

*Посацький Б.С.,
кандидат архітектури, професор кафедри
містобудування інституту архітектури НУ
«Львівська політехніка»*

ГЕНЕЗА І ПРОБЛЕМИ ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ ЛЬВОВА (на зламі ХХ–ХХІ ст.)

Вступ

Сучасні урбаністичні проблеми значніших міст України, в тому Львова, значним чином обумовлені специфічними рисами історичного процесу урбанізації в різних регіонах країни. Львів належить до найбільших міст України, регіональний центр Західної України, адміністративний центр одноіменної області, важливий комунікаційний вузол міжнародного значення поблизу кордону з Євросоюзом.

Від часу заснування в половині ХІІІ ст. (перша письмова згадка 1256 р., магдебургське право надане 1356 р.) місто було столицею Галицько-Волинського князівства, Руського воєводства в королівській Польщі, провінції Галичини і Льодомерії в Австро-Угорській імперії, Західноукраїнської Народної республіки, Львівської області в Українській РСР та незалежній Україні [1].

Впродовж віків місто Львів населяли різні народи, разом з українцями (у середньовіччі *ghutenus*, русини) до сталих мешканців відносилися вірмени, німці, поляки, євреї, у другій половині ХХ ст. росіяни.

Воєнні дії ХХ ст. загалом оминули Львів і місто не зазнало значних руйнувань у двох світових війнах, сьогодні історичне середмістя являє собою великий містобудівельно-архітектурний комплекс ХІІІ – першої половини ХХ ст., частину якого у 1998 р. включено до списку Світової спадщини ЮНЕСКО. Це безпосередньо впливає на проблеми просторового розвитку міста з причини дотримання вимог збереження культурної спадщини: середньовічної вуличної мережі і близько 2 тисяч пам'яток архітектури [2].

Впродовж століть Львів розвивався як торговий осередок і адміністративний центр, у другій половині ХХ ст. перетворився також у осередок машинобудування, електроніки, легкої та харчової промисловості. Саме у той час подвоїлася кількість мешканців, у 1959 р. у місті проживало 411 тис. осіб, а у 1989 р. кількість населення досягла 787 тис. осіб

у межах міста і 816 тис. осіб на території, підпорядкованій Львівській міській раді [3].

Після розпаду СРСР у 1991 р. і політично-економічних трансформацій в Україні великі промислові підприємства поступово банкрутували, що обумовило виникнення безробіття і зменшення кількості населення у Львові. Кількість працюючих зменшилася з 516 тис. осіб у 1990 р. до 287 тис. осіб у 2000 р., головним чином за рахунок зупинки великих підприємств [4].

Натомість у той же час наступив швидкий розвиток сфери приватних послуг і торгівлі, обумовлений потребами обслуговування туристів.

За станом на 2006 р. в межах міста проживало 735 тис. осіб і 762 тис. осіб, на території, підпорядкованій міській раді [5], за станом на 2015 р. їх чисельність зменшилася до 757 тис. осіб [6].

Натомість сусідні обласні міста мають в декілька разів менше населення і у найближчому майбутньому ситуація не зміниться. Наприклад, за станом на 2015 р., у Хмельницькому налічується 268 тис. осіб, у Чернівцях 264 тис. осіб, у Рівному – 250 тис. осіб, у Івано-Франківську – 228 тис. осіб, у Луцьку і Тернополі – по 217 тис. осіб, в Ужгороді – 115 тис. осіб [7].

Географічне положення, транспортні зв'язки

Географічне положення належить до істотних чинників розвитку міст, зокрема тих, що розташовані на перехрестях торгових шляхів і поблизу державних кордонів. Великий вплив на образ Львова мало його граничне положення між двома геополітичними регіонами Євразії – ця межа відділяє світ Європи від світу Азії, світ християнства від світу ісламу, культуру Заходу від культури Сходу [8].

Львів від часу закладення розвивався на головному європейському вододілі і на перехресті європейських торгових шляхів, а сьогодні віддалений тільки на 80 км від кордону з Польщею, який є кордоном Євросоюзу.

У Львівській області на кордоні з Польщею розташовані чотири залізничні пункти пропуску (Мостиська II – Перемишль, Рава-Руська – Гребенне, Рава-Руська – Верхрата, Хирів – Кросьценко) і шість автомобільних (Шегині – Медика, Рава-Руська – Гребенне, Краковець – Корчова, Смільниця – Кросьценко, Угринів – Долгобичів, Грушів – Будомеж).

Автошляхи з цих пунктів пропуску ведуть головним чином до Львова, що спричиняє значні потоки транзитного руху у приміській зоні та у самому місті. Слід зауважити, що побудована у 1966 р. кільцева дорога

вже сьогодні перевантажена, вздовж неї збудовані автозаправки, логістичні центри, готелі, спеціалізовані торгові центри. Оскільки Львів розглядається як вузол сполучення двох міжнародних транспортних коридорів № 3 (Берлін – Дрезден – Вроцлав – Краків – Львів – Київ) і № 5 (Трієст – Братіслава – Ужгород – Львів), то у генеральному плані 2010 р. передбачено спорудження нового транспортного кільця на віддалі 25–30 км від міста. Це означає дальше зростання ролі Львова у європейській системі автомобільних транспортних сполучень.

На території Львова і приміської зони функціонує один з найбільших залізничних вузлів в Україні, тут перехрещуються вісім магістральних напрямків, що ведуть з Варшави, Кракова, Братіслави, Будапешту, Бухаресту, Одеси, Києва, Мінська. Тому львівський залізничний вузол входить в систему транспортного коридору № 2 Європа – Азія.

Впродовж кількох останніх років зростає значення Львова як вузла міжнародних авіаційних сполучень, поштовою послужило спорудження нового пасажирського терміналу аеропорту і реконструкція злітно-посадкової смуги у 2012 р.

У західноукраїнському регіоні Львів є найбільшим містом і центром найбільшої агломерації з населенням близько 1,5 мільйона осіб, як регіональна метрополія місто не має конкурента, оскільки найближчі міста-метрополії це віддалений на майже 600 км Київ і Одеса, віддалена на 800 км. В Україні Львів займає сьоме місце за кількістю населення після Києва, Харкова, Дніпропетровська, Донецька, Одеси, Запоріжжя.

У другій половині ХХ ст. найбільше зростання населення Львова відбувалося впродовж 1959 – 1989 рр., впродовж 1990 – 2001 рр. населення зменшилося, з 2002 р. спостерігається стабілізація кількості населення в межах до 760 тис. на території, підпорядкованій міськраді [9].

Просторовий розвиток у 1945 – 1990 рр.

Просторовий розвиток Львова у складі СРСР у другій половині ХХ ст. спочатку визначався генеральним планом 1946 р. Згідно з цим документом передбачалася радикальна просторова трансформація міста завдяки формуванню нового загальноміського центру північніше історичного осередку міста біля підніжжя терас парку Високого Замку. За оперним театром проектувалася нова центральна площа міста, поєднана з курганом Високого Замку парадною алеєю з сходами і терасами, а на кургані мала стояти монументальна статуя Леніна. Вуличній мережі намічалася надати радіально-кільцеве розпланування згідно московського зразка.

Як видно, у генеральному плані домінували ідеологічно-просторові акценти, адже йшлося про зміну загального вигляду міста, надання Львову образу «радянського міста», що підкреслювалося при презентації генплану у Москві. До здійснення цього проекту справа з різних причин не дійшла, однак закладений у ньому напрям розвитку загальноміського центру вздовж осі «південь – північ» був адаптований і розвинутий у наступних генеральних планах [10].

Окрім того, у генплані 1946 р. Львів розглядався як промислове місто і тоді почалася розбудова невеликих довоєнних підприємств, на їх місці повстали автобусний завод, механізований склозавод, завод «Львівсільмаш», завод «Автонавантажувач», електроламповий завод, велосипедний завод, взуттєва фабрика тощо [11].

Однак забудова цих підприємств відбувалася досить хаотично, часто у безпосередньому сусідстві житлових кварталів, що створило надалі ряд містобудівних проблем.

Розвиток промисловості обумовив швидке зростання кількості населення, з 186 тис. осіб у воєнному 1945 р. до 356 тис. осіб у 1948 р. Це був міграційний приріст, оскільки до Львова скерували військових, працівників органів влади та робітників з інших міст СРСР, до міста також переселилося багато мешканців Львівської області [12].

Відповідно до цього на початку 1950-х років виникла потреба у розробці другого повоєнного генерального плану, затвердженого у 1956 р. на проектний період 20 років і з першою чергою будівництва до 1960 р. [13]. Генеральний план 1956 р. містив цілу низку нових вирішень, зокрема, щодо транспортного обслуговування міста. Було запропоновано винесення залізничної колії Львів – Київ з центральної частини Львова на північну околицю міста, на території міста проектували північне і південне транспортні вуличні півкільця з метою формування радіально-кільцевої схеми вуличної мережі, також передбачалося спорудження кільцевої автомобільної дороги навколо міста.

Розвиток міста намічався переважно у південному і південно-західному напрямках шляхом будівництва багатоповерхових житлових кварталів з прямокутною системою вулиць і громадським центром на перетині вулиць Володимира Великого і Кульпарківської та житлових кварталів у східній частині міста на вул. Пасічній і на Новому Львові. Також пропонувалося розміщення малоповерхових житлових кварталів у північній та східній частинах міста [14].

Розвиток ядра загальноміського центру намічався (як і у плані 1946 р.) північніше Оперного театру з влаштуванням нової площі біля перехрестя пр. Чорновола і залізничної колії (у 2015 р. тут споруджено

ТРЦ «Львів Форум»), новий стадіон проектувався на вул. Стрийській, новий театр – на площі Петрушевича [15].

У перші післявоєнні роки територія Львова загалом залишалась в межах 1931 р., коли до міста приєднали землі приміських громад і становила 65 кв. км. Збільшення території відбувається у 1951 р. і до 1980 р. площа міста досягає 155 кв. км. Приміські містечка Брюховичі і Винники підпорядковано львівській міській раді відповідно у 1957 р. і 1959 р., у 1980 р. приєднано території у південному секторі в околицях сіл Зубра і Козельники, відповідно площа міста зростає до 171 га [16].

На зламі 1950–1960-х років промислові підприємства розбудовувалися, населення за рахунок міграції зростало, випереджаючи планові показники, гостро постала проблема освоєння нових територій для промислового і житлового будівництва і розвитку вуличної мережі.

На початку 1960-х років у київському проектному інституті «Діпромісто» почалася розробка нового генерального плану Львова, як великого промислового осередку і багатофункційного центру західноукраїнського регіонального значення, документ було затверджено у 1966 р. Генеральний план Львова 1966 р. (з терміном реалізації до 1985–1990 рр.) передбачав перетворення міста у найбільший промисловий осередок Західної України з зростанням кількості населення до 700 тис. осіб. Генпланом передбачалося поділити місто на п'ять великих планувальних районів з своїми центрами культурно-побутового обслуговування. А також створити три великі промислові зони. У генплані розвивалася концепція планів 1946 р. і 1956 р. формування загальноміського центру на осі південь – північ за Оперним театром, тобто на продовженні головної вулиці міста [17].

Розвиток вуличної мережі проєктовано згідно радіально-кільцевої схеми з трьома кільцевими дорогами, однією позаміською і двома міськими. Перше мале внутрішнє транспортне кільце мало оточувати загалом територію міста, забудовану до 1939 р., друге – сполучити між собою нові промислові і житлові райони.

У рамках такої концепції просторового розвитку забудована до 1939 р. міська територія, оточена підковою залізничної колії (Підзамче – головний вокзал – Персенківка) фактично перетворювалася у центральну частину Львова. Залізнична колія таким чином стала антропогенною просторовою межею у формі насипів та виємків, що відділяли «довоєнне старе капіталістичне місто», від нового, післявоєнного, радянського.

У генплані 1966 р. вперше обґрунтовано потребу будівництва у Львові «підземного трамваю» з метою обслуговування зростаючих пасажиропотоків між районами міста [18].

Враховуючи важливість і складність розвитку центральної частини Львова у 1970 р. у львівській філії Діпромисто був розроблений проект детального планування центральної частини Львова. Основна концепція проекту полягала в переході від моноцентричної до поліцентричної системи загальноміського центру. Окрім передбаченого генпланом 1966 р. розвитку ядра центру північніше Оперного театру, передбачалися три підцентри: західний (в районі Привокзального ринку), східний (на перехресті вул. Личаківської з вул. Пасічною), південний (південніше Стрийського парку на вул. Стрийській). У цьому ж проекті було обґрунтовано необхідність надання історичній частині міста особливого статусу, що послужило підставою для організації у 1975 р. Історико-архітектурного заповідника на площі 120 га [19].

Виходячи з основних положень генплану 1966 р. почалося проектування і будівництво великих житлових районів на периферійних територіях міста. Першим з них став південний житловий район (між вул. Науковою, Стрийською та Любінською), який складався з декількох мікрорайонів по 10–12 тис. мешканців кожний. У структурі району було збудовано громадський центр (універмаг, АТС, палац водного спорту, готель) на вул. Княгині Ольги. Натомість у планувальній структурі північного житлового району сформувалися два громадські центри на пр. Чорновола і вул. Геьмана Мазепи [20]. Генпланом 1966 р. передбачалося збільшення висоти житлової багатоквартирної забудови до 9–12–16 поверхів у нових житлових районах, однак водночас було передбачено території для кварталів малоповерхової забудови.

Особливе місце у складі сельбищної території Львова належить житловому масиву Сихів площею 390 га, розрахованому на 120 тис. мешканців, забудова якого почалася у 1979 р. на південній околиці міста на місці одноіменного села [21].

Містобудівна структура масиву складається з трьох планувальних зон, розмежованих міськими магістралями – вул. Сихівською і пр. Червоної Калини. Планувальні зони, в свою чергу, складаються з мікрорайонів, сформованих згідно тогочасних нормативних вимог. Поряд з житловим масивом вздовж вул. Зеленої впродовж 1980–1990 рр. споруджено промисловий вузол з такою ж назвою. Таким чином, намічалася сформувати масштабне містобудівне утворення, де місця прикладення праці розташовувалися поблизу житла, що дозволяло суттєво скорочувати час на транспортні пересування.

У половині 1980-х років на північно-західній околиці Львова за подібним принципом почалося формування промислового вузла площею 200 га і житлового масиву Рясне на 120 тис. мешканців біля кінцевого

відрізка вулиці Шевченка. Згідно проекту на територію нового промвузла мали бути перенесені підприємства з центральної частини міста, які вичерпали резерви територіального розвитку. До 1990 р. у новозбудовані корпуси перенесено телевізійний завод «Електрон» і завод метало-конструкцій для будівництва, а на території житлового масиву побудовано два мікрорайони, процес зупинився у 1991 р. у зв'язку зі змінами політично-економічної ситуації в Україні.

Хоча населення Львова впродовж 1945–1990 рр. постійно зростало, однак значно швидше зростала потреба у працівниках промислових підприємств, що обумовило велику за обсягом маятникову міграцію. У масштабі України під кінець 1980-х років Львів займав третє місце (після Києва і Харкова) за показником маяткової міграції 130 тис. осіб [22].

Маяткова міграція охоплювала приміську територію в радіусі 30–50 км від Львова і забезпечувалась приміським залізничним транспортом і відомчим транспортом підприємств. Це спричиняло значне перевантаження головного пасажирського вокзалу та станцій Підзамче, Скнилів, Персенківка, а також трамвайних та автобусних маршрутів на прилягаючих до них вулицях.

Поза надмірним форсуванням у 1950–1980-х рр. промислової функції у Львові впродовж того ж часу розвивалися традиційні для міста функції адміністрації, університетської освіти, науки, культури. Львів від початку ХХ ст. належав до значних осередків культури, вищої освіти і науки, що у просторі міста відобразилося у комплексах монументальних будівель.

Ці функції розвинулися у 1960–1980-х рр., у місті працювало 10 вищих навчальних закладів (майже 60 тис. студентів) і Західний науковий центр Академії наук УРСР, для їх потреб були збудовані нові навчальні і науково-дослідні комплекси (Львівський політехнічний інститут, Зооветеринарний інститут, Інститут прикладного і декоративного мистецтва, Львівський сільськогосподарський інститут, інститути Академії наук УРСР) та студентські містечка.

У просторі Львова другої половини ХХ ст. значне місце належало озелененим територіям загального користування, у 1990 р. лісопарки, парки, сквери займали 34 кв. км, що складало 22 % загальної площі міста [23].

У 1950-х роках на північній околиці історичного Стрийського парку влаштовано Парк культури і відпочинку, у 1970-х роках східніше парку Високий Замок на горбах Розточчя створено лісопарк «Шеченківський гай» площею 120 га з музеєм дерев'яної народної архітектури, на південній околиці Львова посаджено парк Південний.

У системі озеленення Львова важливе значення мав у минулому і зберіг донині «зелений клин», що тягнеться з найстарішої міської тери-

торії (нині парк Високий Замок) горбами Розточчя до Винниківського лісу на східній околиці міста.

З позицій сьогодення можна ствердити, що основні положення генерального плану Львова 1966 р. були загальною здійснені з точки зору господарського освоєння і забудови периферійної території. Споруджені згідно генплану виробничі, комунально-складські зони, транспортні споруди та житлові райони, поєднані мережею нових вулиць, сформували просторову структуру території нового Львова, тобто частини міста другої половини ХХ ст., яка концентрично оточила міську територію, забудовану до 1939 р.

На історичній території міста, як і раніше, розташовані основні адміністративні установи міського і обласного рівня, об'єкти культури, університетської освіти і науки, що на зламі ХХ–ХХІ ст. призвело до надмірного перевантаження містобудівної структури, наочним свідченням чого є проблеми організації транспортного і пішохідного руху.

Нова частина міста впродовж 1960–1980-х рр. сформувалась згідно принципів функціонального зонування території (сельбищна, загальноміський громадський центр, промислова, комунально-складська, зовнішнього транспорту, санітарно-захисна), діючих впродовж 1950–1980-х рр. у СРСР. Сельбищна територія формувалась згідно типової структури: житлова група – мікрорайон – житловий район – планувальний район та застосування типової багатоповерхової житлової забудови висотою 5–9 поверхів [24]. В окремих випадках, переважно з композиційних міркувань, споруджувалися житлові будинки висотою 12 поверхів.

У складі нової сельбищної території сформувалися декілька громадських центрів, науковий комплекс АН УРСР, медичний центр, парк з футбольним стадіоном «Дружба» (нині «Україна») на 40 тис. глядачів.

Однак впродовж півстоліття не вдалося принципово змінити радіальний уклад магістральної вуличної мережі Львова, оскільки передбачені генпланом кільцеві вулиці були збудовані лише частково і переважно у південному секторі міста. Основні магістральні вулиці, як і на початку ХХ ст., перетинаються у історичному центрі і транспортне навантаження на них постійно зростає. У 1940-х роках пасажирські перевезення у Львові обслуговувалися трамваем, у 1950-х роках введено тролейбусні і автобусні сполучення, що в просторових умовах історичної вуличної мережі не дозволило радикально покращити транспортне обслуговування.

Фрагментарність і частковість містобудівних та архітектурних рішень також стосувалась розвитку системи загальноміського центру, де збудовано окремі об'єкти, однак не досягнуто цілісності і завершеності.

Ядро центру продовжувало розвиватися північніше Оперного театру, однак справа обмежилася розширенням проїзної частини пр. Чорновола до чотирьох смуг руху, будівництвом кінотеатру, готелю і обчислювального центру, проєктована пішохідна еспланада не була реалізована.

З планованих у проєкті 1970 р. трьох підцентрів у 1980-х роках розпочалося спорудження лише південного на вул. Стрийській, там почали будувати адміністративний корпус обласних організацій і будинок театру.

Історично склалось так, що завершення проєктного періоду останнього радянського генплану (1966–1990 рр.) співпало з радикальними суспільно-політичними та економічними змінами в Україні, розпадом СРСР і переходом незалежної України на засади демократії та ринкової економіки.

Суспільні і просторові трансформації 1990–2015 років

Внаслідок розпаду СРСР у 1991 р. наступили радикальні, але неодноточні зміни у всіх сферах суспільно-політичної та економічної діяльності України, яка стала незалежною державою, тоталітарна система перетворилася на демократичну. Найважливішими змінами стали громадянські свободи і відновлення приватної власності на нерухомість.

Одночасно народне господарство охопила криза внаслідок хаосу у правовій системі і загального різкого зменшення державних інвестицій у всіх секторах економіки, а також браку досвіду діяльності у нових суспільно-економічних умовах.

В економіці Львова ці зміни мали загалом негативний характер, оскільки багато підприємств машинобудування, електротехнічної та електронної галузей працювали на військові потреби СРСР, фінансування яких з дня на день припинилося і тисячі працівників стали безробітними. Процес продовжувався і наступними роками, з 1995 р. по 2000 р. чисельність незайнятого населення зросла з 7 тис. осіб до 32 тис. осіб [25].

Минуло декілька років і стало ясно, що Львів фактично перестав бути значним промисловим осередком. Приватизація великих підприємств, як правило, проводилась роздроблено і на місце колишнього одного власника (держави) приходило декілька, а це обумовлювало подрібнення території підприємства на окремі ділянки, де кожен власник мав свої інтереси.

Відбулася стихійна масова переорієнтація колишніх працівників підприємств (робітників та інженерно-технічних працівників) на нові види професійної діяльності. Цьому сприяли наступні обставини: а) від-

новлення приватної власності на нерухомість; б) відміна обмежень на індивідуальну житлову забудову; в) відміна обмежень на виїзд закордон; г) близьке розташування Львова до кордону з Польщею і відкритість кордону.

Зрозуміло, що такі суспільно-економічні зміни з самого початку вимагали координації процесу просторового розвитку з боку міської влади, однак цього не сталося. Новоутворені органи міського самоврядування виявилися не готовими до управління процесом збалансованого просторового розвитку міста в умовах ринкової економіки. В силу цього новий генеральний план Львова, прийнятий у 1993 р. (Інститут «Місто-проект», Львів) був опрацьований за старими методиками, ставив своєю метою «стримування промислового розвитку міста» і виявився формальним урбаністичним документом, майже непридатним у практичній діяльності [26].

У Львові настав бурхливий розвиток приватної фінансової діяльності, юридичних послуг, торгівлі та громадського харчування. Місто, можна сказати, відновило своє колишнє значення важливого осередка на традиційному торговому шляху з Центральної Європи до узбережжя Чорного моря. У Львові на зламі ХХ–ХХІ ст. почалося чергове «перепакування простору» (вираз Арнольда Тойнбі), обумовлене перш за все потребами торгівлі і різних форм обслуговування.

Водночас, слід зауважити, що значні просторові зміни стосувалися також приміської зони. Почалася хаотична забудова індивідуальними житловими будинками передмість і приміської зони, зокрема, територій садово-дачних товариств, тобто настав новий етап у розвитку субурбанізації Львова. Значним чином цьому сприяло зростання рівня автомобілізації населення і підвищення його мобільності.

У межах міста процес «перепакування простору» проходив у декілька етапів, які відрізнялися різним масштабом освоєння міського простору, різними формами реурбанізації. Впродовж 1990-х років на вулицях і площах Львова виникли численні кіоски та невеликі вуличні ринки, які здебільшого розташовувалися біля зупинок громадського транспорту на магістральних вулицях. Таким чином, стихійно реалізовувався декларований десятиліття раніше принцип «попутності обслуговування» у торгівлі продовольчими товарами.

Традиційно існуючі у центральній частині міста продовольчі ринки (Краківський, Галицький, Стрийський, Винниківський, Привокзальний) стали приватною власністю, нові господарі їх частково реконструювали та розширили асортимент, додаючи торгівлю промисловими товарами, здебільшого одягом та взуттям. При цьому відбулося територіальне

розширення Краківського і Привокзального ринків, які зайняли сусідні квартали колишньої виробничої забудови. Неподалік від Оперного театру, на місці планованого у 1970-х роках розширення ядра центру і цокольного поверху недобудованого готелю, на зламі 1990–2000-х рр. сформувався новий ринок «Добробут».

Натомість два нові великі ринки торгівлі переважно промисловими товарами сформувалися у північній (ринок «Галицьке перехрестя») та південній (ринок «Південний») частинах міста. Якщо «Галицьке перехрестя» донині залишається дещо впорядкованим скупченням кіосків на площі 1,5 га, то «Південний» на початку ХХІ ст. став найбільшим у Львові комплексом (площею біля 8 га) торгівлі промисловими товарами та обслуговування. Нині цей ринок складається з розгалуженої мережі критих торгових пасажів, тут розташовані численні кафе і ресторани, заклади побутового обслуговування, готелі, місця для відпочинку і розваг дітей, автостоянки тощо.

У той же час найбільшим львівським ринком оптово-роздрібної торгівлі продовольчими товарами на початку ХХІ ст. став новий ринок «Шувар» площею біля 4 га, розташований також у південному секторі міста західніше житлового масиву Сихів. На ринку побудовані великі павільйони універсального призначення, що дозволяє проводити тут масові розважальні заходи.

Потреби подальшого розвитку сфери торгівлі і обслуговування обумовили спорудження на початку 2000-х років великих продовольчих супермаркетів мереж «Арсен», «ВАМ», «Сільпо», супермаркетів електроніки «Фокстрот» і «Медіа Маркт», гіпермаркетів будівельних матеріалів «Епіцентр» на магістральних вулицях у нових житлових районах. Впродовж останніх декількох років до них долучилися моли «Кінг-Крос» і «Львів Форум», які, окрім суто торгової функції пропонують різноманітні розваги (кінотеатри, ковзанки, ігрові майданчики).

У сфері багатоквартирного житлового будівництва впродовж 1990-х років спостерігався різкий спад, будувалися тільки окремі будинки середньої поверховості на вільних ділянках серед існуючої забудови. З початком 2000-х років ситуація стала змінюватися у сенсі ущільнення забудови нових житлових районів та збільшення поверховості житла до 15–18 поверхів. У цьому сенсі характерна ситуація склалася у житловому масиві Сихів, де, на території, відведеній у генплані 1980 р. для потреб громадського центру, нині будуються групи житлових будинків. Слід наголосити, що ущільнююча житлова забудова у нових районах ведеться загалом безсистемно, згідно можливостей тих чи інших інвесторів, без будівництва нових об'єктів соціальної інфраструктури.

У другій декаді ХХІ ст. у житловому будівництві Львова намітилася тенденція будівництва житлових кварталів на колишніх територіях виробничого призначення. Прикладами можуть служити квартал «Пасічний» (2–5–9 поверхів) на вул. Пасічній та квартал «Бельгійське містечко» на вул. Бальзака з п'ятиповерхових будинків. Також можуть використовуватися ділянки зносу амортизованої малоповерхової житлової забудови у центральній частині міста, прикладами служать квартал дев'ятиповерхівок на вул. Погулянка та квартал «Горіховий гай». При цьому слід зауважити, що інвестори таких кварталів намагаються досягти максимально можливої щільності забудови, орієнтація будинків часто випадкова, без належного дотримання норм інсоляції та аерації, санітарні розриви між будівлями мінімально допустимі.

Процеси інтенсивної реурбанізації розвиваються у центральній частині міста, особливо це помітно у середньовічному місті «в мурах» в оточенні площі Ринок. Починаючи з 1990-х років і донині відбувається пристосування перших поверхів забудови і підвалів для різноманітних форм торгівлі та обслуговування. Часто змінюється функція цілого будинку, наприклад, житловий будинок переобладнується для потреб готелю, офісу чи банку. Саме таким чином були створені, наприклад, готелі «Леополіс», «Наталі», «Швейцарський», «Рейнкарц» та численні гостелі. Банки «Львів» і «Михайлівський» розташувалися на площі Ринок у реставрованих житлових будинках ХVІІ – ХVІІІ ст., при реконструкції колишнього готелю для потреб «Укресімбанку» на площі Міцкевича було відтворено головний фасад будівлі у первісних формах ХІХ ст.

Водночас, спорудження у 2005 р. на цій площі будівлі «Укрсоцбанку» у підкреслено контрастних геометричних формах виявилось різким дисонансом у архітектурному середовищі історичного центру Львова.

Помітними акцентами у просторовому середовищі центру Львова стали пам'ятники Тарасу Шевченку (1992 – 1996 рр.), Михайлу Грушевському (1994 р.), Данилу Галицькому (2001 р.), Степану Бандері (2007 р.), Андрею Шептицькому (2015 р.)

Для подальшого розвитку центру Львова надалі актуальною залишається проблема формування поліцентричної системи загальноміського центру для вирішення якої за період 1970 – 2015 рр. мало що було зроблено. З планованих трьох підцентрів частково розвинувся тільки південний на вул. Стрийській, де функціонує податкова адміністрація, інститут регіональних досліджень і будується комплекс Українського католицького університету.

Оскільки генплан 1993 р. виявився недієздатним, у львівському ДІПМ «Містопроект» була опрацьована концепція розвитку Львова,

опублікована у 2002 р. (рис. 1). Містоутворюючою базою визнано «промисловість (високотехнологічне виробництво), торгівля і ринкова інфраструктура, туризм, культура, наука, освіта». При цьому вже вкотре повторюється намір еволюційно розвивати вуличну мережу з радіальної у радіально-кільцеву, чим обумовлюється секторальний розвиток міста з концентрацією обслуговуючих функцій у центральній зоні [27].

Тракування поліцентричної системи розвитку загальноміського центру Львова набуло нових акцентів у зв'язку з будівництвом нового стадіону «Львів Арена» (проектна концепція А. Вімера, Австрія) біля південної межі міста на вул. Стрийській. Авторами з ДПМ «Містопроект»

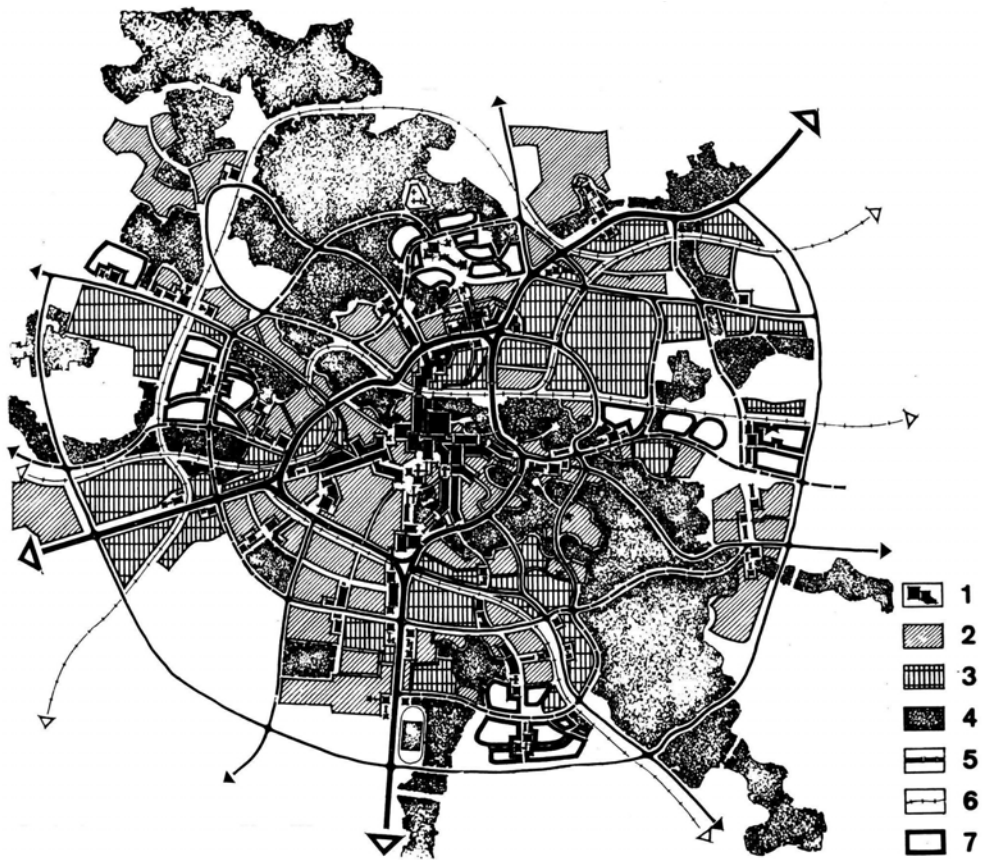


Схема функціонального використання території Львова, 1990 р.
За матеріалами "Містопроект".

- | | |
|---------------------------------------|------------------------|
| 1 - загальноміський центр і підцентри | 5 - головні вулиці |
| 2 - житлові території | 6 - залізниця |
| 3 - виробничі території | 7 - резервні території |
| 4 - зелені насадження | |

Рис. 1. Схема функціонального зонування території Львова за станом на 1990 р. За матеріалами ДПМ «Містопроект»: 1 – загальноміський центр і підцентри; 2 – житлові території; 3 – виробничі території; 4 – зелені насадження; 5 – головні вулиці; 6 – залізниця; 7 – резервні території

ект» було запропоновано надалі розвивати південний підцентр як новий адміністративно-громадський центр міста на вул. Стрийській з переміщенням до нього з історичного центру міста основних управлінських установ міського і обласного значення [28]. Також у ДПМ «Містопроект» було розроблено проектну пропозицію розпланування прилеглих до стадіону кварталів з пропозиціями розміщення житлової забудови, торгових закладів, виставкових павільйонів.

Теоретичні положення Концепції 2002 р. загалом стали основою нової редакції Концепції, опублікованої у 2007 р. Згідно цього документа метою є формування Львова, як міста, де людина відчувається комфортно. Цієї мети можна досягнути шляхом: – збереження, – відродження, розвитку [29].

Збереження стосується: 1. Матеріального ресурсу: – природного середовища; цінного антропогенного середовища (історико-архітектурної спадщини, планувальної структури, силуету міста). 2. Духовного ресурсу: – релігійні, побутові традиції; – культура; – наука; – освіта.

Відродження стосується: 1. Статусу неофіційної столиці Західного регіону України; 2. Центру різних видів діяльності: – культури; – освіти; – науки; – спорту; – торгівлі (у т.ч. міжнародної); – виробництва. 3. Втрачених цінних елементів середовища.

Розвиток стосується: 1. Міста: – як туристичного центру; – як промислового центру на базі традиційних, наукоємних, безвідходних виробництв; – як міжнародного транспортного вузла; – як торгового центру; – як культурного, освітнього і наукового осередку. 2. Приміської зони: – системи розселення на основних транспортних зв'язках; – зон відпочинку; – інженерної інфраструктури. 3. Сельбищних територій: – ефективного використання, обмеження екстенсивного територіального розвитку. 4. Виробничих територій: – винесення чужорідних об'єктів з сельбищних територій; – підвищення щільності забудови і ефективності використання території. 5. Ландшафтно-рекреаційних територій: – формування природного екологічного каркасу міста. 6. Системи обслуговування: – розвиток загальноміського центру, створення буферних підцентрів, зменшення навантаження на центральну частину міста. 7. Вуличної мережі: – завершення формування радіально-кільцевої структури. 8. Системи громадського транспорту: – розвиток традиційних видів громадського транспорту; – використання залізниці для внутрішньоміських перевезень; – будівництво метрополітену. 9. Системи інженерної інфраструктури, утилізації відходів та захисту довкілля: – для забезпечення комфорту та безпеки проживання і перебування у місті [30].

Концепція розвитку Львова 2007 р. послужила методичною основою для розробки у ДППМ «Містопроект» наступного генерального плану Львова, затвердженого у 2010 р. з проектним періодом до 2025 р. (рис. 2).

Висловлюється громадська думка, що подальший розвиток Львова повинен базуватися передусім на функції університетської освіти і науки та культури, оскільки студенти вузів уже сьогодні складають біля 15 % населення міста, а вища освіта у сучасному світі належить до потужних стимуляторів розвитку міст. Те ж стосується і культури, адже у Львові діє єдиний у західноукраїнському регіоні оперний театр (тут часто виступають зарубіжні гастролери), Національний музей з унікальною збіркою української ікони XIV–XVIII ст. , постійно проводяться театральні фестивалі, художні виставки, книжкові форуми та ярмарки



Рис. 2. Генеральний план Львова. 2010 р. За ДППМ «Містопроект»

тощо* [31]. Таким чином, Львів підтверджує свою роль західноукраїнської регіональної метрополії з розширенням впливу на прилягаючі регіони України.

*Примітка. Зауважимо, що після подій Майдану та початку агресії Росії на сході України у Львові значно зросла кількість студентів зі східних, центральних і південних областей та Криму, а у львівських музеях зросла кількість виставок з тих регіонів.

Список літератури

1. *Котлобулатова І.П.* Дати і події в історії Львова / І.П. Котлобулатова. – Львів: Аверс, 2009. – С. 4, 10, 20, 62, 138, 162.
2. Поступ. – 2003. – № 109 (1164) від 1.07.2003.
3. *Лозинський Р.* Етнічний склад населення Львова (у контексті суспільного розвитку Галичини) / Р. Лозинський. – Львів: Вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2005. – С.322, 329.
4. *Назарук М.М.* Львів у ХХ столітті. Соціально-екологічний аналіз. Монографія / М.М. Назарук. – Львів: Укр. акад. друкарства, вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2008. – С. 322.
5. Те ж джерело, – С. 319.
6. Статистичний щорічник міста Львова за 2014 рік. – Львів, 2015.
7. www.uk.wikipedia.org/wiki/населення.
8. *Рудницький А.* Той неповторний, своєрідний, винятковий, особливий Львів / А. Рудницький. – Галицька Брама, 1996, № 15. – С. 3.
9. Львів. Комплексний атлас. За ред. проф. О. Шаблія. – К.: ДНВП «Картографія», 2012. – С. 80.
10. *Черкес Б.* Сталінське планування Львова / Б. Черкес. – Архітектура. Вісник ДУ «Львівська політехніка». № 379. – Львів: Вид. Львів. політехніки, 1999. – С. 103.
11. Історія міст і сіл УРСР. Львівська область. – Київ: Головна ред. УРЕ, 1968. – С. 84.
12. *Лозинський Р.* Етнічний склад населення Львова (у контексті суспільного розвитку Галичини) / Р. Лозинський. – Львів: Вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2005. – С.195.
13. Архітектура Львова. Час і стилі. XIII – XXI ст. – Львів: Центр Європи, 2008. – С. 607.
14. Те ж джерело, – С. 608.
15. Те ж джерело, – С.609.
16. *Posatskyu В.* Problemy urbanistyczne metropolitalnego obszaru Lwowa / В. Posatskyu. – Biuletyn KPZK PAN. Zeszyt 230. Warszawa, 2007. – С. 220.
17. Архітектура Львова. Час і стилі. XIII – XXI ст. – Львів: Центр Європи, 2008. – С. 611.

18. *Трегубова Т.О., Мих Р.М.* Львів. Архітектурно-історичний нарис / Т.О. Трегубова, Р.М. Мих. – Київ: Будівельник, 1989. – С.211.
19. Архітектура Львова. Час і стилі. XIII – XXI ст. – Львів: Центр Європи, 2008. – С. 613.
20. Те ж джерело, – С. 620
21. Те ж джерело, – С. 621.
22. *Ковтун В.В., Степаненко А.В.* Города Украины. Экономико-географический справочник / В.В.Ковтун, А.В. Степаненко. – К.: Вища школа, 1990. – С. 11, 144, 217.
23. Те ж джерело, – С.144.
24. *Бочаров Ю.П., Кудрявцев О.К.* Планировочная структура современного города / Ю.П. Бочаров, О.К. Кудрявцев. – М.: Стройиздат, 1972.
25. *Назарук М.М.* Львів у XX столітті. Соціально-екологічний аналіз. – Львів: Укр. акад. друкарства, вид. центр ЛНУ ім. Івана Франка. 2008. – С. 321.
26. Архітектура Львова. Час і стилі. XIII – XXI ст. / Упор. і наук. ред. Ю.О.Бірюльов. – Львів: Центр Європи, 2008. – С. 648.
27. *Дубина В.* Концепція розвитку міста Львова / В. Дубина // Архітектурний вісник. – 2002. – № 3 – 4 (16). – С. 8, 9.
28. *Посацький Б.* Просторова трансформація загальноміського центру Львова (впродовж XX ст. і на початку XXI ст.) / Б. Посацький // Досвід та перспективи розвитку міст України. Проблеми розвитку найкрупніших міст України: збірн. Наук. праць. – Вип. 20 / Відпов. ред. Ю.М. Палеха. – К.: Ін-т «ДІПРОМІСТО», 2011. – С. 160.
29. Точка опори. Інформаційний бюлетень. – Львів, 2007.
30. Те ж джерело.
31. Новий Погляд. – 2007, №5 (13). – С. 10, 29.