

УДК 94(477.83–25)“1965/1985”

Юрій ЯРЕМЧУК

ТРАНСФОРМАЦІЯ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ЛЬВОВА (друга половина 1960-х – перша половина 1980-х років)

Проаналізовано особливості формування міського середовища Львова у 1960–1980-х роках. Особливу увагу звернено на промислово та житлову забудову міста, зміни у русі громадського транспорту, роботу комунальних служб, озеленення кварталів та районів Львова, створення належного соціально-побутового і соціально-культурного простору міста, що мало б сприяти перетворенню міста у туристичний центр Західної України. На конкретних прикладах показано недоліки у роботі місцевої влади, будівельних управлінь, житлово-експлуатаційних контор щодо покращення зовнішнього вигляду Львова. Відзначено, що, формуючи міське середовище Львова, радянська влада не зуміла відмовитися від вузьковідомчого підходу у вирішенні багатьох питань, які стосувалися функціонування міста та його розвитку.

Ключові слова: Львів, міське середовище, урбанізація.

Упродовж 1960–1980-х років міське середовище Львова зазнало різких змін – збудовано нові житлові квартали та агропромислові підприємства, спроектовано нові транспортні розв'язки, до міста приєднано підльвівські села, значну увагу міська влада розпочала приділяти озелененню прибудинкових територій.

Уже наприкінці 1950-х років Львівська міська рада розробила одні з перших програм комплексного благоустрою міста, широко розгорнула соціалістичні змагання серед робітників за перетворення вулиць, житлових будинків, мікрорайонів, підприємств у зразкові. При виконках міської та районних рад створено т. зв. “штаби благоустрою”, які організували і контролювали виконання заходів, координували роботу, спрямовану на покращення санітарного стану на територіях підприємств, організацій та установ міста¹. Під керівництвом депутатських груп, будинкових і вуличних комітетів розгорнуто “змагання серед населення за високу культуру побуту, зразкове утримання своїх квартир, будинків”. Регулярно проводилися суботники і недільники для впорядкування території міста².

Комплекс досліджуваних у статті проблем, на жаль, на сьогодні не став предметом прискіпливого дослідження істориків та краєзнавців. Джерельну основу статті становлять документи Державного архіву Львівської області (ДАЛО) та матеріали тогочасної періодичної преси, передусім друкованого органу Львівської міської ради та Львівського обкому Компартії України – газети “Вільна Україна”.

¹ Львову – хорошіти! // Львовская правда. – 1977. – 3 червня.

² Там само.

У розвідці виділимо декілька чинників, які привели до трансформації міського середовища Львова у 60–80-х роках ХХ ст. Передусім місто змінило зовнішній вигляд завдяки активному *розгортанню житлового та промислового будівництва*. Відповідно до проєктів Львівського філіалу інституту “Діпроміст”, створювалися нові житлові та промислові райони. Житло споруджувалося в південному, західному і північному планувальних районах. Було використано нові поліпшені серії типових проєктів, номенклатура яких значно збільшилася. “Зручне планування квартир”, впровадження рельєфної кладки, відповідне оздоблення фасадів – усе це поліпшило архітектурну виразність забудови. Як приклад – будинки на вулицях Артема, Боженка, імені Маршала Рибалка та ін.³

Відзначимо, що тільки за роки дев’ятої п’ятирічки 17 об’єктів були відзначені дипломами та грошовими преміями Держбуду УРСР⁴. Наприкінці 1970-х років Львівський філіал інституту “Діпроміст” розробив детальні плани забудови житлових масивів в районі вулиці Леніна, проспекту Ленінського комсомолу та Тракту Глинянського. Споруджено низку житлових будинків в районі Майорівки⁵. На вулицях В. Пересади–Соколиній у 1980 р. розпочато будівництво студентського містечка Львівського держуніверситету імені І. Франка на 3000 місць з їдальною на 330 місць та блоком побутового обслуговування⁶.

Львівщина у 1950-х – 1960-х роках поетапно перетворювалася із аграрного краю в аграрно-промисловий. Згідно з генеральним планом, розробленим у 1965 р. Українським інститутом “Діпроміст” і затвердженим Радою Міністрів УРСР, мав здійснюватися подальший розвиток Львова як великого промислового і обласного адміністративного центру Української РСР. Уже у 1976 р. промислова забудова займала понад 30 % території міста⁷.

Тогочасне промислове будівництво привело до того, що Львівщина стала єдиним або майже єдиним виробником у республіці автобусів, автотранспортувачів, конвеєрів, мотовелосипедів, сірки. В області зосереджувалося 82 % республіканського виробництва кранів на автомобільному ходу, 83 % випуску освітлювальних електроламп, 43 % – газових плит, 26 % – телевізорів, більше половини калійних добрив, близько 40 % паперу, картону та іншої продукції⁸. Проте існувала низка невирішених проблем: у Миськвиконкомі не було єдиного відділу, який би займався питаннями промислового будівництва, кооперуванням коштів підприємств тощо. Вирішення цих питань “лягло на плечі” Управління головного архітектора, в структурі якого не було навіть Сектора промислового будівництва⁹.

Міське середовище Львова змінювалося не тільки завдяки будівництву нових житлових кварталів та промислових об’єктів, але й завдяки *реставрації будинків*, побудованих у попередніх десятиліттях, а то й – століттях. У 1975 р. у Львові створено державний історико-архітектурний заповідник (120 га давньоруського Львова та середмістя з історичною площею Ринок, до якої прилягали одинадцять

³ Грані забудови Львова // Вільна Україна. – 1976. – 18 вересня.

⁴ Там само.

⁵ Новобудови Львова // Там само. – 1980. – 21 червня.

⁶ Там само.

⁷ Грані забудови Львова...

⁸ Львівщина індустріальна // Вільна Україна. – 1974. – 20 вересня.

⁹ Грані забудови Львова...

вулиць, що зберегли особливості планувальної системи та забудови середньовічного містобудування). “Саме в межах заповідника майже на кожному кроці стаєш свідком упущень, безгосподарності, непорозумінь, – відзначали сучасники. – Так, дивує розташування авто зупинок поруч з видатними архітектурними спорудами – Кафедральним костелом та каплицею Боїмів, біля міського арсеналу. На історичній площі Ринок і прилеглих вуличках не зрозуміло як виникають комісійні магазини, де торгують транзисторними приймачами”¹⁰.

Нарікання фахівців викликали ремонтні роботи на окремих будинках. Справа ускладнювалася тим, що ремонт/реставрація кожної споруди вимагала індивідуального підходу, “творчого використання досвіду”¹¹. Місцеві чиновники відзначали, що чимало підвальних та складських приміщень у зоні старого міста після реставрації можна було б перетворити у культурно-дозвільні осередки – клуби, магазини рідкісної книги, платівок, кафе та ін. Це ж стосувалося й недіючих культурних установ, із сотнею творів мистецтва¹².

Замість реставрації окремих споруд, мабуть, доцільніше було б перейти до комплексної квартальної реконструкції території заповідника з одночасним наданням історичним спорудам нових соціально-культурних функцій, відселення установ, що не відповідають умовам заповідника¹³. Багато споруд змінили своє цільове призначення. Наприклад, у колишній Пороховій вежі розмістився Будинок архітектора; у колишньому Домініканському костелі – Музей історії релігії та атеїзму; у колишньому Онуфрійському монастирі – музей книгодрукування.

Загалом, у Львові капітального ремонту щороку потребувало 200–250 житлових будинків. У зв’язку з цим виникало дуже багато “чому”, на які відповіді дати нелегко, а часом й зовсім неможливо. Проте однією з головних причин наявності серйозних недоліків у роботі управліннь міського рембудтресту як основного підрядчика капремонту житла було те, що Міністерство житлово-комунального господарства УРСР, ймовірно, не враховувало специфічних особливостей Львова, зокрема його житлового фонду¹⁴.

Місто мало у своєму фонді відселення близько 600 квартир і з них трохи більше сотні – підвальних, одноразових. Збільшувати ж фонд шляхом будівництва нового житла, за словами чиновників, у тогочасних соціально-економічних умовах було неможливо¹⁵. Планування об’єктів, що підлягали комплексному капітальному ремонту, доводилося вести, враховуючи не фактичні потреби, а наявні можливості. Ці обставини змушували проводити вибірково-конструктивний ремонт замість капітального. Із такими темпами робіт людей відселяли не на 2–3 місяці, а 2–3 роки. Часто гальмували справу й самі скарги. Одні вимагали позачергового забезпечення житлом, інші – надання квартири в якихось певних районах, додаткових приміщень для меблів, бібліотек тощо. І все ж головним чинником, безумовно,

¹⁰ Романюк П. Серце старого Львова / П. Романюк // Вільна Україна. – 1978. – 12 липня.

¹¹ Там само.

¹² Там само.

¹³ Там само.

¹⁴ Іде капітальний ремонт... // Львовская правда. – 1982. – 30 червня.

¹⁵ Там само.

стала незадовільна матеріально-технічна база трестів, величезний обсяг “інших” робіт, особливо в літні місяці¹⁶.

Чиновники вважали необхідним “закріпити капремонт за п’ятьма рембудуправліннями міськрембудтресту, усі ж інші його управління підсилити, щоб мали змогу виконувати різні роботи, а нове будівництво передати організаціям Головліввипромбуду”. Планування фондів матеріалів, виділення капіталовкладень передбачено вести хоча б з розрахунку 80 % дійсних потреб (забезпечували тільки на 40 %). Цей захід дав би змогу капітально оновлювати замість 60–80 будинків хоча б 130–150 з тих 200–250, які щороку чекали своєї “пільгової” черги¹⁷.

Формування *соціально-побутового і соціально-культурного простору* міста відбувалося дещо повільніше, адже у 1950-х – першій половині 1960-х років будівництву закладів соціально-побутового та соціально-культурного значення місцева влада практично не приділяла жодної уваги. Надзвичайно мало лікарень, санаторіїв, шкіл, закладів громадського харчування було закладено й у генплан міста. Проте ситуація кардинально змінилася на початку 1970-х років.

Тільки за три з половиною роки дев’ятої п’ятирічки будівельники Львівщини здали в експлуатацію 1 млн 237 тис. м² житла, шкіл на 30 600 учнівських місць, дитячих дошкільних установ на 4 835 місць, лікарень, родильних будинків та інших медичних установ на 1 445 ліжок. У Львові нараховувалося 10 вузів та 26 середніх спеціальних закладів, 25 науково-дослідних та проектних інститутів, 70 тис. студентів. До послуг міщан – п’ять театрів, філармонія, 10 музеїв, 40 бібліотек, широка мережа кінотеатрів, клубів, лікарень тощо¹⁸.

Збільшилася й мережа їдалень та ресторанів. Прикладом вдалого поєднання інтер’єру та обслуговування стали тогочасні магазини і кафе (“Електрон”, “Елегант”, “Старий Львів” та ін.)¹⁹. Водночас можемо констатувати суттєві недоліки, які стосуються: інтер’єру і музичного супроводу, зовнішнього оформлення приміщень і асортименту та бракеражу страв, вентиляції й забезпечення фірмовим одягом обслуговуючого персоналу. І, звичайно, як відзначали місцеві журналісти, необхідно згадати про “факти обрахунку, недоважування, інші грубі порушення правил радянської торгівлі”²⁰.

Незадовільною упродовж 1960–1980-х років була *робота комунальних служб*. Журналісти “Вільної України”, проаналізувавши роботу ЖЕКів, відзначали: “З настанням нового трудового дня раніше від усіх на вулицях господарюють машини «Львівкомунтранс» та двірники. І тих, й інших, звичайно, деколи картають за не дуже добросовісну роботу. Не будемо сперечатись: інколи такі нарікання слухні. Та все ж подивіться: зранку місто прибране. Але під вечір вітер розносить по вулицях, алеях і на зупинках громадського транспорту обривки паперу, упаковальну стружку, недокурки... Хто винен?”²¹.

Не надто чисто було й на вулицях міста, незважаючи на те, що у кожному районі діяла служба чистоти й благоустрою в райкомунгоспі, житлово-експлуатаційних

¹⁶ Іде капітальний ремонт... // Львовская правда. – 1982. – 30 червня.

¹⁷ Там само.

¹⁸ Руденко А. Молодість древнього Львова / А. Руденко // Львовская правда. – 1978. – 9 грудня.

¹⁹ Альберт Д. Чим приваблює кафе? / Д. Альберт // Там само. – 1979. – 15 березня.

²⁰ Там само.

²¹ Твердохліб Ф. Як господарюємо на вулиці / Ф. Твердохліб // Вільна Україна. – 1980. – 23 вересня.

дільницях, санепідемстанції. Громадськість неодноразово порушувала питання про незадовільне прибирання й спалювання побутового сміття серед житлових кварталів вулиць Артема, Топольної, Наукової, Жешівської та ін. На узбіччях вулиць Богдана Хмельницького, Леніна, Стрийської, Тараса Шевченка, 700-річчя Львова, Варшавської вздовж газонів, на зупинках громадського транспорту – “купи бруду, болото, які в сонячні дні перетворювалися в хмари пилюки”. Не всі організації та підприємства брали активну участь в санітарній очистці закріплених за ними міських територій²².

Значних змін зазнала *транспортна інфраструктура Львова*. У 1970-х роках на дороги міста виїхали нові “комфортабельні автомобілі”. Однак роботи щодо спорудження нових вулиць, проїздів, розширення перехресть і впровадження засобів регулювання руху транспорту і пішоходів значно відставали від збільшення кількості автомашин і населення²³. Складне планування вулиць, охоплення кільцевою дорогою лише двох третин території міста, променева побудова магістральних вулиць, які сходяться до центру – усе це створювало надзвичайно складні умови для руху міського транспорту і безпеки пішоходів. Виникла необхідність часткового виведення з центральної частини міста вантажних автомобілів²⁴.

У Виконкомі Львівської міської ради неодноразово розглядалося питання про заходи щодо впорядкування руху окремих видів транспорту на вулицях Львова з метою поліпшення умов руху міського автомобільного та електричного транспорту, гарантування безпеки пішоходів, уникнення дорожньо-транспортних пригод²⁵. Саме у цей період було вирішено заборонити рух вантажних автомобілів у центральній частині міста – на проспектах В. Леніна, Т. Шевченка, та прилеглих до них вулицях. Заборонявся також рух тракторів, тракторів з причепами на колісному та гусеничному ході, гужового транспорту.

Незручності створювали розташовані біля проїзних частин вулиць і на тротуарах торгові об'єкти: лотки, будки, цистерни з пивом, квасом, молоком, адже вони не тільки “псували загальний вигляд міста”, але й збирали величезні черги. Тому, місцева влада не допускала встановлення торгових об'єктів, як і рекламних щитів та інших споруд на проїзній частині вулиць без погодження з ДАІ та дозволу виконкому міської ради. Перевезення продуктів харчування, промислових товарів, овочів на вулиці, де заборонено рух вантажного автотранспорту, здійснювалося у машинах із спеціальними кузовами на шасі легкових та вантажних автомобілів²⁶.

Для створення належних умов для руху транспорту розвантажено транспортні вузли в районі перехресть вулиць Торгова–700-річчя Львова; 1 Травня–Привокзальна; пл. Ринок–Сербська–пл. Д. Галицького²⁷. Вантажний транспорт з Київського і Сокальського напрямку, який рухався до залізничних станцій і підприємств Залізничного району мав оминати вулиці 700-річчя Львова, 1 Травня і Шевченка. Дороги оснащено дорожніми знаками, огорожувальними пристроями, проведено розмітку проїзної частини, споруджено направляючі острівки і острівки безпеки переходів²⁸.

²² *Твердохліб Ф.* Як господарюємо на вулиці...

²³ *Беряк Р.* Поліпшувати роботу міського транспорту / Р. Беряк // Там само. – 1971. – 20 липня.

²⁴ Там само.

²⁵ Там само.

²⁶ Там само.

²⁷ Там само.

²⁸ *Восков А.* Безпеку руху / А. Восков // Львовская правда. – 1978. – 15 жовтня.

Упродовж 1950-х – першої половини 1960-х років у Львові вдвічі збільшено перевезення міським електротранспортом. У 1952 р. на вулицях Львова з'явилися перші тролейбуси. Єдиний маршрут (“Центр–Вокзал”) довжиною в три кілометри став тогочасною “гордістю міста” (тролейбусний парк нараховував тоді п'ять машин). У 1968 р. на тролейбусних маршрутах довжиною 60 кілометрів курсували 140 машин, які щоденно перевозили 150 тис. пасажирів²⁹. Згодом малогабаритні трамвайні вагони на основних маршрутах були замінені новими “комфортабельними”.

У 1967 р. побудовано тролейбусну трасу “Центр–Аеропорт” довжиною 4,8 км. Через рік почали курсувати тролейбуси на вул. В. Терешкової та з вул. Південної – на Новий Львів. Затверджено проектне завдання будівництва тролейбусної траси Дрогобич–Трускавець. Упродовж 1970-х років у Львові було відкрито ще п'ять нових тролейбусних маршрутів. Вони “зв'язали” центр міста з проспектом Ленінського комсомолу, Збоїськами і Сиховом³⁰. У другій половині 1970-х років міські чиновники для вирішення комплексу проблем, пов'язаних із перевезенням пасажирів, запропонували запустити “підземний трамвай”. Комплексною схемою розвитку транспорту в місті було передбачено найпотужніші пасажиропотоки у чотирьох частинах Львова обслуговувати трамваєм, що мав “ходити у тунелях”³¹.

Незважаючи на безсумнівні успіхи влади у сфері розвитку транспортної інфраструктури, відзначимо й окремі недоліки у цій сфері. Передусім справедливі й обґрунтовані скарги львів'ян висловлювалися на адресу служби санітарної очистки та експлуатації вулиць. Покриття доріг своєчасно не ремонтувалося, що виводило з ладу тролейбуси, машини, електромотори трамваїв. Поганою була робота електромережі вуличного освітлення. Недостатнє освітлення тролейбусних трас, вулиць, площ негативно позначалося на безпеці руху³².

Трансформація міського середовища відбулася також завдяки *озелененню міста*. В оранжереях ремонтно-будівельного управління зеленого будівництва Львова тільки у 1968 р. було вирощено 215 тис. горщиківих квітів та 350 тис. квітів на зріз³³. Проте, як відзначали чиновники, у містах Львівщини “непочатий край роботи по перетворенню їх у населені пункти високої культури”³⁴.

У 1971 р. Рада Міністрів УРСР затвердила десятирічний план розвитку зелених зон міст і робітничих селищ республіки. У ньому було визначено конкретний обсяг робіт, а також головні напрями розвитку зеленої зони Львова як архітектурно-природного комплексу, в якому міські насадження органічно мали б поєднуватися з заміською лісопарковою смугою. План передбачав розвиток міста на тлі природного оточення, основу якого повинні були б становити парки, сквери, сади, лісопарки, озеленені території промислових підприємств, житлових районів, вулиць³⁵.

²⁹ Державний архів Львівської області (далі – ДАЛО). – Ф. Р-339. – Оп. 1. – Спр. 277.

³⁰ Там само.

³¹ Руденко А. Підземні траси Львівського трамвая / А. Руденко // Вільна Україна. – 1976. – 12 грудня.

³² Там само.

³³ Тихомиров М. Завдання служби побуту / М. Тихомиров // Вільна Україна. – 1968. – 10 березня.

³⁴ Кучерявий В. Проблеми озеленення / В. Кучерявий // Там само. – 1972. – 4 квітня.

³⁵ Кучерявий В. Проблеми озеленення / В. Кучерявий // Там само. – 1972. – 4 квітня.

Відповідно до розробленого плану³⁶, передбачалося провести зонування території, виділити промислові і транспортні вузли, житлові райони, зелені масиви³⁷. Перспективним планом розвитку зеленої зони Львова також було передбачено досягти відносної рівноваги між штучними і природними елементами міського ландшафту, що дозволило б значно підвищити архітектурно-планувальну, санітарно-гігієнічну й естетичну цінність зелених насаджень міста і заміських територій³⁸.

Проте, наприкінці 1960-х – на початку 1970-х років “нічийними” ділянками у Львові стали значні площі зелених насаджень, створених у 50–60 роках ХХ ст. (Голоско, Майорівка, Полтвинська, Збоїща тощо). Замість поступового перетворення їх у лісопарки чи мікрорайонні парки, тут самовільно створювалися городи, будувалися всілякі споруди, які спотворили природний ландшафт³⁹.

Отже, у 1960–1980-х роках міське середовище Львова зазнало трансформації, що пов’язано із особливостями соціально-економічної та суспільно-політичної політики центральних та місцевих органів влади, які розглядали Львів як один із найбільших індустріальних центрів УРСР. Були спроектовані житлові райони та сучасні для того часу промислові підприємства, транспортні розв’язки, значну увагу міська влада почала приділяти озелененню прибудинкових територій. Проте, формуючи міське середовище Львова, радянська влада не зуміла відмовитися від вузьковідомчого підходу у вирішенні питань, які стосувалися функціонування міста та його розвитку, і виявити більше бажання до взаємодії і взаєморозуміння, щоб локальні рішення позитивно впливали на збереження, вдосконалення та розвиток середовища, в якому проживали, працювали та відпочивали львів’яни.

Юрій Яремчук. Трансформация городской среды Львова (вторая половина 1960-х – первая половина 1980-х годов)

Проанализированны особенности формирования городской среды Львова в 1960–1980-х годах. Особое внимание уделено промышленной и жилой застройке города, изменениям движения общественного транспорта, работе коммунальных служб, озеленению кварталов и районов Львова, созданию надлежщего социально-бытового и социально-культурного города, что должно было способствовать превращению города в туристический центр Западной Украины. На конкретных примерах показаны недостатки в работе местной власти, строительных управлений, жилищно-эксплуатационных контор относительно улучшения внешнего вида Львова. Отмечено, что формируя городскую среду Львова, советская власть не сумела отказаться от узковедомственного подхода в решении многих вопросов, относящихся к функционированию города и его развитию.

Ключевые слова: Львов, урбанизация, городская среда.

³⁶ Стойко С. Зелений вартовий / С. Стойко // Львовская правда. – 1979. – 6 травня.

³⁷ Кучерявий В. Природа і урбанізація / В. Кучерявий // Вільна Україна. – 1976. – 19 березня.

³⁸ Кучерявий В. Зелені насадження / В. Кучерявий // Там само. – 1978. – 11 квітня.

³⁹ Там само.

Yuriy Yaremchuk. Transformation of Lviv urban environment in the late 1960s – early 1980s

The article analyses specific features of the 1960s-1980s urban transformations in Lviv. It focuses on industrial and residential constructions, alterations of a public transportation system, work of municipal utility services, planning and planting green zones in the city, and creating adequate social and cultural urban infrastructure aimed at turning the city into Western Ukrainian tourist centre. On a number of cases it demonstrates faults in work of local authorities, construction authorities, and municipal housing offices that were to improve Lviv's appearance. The article argues that when transforming Lviv's urban environment the Soviet authorities had an excessively compartmentalized approach to solution of many issues plaguing the city and its functioning.

Key words: Lviv, urban environment, urbanisation.