

УДК 711.7:625.46

к.арх., професор Посацький Б.С.,
posatsky@i.ua, <http://orcid.org/0000-0003-3954-7743>,к. арх., доцент Мазур Т.М.,
tmazur1@ukr.net, <http://orcid.org/0000-0003-0930-1953>,Король Є.І., evgenivankor@ukr.net, <http://orcid.org/0000-0003-3336-2000>,
Національний університет «Львівська політехніка»

ТРАМВАЙНА МЕРЕЖА У ІСТОРИЧНОМУ ЦЕНТРІ ВЕЛИКОГО МІСТА (на прикладі Львова)

Проведено аналіз розвитку трамвайної мережі Львова в контексті транспортного обслуговування історичного центру міста. Викладено пропозицію відновлення трамвайного кільця навколо середньовічного історичного ядра з метою покращання транспортного обслуговування центру міста та дотримання екологічних вимог.

Ключові слова: Львів, трамвайна мережа, транспортний рух, історичний центр міста

Електричний трамвай, як один з видів міського транспорту, виник наприкінці XIX ст. і швидко набув популярності у великих містах Європи та США. На теренах України електричний трамвай став курсувати у 1892 р. у Києві (перший у Російській імперії) та у Львові у 1894 р. (четверте місце в Австро-Угорщині після Відня, Будапешту і Праги). Перша лінія у Львові сполучала головний залізничний вокзал з Галицькою Крайовою Виставкою, що розташовувалася на території верхньої тераси сучасного Стрийського парку [1,2]. У тому ж році збудували трамвайну колію, яка з'єднала головний вокзал через сучасні вулиці Бандери, проспект Свободи та площу Соборну з площею Митною і далі вулицею Личаківською. На плані Львова 1894 р. також позначена лінія кінного трамваю, яка вела з головного вокзалу вулицею Городоцькою через площі Торгову і Ярослава Осмомисла до Жовківської рогатки на вул. Богдана Хмельницького [3].

У 1906 р. була складена довгострокова програма розвитку львівського трамваю. На першому етапі планувалося збудувати радіальні напрямки на сучасних вулицях Чупринки, Коновальця, Левицького, Зеленій, до парку Високий Замок. Другий етап охоплював також радіальні напрямки на вулицях Замарстинівській, Шевченка, другу лінію на проспекті Свободи [4]. Бачимо, що трамвайні лінії були підпорядковані сформованій радіальній вуличній мережі, виняток становив тільки новоутворений проспект Свободи (Гетьманські вали), як кільцеве з'єднання. Слід зазначити, що у 1911 р. трамвайну колію підвели

до залізничної станції Личаків на східній околиці міста і таким чином трамвай з'єднав три основні на той час залізничні станції Львова (Головний вокзал, Підзамче, Личаків) з мережею міського транспорту. Використовуючи сучасну термінологію, тоді у Львові були сформовані три транспортно-пересадкові вузли.

На третьому етапі планувалося створити трамвайне кільце з південного боку історичного центру міста, починаючи з Галицької і Соборної площ, далі вулицями Івана Франка, Саксаганського, проспектом Шевченка, Чайковського, Стефаника, Словацького, вздовж будинку Львівського національного університету імені Івана Франка, вулицею Огієнка до Городоцької і далі через площі Ярослава Осмомисла і Данила Галицького, вулицею Підвальною до вул. Руської.

Як бачимо, автори програми розуміли важливість формування у Львові кільцевих сполучень у центрі міста навколо його середньовічного ядра. Здійсненню цього плану перешкодив початок першої світової війни у 1914 р. та розпад Австро-Угорської імперії у 1918 р.

Подальший розвиток трамвайної мережі у Львові відбувався в умовах новоповсталого Польської держави в 1920 – 1939 рр. У 1925 р. побудували колію від площі Кропивницького вулицею Городоцькою до перетину з вулицею Кульпарківською на західній околиці міста. Також трамвайна колія була прокладена від площі Торгової вулицями Шпитальною і Куліша з поворотом вулицею Під Дубом вздовж залізничної колії до Змарстинівської. Значне доповнення трамвайної мережі у центрі міста відбулося у 1928 р. коли побудували двоколійну лінію вулицями Київською та Вітовського між вулицями Бандери та Івана Франка. Ця лінія, можна припустити, була прокладена під впливом постулатів відомого львівського урбаніста Дрекслера* та сформувала південну частину трамвайного кільця навколо історичного центру, яка інтенсивно експлуатується і сьогодні.

Таким чином, на початку ХХ ст. у центральній частині Львова були створені два трамвайні об'їзди. Перший (проспект Свободи, площі Міцкевича, Галицька, Соборна) безпосередньо оточував по кільцю бульварів середньовічне ядро міста з заходу і півдня і поєднував магістральні радіальні напрямки: вулиці Городоцька, Дорошенка, Коперника, Івана Франка. На проспекті

*Ігнатій Дрекслер (1878 - 1930) – урбаніст, видав працю «Великий Львів» у 1920 р., яка мала значний вплив на містобудівну політику у Львові впродовж 1920 – 1930-х рр. Дрекслер, виконавши аналіз вуличної мережі Львова на початку ХХ ст., у графічних схемах показав нерозвинутість кільцевих складових у вуличній мережі міста.

Свободи рух відбувався двома проїзними частинами і було влаштоване розворотне кільце. Другий об'їзд (вулиці Київська, Вітовського) був прокладений кварталами багатоповерхової житлової забудови початку ХХ ст. та існуючими ще тоді не забудованими ділянками. На рис.1 показано стан трамвайної мережі у історичному центрі міста станом на 1936 р. і розташування вагонного депо ** (рис. 1).

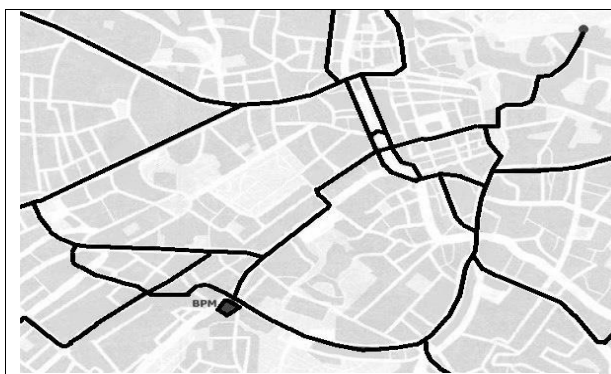


Рис. 1. Схема трамвайної мережі у історичному центрі Львова (1936 р.)
Джерело – <http://lvivtrans.net/tram.php>



Рис. 2. Перше трамвайне депо у Львові.**

Після входження Західної України до складу СРСР за станом на жовтень 1939 р. довжина трамвайних колій у Львові складала 65,5 км, парк вагонів налічував 176 одиниць рухомого складу восьми типів. У грудні того ж року було продовжено трамвайні колії на вулицях Городоцькій, Замарстинівській та Шевченка загальною довжиною 2,5 км. Ніяких змін у трамвайній мережі у центрі міста не відбулося [5].

Наприкінці 1940-х рр. трамвайні колії розташовувалася на обох сторонах бульвару пр. Свободи, їх з'єднання давали можливість розвороту. Трамвайна мережа почала змінюватися на початку 1950-х рр., коли стали готувати вулиці до впровадження руху тролейбусів і відповідно до цього ліквідували трамвайну колію на проспекті Свободи. Натомість у 1951 році збудували нову двокільйну лінію від площі Торгової (за оперним театром) через площі Ярослава Осмомисла і Данила Галицького і далі вулицею Підвальною до з'єднання з вулицею Руською. Нова колія, прокладена північно-східною частиною бульварів кінця ХІХ ст., охопила півкільцем середньовічне історичне ядро Львова і з'єднала чотири магістральні радіальні напрямки: вулиці Городоцьку, Богдана Хмельницького, Личаківську, Івана Франка (рис. 3).

**Депо вагонів — на перехресті вулиць Вітовського і Сахарова — пам'ятка промислової архітектури. Це було перше депо електричного трамвая у Львові. Згодом на його базі розміщувалися вагоно-ремонтні майстерні.

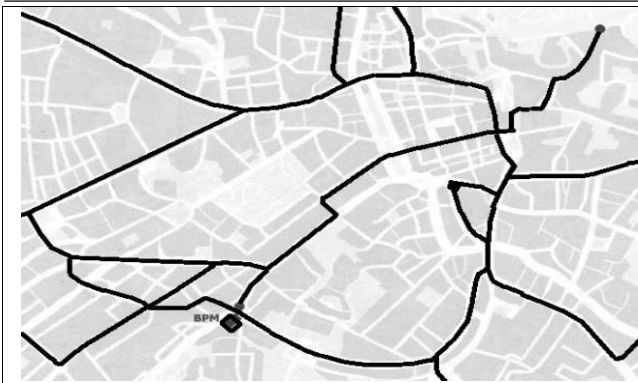


Рис. 3. Схема трамвайної мережі у історичному центрі Львова (1952р) Джерело – <http://lvivtrans.net/tram.php>

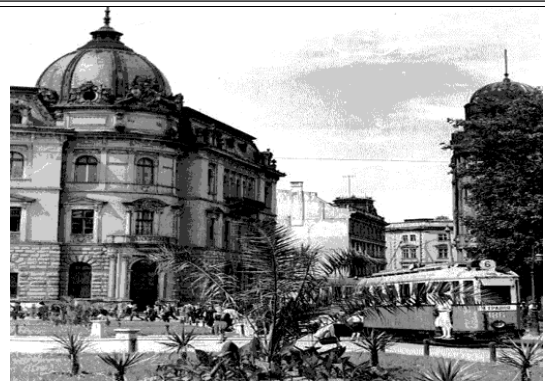


Рис.4. Трамвай на пр. Свободи у Львові (1940-і рр.)

Тут, видається правдоподібним, знайшли певне втілення постулати генерального плану Львова 1946 р., що передбачали формування радіально-кільцевої вуличної, а, відповідно, транспортної мережі. Однак, з іншого боку, трамвайне кільце навколо середньовічного ядра знову залишилося розірваним, адже ліквідували його західну і південну частини.

Впродовж 1970-х рр. трамвайні лінії у центрі Львова продовжували скорочувати, розібрали колії, що вели до парку Високий Замок і до верхньої частини Стрийського парку вулицею Івана Франка. Сьогодні, з точки зору розвитку туристичного руху, можна стверджувати, що тоді місто втратило атрактивний туристичний об'єкт – трамвай, що піднімався крутими вулицями Лисенка і Кривоноса на плато Високого Замку. Останні демонтажі колій відбулися у 2003 р. на площі Галицькій і вулиці Князя Романа у зв'язку з реконструкцією площі зі встановленням пам'ятника Данилу Галицькому (рис. 5). Дещо інша ситуація склалася у периферійних районах, де у 1980-х роках збудували нові колії на вулицях Академіка Сахарова і Княгині Ольги та вулиці Вахнянина на Погулянку.

Нинішня ситуація з транспортним рухом у центрі Львова досягла критичної межі внаслідок домінування і необмеженості автомобільного руху. Надії на те, що впровадження маршрутних таксі до обслуговування пасажирських перевезень задовольнить потреби мешканців і гостей міста, виявилися хибними. На вузьких вулицях центру Львова потоки автомобілів практично цілодобово створюють дорожні корки, рух сповільнюється або зупиняється. Значно погіршилася екологічна ситуація, особливо у центрі міста, розташованому в улоговині колишньої долини ріки Полтви. Внаслідок недостатнього природного провітрювання викиди автотранспорту при певних атмосферних умовах спричиняють утворення задушливого смогу. Окрім того, електродвигуни вдвічі економічніші за затратами енергії на одиницю потужності [6].

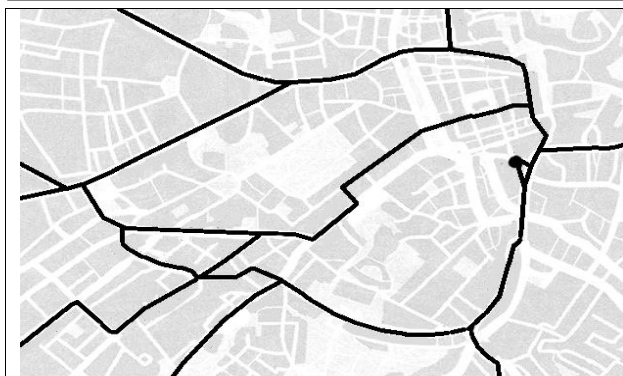


Рис. 5. Схема трамвайної мережі у історичному центрі Львова (2003-2013 рр.) Джерело – <http://lvivtrans.net/tram.php>



Рис.6. Трамваї на перехресті вул.Руської і Підвальної (1980-і рр.)

Все це в сукупності викликало необхідність розгляду міською владою подальшого розвитку трамвайної мережі у Львові. Загальна концепція була розроблена у 2016 р. і в цілому мова йшла про прокладання трамвайних ліній у периферійних районах міста. У центрі намічено відбудувати колію на вулиці Коперника (між вулицями Бандери і Академіка Сахарова), тобто до старого трамвайного депо [7]. Можна тільки додати, що ту ж лінію ліквідували у 1970-х рр., коли вважалося, що автотранспорт стане основним засобом пасажирських перевезень у місті.

Розвиваючи далі концепцію формування трамвайної мережі, також доцільно розглянути можливості відновлення трамвайних сполучень навкруги історичного ядра Львова, створивши замкнуте кільце. Таке кільце (рис.7) може

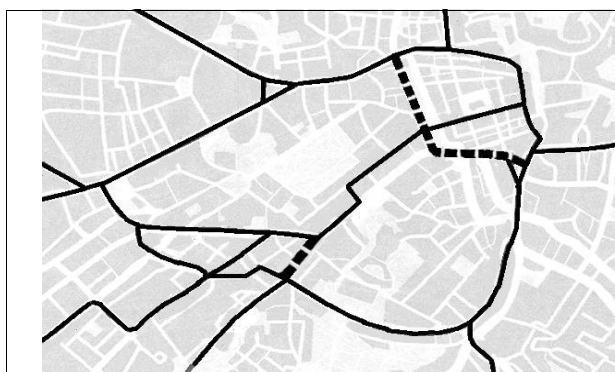


Рис. 7. Схема трамвайної мережі у історичному центрі Львова (пропозиція)



Рис.8. Трамвайний трисекційний вагон Електрон Т3L44 на площі Ринок у Львові

починатися на перехресті вулиці Городоцької і проспекту Свободи (біля оперного театру) , далі проспектом через площі Міцкевича, Галицьку, Соборну до вулиці Івана Франка (з поворотом до площі Митної) і далі вулицею Підвальною, площами Данила Галицького, Ярослава Осмомисла та Торговою до оперного театру.

У Львові з 2016 р. використовуються трамвайні вагони нового покоління львівського виробництва (ЕлектронТ5В64 – п'ятисекційний, вміщає 287 пасажирів та Т3L44 – трисекційний, вміщає 160 пасажирів). Їх місткість у 2 – 3 рази перевищує показники автобусів різних типів, що має суттєве значення для покращання транспортного обслуговування мешканців та гостей Львова. Нові трамваї відзначаються комфортом проїзду та низьким шумом, що важливо з точки зору охорони цінного історичного середовища та зменшення забруднення довкілля (рис.8).

Подібна схема трамвайного сполучення успішно діє з половини ХХ ст. у центрі Кракова, де трамвайні лінії прокладені кільцевим бульваром «плянтами» навкруги історичного ядра (рис. 9,10). Водночас, слід зауважити, що краківський кільцевий бульвар є цілісною системою і має в цілому досить значну ширину, на його проїзній частині розташовані дві смуги автомобільного руху і дві трамвайні колії [8].

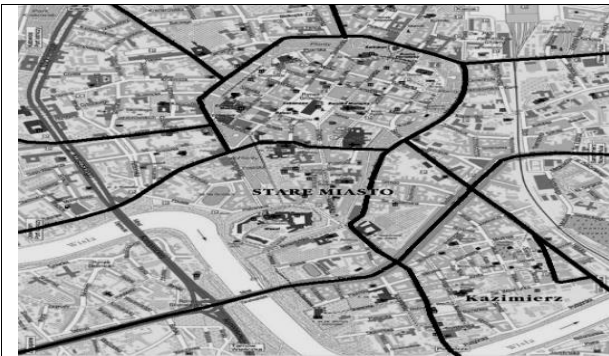


Рис. 9. Схема трамвайної мережі у історичному центрі Кракова



Рис.10. Трамвай на кільцевому бульварі у історичному центрі Кракова

Висновки. Концепція розвитку трамвайної мережі в історичному центрі міста Львова відповідає європейським принципам транспортного обслуговування історичних осередків великих міст.

Пропонується формування трамвайної мережі навколо історичного ядра з обмеженням автомобільних транспортних потоків і стоянок автотранспорту.

Це створить більш сприятливі умови для функціонування пішохідної зони у історичному ядрі міста і покращить екологічну ситуацію.

Список використаних джерел:

- 1.Тархов С.А. Історія львівського трамваю. Львів: Фенікс ЛТД, 1994 — 128 с.
- 2 Львів. Комплексний атлас/О. Шаблій, С. Матковський, О.Вісьтак та ін.. – К.:ДНВП «Картографія», 2012. – 192 с.
3. Plan stołecznego królewskiego miasta Lwowa z 1894 r. Reprint.
4. Розбудова трамвайної мережі у 1894-1914 рр. [Електронний ресурс]: Офіційний сайт Львів'яни за електротранспорт. — Режим доступу : www.lvivzaet.in.ua/interes/history/et_lviv/etram_lviv_2/ (дата звернення 03.2018)

5. Історія Львівського трамваю – Щоденний Львів [Електронний ресурс]: Львівський електротранспорт . — Режим доступу : www.dailylviv.com/?page=transportation&subpage=7 (дата звернення 2.03.2018).

6. Экологические проблемы современного городского транспорта [Електронний ресурс]: електронні ресурси газети Euroinfo.tv. — Режим доступу: Euroinfo.tv/?p=7316 (дата звернення 2.03.2018)

7. У Львові планується запустити трамвай із Сихова на залізничний вокзал: деталі [Електронний ресурс]: офіційний сайт Твоє місто — Режим доступу: http://tvomemisto.tv/news/u_lvovi_planuyut_zapustyty_tramvay_zi_syhova_na_zaliznychnyy_vokzal_detali_77413.html (дата звернення 2.03.2018)

8. Карта маршрутов трамваев в Кракове [Електронний ресурс]: офіційний сайт Orange Smile Tours В.В. — Режим доступу: <http://www.orangesmile.com/destinations/krakow/high-resolution-maps.htm#1>

к. арх., профессор Посацький Б.С.,
к. арх., доцент Мазур Т.М., Король Е.И.,
«Национальный университет Львівська політехніка»

ТРАМВАЙНАЯ СЕТЬ В ИСТОРИЧЕСКОМ ЦЕНТРЕ КРУПНОГО ГОРОДА (на примере Львова)

Проведен анализ развития трамвайной сети Львова в контексте обслуживания исторического центра города. Изложено предложение восстановления трамвайного кольца вокруг средневекового ядра с целью улучшения транспортного обслуживания центра города и соблюдения экологических требований.

Ключевые слова: Львов, трамвайная сеть, транспортное движение, исторический центр города.

Ph.D., Prof. Bohdan Posatskyi,
Ph.D., Ass. Prof. Tamara Mazur, Senior Lecturer Evgeniya Korol,
Lviv Polytechnic National University,

THE TRAM NETWORK IN THE HISTORIC CENTER MAJOR CITIES (on the example of Lviv)

The tram network development in Lviv is analyzed in the context of historical city center transport service. The proposal for the restoration of the tram ring around the medieval historical core is presented in order to improve the city's transport service and compliance with environmental requirements.

Key words: transport network, public passenger transport, historic city center