

Необхідність у розвитку загальноміського центру в північному напрямі на сьогодні нагально виросла. Насамперед з причини перенасичення історичного ядра функціями адміністративного та соціально-побутового призначення. Крім цього, існують проблеми транспортно-пішохідної організації центральної частини. Все це накладається на особливі вимоги щодо збереження міського середовища як історико-архітектурного заповідника. Вирішення цих проблем можливе через територіальне розширення загальноміського центру на основі створення нових підцентрів з функціями, що відсутні в першому або неможливі в ньому через певну технологічну її специфіку.

Метою наведених проектних розробок є насамперед спроба створити повноцінний за функціонально-планувальною організацією містобудівельний елемент як підцентр історичного ядра. Такий спосіб передбачає і суттєву архітектурно-просторову реструктуризацію всього району, розташованого вздовж головної планувальної осі. Це означає і функціональну реорганізацію прилеглих територій, створення нової моделі архітектурно-планувального вирішення окремих зон та об'єктів, модернізації транспортно-пішохідної мережі та комплексного благоустрою. За цим задумом район повинен набути нового, якісного містобудівельного змісту із значенням громадсько-торгового центру. Розташування його на одній містобудівельній лінії із загальноміським центром підносить його роль, композиційну вагу та архітектурно-планувальне значення в загальній структурі міста і його центральної частини зокрема.

До певної міри ця ідея є продовженням перших програм можливого розвитку загальноміського центру в північному напрямі. Новим є власне її функціонально-планувальне і об'ємно-просторове наповнення. Містобудівельною основою при цьому є історично сформовані елементи, що є в даному районі. Насамперед це стосується території малоповерхового житла. Проект передбачає територіальне розширення цієї функції через методи модернізації існуючого житлового фонду або його нового будівництва. Окрім цього, пропонується реконструювати територію багатоповерхової житлової забудови для створення якісно нового архітектурно-естетичного середовища, вулично-доріжні мережі з організацією багаторівневих і транспортних вузлів. Отже, в умовах реалізації концепції, пр. В.Чорновола з прилеглими районами отримав би роль головної планувальної осі історично сформованого ядра.

Трегубова Т.О., Мих Р.М. Львів. Архітектурно-історичний нарис. – К., 1989. Крип'якевич І. Історичні проходи по Львові. – Львів, 1991.

УДК 711.52:902

Король Є.І.

НУ "Львівська політехніка", кафедра містобудування

ПРОБЛЕМИ РЕКОНСТРУКЦІ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ МІСТА ЯВОРОВА

© Король Є.І., 2000

Розглянуто актуальні напрямки реконструкції центральної частини м.Яворова, обумовлені сучасною ситуацією: зростаючою роллю міста як вузла обслуговування транскордонного руху на території Львівської області.

Місто Яворів – районий центр Львівської області, розташований на р.Шкло (притока Сану) на віддалі 53 км від Львова, з чисельністю населення близько 14 тис. мешканців.

Місто має багатовікову історію і впродовж століть було важливим адміністративно-культурним та торгово-ремісничим осередком на теренах Західної Галичини [1]. В радянський період (з 1945 р. до відновлення незалежності України в 1991 р.) м. Яворів розвивається на основі промислового виробництва: у місті збудовано ряд промислових підприємств – завод "Металопластмас", цех Львівської фабрики художніх меблів "Явір", філіал Комарівського деревообробного комбінату тощо [2, с.54].

Зі зміною політичної та соціально-економічної ситуації все активніше починають себе проявляти інші містоутворюючі чинники розвитку міста. Сьогодні Яворів набуває важливого значення як один з вузлів обслуговування транскордонного руху на території Львівщини. До міста підходить автомобільна дорога державного значення М-10, що з'єднує обласний центр Львів з нещодавно відкритим контрольно-пропускним пунктом через державний кордон "Краковець-Корчова". Планується також будівництво платної швидкісної автодороги Львів-Краковець, яка стане складовою частиною загальноєвропейської траси А-4 – "Ліссабон-Париж-Берлін-Краків-Львів-Київ" (так званий Критський транспортний коридор) [3].

Обслуговування транскордонного руху вимагає реконструкції центрів малих міст прикордонної зони як основних фокусів притягання транзитних відвідувачів. Зокрема, аналіз сучасного стану м.Яворова дозволяє зробити висновок про те, що його центральна частина за своїми функціонально-планувальними та архітектурно-просторовими характеристиками не відповідає зростаючій значущості міста, обумовленій розташуванням на шляху міжнародного сполучення. З цих позицій основними недоліками в архітектурній організації центру Яворова слід вважати:

- транспортний транзит (загальноміська магістраль – вул.Маковея, Ів.Франка, Львівська, яка з'єднує Яворів з автомобільною дорогою Львів-Краковець, перетинає центральну частину міста) та відсутність споруд для тимчасового зберігання транспортних засобів відвідувачів центру;

- слабо розвинута мережа закладів та установ громадського обслуговування населення, що на даний момент не задовольняє навіть потреб мешканців міста та жителів навколишніх сіл і містечок, які приїждять до Яворова з торгово-побутовими та культурними цілями; розосередженість об'єктів обслуговування на території центральної частини міста;

- відсутність благоустроєних місць відпочинку та дозвілля мешканців, хоча кадастрові плани минулих епох свідчать про наявність великої кількості ландшафтно-рекреаційних елементів в планувальній структурі Яворова;

- деградація просторової побудови історичного осередку міста (майже збереглось історичне розпланування території, але історичні будівлі, за винятком окремих пам'яток архітектури, втрачені); існуюча забудова в центральній частині відзначається екстенсивністю, наявністю значної кількості амортизованого садибного житла.

На кафедрі містобудування були розроблені пропозиції щодо реконструкції центру м.Яворова, які враховують сучасні тенденції та потреби розвитку міста (див.рисунок, дипломний проект студентки Квасницької Г., керівник: Король Е.І.). Запропоновано територіально розширити центр в межах всього історичного осередку. Загальноміська магістраль проектується по вул.Маковея, дотично до центральної частини міста; на територіях, прилеглих до магістралі, передбачено влаштувати автостоянки та паркінги. Значно розширена мережа об'єктів громадського обслуговування на території центру.



Генплан реконструкції центру м.Яворова:

■ – існуюча забудова; ■ – модернізована існуюча забудова; □ – запроектовані будівлі

Поруч з вирішенням утилітарних задач вдосконалення транспортного обслуговування та насичення центральної частини міста необхідними новими функціями, велика увага приділялась архітектурно-художнім аспектам реконструкції. Зроблена спроба регенерувати

"міське" архітектурно-просторове середовище центральної частини міста, надати їй чіткої структурної організації та самобутніх, неповторних рис врахуванням історичних принципів побудови міського простору Яворова та використанням природно-ландшафтних особливостей території. Для цього: сформовано простір ринкового майдану шляхом ущільнення забудови навколо; відновлено втрачені цінні елементи історичного планування – площі навколо церкви Св.Юра і сучасного кінотеатру (де в минулому знаходилась синагога); навколо ринкового майдану відновлені квартали середньоповерхової житлової забудови з об'єктами обслуговування на рівні перших поверхів житлових будинків; щільна малоповерхова та нова садибна житлова забудова проектується на периферії центральної частини міста; передбачається формування єдиної системи озеленених ландшафтно-рекреаційних територій (сквери, бульвари, гідропарк в долині річки Шкло, набережна Яворівського ставу, парк культури на території колишнього замкового парку), вздовж яких трасуються основні пішохідні зв'язки.

Вказані реконструктивні заходи сприятимуть перетворенню центральної частини міста Яворова в осередок міжнародного туризму, обслуговування та відпочинку.

1. Яворів. Віхи історії. Історико-краєзнавчий нарис / Упорядник В.Мартинюк. – Львів, 1996. 2. Райони та міста Львівщини. Інформаційно-статистичний збірник. – Львів, 1997. 3. Кордіяк Ю. Перша платна дорога в Україні // Будуємо інакше. – Львів, № 1.

УДК 711.4.168

Степанюк А.В.

Львівський державний аграрний університет

ОРГАНІЗАЦІЯ НОВИХ ТА РЕКОНСТРУКЦІЯ ІСНУЮЧИХ ЖИТЛОВИХ ФОРМУВАНЬ СЕЛЬБИЩНОЇ ТЕРИТОРІЇ СЕЛА В УМОВАХ ПРОВЕДЕННЯ АГРАРНОЇ РЕФОРМИ

© Степанюк А.В., 2000

Проведення аграрної реформи, роздержавлення та формування ринкових відносин в агропромисловому комплексі України зумовили необхідність реконструкції архітектурно-планувальної структури сільських поселень. Надання селянам землі для розширення особистих підсобних господарств, їх приватизація, виділення територій під індивідуальне житлове будівництво за старими межами населеного пункту, створення селянських (фермерських) господарств обумовлює появу нових житлових формувань і реконструкцію існуючих.

Процеси роздержавлення та формування ринкових відносин в агропромисловому комплексі України зумовлюють необхідність реконструкції архітектурно-планувальної структури сільських поселень. Реалізація земельної реформи впливає на просторову організацію села. Так, надання сільським мешканцям землі для розширення особистих підсобних господарств, приватизація земельних ділянок, створення селянських (фермерських) господарств обумовлюють реконструкцію існуючих житлових формувань та створення нових.