Барабаш»



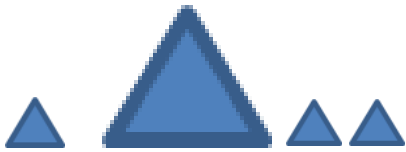
МАПП «Долгобичув-Угринів»



МАПП «Долмачево-Славатиче»



## КОНТРАСТ ТА НЮАНС В АРХІТЕКТУРІ МАПП



Контрастне співвідношення між елементами проявляється в значному переважанні однієї з форм над іншими. Це чітко прослідковується в розміщенні та трактуванні форм -масивна форма основного об'єму в МАПП «Брест-Тересполь» та круглий домінуючий об'єм в МАПП «Козловічі – Кукурукі»

МАПП «Брест-Тересполь»



МАПП «Козловічі-Кукурукі»



При використанні прийомів нюансних співвідношень переважає подібність при незначних відмінностях. В вирішенні архітектури МАПП «Верхній Ларс- Казбегі» незначний нахил опор одного з навісів демонструє саме такий прийом

МАПП «Верхній Ларс- Казбегі»





Практичні містобудівні рекомендації щодо розширеної мережі АПП на  
україно-польському кордоні

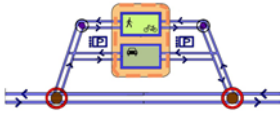
№	Назва пункту пропуску	Статус	Тип за новою класифікацією	Рекомендації
1	МАПП «Адамчуки-Збереже» або «Забужжя» Шацький р-н, Волинської обл.	Проектований	Малий тип В та Г за периферійною, локальною схемою	<p>Знаходиться на території Шацького національного парку, має сполучення з ландшафтним заповідником «Згоранські озера» та польським природничим Собіборським парком та Поліським національним парком. Це є природоохоронним обмеженням.</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзду дорогу минаючи населений пункт Адамчуки,</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою в аванзоні АПП</li> <li>організувати переправу через ріку Буг</li> <li>відвести резервну територію для організації відпочинкової зони</li> </ul> <p>Пропозиції зі створення цього АПП з метою сезонної переправи були внесені ще у 2000 -2002роках Люблінським воєводством.</p>
2	МАПП «Гуца-Гнішув» Шацький р-н Волинської обл.	Проектований	Малий або середній тип В та Г, за периферійною-, локальною схемою	<p>Розглядати як пункт пропуску –дублер МАПП «Ягодин», розташований в Загальнозоологічному заказнику «Буг»</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзду дорогу минаючи населений пункт Гуца.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою в аванзоні АПП</li> <li>зберігаючи природоохоронні вимоги,</li> <li>організувати міст через ріку Буг</li> </ul>

3	МАПП «Ягодин»	<p>Діючий</p> <p>Великий тип А, Б, В, за автономною дифузною схемою</p>		<p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- виокремити зону тільки для вантажного транзиту з окремим заїздом,</li> <li>- в аванзоні створити паркінг з інфраструктурою для вантажних машин з безпосереднім заїздом на територію МАПП,</li> <li>- доповнити АПП-дублером з автомобільним та пішим транзитом,</li> <li>- запроєктувати зону автобусного транзиту із збільшеною кількістю пасів.</li> <li>- доповнити аванзону мотелями або готелями.</li> </ul>
4	МАПП «Дубенка -Кладнів» Володимир-Волинський р-н Волинської обл.	<p>Проектований</p> <p>Малий або середній тип В та Г за периферійною, локальною схемою</p>		<p>Розглядати як можливий пункт пропуску –дублер МАПП «Ягодин», розташований біля Загальнозоологічного заказника «Буг»</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзду дорогу минаючи населений пункт Кладнів.</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою в аванзоні АПП зберігаючи природоохоронні вимоги , організувати автомобільно-піший міст через ріку Буг</li> </ul> <p>Цю пропозицію ще в 2000 році відобразила «Стратегія розвитку Люблінського воєводства»</p>

5	<p>МАПП «Коритниця -Магче» Володимир-Волинський р-н, Волинської обл.</p>	<p>Проектований</p>	<p>Малий або середній тип В та Г за периферійною, локальною схемою</p>	<p>Розташований неподалік ландшафтного заказника «Бистряки», пункт пропуску – дублер МАПП «Устилуг»,</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзну дорогу в об'їзд населених пунктів Устилуг, Залужжя, Коритниця.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою а аванзоні АПП зберігаючи природоохоронні вимоги , організувати автомобільно-піший міст через ріку Буг</li> </ul>
6	<p>МАПП «Устилуг»</p>	<p>Діючий</p>	<p>Малий тип В за інтегрованою комбінованою схемою, за межами МТК</p>	<p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- завершити формування історико-археологічних обмежень і проводити всі роботи з їх врахуванням,</li> <li>- провести реконструкцію з повним технічним переоснащенням АПП (при можливості з організацією спільного контролю двох держав),</li> <li>- створити паркінг для вантажних та легкових машин з туалетами, громадським харчуванням, банківськими та страховими послугами,</li> <li>- доповнити пішим транзитом або винести його як окремий МАПП,</li> <li>- організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол для пішого транзиту.</li> </ul> <p>Для даного розташування можлива тільки комбінована схема групування об'єктів аванзони</p>

7	<p>МАПП «Рокитниця -Стрижів» Володимир-Волинський р-н, Волинської обл.</p>	<p>Проектований</p>	<p>Малий або середній тип В та Г за периферійною-, локальною схемою</p>	<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Устилуг»</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Рокитниця.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою в аванзоні АПП, організувати автомобільно-піший міст через ріку Буг</li> </ul>
8	<p>МАПП «Угринів-Долгобичув»</p>	<p>Діючий</p>	<p>Великий тип А, Б, В, Г за периферійною схемою, без інфраструктури</p>	<p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- провести під'їзну дорогу в обхід населених пунктів с. Нісмичі та міста Червоноград відповідного технічного рівня ,</li> <li>- в локальній аванзоні створити паркінг для машин з повним набором інфраструктури,</li> <li>- доповнити організованим пішим транзитом,</li> <li>- доповнити сервісну зону мотелями,</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
9	<p>МАПП «Варяж-Усьмеж» Сокальський р-н, Львівської обл.</p>	<p>Проектований</p>	<p>Середній тип В за периферійною локальною схемою</p>	<p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Варяж.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>

10	МАПП «Белз - Осердув» Сокальський р-н, Львівської обл.	Проектований	Середній тип В та Г за периферійною локальною схемою	<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Рава-Руська», <b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– створити під’їзну дорогу в об’їзд населених пунктів Заболоття, Жужеляни.</li> <li>– запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>– для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
11	МАПП «Корчів-Щеп’ятин» Сокальський р-н, Львівської обл.	Проектований	Середній тип В та Г за периферійною локальною схемою	<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Рава-Руська», <b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– створити під’їзну дорогу в об’їзд населених пунктів Белз, Корчів.</li> <li>– запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>– для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
12	МАПП «Угнів -Дениска» Сокальський р-н, Львівської обл.	Проектований	Середній тип В та Г за периферійною локальною схемою	<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Рава-Руська», <b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– створити під’їзну дорогу в об’їзд населених пунктів Угнів, Заставне.</li> <li>– запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>– для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>

			
13	МАПП «Рава-Руська»	<p>Діючий</p> <p>Великий тип А, Б, В, Г за периферійною дифузною схемою</p>	<p><b>Необхідно створити:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- зону вантажного транзиту АПП, об'єднавши зони в'їзду та виїзду, збільшити кількість місць для контролю і організувати окремих до неї під'їзд;</li> <li>- виокремити зону автобусного транзиту з збільшеною кількістю пасів контролю та зоною громадських туалетів і громадського харчування;</li> <li>- доповнити організованим пішим транзитом або винести його в окремих АПП-дублер доповнивши транспортно-пересадковим вузлом;</li> <li>- в аванзоні паркінг для вантажних та легкових машин з повним набором інфраструктури та розмежованими в'їздами на територію АПП;</li> <li>- створити логістично-транспортний комплекс в об'єднанні з залізничним пунктом пропуску «Хребенне-Рава-Руська»</li> <li>- доповнити сервісну зону мотелями та готелями;</li> <li>- узгодити образне вирішення основної адміністративної будівлі та навісів над зоною основного контролю.</li> </ul>
			

14	МАПП «Сопіт - Горинець» Сокальський район, Львівської обл.	<p>Проектований</p> <p>Середній тип В та Г за периферійною локальною схемою</p>		<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Рава-Руська»,</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзну дорогу в об'їзд населених пунктів Сопіт, Капелюх, Горяни.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
15	МАПП «Грушів-Будомеж»	<p>Діючий</p> <p>Середній тип А, Б, В за автономною схемою без інфраструктури</p>		<p>При даному розташуванні може бути застосована локальна схема групування об'єктів аванзони.</p> <p><b>Необхідно створити:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>під'їзну дорогу в об'їзд населених пунктів Лужанка, Дрогомишль, Нагачів, Чернилява відповідного технічного рівня.</li> <li>аванзону з паркінгом для автомашин з повним набором інфраструктури;</li> <li>доповнити сервісну зону мотелями або готелями;</li> </ul>

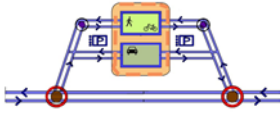
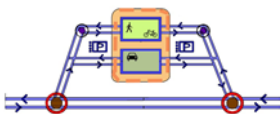
16	МАПП «Руда Кравецька -Будзинь» Яворівський р-н, Львівської обл.	Проектований Малий або середній тип В, Г за периферійною локальною схемою		<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Краківець»</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу в об'їзд населених пунктів Передвір'я та Руда Кравецька.</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
17	МАПП «Краківець»	Діючий Великий тип А, Б, В за автономною локальною схемою, в межах МТК №3, -	<p>При даному розташуванні можлива локальна схема групування об'єктів аванзони.</p> <p><b>Необхідно створити:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити дорогу, яка продовжує дорогу на польській стороні відповідного технічного рівня.</li> <li>-- зону вантажного транзиту на території АПП, об'єднавши зони в'їзду та виїзду, збільшити кількість місць для контролю і організувати окремий до неї під'їзд;</li> <li>- виокремити зону автобусного транзиту із збільшеною кількістю пасів контролю і окремим в'їздом автобусів;</li> <li>- доповнити організованим пішим транзитом або винести його в</li> </ul>	



				<p>окремий АПП-дублер доповнивши транспортно-пересадковим вузлом;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- впорядкувати паркінг-термінал для вантажних та легкових машин з повним набором інфраструктури та розмежованими в'їздами на територію АПП;</li> <li>- створити логістично-транспортний комплекс в комплексі з паркінгом-терміналом</li> <li>- доповнити сервісну зону мотелями або готелями;</li> </ul>
18	МАПП «Глиниці- Кальників» Яворівський р-н, Львівської обл.	Проектований	Малий або середній тип В та Г за периферійною локальною схемою	<p>Пункт пропуску –дублер МАПП «Краківець»</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Глиниці.</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
				
19	МАПП «Шегині»	Діючий	Великий тип А, Б,В, Г за інтегрованою дифузною схемою	<p>При даному розташуванні можлива тільки комбінована схема групування об'єктів аванзони.</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- реорганізувати зону вантажного транзиту об'єднавши зони в'їзду та виїзду, збільшити кількість місць для контролю і організувати окремий до неї під'їзд [проект реконструкції «Проект-центр»</li> <li>- виокремити зону автобусного транзиту з збільшеною кількістю пасів контролю і окремим в'їздом автобусів;</li> <li>- створити окремі паркінги для вантажних та легкових машин з своїм</li> </ul>

				<p>набором об'єктів інфраструктури, - організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол для пішого транзиту.</p>
20	<p>МАПП «Нижанковичі- Мальховичі» Старосамбірський р-н, Львівської обл.</p>	<p>Проектований</p> <p>Середній тип А, Б, В та Г за периферійною локальною схемою</p>		<p>Розглядається як альтернативний пункт пропуску з найкоротшим шляхом до Перемишля.</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Нижанковичі.</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою для вантажного та автомобільного транзиту</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> <li>- можливе відкриття залізничного пункту пропуску і логістичного комплексу</li> </ul>
21	<p>МАПП «Кропивник - Папортно» Старосамбірський р-н, Львівської обл.</p>	<p>Проектований</p> <p>Малий або середній тип В та Г за периферійною локальною схемою</p>		<p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Кропивник.</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>

22	<p>МАПП «Мігово-Квашеніна» Старосамбірський р-н, Львівської обл.</p>	Проектований	Малий або середній тип В та Г за периферійною	<p>Розглядається як можливий пункт пропуску –дублер МАПП «Смільниця», <b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Мігово.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>
23	МАПП «Смільниця-Кросценко»	Діючий	Середній тип Б, В за автономною, дифузною схемою	<p>При даному розташуванні можлива локальна схема групування об'єктів аванзони. <b>Необхідно створити:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>під'їзну дорогу відповідного технічного рівня.</li> <li>паркінг для легкових машин з повним набором інфраструктури;</li> <li>доповнити сервісну зону мотелями або готелями;</li> </ul>
24	<p>МАПП «Галівка - Бандрув» Старосамбірський р-н, Львівської обл.</p>	Проектований	Малий або середній тип В та Г за периферійною локальною схемою	<p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Галівка.</li> <li>запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> </ul>

25	<p>МАПП «Лопушанка - Міхньовець» Турківський р-н, Львівської обл.</p>	<p>Проектований</p> <p>Малий або середній тип Б, В та Г за периферійною локальною схемою</p>		<p>Розташований неподалік регіонального ландшафтного парку Надсянський</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу в об'їзд населених пунктів Лопушанка, Хашів, Турка виконуючи природоохоронні вимоги .</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол</li> <li>- для туристів запроєктувати готельно-ресторанні комплекси або бази відпочинку для етно-культурних зустрічей.</li> </ul>
26	<p>МАПП «Сянки-Сянкі» Турківський р-н, Львівської обл.</p>	<p>Проектований</p> <p>Малий або середній тип В за периферійною локальною схемою</p>		<p>Розташований в регіональному Надсянському ландшафтному парку і межує на польській території з Бещадським національним парком</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу в об'їзд населеного пункту Сянки з врахуванням природоохоронних вимог;</li> <li>- запроєктувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>- для туристів запроєктувати готельно-ресторанні комплекси або бази відпочинку для етно-культурних зустрічей</li> </ul>

27	<p style="text-align: center;"><b>МАПШ «Лубня - Волосате»</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Великобрезнянський р-н, Закарпатської обл.</b></p>	<p style="text-align: center;">Проектоаний</p> <p style="text-align: center;">Малий або середній тип В та Г за периферійною локальною схемою</p>		<p>Розташований у національному природному парку «Ужанський», межує на польській території з Бещадським національним парком, які є частинами Трансграничної природоохоронної території «Східні Бескиди»</p> <p><b>Необхідно:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- створити під'їзну дорогу з врахуванням природоохоронних вимог,</li> <li>- запроектувати локальний паркінг з інфраструктурою,</li> <li>- для пішого транзиту організувати в аванзоні транспортно-пересадковий вузол,</li> <li>- для туристів запроектувати готельно-ресторанні комплекси або бази відпочинку для етно-культурних зустрічей</li> </ul>
----	--	--	---	--