

УДК 711

Нетужилова Н.В.,
Національний університет „Львівська політехніка”**ПЕРЕДУМОВИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ АДАПТАЦІЇ ПРОМИСЛОВИХ
УТВОРЕНЬ ГАЛИЦЬКИХ МІСТ НА ПРИКЛАДІ ЛЬВОВА ТА КРАКОВА**

Розглянуто основні передумови та етапи розвитку промисловості у Західній Європі на прикладі міст Львів та Краків. Проаналізовано історичні фактори, що впливали на зв'язок двох Галицьких міст. На основі проведених досліджень обґрунтовано актуальність адаптації промислових територій міста Львова та Кракова до сучасних потреб. Визначено переваги та методи перепристосування промислових територій.

Ключові слова: мультиетнічний, інфраструктура, містобудівельний, перепристосування, адаптація, трансформація.

Історично Польща та Україна є тісно пов'язані між собою, і такий зв'язок не виключає Кракова та Львова. Два міста, котрі у XVI столітті вважалися найбільшими та найвпливовішими містами Польської корони, так званіми “*civitates maiores*” і прославилися своїми ремеслами та торговельними зв'язками.

Враховуючи спільну історію розвитку Краків та Львів мали багато подібностей: торгівля посилила процеси міграції та вплив Західноєвропейської культури, котрий через асиміляцію призвів до того, що міста стали мультикультурними, мультиетнічними та релігійно неоднорідними.

Обидва міста і Львів, і Краків безсумнівно постали на етнічній слов'янській основі. Проте, на відміну від Кракова, до ролі метрополії Львів виростав поволі. Краків ще у XI ст. став політичною базою відбудови Польської держави. Не останню роль у цьому відіграла та обставина, що саме тут містилася резиденція єпископства. Львів, головним чином виконував оборонні, економічні, та торговельні функції. Якщо простежити в часовому просторі виробничо-торговельну структуру обох міст, не знайдемо жодних недоліків. Політичний чинник був значно корисніший для Кракова, ніж для Львова. Отож, Краків був королівською резиденцією і столицею держави, коли Львів тільки добивався столичного характеру, та і відтак тільки в межах Галицької Русі.

Головною рушійною силою розвитку обох міст була торгівля. Вже щонайменше з початку XIV ст. Краків перейняв посередництво у транзитній торгівлі, здобуваючи собі право складу. З правом складу був пов'язаний шляховий примус, який унеможлилював купцям оминати Краків. Складовий

обов'язок віддавав у руки краків'ян торговельне посередництво у продажі товарів, які до нього ввозилися. Якщо Краків набрав значення завдяки торгівлі на осі північ-південь, то для Львова, передусім, важливим був напрямок схід-захід [1]. Львів здобув собі право складу за Казимира Великого [2].

У середньовіччі головний торговельний шлях, що сполучав генуезьські колонії на Чорному морі з Західною Європою, проходив через Львів і Краків у напрямку Вроцлава. Велика транзитна торгівля лежала в основі економічного розвитку Львова, а також Кракова. Ще в першій чверті XVI століття Краків і Львів, поряд з Познанню вважалися найважливішими і найбільшими містами Польської Корони [3]. Протягом XVI століття Львів і Краків утримували статус великих осередків торговельного життя. Були вони також центрами ремісничого виробництва. Було це зв'язане з мобільністю їхніх мешканців, з проходженням ідей і здобутків культури, та, взагалі, з цивілізаційним розвитком.

Після першого поділу Польщі у 1772, через свою особливу геополітичну позицію, Львів стає столичним містом і розвивається у більш ліберальному напрямі доки Краків залишається периферією у стані стагнації. Незалежно від політичної ситуації різних часів, Краків завжди залишався символом польської суверенності, «Польським П'ємонтом», тоді як Львів був колискою національної ідентичності для українців. Визначний факт, котрий найбільш характерно свідчить про тісні взаємовідносини двох міст є відмова Кракова мати власний уряд для створення централізованого Галицького уряду у Львові і таким чином збереження цілісності Галичини на пів століття (1854).

У 1918 нова модель розвитку міста була впроваджена у Львові, що стало результатом формування так званої «лабораторії архітектури та планування». Враховуючи розвиток промисловості, Львів налагодив тісні зв'язки на східно-західній осі і був переважно орієнтований на виробництво, котре задовольняло потреби місцевого населення. Такий традиційний розвиток міста став причиною того, що місто росло і розвивалося у природній спосіб, впроваджуючи промислові заняття у історично обумовлених районах, з необхідними транспортними зв'язками та житлом, що надавалося для робітників. **Отже, у XIX столітті Львів розвинув потужну містобудівну інфраструктуру, необхідну для успішного функціонування міста, котра не була відмінною від інфраструктур інших центрально-європейських міст.**

Натомість Краків на початку XIX століття був столицею невеликої, але формально незалежної Краківської Речі Посполитої. Вільне місто Краків разом з околицею (Краків був столицею), було останнім виразом формальної незалежності, стосовно польської державності, до часу відродження і становлення незалежності Польщі у 1918 році. В часах Краківської Речі Посполитої, розпочалась ґрунтовна модернізація і перебудова міста, яке все ще

перебувало в середньовічному містобудівельному укладі. Розібрано більшість міських мурів, засипано рів, на місці якого повстав парк у вигляді бульварного кільця довкола Старого Міста під назвою Плянти.

Проте виявилось, що комуністичний режим мав свою власну стратегію для реформації таких історично сформованих міст як Львів та Краків. У перехідний період велика кількість чужорідних промислових занять була насильно впроваджена у історично-сформовану містобудівну тканину, що призвело до радикальних змін у стратегічних зв'язках (через брак сировини) та зростаючій потребі у житлових кварталах. Ринок робочої сили зростав, за рахунок міграції сільського населення до міст. Зміни у виробництві впливали на зміни у суспільному житті. Поступово змінювалась соціальна структура міста. Це вилилося у формування великих індустріальних вузлів та низькосортних житлових блоків всередині історичного міста і на його околицях (наприклад Нова Гута у Кракові та Новий Львів у Львові).

Хоча **Нова Гута** і була наймасштабнішим капіталовкладенням шестирічного плану і породила сильні міграційні процеси, у більш широкій перспективі її можна сприймати як урбаністичну утопію, що повністю відповідає дискусії про модель ідеального міста. Вона набула нових аспектів у ХІХ столітті, коли на основі бурної індустріалізації в різних районах Європи визрівала думка про необхідність будувати для робітників здорові та зручні міста. План Нової Гути вражає компактністю, ієрархічністю, розмахом, великими композиційними осями і домінантами, - таким став у п'ятдесяті роки соцреалізм – «національний за формою, соціалістичний за змістом» [4].

За планом Ф. Касслера та А. Остена 1910 року першочергово **Новий Львів** планувався як дільниця вілл. Було створено план міста-саду у вигляді прямокутника з великою круглою площею-сонцем у центрі, від якого розходилися шість вулиць-променів. На них планувалось споруджувати вілли та 2-3-поверхові будинки, оточені садами. До початку Першої світової війни встигли спорудити лише кілька будиночків в районі нинішніх вулиць Тернопільської (зокрема № 15) та Героїв Крут (№ 6, 6-А). Забудову Нового Львова продовжили лише у 1950-х роках, коли споруджували стандартні двотри поверхові будинки на вулицях Угорській та Карбишева [5]. Потім, у 1960-х, зламали планувальну схему Ф. Касслера та А. Остена, перебудували колишній велосипедний завод на «Полярон», а замість площі-сонця з променями, заповнили прямокутник Нового Львова п'ятиповерховими «хрущовками».

Таке впровадження чужорідної моделі розвитку міста не мало успіху для історичних центрально-європейських міст, таких як Краків і Львів. Із завершенням комуністичного режиму зв'язки з постачальниками сировини були втрачені, політика розвитку змінилася і промислові структури залишилися

в стані стагнації та покинутості у міській інфраструктурі. Тепер ці занедбані території викликають велике запитання у влади міста.

Перш за все, демонтаж таких великих споруд є вкрай дорогим з фінансової точки зору. По-друге, більшість з них не можливо пристосувати до сучасних промислових процесів через зміни у технологічному процесі. Більш того, конструкції таких споруд є страшенно здеградованими. По-третє, такі території мають дуже добре транспортне сполучення з міською інфраструктурою, а отже крім недоліків мають і свої переваги.

У Західній Європі вже існує досвід перепристосування таких територій до сучасних потреб. Враховуючи це, є прийнятним вважати за доцільне пристосування таких споруд до інших функцій.

Необхідно враховувати сучасні потреби розвитку міської тканини і також потреби міського населення у творчому просторі. Такі споруди мають потенціал бути адаптованими до громадських потреб таких як торгівельний простір, виставковий, спорт, житло і т. п.



Рис. 1. Гута Стальова, Краків.

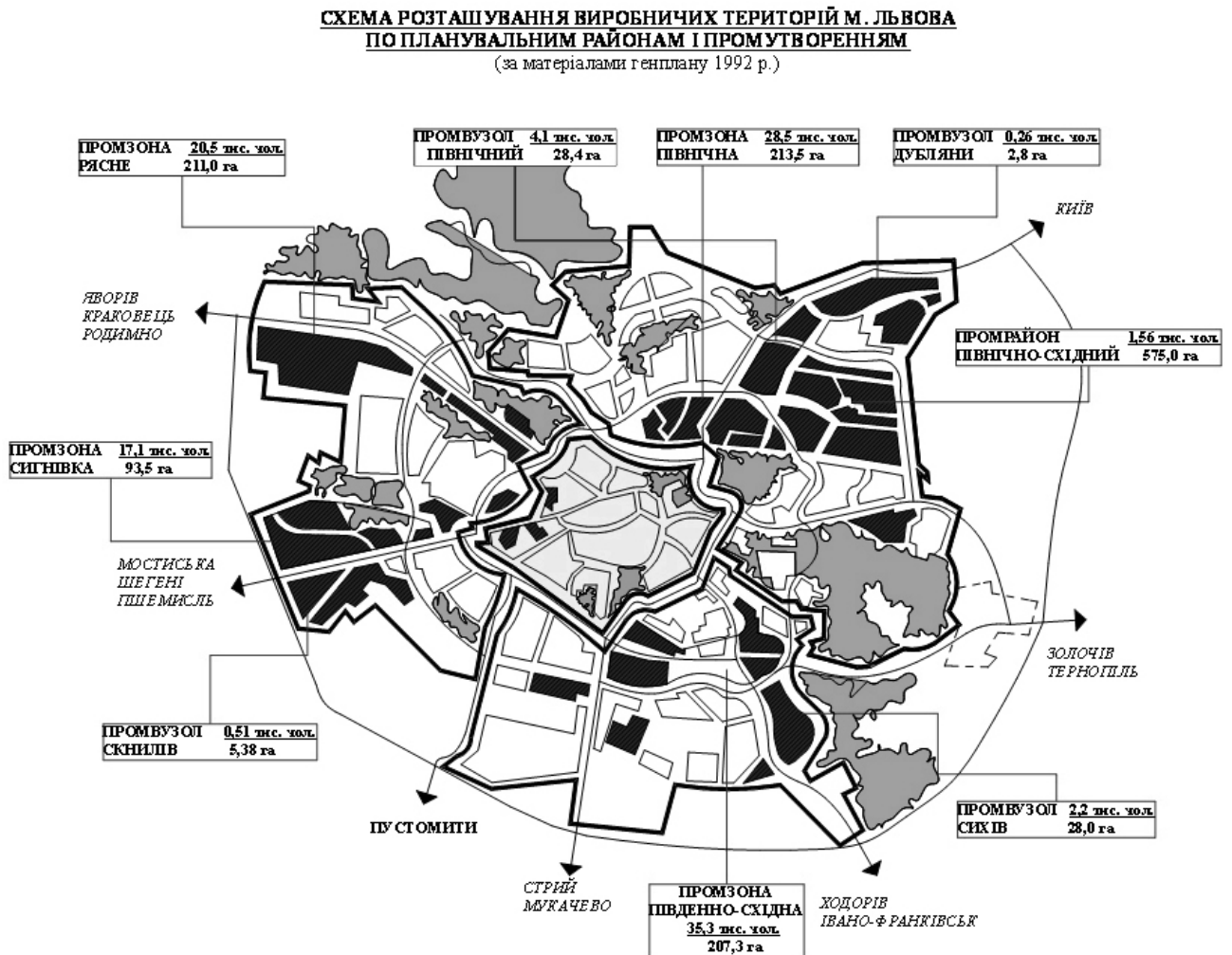


Рисунок 2. Схема розташування виробничих територій м. Львова по планувальним районам і промутворенням.

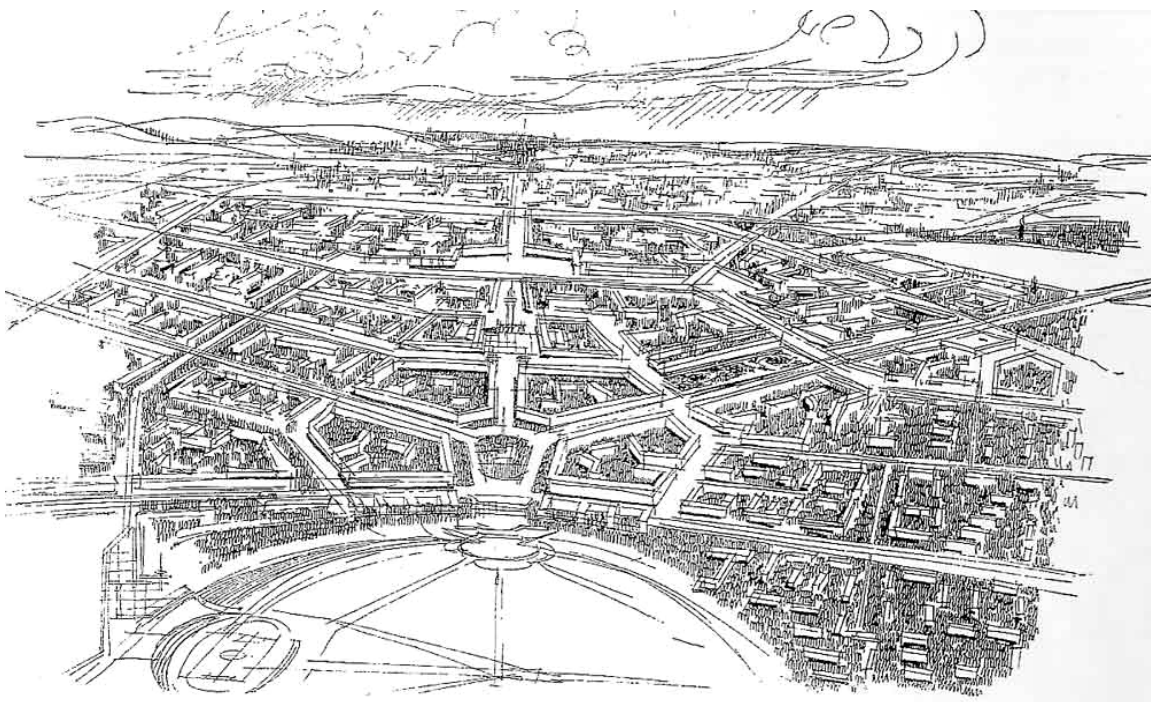


Рисунок 3. Краків. Нова Гута. Ескіз.

Існує можливість адаптації таких утворень до сучасних життєвих умов у декілька способів: реструктуризація для іншої виробничої діяльності (наприклад, продовження традиції виробництва сталі за допомогою нового обладнання у Гуті Стальовій, Краків); комбінування промислової та виставкової функції (наприклад, Львівська броварня, із закладом громадського харчування «Хмільний Дім Роберта Домса»); перепристосування під мультифункціональні комплекси зовсім іншого призначення (наприклад, влаштування виставкового центру «Лемберг» в одному з промислових корпусів на вул. Б. Хмельницького, м. Львів). Ключовою характеристикою реновації промислових утворень є можливість їхнього багатофункціонального використання, враховуючи їх естетичну якість та специфічність промислового простору для формування сучасних комплексів. Також існує проблема використання таких структур, з огляду на аспект охорони культурної спадщини. Велика дилема, котрі промислові утворення можуть бути по трактовані як спадщина, і до якого виду культурної спадщини вони відносяться?

За словами Г. Ешверса «Спадщина є як вибірковою, так і відторгнутою. Проте, те що ми зараз відкидаємо, майбутнє може розглядати як вибране». (G. Ashworth "As a heritage is selectable, it is equally rejectable. However, what we now reject, the future may regard as selectable"). Як тільки минуле починає розглядатися як ресурс «спадщини» для продажу споживачеві, таке питання стає не просто вірогідним, воно **основне** [6].

Висновки. На основі проведеного дослідження чітко бачимо, що такі промислові утворення не повинні більше бути більмом на міському генплані; вони вимагають лише детального дослідження їх потенціалу бути пристосованими до найбільш популярних комплексів громадського використання. Через це, я вважаю що необхідно робити наукове дослідження не лише на основі такого міста як Львів, але досліджувати інші міста із спорідненою історією розвитку, особливо Краків, і створити одну загальну стратегію повернення таких просторів назад до громадського життя і вигідного для міста використання.

Література:

- 1) L. Charewiczowa, Handel sredniowiecznego Lwowa, Lwow 1925, особливо розд. III і IV.
- 2) Краків і Львів у європейській цивілізації, матеріали міжнародної конференції, організованої 15-16 листопада 2002 р., Єжи Вирозумський, Краків і Львів у середньовічній Європі, ст. 33-42.
- 3) Corpus iuris Polonici, т. 3, вид. O. Balzer, Krakow 1906, с. 597

- 4) Jacek Purchla, Marcin Fabiański. Architektura Krakowa. Przewodnik, – Краків: Literackie, 2012.
- 5) Мельник Ігор. Львівські вулиці і кам'яниці, мури, закамарки, передмістя та інші особливості Королівського столичного міста Галичини – Львів: Центр Європи, 2008.
- 6) ASHWORTH, G. & P. LARKHAM. 1994. A heritage for Europe: the need, the task, the contribution, in G. Ashworth & P. Larkham (ed.), Building a new heritage. Tourism, culture and identity in the new Europe: 1-9. London: Routledge.

Аннотация

Рассмотрены основные предпосылки и этапы развития промышленности в Западной Европе на примере городов Львов и Краков. Проанализированы исторические факторы, которые влияли на связь двух Галицких городов. На основе проведенных исследований обоснована актуальность адаптации промышленных территорий города Львова и Кракова к современным потребностям. Определены преимущества и методы переприоспособления промышленных территорий. Ключевые слова

Ключевые слова: мультиэтничный, инфраструктура, градостроительный, переприоспособление, адаптация, трансформация.

Summary

There are basic conditions and stages regarded, of industrial development in Western Europe on the example of such cities as Lviv and Krakow. The experience of the historical factors that influenced the relationship of Galician cities is analyzed. Based on the investigations proved the relevance of adapting industrial areas of the city to modern needs. Advantages and methods of industrial areas reuse are detected.

Key words: multi-ethnic, infrastructure, urban planning, reuse, adaptation, transformation.