

## Аннотація

Актуальность исследования взаимодействия планировочной структуры и градостроительной композиции в создании архитектурной среды городов определена низким художественным качеством среды постиндустриальных городов. В статье выявлены совпадения средств и отдельных элементов планировочной структуры и градостроительной композиции которые были применены при создании архитектурной среды городов. Выявлено, что характер взаимодействия (симбиоз, доминирование или подчинение) средств и элементов композиции и планировочной структуры определяет общественную иерархию пространств.

Ключевые слова: планировочная структура, градостроительная композиция, город, архитектурную среду.

## Annotations

Relevance of the study of the interaction planning structure and composition of urban planning to create architectural environment of cities is defined by low artistic quality environment of the post-industrial cities. The article revealed a common tools and certain elements of planning structure and compositions of urban planning, that are used for the creation of the architectural environment of the city. Found that the nature of the interaction (symbiosis and dominance or submission) of the tools and the elements of composition and planning structure determines the symbolic hierarchy of public spaces - from the structure of residential areas through the open activity spaces to the memorials and government territories with cold symbolism of the order.

Keywords: planning structure, composition of urban planning, urban, city, architectural environment.

УДК 72.03:711.4.168:91.03

**М. В. Каплінська,**  
*к. арх. НУ “Львівська політехніка”*

**ПРОБЛЕМА РЕОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНИХ МЕРЕЖ У  
КОНТЕКСТІ РЕГЕНЕРАЦІЇ РИНКОВИХ ПЛОЩ  
ІСТОРИЧНИХ МІСТ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ, ЛЬВІВСЬКОЇ  
ТА ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТЕЙ**

Анотація: проаналізовано транспортні мережі історичних міст вказаних областей з точки зору регенерації їх ринкових площ; обґрунтовано необхідність вилучення автомобільного руху з територій ринкових площ, пропонованих у якості пам'яток містобудування, наведено пов'язані із цим проблеми;

висвітлено особливості чотирьох груп міст, виокремлених за можливістю влаштування пішохідних зон на території історичних ринкових площ.

**Ключові слова:** історичні міста, ринкові площі, регенерація, транспортні мережі, пішохідні зони.

**Постановка проблеми.** В межах Івано-Франківської, Львівської та Тернопільської областей налічується 112 міських поселень (До згаданого списку увійшли міста та селища міського типу, які, згідно із ДБН 360-92\*\*, належать до міських поселень), офіційно внесених до переліку історичних, що складає майже третину усього списку [1]. У 96-и історичних містах було виявлено (у дисертаційному дослідженні автора) ринкові площі у різних станах збереженості, 70 із них пропонується розглядати у якості пам'яток містобудування [2]. Чинні норми встановлюють для таких об'єктів специфічний режим використання – регенерацію – в межах їх охоронних зон [3]. І вже на найраніших етапах проектних робіт з регенерації ринкових площ історичних міст постає транспортна проблема, адже розвиток транспортних систем належить до найважливіших містобудівних чинників, і проектування містобудівного середовища поза цією площиною неможливе.

**Мета статті:** дослідити вплив сформованих транспортних мереж на збереження архітектурно-містобудівної спадщини історичних міст на прикладі ринкових площ у трьох вибраних областях; запропонувати напрямки їх реорганізації, залежно від актуального стану ринкових площ.

**Виклад основного матеріалу.** Міста в межах дослідження різняться за кількістю населення, територією, рівнем економічного, культурного розвитку, місцем і роллю в системі розселення і, відповідно, рівнем організації транспортних систем, що загалом відображено у структурі адміністративно-територіального устрою: адміністративне значення міста та його транспортні можливості закономірно взаємозалежні. З-поміж досліджуваних об'єктів 10% належать до міст обласного значення (з них 3 – обласні центри), більш як половина – районного значення (з них 23 – районні центри), 36% – селищ міського типу (з них 3 – районні центри) [4].

В контексті регенерації ринкових площ насамперед розглянемо безпосередньо пов'язаний із ними автомобільний транспорт: громадський (міський та зовнішній), наявний у всіх без винятку містах, та індивідуальний; а також громадський електротранспорт (трамваї та тролейбуси), наявний в окремих містах.

Міський громадський транспорт функціонує здебільшого в районних центрах регіону (з населенням від 10-20 тис. осіб, іноді меншим: Бережани, Броди, Бучач, Городенка, Долина, Збараж, Золочів, Надвірна, Рогатин, Чортків)

та в містах обласного значення (з населенням у більш як 50 тис. осіб: Дрогобич, Івано-Франківськ, Калуш, Коломия, Львів, Тернопіль). У найбільших із досліджуваних міст працює електротранспорт: тролейбуси (Івано-Франківськ, Львів, Тернопіль) та трамваї. На сьогодні трамвай діє лише у Львові (один із маршрутів перетинає ринкову площу міста вздовж її південної сторони), хоча ще до 60-х рр. ХХ ст. в Коломиї була вузькоколійна приміська залізниця, яка сполучала містечко зі селами Рунгури та Ковалівкою [5] та проходила ринковою площею міста (розібрана у 1967 р.). А плани спорудження трамвайної системи у Івано-Франківську (Станіславів до 1962 р.) зруйнувала I-а світова війна: згідно з проектом, один із трамвайних маршрутів мав проходити ринковою площею вздовж її західної сторони [6].

Водночас у більшості міст нема власного міського транспорту, а функція внутрішнього сполучення інтегрована в систему транспорту зовнішнього. Цьому сприяє мережа автомобільних шляхів, сформована таким чином, що дороги і державного, і місцевого значення зазвичай проходять центральними частинами міст через територію практично усіх досліджуваних ринкових площ.

Досліджуваною територією проходять міжнародні шляхи Е-40 (найдовший європейський маршрут, частина якого входить до міжнародного транспортного коридору №3; перетинає Мостиська, Судову Вишню, Городок, Львів в одній гілці, Краковець, Яворів, Івано-Франкове, Львів – в іншій, а далі йде через Куликів, Буськ, Олеське, Броди), Е-50 (частина якого збігається із міжнародним транспортним коридором №5; Сколе, Стрий, Жидачів, Ходорів, Рогатин, Бережани, Козова, Тернопіль), Е-372 (Рава Руська, Жовква, Куликів, Львів), Е-85 (Тернопіль, Микулинці, Теремовля, Копичинці, Чортків, Товсте, Заліщики). Ці шляхи разом зі шляхами національного (Н-09, Н-10, Н-13, Н-18), регіонального (Р-15, Р-20, Р-24, Р-39, Р-40) та територіального значення (Т-0904, Т-0906, Т-0910, Т-1404, Т-1418, Т-1425 та ін.) проходять через більш як половину ринкових площ історичних міст (рис. 1).

Загалом виявлено, що 8 досліджуваних об'єктів перетинають міжнародні автомобільні дороги, 13 – національного, 8 – регіонального, 19 – територіального значення; решту – дороги місцевого значення [1] (рис. 1), які в будь-якому разі виступають основними транспортними артеріями міста. Причому у 34-х випадках дороги державного значення з відповідним транспортним навантаженням (рух великогабаритних вантажівок, автобусів за одночасної відсутності або неналежного стану об'їзних доріг) перетинають ринкові площі, пропоновані у нашому дослідженні у якості містобудівних об'єктів культурної спадщини, що призводить, поряд із іншими чинниками, до їх руйнування [2]. Відсутня дорога лише на місці втраченої ринкової площі в Сокалі. В окремих містах на ринковій площі влаштовано пішохідну зону, як

наприклад в Івано-Франківську з 2012 р. На ринковій площі у Львові також вилучено автомобільний рух, проте здійснюються перевезення за трамвайним маршрутом, колія якого проходить вздовж її південної сторони. Розглядається можливість влаштування пішохідної зони у Бережанах, Жовкві. Було зроблено кілька неефективних покищо спроб заборонити в'їзд автомобілів на територію ринкової площі в Дрогобичі.

Існує три основні аргументи на користь влаштування пішохідних зон на території ринкових площ історичних міст: пам'яткоохоронний, екологічний, а також аргумент комфортності (фізичної та психологічної) публічного простору.

Хоча дороги й відігравали важливу містотворчу і формотворчу роль, проходячи через ринкові площі від найдавніших часів, однак характер та інтенсивність сучасного транспортного руху, а також вимоги до планіметричних параметрів автомобільних доріг конфліктують із вимогами та пріоритетом збереження цінної розпланувальної структури історичних міст. Особливо виразно ця проблема постає в середмістях, у яких значна частина історичної забудови втрачена, проте загалом зберігся містобудівний уклад, адже радикальні реконструкції та розширення червоних ліній, передбачені у генеральних планах 70-х рр. ХХ ст., у більшості міст не були реалізовані [7]. Історично сформовані вулиці зазвичай неширокі, а їх неправильна конфігурація із численними заломами становить містобудівну цінність та підлягає охороні.

Збережена історична забудова фіксує ширини вулиць від 7 м, в середньому 12-13 м, – така відстань недостатня для відповідного функціонування автошляхів державного значення, але дозволяє влаштовувати проїзди або вулиці місцевого значення, хоча й у цьому випадку не завжди можливе дотримання всіх містобудівних обмежень (Мінімальна нормативна ширина вулиць місцевого значення в червоних лініях визначена в межах 15-35 м, яку допускається зменшувати в умовах існуючої забудови “з мінімально можливим звуженням елементів їх поперечного профілю” [8], водночас “кількість і ширина смуг руху на основній проїзній частині вулиць і доріг з двостороннім рухом повинні прийматися за розрахунками, але не менше наведених у ДБН 360-92\*, тобто, не менше 10-12 м [9]. Крім того, існує обмеження щодо відстані від проїзду до житлового будинка, яку слід приймати 5-8 м (до 9 поверхів).). Дотримання ж історичних червоних ліній – принципове завдання охорони містобудівної спадщини, і, якщо цьому суперечать вимоги до автомобільних доріг і вони не можуть бути послаблені – такі дороги мають бути винесені за межі цінного історичного архітектурно-містобудівного середовища, що вимагає будівництва та ремонту об'їзних шляхів задля виведення з міст транзитного транспорту.

Окрім втручання в цінну розпланувальну структуру, автомобільний рух спричиняє викиди шкідливих речовин та вібрацію, які призводять до

руйнування історичної забудови, в той час як архітектурна спадщина історичних міст дотепер залишається малодослідженою та належно не оціненою (хоча ситуація й змінюється із кожним наступним виконанням історико-архітектурних опорних планів, і на сьогодні виявлено чимало об'єктів, пропорованих до внесення у перелік пам'яток архітектури і місцевого, і національного значення, а також значної історичної забудови).

Попри всі вигоди, автомобільний транспорт, як відомо, належить до одного із найголовніших чинників забруднення довкілля (окрім відпрацьованих газів слід згадати також про токсичні зливи з доріг та шумове забруднення), що негативно впливає на здоров'я та тривалість життя людини.

Із актуальним станом транспортних мереж пов'язана проблема соціальної несправедливості, коли різні категорії людей виявляються нерівноправними у використанні міського простору, доступного для одних і малодоступного або й недоступного для інших. Цьому аспекту транспортної проблеми в останні десятиліття науковці приділяють значну увагу, вирізняючи такі чинники соціальної нерівності, як незбалансованість громадського та приватного автомобільного транспорту (ускладнює доступ до товарів, послуг, місць праці, участі у суспільному житті); загроза здоров'ю і життю людини (обмеження свободи пересування пішохода, особливо жінок, дітей, людей з особливими потребами, що має негативні наслідки для фізичного, розумового та емоційного розвитку людини), нераціональне використання території міста (витіснення з міського простору більшості пішоходів задля меншості водіїв) тощо [10]. Наведені транспортні проблеми притаманні урбанізованому простору взагалі, але їх актуальність підсилюється у випадку ринкових площ (у ДБН В.2.3-5-2001 "Вулиці та дороги населених пунктів", у якому для головних міських площ задекларовано призначення: "для руху транспорту, що обслуговує адміністративні та громадські будинки і споруди, розташовані в межах площі, а також для проведення свят, народних гулянь, демонстрацій, парадів" та передбачено "переважно рух пішоходів, вилучення транзитного руху транспорту" [8].) історичних міст, які виступають, по-перше, історичними загальноміськими публічними центрами, а по-друге, складними об'єктами культурної спадщини. Тож наявність автомобільного руху на території ринків перешкоджає повноцінному використанню потенціалу їх історичного архітектурно-містобудівного середовища. Але не всі досліджувані об'єкти мають для влаштування пішохідних зон однаково сприятливі умови, що, як бачимо, залежать від стану збереженості ринкових площ, особливостей сформованої розпланувальної структури, адміністративного значення та рівня урбаністичного розвитку міста, характеру його ландшафту тощо.

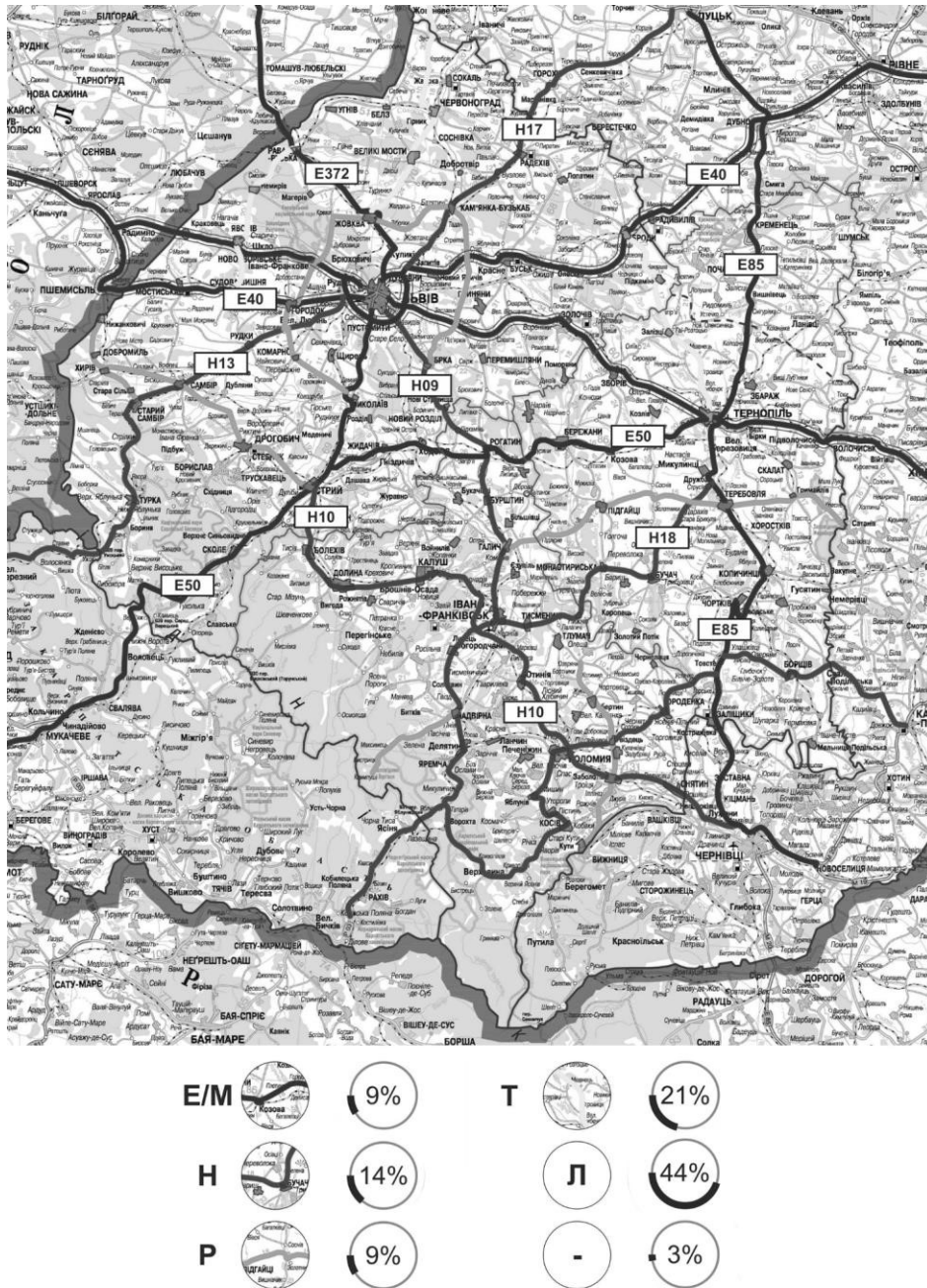


Рис. 1. Проходження автомобільних шляхів територіями досліджуваних ринкових площ (розробка автора на основі карти автомобільних шляхів України)

Враховуючи перелічені чинники, пропонуємо виділяти наступні групи міст за можливістю реорганізації транспортних мереж та влаштування пішохідних зон на території ринкових площ:

Міста, у яких транспорт вилучений або на стадії вилучення з простору ринкових площ. У цій групі можна виокремити дві категорії об'єктів. До першої належать сформовані, добре збережені ринкові площі міст, що мають обласне значення (пішохідну зону на ринку влаштовано у Львові, Івано-Франківську, йде мова про влаштування пішохідної зони на ринковій площі Дрогобича) або ж тут діє історико-культурний заповідник (щодо пішохідної зони стоїть питання у Бережанах, Жовкві). До другої – історичні ринки, які,

зважаючи на стан їхньої зруйнованості, втратили містобудівне значення площі та, відповідно, потребу у транспортному сполученні (наприклад, у Сокалі на місці ринкової площі разом із приринковими кварталами з часу II пол. XX ст. влаштовано парк, і доріг нема взагалі; або в Залізцях, у яких просторова структура і ринкової площі, і довкола неї практично повністю втрачена, тож проїзд обслуговує лише кілька будинків на цій території).

Міста, у яких для влаштування пішохідної зони достатньо реорганізації транспортного руху. Це міста переважно із розвиненою вуличною мережею, сформованими та добре збереженими ринковими площами, до простору яких (ринкових площ) не входять дороги державного значення, відповідно, транспортне навантаження відносно нескладно перерозподілити на місцеві вулиці поза межами історичних ринків (Бережани, Борщів, Броди, Буськ, Галич, Глиняни, Жидачів, Збараж, Зборів, Калуш, Козова, Миколаїв, Микулинці, Новий Яричів, Рожнятів, Самбір, Сколе, Стрий, Турка, Чортків, Яворів).

Іншу групу становлять міста, у яких влаштування пішохідної зони вимагає доповнення дорожньої мережі новими вулицями, а також побудови об'їзних шляхів. Найскладніша ситуація виникає у містах, через які проходять шляхи державного значення, особливо, міжнародні траси, адже проблему транзитного транспорту у центральній частині не можна вирішувати за рахунок житлових вулиць, тож безумовно актуальною є проблема побудови об'їзних доріг. Як вже згадувалось, таких об'єктів більш як половина із числа досліджуваних, і до того ж, у переважній більшості із них нема місцевого громадського транспорту. Враховуючи запропоноване у попередніх працях автора ранжування ринкових площ історичних міст за станом збереженості та культурною цінністю [2, 7], можемо стверджувати, що з пам'яткоохоронної точки зору найгостріше стоїть завдання влаштування об'їзних доріг для таких міст, як Белз, Болехів, Бучач, Івано-Франкове, Комарно, Куликів, Підгайці, Поморяни, Рудки, Скала Подільська, Скалат, Стара Сіль, Старий Самбір, Ходорів, Щирець.

До окремої групи відносимо міста, у яких влаштування пішохідної зони на території історичної ринкової площі на сьогодні недоцільне. Переважно це міста із втраченими ринковими площами, які або не функціонують як публічні міські центри (на їхньому місці у II пол. XX ст. постали житлові квартали, як наприклад у Роздолі, Тернополі), автомобільні дороги в цьому випадку фіксують реліктове містобудівне розпланування; або ж міста із значними втратами просторової структури ринкових площ, автомобільні дороги на території яких запобігають забудові відкритого простору історичних ринків (Більшівці, Обертин, Солотвин, Товсте).

**Висновки.** Реорганізація транспортних мереж історичних міст – одна із найскладніших проблем регенерації їх архітектурно-містобудівного середовища. Проте вона необхідна для збереження історичних розпланувальних структур (зі значно вужчими вулицями, аніж цього вимагають суто містобудівні норми), особливо таких цінних містобудівних об'єктів, як ринкові площі. Така реорганізація має передбачати влаштування пішохідних зон в межах ринкових площ історичних міст (що, однак, залежить від стану їх збереженості та рівня соціоекономічного розвитку), яке стане першим кроком до повернення їм функції загальноміських публічних центрів.

#### Література

1. Про затвердження Списку історичних населених місць України: Постанова Кабінету Міністрів України. – 2001 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/878-2001-%D0%BF>
2. Каплінська М.В. Архітектурно-містобудівні принципи регенерації ринкових площ історичних міст Західного регіону України: автореф. дис. ... канд. архітектури: 18.00.01 / М.В. Каплінська. – Львів, 2016. – 24 с.
3. ДБН Б.2.2-2-2008: Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження науково-проектної документації щодо визначення меж та режимів використання зон охорони пам'яток архітектури та містобудування. – К.: ДП “Укрархбудінформ”, 2008.
4. Kaplinska M. The Transport Problem of the Market Squares Regeneration in the Historic Towns and Cities of Galicia / M. Kaplinska // Austrian Journal of Technical and Natural Sciences / Editor-in-Chief P. Busch. – Vienna, 2015. – N9-10. – P. 3.
5. Буркович М. Перший трамвай Галичини / М. Буркович. – 2011 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/pershij-tramvaj-galichini.html>
6. Електротранспорт України: Енциклопедичний путівник / Сергій Тархов, Кость Козлов, Ааре Оландер. – Київ: Сидоренко В. Б., 2010. – 912 с. – ISBN 978-966-2321-11-1
7. Каплінська М.В. Трансформації ринкових площ історичних міст Галичини у другій половині ХХ ст. / М.В. Каплінська // Проблеми дослідження, збереження та реставрації історичних фортифікацій. Збірник наукових праць. – Число 7. – Львів, 2015. – С.134-150.
8. ДБН В.2.3-5-2001: Вулиці та дороги населених пунктів. – К.: ДП “Укрархбудінформ”, 2001. – 102 с.
9. ДБН 360-92\*\*: Планування і забудова міських і сільських поселень. – К.: ДП “Укрархбудінформ”, 2002. – 110 с. + 115 с.
10. Міста потерпають від транспортних хвороб. – 2012 р. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://velotransport.info/?p=1054>



## Аннотация

Проанализированы транспортные сети исторических городов указанных областей с точки зрения регенерации их рыночных площадей; обоснована необходимость изъятия автомобильного движения с территорий рыночных площадей, предлагаемых в качестве памятников градостроительства, приведены связанные с этим проблемы; освещены особенности четырех групп городов, выделенных независимо от возможности устройства пешеходных зон на территории исторических рыночных площадей.

Ключевые слова: исторические города, рыночные площади, регенерация, транспортные сети, пешеходные зоны.

## Abstract

The transport networks of the historic towns are analyzed in terms of their market squares regeneration of areas. The necessity of removal traffic from the market squares is proved while these objects are offered to become the monuments of urban development.

Key words: historic towns, market squares, regeneration, transport networks, pedestrian zone.

УДК 711.4.01

**О. І. Гелла**

*канд. арх., доцент кафедри Основ архітектури,  
Харківський Національний університет будівництва і архітектури*

**Л. В. Качемцева**

*канд. арх., доцент кафедри Основ архітектури,  
Харківський Національний університет будівництва і архітектури*

## **СОЦМІСТО В АРХІТЕКТУРНІЙ ТА МІСТОБУДІВНІЙ ПРАКТИЦІ НА ХАРЬКІВЩИНІ В 1920 – 1930 РР.**

Анотація: розглядається формування концепцій соціалістичного розселення, соцміста. Досліджуються реалізації цих ідей на території Харківщини в 1920 – 1930-х рр. Аналізуються особливості реалізації ідеї соцміста як житлового селища поруч з місто формуючим підприємством на прикладі Есхару, «Нового Харкова», Балаклеї.

Ключові слова: соцмісто, містобудівельна практика, Харківщина.