

Мазур Т. М.

*кандидат архітектури, доцент
кафедри містобудування
Інституту архітектури
НУ «Львівська політехніка»*

Король Є. І.

*старший викладач
кафедри містобудування
Інституту архітектури
НУ «Львівська політехніка»*

ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ПІШОХІДНИХ ПРОСТОРІВ ЯК МЕТОД ВДОСКОНАЛЕННЯ УРБАНІСТИЧНОГО СЕРЕДОВИЩА ІСТОРИЧНОГО ЦЕНТРУ ВЕЛИКОГО МІСТА (на прикладі міста Львова)

Зміни способу життя, видів діяльності, культурних вимог городян відбуваються настільки стрімко, що потреба адаптування урбаністичного середовища історичного загальноміського центру до нових вимог суспільства стає актуальною темою сьогодення. Через це наприкінці ХХ століття багато історичних міст в розвинених західноєвропейських країнах пройшло процес так званої реурбанізації («повторної урбанізації»), інтенсивно модернізуючи свої історично сформовані центри. Загальноміський центр Львова так само потребує оновлення і реконструкції: зростання міста і підвищення його метрополітарного значення супроводжується постійним збільшенням функціональних навантажень на загальноміський історичний осередок (туристичних, культурних, обслуговуючих, комерційних, відпочинкових), що відображається на постійній диверсифікації його громадських просторів, їх безперервній зміні і ускладненні внутрішньої організації. Означені фактори вступають у протиріччя зі сформованим і стабільним матеріальним середовищем центру та вимагають додаткових територіально-просторових резервів їх розвитку. Ланцюгом планувальних зусиль при цьому повинні стати:

розвиток загальноміського центру міста як носія сучасного суспільно-культурного життя при умові збереження його історичної спадщини та репрезентативності урбаністичного середовища;

створення планувальними заходами креативних умов для перебування і життєдіяльності відвідувачів центру, які б передбачали варіативність сценаріїв поведінки широких верств городян і туристів міста для задоволення їхніх різносторонніх потреб.

На даний час центральна частина Львова перетворилася в осередок складних містобудівних та соціальних проблем: вулиці центру перевантажені потоками транспортно-пішохідного руху, від вібрацій громадського транспорту руйнуються пам'ятки історико-культурної спадщини, транспортний шум і загазованість погіршують умови перебування і проживання в центрі. Конфлікт транспортно-пішохідного руху ускладнюється динамічним зростанням різноманітних громадських функцій, які генерують потужні пішохідні потоки відвідувачів. У межах історичного ядра центру на території колишнього Державного історико-архітектурного заповідника, де створене унікальне архітектурне середовище, насичене різноманітними установами культури та релігійних конфесій, пам'ятками архітектури та містобудування, стали різко домінувати не туристичні культурно-пізнавальні, а торгово-комерційні і розважальні функції. Відповідно вулиці і площі захаращуються великою кількістю кіосків, павільйонів, лотків, облаштованих майданчиків для розміщення стаціонарних і переносних столиків харчування, що ще більше обмежує пропускні можливості вулиць і тротуарів. Міське середовище візуально засмічується клаптиковими замощеннями, надлишком рекламної інформації, художньо неузгодженими за масштабом, кольором, матеріалами та стилістикою, малими архітектурними формами та міським устаткуванням.

Оскільки загальноміський центр Львова має суттєві обмеження територіально-просторового розвитку внаслідок особливостей його архітектурно-планувальної структури (високої щільності і компактності капітальної квартальної забудови, що кільцем огортає історичне ядро), нові будівні ініціативи в історичному осередку міста вже сьогодні ставлять загрози збереженню аутентичного архітектурного середовища та призводять до невиправданого знесення пам'яток архітектури під приводом їх аварійного технічного стану. В результаті на місці колишньої квартальної забудови або об'єктів культури виникають споруди нових офісів, банків, які притягують додаткові транспортно-пішохідні потоки і сприяють ще більшому перенасиченню функціями загальноміського центру.

Процес реконструкції та оновлення середовища загальноміського центру міста повинен бути пов'язаний з розробкою науково обґрунтованої концепції його перетворення, яка служитиме дієвою програмою проектування і здійснення деталізованих заходів щодо її поетапної реалізації. За ініціативою Львівської міської ради відповіддю на означені явища і проблеми була розроблена «Інтегрована концепція розвитку центральної частини Львова», яка, з одного боку, зафіксувала основні проблеми, а з іншого — визначила загальні цілі та стратегію архітектурно-містобудів-

ного розвитку загальноміського центру міста. Такими цілями стали: збереження та охорона історико-культурної і архітектурної спадщини, створення сприятливих умов для здійснення та розвитку центральних функцій, покращення комфортності перебування в центрі відвідувачів, вдосконалення транспортно-пішохідних зв'язків та інженерно-технічної інфраструктури, оздоровлення середовища та покращення якостей громадського простору тощо [1].

Концепція є актуальною соціальною програмою, яка потребує пошуку відповідних архітектурно-містобудівельних заходів її комплексного вирішення, а в подальшому має перерости в конкретні проектні пропозиції (транспортно-пішохідні, територіально-функціональні, архітектурно-планувальні, дизайнерські). Загальної і єдиної методики реконструкції історичних осередків міст не існує, оскільки кожне місто вимагає творчого підходу і пошуку індивідуальних рішень відповідно до конкретної містобудівної ситуації. Водночас у сучасній містобудівній практиці загальне визнання і широке застосування отримав прийом формування системи пішохідних просторів як метод вдосконалення урбаністичного середовища історичних центрів великих міст. Він набув широкої популярності передусім в західноєвропейській містобудівній практиці з 1950–1960 років. В Україні перші пішохідні зони та пішохідні вулиці в структурі центрів історичних міст були організовані у 80-х роках ХХ ст. Процес їх формування активно продовжується і зараз у Києві, Одесі, Ужгороді, Івано-Франківську, Луцьку, Тернополі тощо, в тому числі і у Львові — площа Ринок і вулиця Галицька, планується подальше розширення пішохідної зони на вулиці — Сербська, Валової, Ф. Ліста та ін. [2, с. 240]. Такий підхід відповідає історичним закономірностям формування відкритих просторів в центрі Львова, де в кінці ХІХ — початку ХХ століть в структурі капітальної щільної квартальної забудови вже існувала система пішохідних торгових пасажів (пасажі Міколяша, Гаусмана, Феллерів, Андріоллі, Германів, Грюндерів), втрачених в процесі пізніших трансформацій міської тканини (рис. 1).

На цей час пішохідні простори у Львові існують у вигляді окремих фрагментарних ділянок, що не складають цілісної взаємоув'язаної системи, яка є необхідною передумовою ефективного функціонування центральної частини міста Львова. Архітектурно-планувальна пропозиція формування такої континуальної системи була розроблена на кафедрі «Містобудування» ІАРХ НУ «Львівська політехніка» у межах дипломного проектування.

У представленій роботі реконструктивне втручання для впорядкування хаосу і покращення функціональної ефективності, збільшення

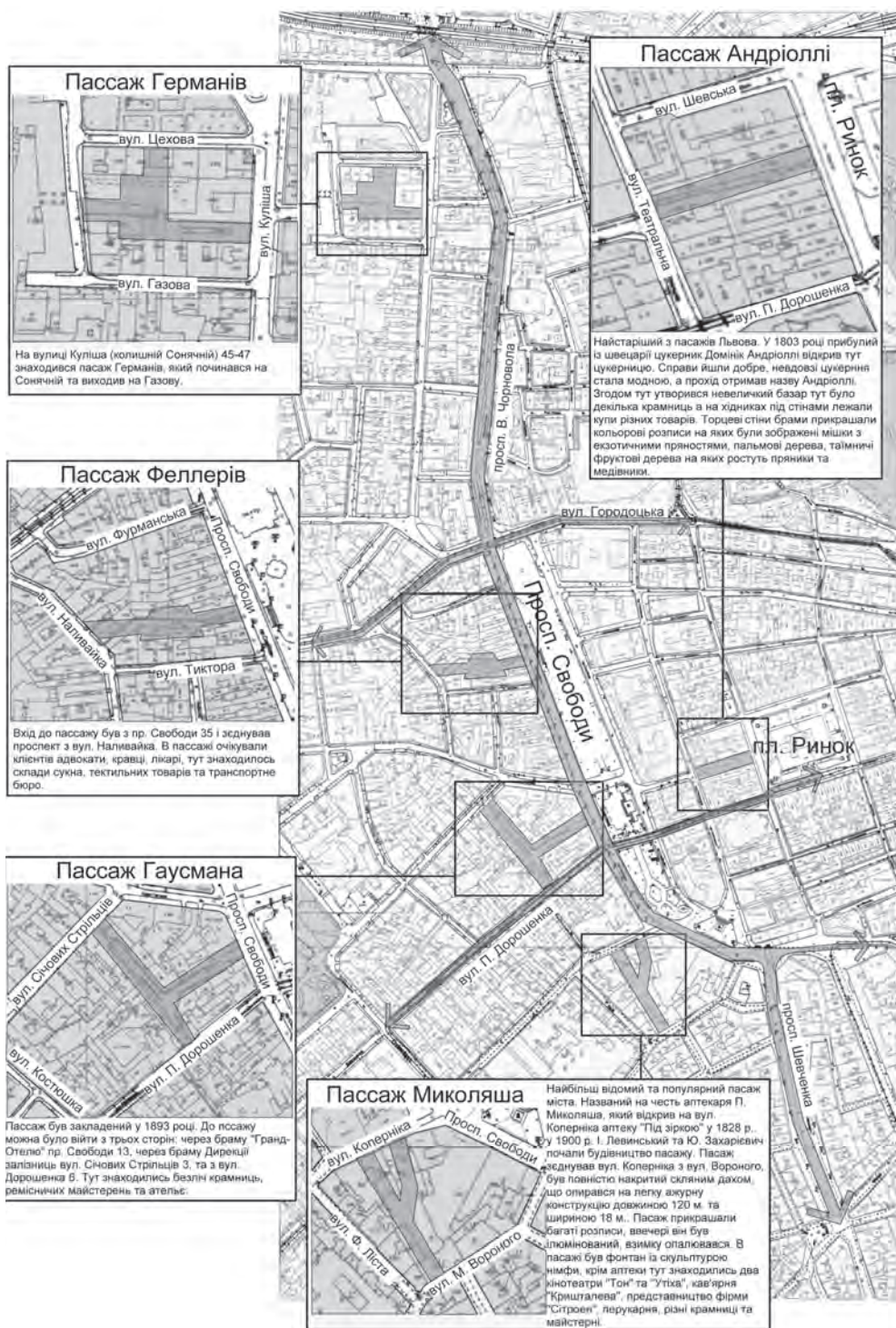


Рис. 1. Схема розміщення історичних пасажів у загальноміському центрі Львова

емкості середовища історичного центру пропонується досягти за рахунок дотримання наступних принципів:

визначення зон з домінуючими функціями (туристичними, обслуговуючими, інтенсивного транспортно-пішохідного руху) і композиційної вісі центру, яка об'єднує ці зони;

конкретизації містобудівних заходів для вдосконалення визначених зон;

розвитку системи пішохідних зв'язків серед щільної квартальної забудови вздовж композиційної осі — центр — проспект Свободи;

використання внутрішньоквартальних просторів у поєднанні з системою пішохідних зв'язків як резервних територій для розвитку громадського простору центру;

створення серед внутрішньоквартальної забудови системи відкритих багатофункційних креативних просторів, що, в свою чергу, буде сприяти отриманню містом інвестицій під реконструкцію і збереження історично цінного фонду житлових і громадських будинків, підвищить естетичну якість міського середовища, забезпечить безпеку пішохідного руху, покращить організацію громадського обслуговування, екологічну ситуацію тощо.

Вказані принципи відображені в моделі композиційно-планувальної організації системи пішохідних просторів у центральній частині Львова (рис. 2).

Сучасний планувальний каркас загальноміського історичного центру Львова складається з проспектів Свободи, Шевченка, площі Ринок, і відкритих просторів з різнохарактерною функціональною діяльністю, що приваблюють масові потоки відвідувачів. Водночас у центральному історичному осередку, утвореному кварталами щільної периметральної забудови з внутрішніми подвір'ями, процес приватизації нерухомості супроводжується хаотичним, безсистемним освоєнням, добудовами і пристосуванням нетрів внутрішньоквартальної забудови переважно під офісні і комунальні функції. На рис. 3 схема опорного плану центральної частини міста — виділена група з десяти кварталів, які розміщені вздовж композиційної осі — центр — проспект Свободи, які були проаналізовані в контексті перелічених проблем. Проведені дослідження показали, що існуючий підхід до використання внутрішньоквартальних просторів призводить до їх надмірного ущільнення і нераціонального використання, погіршення криміногенної ситуації та санітарно-гігієнічних умов проживання населення. Кwartали в історичному осередку центру перетворюються в замкнені насичені несумісними функціями територіальні одиниці з обмеженою доступністю і набувають характеру «непрístupних фортець». Такі процеси



Рис. 2. Модель композиційно-планувальної реорганізації і розвитку пішохідних зв'язків у структурі історично сформованого центру Львова:

1 — межа території ЮНЕСКО; 2 — зона інтенсивного транспортно-пішохідного руху; 3 — існуючі пішохідні вулиці; 4 — пішохідні зв'язки в структурі пасажів; 5 — функціонально-планувальні конфлікти (I — Проспект Свободи, II — Площа Ринок, III — ринок «Вернісаж», IV — Площа Федорова); 6 — зона домінуючої туристичної функції; 7 — зона домінуючої обслуговуючої функції; 8 — проєктовані пішохідні вулиці; 9 — проєктовані внутрішньоквартальні пішохідні зв'язки (пасажі); 1, 2, 3 — функціонально планувальні конфлікти; 4, 5 — пропозиції архітектурно-просторової організації внутрішньоквартального середовища центру — пропозиції



Рис. 3. Схема опорного плану центральної історично сформованої частини Львова:

1 — магістральні вулиці; 2 — житлові вулиці; 3 — основний односторонній транспортний рух; 4 — основний двосторонній транспортний рух; 5 — зупинки громадського транспорту; 6 — основний пішохідний транзит; 7 — квартальна забудова; 8 — внутріквартальні подвір'я; 9 — основні громадські будинки і споруди, фокуси притягання відвідувачів центру і туристів; 10 — озеленені території; 11 — пішохідний бульвар; 12 — історично сформовані пасажі в структурі квартальної забудови; 13 — новостворені пасажі в структурі квартальної забудови; 14 — межі 10 кварталів як об'єкта дослідження

відбуваються всупереч із сучасними тенденціями розвитку і реконструкції центрів історичних європейських міст, де на основі головних просторових елементів міста — вулиць, внутрішньоквартальних дворів, пасажів, площ, скверів, бульварів, набережних тощо, формується насичена різноманітними обслуговуючими, культурно-розважальними функціями єдина система відкритих громадських просторів різного рангу. Безперечно, що занедбані внутрішньоквартальні території в історичному центрі міста Львова потребують фахової архітектурно-планувальної реконструкції, і в умовах суттєвого обмеження у просторовому розвитку історичного центру вони повинні стати територіальним резервом для його реорганізації [3, 4].

Пропозиція, що базувалася на ґрунтовних дослідженнях історичних кварталів міста, враховує як архітектурно-планувальні особливості організації центру, так і проблеми і тенденції його сучасного функціонування і можливостей розвитку. Представлена пропозиція ґрунтується на наступних засадах:

- пішохідні зв'язки розглядаються як планувальний каркас розвитку громадського (публічного) простору центру;

- внутрішньоквартальні території виступають просторовим резервом розширення громадського простору;

- неперервності системи і можливості її поетапної реалізації;

- диференціації пішохідних просторів за функціональними і архітектурно-просторовими ознаками;

- орієнтації на ідею багатофункціональності в архітектурно-планувальній організації громадських пішохідних просторів.

В історичному центрі Львова проектною пропозицією передбачено виділення двох основних пішохідних зон з різним містобудівним підходом до формування системи громадських пішохідних просторів, завдяки якому кожен її структурний елемент має свій самостійний «профіль» і не дублює інші.

Перша зона формується на території історичного ядра центру (територія колишнього історико-архітектурного заповідника) і являє собою компактний комплекс високої історико-архітектурної цінності. Реконструкція цієї території повинна передбачати зменшення насиченості закладами громадського обслуговування, які доцільно винести на території прилеглих історичних кварталів, реставрацію пам'яток історико-культурної спадщини, благоустрій та створення пішохідних вулиць, що забезпечують переважний розвиток культурологічних (туристично-пізнавальних, музейно-виставкових) та духовних функцій (рис. 4).

Друга зона охоплює групу історичних кварталів вздовж основної композиційно-планувальної осі — центр — Проспект Свободи з інтен-

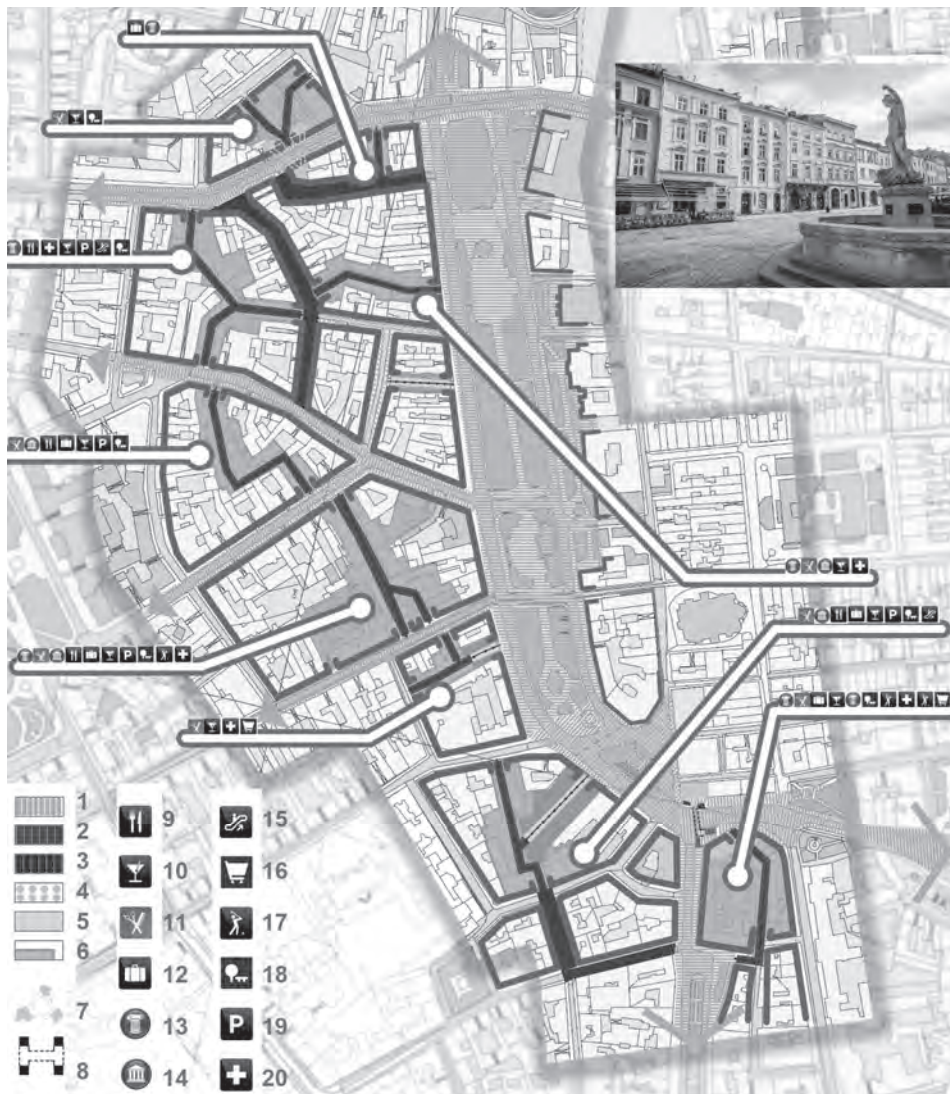


Рис. 4. Схема «Комплексна планувальна пропозиція розвитку системи багатфункціональних пішохідних просторів у структурі історично сформованої квартальної забудови»:

1 — зона інтенсивного-транспортно-пішохідного руху; проєктовані пішохідні зв'язки; 2 — внутрішньоквартальні; 3 — пішохідна вулиця; 4 — вулиця з обмеженим транспортним рухом; 5 — пішохідний зв'язок у структурі діючих пасажів; 6 — внутріквартальні простори та споруди, на основі яких пропонується формувати пасажі; 7 — існуючі підземні переходи; 8 — проєктовані підземні переходи з обслуговуючими функціями; 9 — ресторани; 10 — кафе, бари; 11 — заклади побутового обслуговування; 12 — офіси; 13 — заклади мистецтва; 14 — заклади культури; 15 — заклади торгівлі; 16 — заклади роздрібно́ї торгівлі; 17 — заклади спорту; 18 — рекреаційні озеленені території; 19 — автостоянки; 20 — медичні заклади, аптеки

сивним транспортно-пішохідним транзитом і пов'язана з першою підземними і наземними пішохідними зв'язками, що забезпечують цілісність і континуальність системи пішохідних просторів центру. Тут пішохідний рух визначається потребами торгового, побутового, розважально-відпочинкового обслуговування і передбачає інтенсивне освоєння внутрішніх квартальних територій.

Соціально-функціональна програма освоєння «інертної суми дворів», які зараз переважно використовуються в господарських цілях, полягає у перетворенні їх в організовані місця відпочинку, дозвілля і комунікацій. Існуючі тут традиційні елементи міської структури — історично сформовані вулиці і площі — не змінюють свого первинного образу, але реально простір функціонування людини не замикається в їх межах. Він розвивається всередину, пронизує будинки і квартали, утворює додаткові внутрішні зв'язки, майданчики, проходи, враження від яких викликає у свідомості відвідувачів архетип старого міста. При цьому в умовах щільно забудованих кварталів з гострим дефіцитом вільних територій активно застосовуються прийоми: зонування кварталів по вертикалі, з перекриттям внутрішньодворових просторів на рівні 2–3 поверхів та наповнення їх різними обслуговуваними функціями [5, с. 185], формування системи обслуговування вбудованими установами; розвиток громадського обслуговування у вигляді пасажів в глибину кварталів на головному проспекті з інтенсивним пішохідним і транспортним рухом тощо.

У містобудівній практиці ідея багатофункціональності в проектах реконструкції центральних районів великого міста передбачає насиченість міського середовища всіма компонентами, що забезпечують комфортні умови праці, побуту й дозвілля. Ця ідея, як відзначає Е. Цайдлер, «може бути використана як будівний елемент у створенні живого міського простору», вона «повинна охопити всі елементи, необхідні для сучасного міського життя, не лише функціональні потреби сьогодення, але і духовні цінності, створені в минулому».

У запропонованому проектному рішенні створена структура мережі пішохідних зв'язків відіграє роль планувального каркасу, який поєднує вузлові пункти тяжіння для мешканців та відвідувачів центру (підприємства торгівлі, бари, кафе, ресторани, приватні майстерні тощо). Від ступеня насиченості пішохідних просторів такими об'єктами залежить інтенсивність та неперервність потоків відвідувачів. Передбачені заходи архітектурно-ландшафтного оформлення пішохідних маршрутів, які формують єдиний рекреаційний простір серед квартальної забудови. Створення зеленого ланцюга пішохідного руху (шириною 10–15 м) поліпшує умови відпочинку мешканців і відвідувачів кварталу.

Архітектурно-планувальні підходи до формування системи пішохідних просторів на території другої зони забезпечують:

відновлення традицій ремісницьких кварталів (поєднання житла з місцем праці) з урахуванням сучасних містобудівних і соціальних умов для створення можливих варіантів комерційних центрів;

формування в кварталах багатофункціонального середовища з поєднанням функції житла, приватної комерційної діяльності, дозвілля, навчання та виховання молоді тощо як рівні інтересів мешканців кварталу, так і груп населення, присутність якого зумовлюється їх функціональним наповненням;

пов'язання групи історичних кварталів у цілісний атракційний, архітектурно-містобудівельний ансамбль, який стане потужним фокусом притягання для відвідувачів центру (як мешканців міста, так і туристів) і зніме переважаність історичного ядра.

Це, в свою чергу, вимагає комплексного підходу і до благоустрою та дизайну елементів системи пішохідних зв'язків як планувального каркасу громадського простору загальноміського центру міста з метою перетворення його в цілісне креативне урбаністичне середовище.

Висновки

Формування системи багатофункційних пішохідних просторів у структурі історично сформованої квартальної забудови центру міста дозволить вирішити комплекс проблем розвитку і оновлення історичного осередку міста за рахунок:

поліпшення безпеки і умов перебування відвідувачів у результаті розділення транспортно-пішохідного руху та диференціації пішохідних зв'язків на транзитні, туристично-відпочинкові, прогулянкові, обслуговуючі;

розширення громадського простору центру шляхом залучення, використання і впорядкування внутрішньоквартальних територій;

зменшення надмірного функціонального навантаження та поліпшення умов збереження історико-архітектурної спадщини на території ЮНЕСКО шляхом перетворення її в туристично-пізнавальну зону та виносу ряду обслуговуючих функцій у структуру прилеглих історичних кварталів;

перетворення групи історичних кварталів вздовж історико-архітектурного заповідника в атрактивний, впорядкований, багатофункціональний комплекс обслуговування, відпочинку і дозвілля, планувальним каркасом якого виступає система пішохідних зв'язків (торгових пасажів, пішохідних вулиць), які підключаються до системи пішохідних просторів на території ЮНЕСКО.

Запропонований підхід до реконструкції і оновлення історичного центру Львова дозволить водночас забезпечити безпеку пішоходів, поліпшити санітарно-гігієнічні умови та привабливість міського середовища, сприятиме кращому збереженню історико-культурної спадщини, історично цінного фонду житлових і громадських будинків, віднайти додаткові просторові резерви для розвитку функцій центру в цілому та залучення інвестицій.

Список літератури

1. *Інтегрована* концепція розвитку центральної частини Львова / Львівська міська Рада. — Німецьке товариство міжнародного співробітництва. — 80 с.

2. *Посацький Б. С.* Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування: Навч. посібник. — Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2010. — 344 с.

3. *Мазур Т. М.* Функціонально-планувальні аспекти розвитку груп кварталів у центральній ділянці Львова / Зб. Урбаністично-архітектурні проблеми міст Галичини // Збірник наукових праць / Під ред. Б. С. Черкеса та М. В. Бевза. — Львів, 1996. — С. 81–83.

4. *Мих Р. М.* Реконструкція центру міста — важлива містобудівна та соціальна проблема Львова / Зб. Урбаністично-архітектурні проблеми міст Галичини // Збірник наукових праць / Під ред. Б. С. Черкеса та М. В. Бевза. — Львів, 1996. — С. С. 88–90.

5. *Хасиева С. А.* Архитектура городской среды: Учеб. для вузов. — М.: Стройиздат, 2001. — 200 с.

6. *Рудницький А. М.* Пути дальнейшего улучшения охраны и современного использования историко-архитектурного наследия в городе Львове / Проблемы охраны и современного использования архитектурного и градостроительного наследия в городе Львове // Материалы творческого совещания. — Львов, 1985. — С.

7. *Сычева А. В., Титова Н. П.* Ландшафтный дизайн. Эстетика деталей городской среды. — Минск, 1984.

8. *Малі форми ландшафтної архітектури: Методичні вказівки для студентів спеціальності 7.120103 «Містобудування» / Укл.: Т. М. Мазур, Є. І. Король.* — Львів: Видавництво Національного університету «Львівська політехніка», 2005. — 37 с.

Стаття надійшла до редакції 3 червня 2014 р.