

МІСТОБУДІВНІ КОНЦЕПЦІЇ СТВОРЕННЯ МЕРЕЖІ ПІДЗЕМНОГО ТРАМВАЮ У ЛЬВОВІ В 70–80-х РОКАХ ХХ ст.

© Любицький Р. І., 2018

У статті досліджено бачення майбутнього розвитку міського транспорту у м. Львові періоду 1970–1980 рр. Виділено містобудівні передумови, які зумовили виникнення ідеї будівництва підземного трамваю. На основі архівних матеріалів проаналізовано пропонувані варіанти прокладення ліній швидкісного трамваю із підземними тунелями у центральній частині Львова. Враховуючи сучасну транспортну ситуацію у м. Львові, оцінено сьогодишню актуальність цих ідей, а також доцільність розвитку мережі підземного трамваю в майбутньому.

Ключові слова: підземний трамвай, швидкісний трамвай, метрополітен, міський транспорт, громадський транспорт, транспортні проблеми Львова, Львів.

Вступ

Функціональне перенасичення загальноміського центру, ущільнення забудови та зростання кількості населення міста зумовлюють необхідність використання громадського транспорту. Вперше прогресивну ідею розбудови мережі швидкісного трамваю із підземними тунелями під центральною частиною міста у Львові запропоновано у 1970 роках, що повинно забезпечити швидкісний та безперешкодний доступ в історичний центр міста, а також пересування між окремими міськими районами.

Постановка проблеми

Швидке зростання кількості населення Львова у радянський період зумовило функціональне перенасичення історичного центру міста, що призвело до необхідності його децентралізації. Загальноміський центр у 1970 роках заплановано розвивати вздовж сучасного проспекту Чорновола, додатково делегувавши окремі функції у три проєктовані підцентри на основних автомагістралях при в'їздах у місто.

У 1970–1980 рр. транспортну інфраструктуру планували розвивати так, щоб забезпечити безперешкодний доступ у центр міста автобусам, тролейбусам та легковим автомобілям. Тоді вважалося, що трамваї в історичній частині міста ускладнюють рух. Для транспортного розвантаження історичного центру міста і безперешкодного перевезення пасажирів передбачено розбудову мережі швидкісного трамваю із виділеними смугами руху у наземних частинах та підземними тунелями під історичним центром міста. У зв'язку з фінансовою кризою, зміною державного устрою та інженерними труднощами, підземні тунелі швидкісного трамваю не реалізовано.

Зважаючи на сучасну транспортну ситуацію у Львові, яка супроводжується значним ускладненням транспортно-пішохідного руху, інтерес до ідей розвитку мережі швидкісного трамваю поступово відроджується.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Містобудівний розвиток Львова, зокрема транспортної інфраструктури радянського періоду комплексно окреслено у праці Т. О. Трегубової та Р. М. Миха [10]. Еволюції транспортної інфраструктури історичного міста на прикладі м. Львова присвячена робота І. В. Русанової та І. В. Склярів [8]. Розвиток львівського транспорту періоду 60–80-х рр. ХХ ст., на основі архівних матеріалів, окреслює Ю. М. Яремчук [12]. Історію виникнення та розвитку мережі львівського

трамваю у деталях досліджує С. А. Тархов [9]. Успадковані радянським періодом проблеми транспортної інфраструктури Львова міжвоєнних років висвітлено у праці Г. П. Петришин та Р. І. Любицького [14]. У контексті сучасних тенденцій надання пріоритету громадському транспорту методам забезпечення пріоритетного руху для маршрутних автобусів на вулично-дорожній мережі міста присвячено дисертаційну роботу Р. М. Зубачика [2]. Сучасні проблеми транспорту у центральній частині Львова обґрунтовують С. П. Тупісь та Р. І. Любицький [11]. Негативні наслідки надмірного рівня автомобілізації міст описано у статті Р. І. Любицького [7].

Мета дослідження

Метою статті є проаналізувати передумови та ідеї створення мережі швидкісного трамваю із підземними тунелями у центральній частині м. Львова, які виникли 1970–1980 рр., оцінити їх сьогодишню актуальність та доцільність реалізації у майбутньому.

Виклад основного матеріалу

Історичний контекст та ідеї розвантаження загальноміського центру Львова

Перша ідея будівництва підземного трамваю у Львові виникла у контексті розроблення нового генерального плану міста Львова, який затверджено у 1966 році на проектний період до 1985–1990 рр. (автори: О. Рапопорт, М. Йорищ, Є. Куц, Є. Дубинський, І. Базарник, А. Шуляр). Генеральний план передбачав зростання кількості населення Львова від 450 до 700 тис. за рахунок масового житлового будівництва на околицях міста. У цьому разі, з огляду на високу історичну цінність, у історичному центрі Львова не планувалося значних перебудов [10].

Вже тоді генеральний план 1966 року передбачив надмірне збільшення функціонального насичення центру міста – історична структура забудови просто не в змозі витримати сукупність адміністративних, обслуговувальних, туристичних, видовищних та інших функцій, а вузькі вулиці середньовічного Львова не можуть забезпечити необхідну для цих функцій пропускну здатність транспорту. Як наслідок, за генеральним планом запропоновано розосередити функції загальноміського центру. Крім того, заплановано перетворити радіальну планувальну структуру міста (основні дороги променями розходяться від центру) на радіально-кільцеву (між променями створюються поперечні об'їзні зв'язки), запроєктувавши дві кільцеві магістралі та швидкісну об'їзну дорогу.

Передбачаючи швидкі темпи зростання кількості населення Львова (з 1955 до 1975 рр. воно збільшилося на 250 тис.), у 1970 році до чинного генерального плану додатково розроблено проект детального планування центральної частини Львова (1970, Діпромiст, архітектори Я. Новаківський, Р. Мих, А. Петрова, А. Рудницький, А. Новаківський) [5]. Проект мав на меті зберегти багату історичну архітектурну спадщину міста і, враховуючи його регіональне значення, винести за історичний центр об'єкти загальноміського значення та транзитний рух. Створення поліцентричної системи загальноміського центру (рис. 1) пов'язано ще й з тим, що до 2010 року прогнозувалось збільшення кількості населення Львова до 1 млн. осіб.

Плани винесення загальноміського центру вдалось реалізувати частково – вздовж проспекту Чорновола споруджено готель “Львів”, кінотеатр “Мир” (сучасний нічний клуб “Малеви́ч”) та одинадцятиповерхову будівлю обчислювального центру Облстатуправління та інституту Укрземпроект. Крім розвитку загальноміського центру передбачено розвиток трьох додаткових підцентрів: у районі перехрестя вулиць Городоцької, Бандери та Чернівецької; в районі перехрестя вулиць Личаківської та Пасічної; у південній частині міста та біля перехрестя сучасних вулиць Стрийської та Луганської (рис. 1). Із запланованих підцентрів частково розвинувся лише південний на вулиці Стрийській, де первинно заплановано будівництво будівлі обкому партії (сучасна будівля Державної фіскальної служби), Будинку офіцерів ПрикВО і Театру російської драми (сьогодні зруйнований), споруди Інституту суспільних наук АН УРСР (сучасний Інститут українознавства ім. І. Крип'якевича). Розвиток цього підцентру сьогодні продовжується розбудовою студентського містечка Українського католицького університету.

Ідеї розвантаження міста від транспорту у 1970–1980 рр. зовсім не нові – вперше їх комплексно обґрунтував І. Дрекслер ще у 1910–1920 рр., запозичувались і еволюціонували на папері крізь усі подальші генеральні плани Львова майже у незмінному вигляді [14].

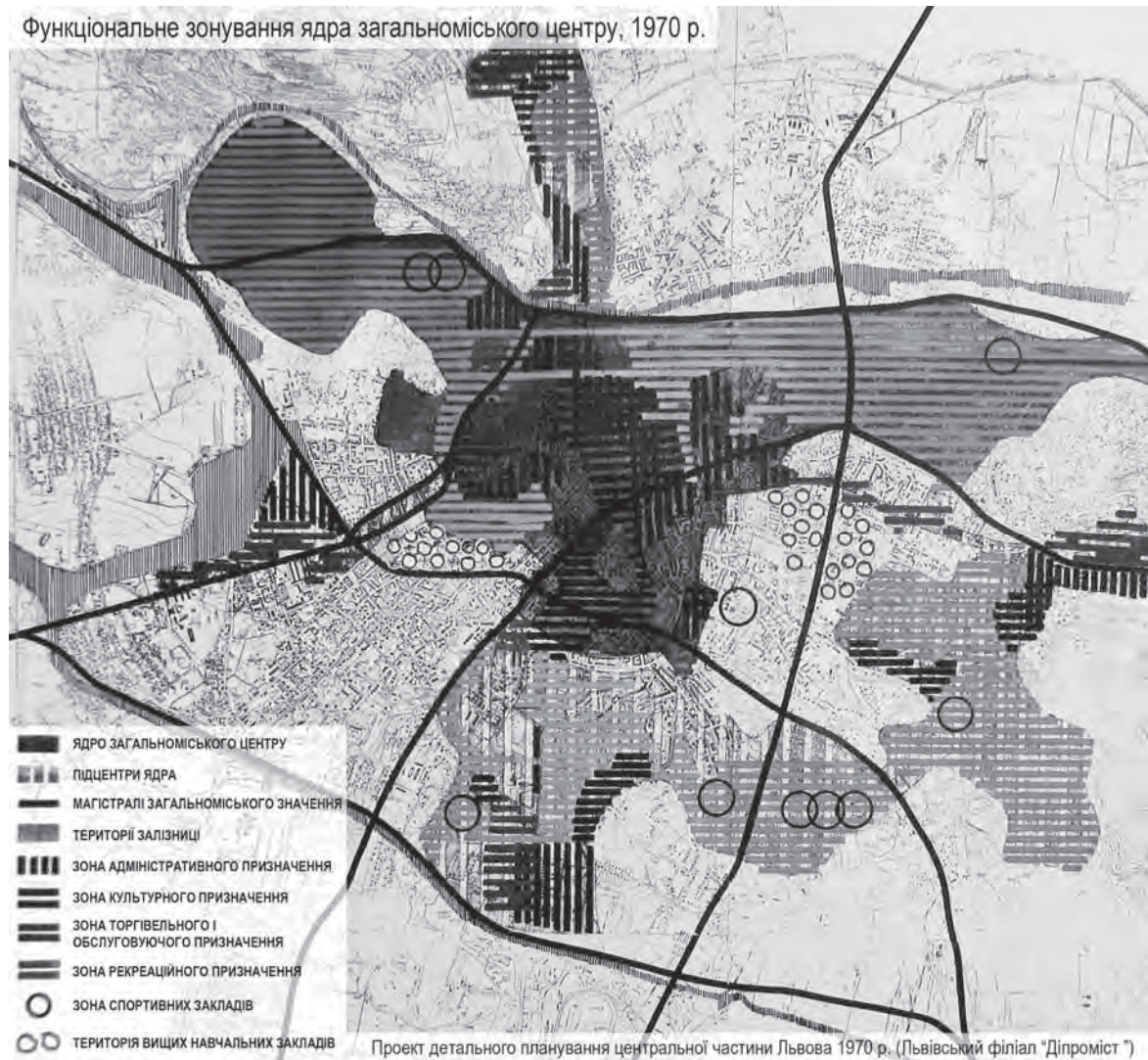


Рис. 1. Функціональне зонування ядра загальноміського центру, 1970 р.
 Джерело: архів ДП ДППМ "Містопроєкт" [5]

Перші ідеї розвитку мережі підземного трамваю

Реалізуючи генеральний план 1966 року, довелося поглибити його положення щодо транспортної мережі міста, оскільки разом із планованим зростанням населення передбачалося значне навантаження на історичну вулично-дорожню мережу. Для цього додатково розроблено комплексну схему перспективного розвитку всіх видів міського транспорту (1975, Діпромiст, автори: Б. Скоробагатов, Е. Штундель, В. Слепцов та ін.), де вперше й обґрунтовано необхідність будівництва підземного трамваю. Згідно із цим проектом, запропоновано спорудження 3-х трамвайних гілок – вул. Княгині Ольги – Личаківська, Сихів – вул. Замарстинівська, Сихів –Левандівка – Рясне. У межах центральної частини міста трамвайні лінії мали занурюватися у підземні тунелі, а на їх перехрестях заплановано будівництво дворівневих підземних станцій із ескалаторними переходами та підземними вестибюлями [10].

У часи розроблення проектів львівського підземного трамваю громадський транспорт був домінуючим видом пересування радянськими містами. Не тому, що у 70-ті роки Львів був настільки прогресивним, що навіть випереджав у процесі обмеження приватного автотранспорту європейські міста, а тому, що кількість автомобілів була вкрай малою (на 1985 рік передбачався рівень автомобілізації 80 авто/1000 мешканців [5]) настільки, що у транспортних розділах генеральних планів навіть не було спеціальних підрозділів, присвячених мережі паркування. Навпаки, у підтвердження "непрогресивності" розроблено проекти, які передбачали розширення проїзних частин за рахунок тротуарів та смуг зелени, до того ж вважалося, що трамваї у центрі міста ускладнюють рух [6]. Варто зазначити, що до приходу радянської влади, для гуманізації міського середовища реконструкція вулиць

проводилася із звуженням проїзних частин до мінімально допустимих для проїзду транспорту [14]. Типові поперечні профілі вулиць для різних видів транспорту та велику кількість проектів звуження проїзних частин розробив Ігнатій Дрекслер – професор та перший завідувач кафедри містобудування Львівської політехніки [13].

Зважаючи на малу кількість легкового автотранспорту у радянському Львові, а також розширення вулиць для збільшення пропускної здатності автобусів і тролейбусів, проектування підземних ділянок трамваю у центральній частині міста велося здебільшого із розрахунку “на майбутнє”, що й стало однією з причин нереалізованості проекту – у роки проектування і початку будівництва підземного трамваю ще не було того транспортного колапсу, який маємо сьогодні.

Концептуальні ідеї будівництва лінії підземного трамваю, окреслені у “Комплексній схемі перспективного розвитку всіх видів міського транспорту” 1975 року, уточнено проектом “Техніко-економічні основи будівництва підземного трамваю” (Український науково-дослідний інститут комунального проектування) та, підтверджуючи серйозність намірів, навіть закладено у “Схему використання підземного простору м. Львова” (1981, Львівський філіал українського державного інституту проектування міст “Діпромiст”) [3]. Містобудівельники передбачали настільки сильне ущільнення населення Львова, що останній проект, окрім підземних ділянок трамваю, передбачав також розвиток інших об’єктів підземної урбаністики – гаражів, пішохідних переходів, тунелів автомагістралей і навіть кінотеатрів та закладів громадського харчування. На щастя, окремі креслення “Схеми використання підземного простору м. Львова” 1981 року збереглися в архіві ДП ДПМ “Містопроєкт”, що дає можливість ознайомитися і проаналізувати ці ідеї в оригінальному задумі (рис. 2).



Рис. 2. Схема розвитку тунелів і станцій підземного трамваю із проекту, 1981 р.
Джерело: архів ДП ДПМ “Містопроєкт” [3]

Еволюція візії розвитку підземного трамваю

Протягом багатьох років, починаючи від “Комплексної схеми перспективного розвитку всіх видів міського транспорту” 1975 року, ідеї створення підземного трамваю еволюціонували – на папері змінювалися напрямки підземних ліній, а у 1990 взагалі виникла ідея будівництва у Львові метрополітену.

Вже за 2 роки після розроблення “Схеми використання підземного простору м. Львова” у новий генеральний план м. Львова 1983 р. на розрахунковий період до 2005 р. (1983, Львівський філіал українського державного інституту проектування міст “Діпромiст”) [4] включено змінену схему трамвайної мережі – ідею підземної лінії трамваю на Сихів замінено на наземну лінію від площі Франка по вул. Стуса і проспекті Червоної Калини, яку маємо сьогодні. Крім того, у новому генеральному плані з’явилися й інші наземні лінії трамваю, які прийшли на заміну підземним (рис. 3). Зрозуміло, що це пов’язано із вартістю спорудження підземних ліній, яка надала поштовх реальнішому проектуванню.

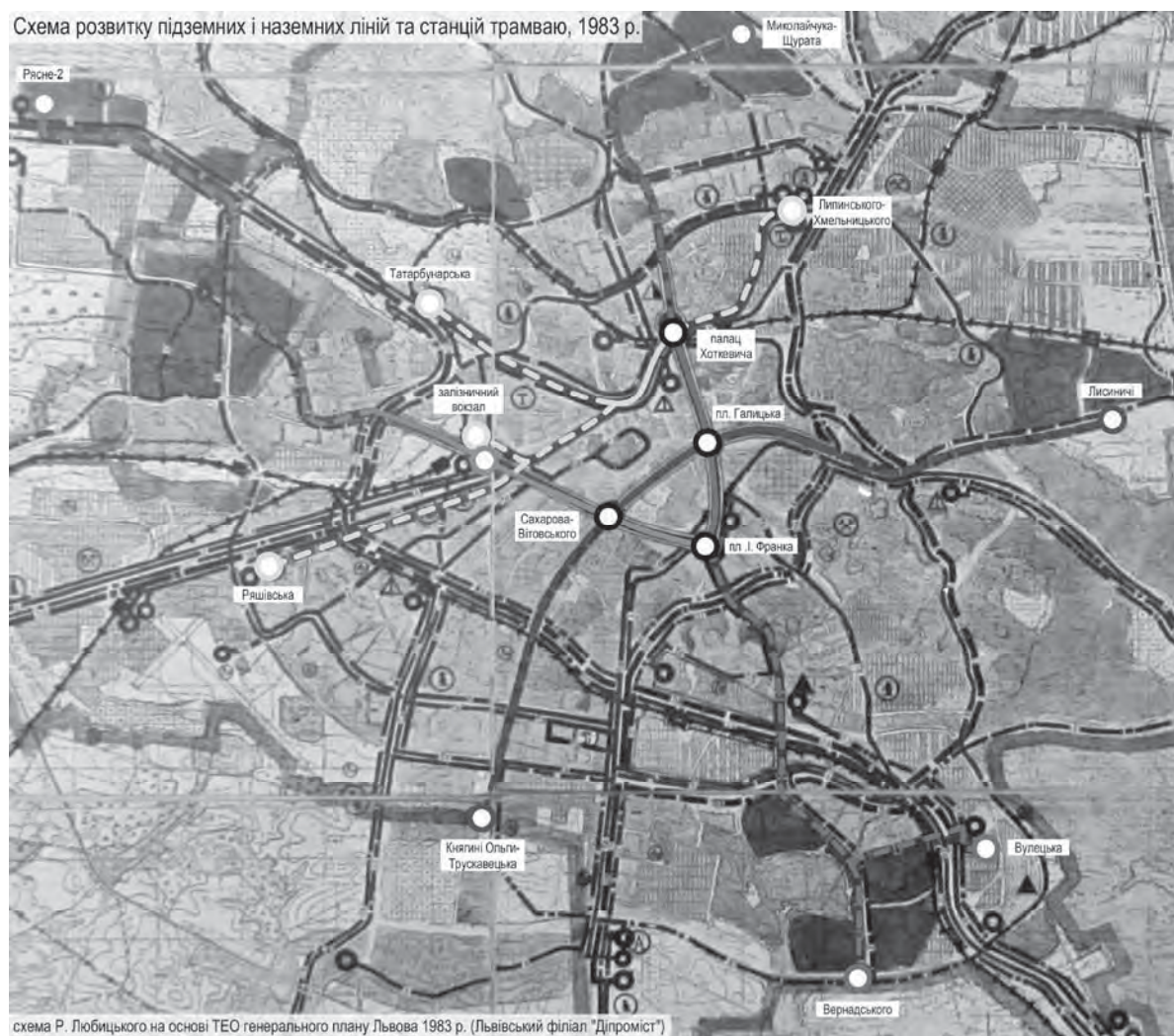


Рис. 3. Схема розвитку підземних і наземних ліній та станцій трамваю, 1983 р.

Джерело: архів ДП ДППМ “Містопроєкт” [4]

За потреби можна було б віднайти і проаналізувати подальші генеральні плани Львова, транспортні схеми та інші проектні пропозиції, у яких були наявні ідеї розвитку мережі підземного трамваю чи метрополітену, проте навряд чи це матиме яку-небудь користь, окрім задоволення цікавості любителів історії Львова. Зокрема, в архіві ДП ДППМ “Містопроєкт”, автору трапились під руки проект розміщення I черги будівництва у м. Львові на 1986–1990 рр. (1985, Львівський філіал “Діпромiст”) та проект розміщення I черги будівництва у м. Львові на 1991–1995 рр. (1990,

Укрзахідцивільпроект). Обидва вони і далі пропонували збудувати насамперед підземний тунель Сахарова – Личаківська.

До 1987 року вже завершено будівництво наземних виділених смуг “червоної” лінії (Сахарова – Личаківська) швидкісного трамваю – на вулицях Сахарова і Княгині Ольги та на вулиці Личаківській – від перехрестя із вул. Мечникова [9]. У 1989 році підготовчі роботи із будівництва тунелю, який би мав їх з’єднати, призупинено разом із появою тріщин у Палаці Потоцьких та навколишніх будівлях, біля яких вирили першу шахту глибиною 25 метрів. На цьому будівництво підземного трамваю і завершилось. В умовах фінансової кризи, кінця 1980-х – початку 1990-х, зміни державного устрою і необхідності відновлення цінних історичних будівель будівництво мережі швидкісного трамваю у Львові відійшло на задній план, а інженерні рішення робочих проектів, внаслідок невдалого досвіду, стали потребувати коректив для виключення руйнівного втручання. Подальша “еволюція” від мережі швидкісного трамваю до метрополітену у Львові відбувалася лише у вигляді політичних заяв та ескізного проектування. Варто зазначити, що чинний генеральний план Львова до 2025 року теж припускає можливий розвиток легкого метро у позарозрахунковому періоді [1].

Сучасні перспективи розвитку львівського швидкісного трамваю

Із незавершеної мережі швидкісного трамваю сьогодні користуємося збудованими в 1987–1989 рр. виділеними смугами руху трамваю на вулицях Сахарова, Княгині Ольги, Личаківській та Вахнянина. Крім того, маємо ділянки на Чернівецькій, Городоцькій та новозбудовану лінію на вул. Червоної Калини, яку теж заплановано ще у радянські часи. Їх користь очевидна – рух трамваїв не залежить від вуличного трафіку.

Зважаючи на масу завершених підготовчих робіт (побудована електропідстанція, тягова, виділені смуги), раніше чи пізніше підземні тунелі швидкісного трамваю вдалось би реалізувати. Якби не розпад СРСР, ймовірно пошкоджені будівлі б відремонтували та, скоригувавши інженерні рішення, продовжили б реалізацію. Бо тоді ніхто не питався громадської думки.

Якщо припустити, що мережу швидкісного трамваю із підземними тунелями через центр міста почали б проектувати та реалізовувати сьогодні, можемо лише уявити, наскільки сильним був би спротив мешканців та інших “зацікавлених осіб”. Лише пригадаймо нещодавні фобії будівництва підземного паркінгу біля ЛНУ імені І. Франка, який надав би можливість у перспективі ліквідувати паркування на прилеглих вулицях та тротуарах і розвантажити центр міста. Ще один приклад – реконструкція вулиці Степана Бандери, яка стала місцем для реалізації власних політичних амбіцій різних сторін. Зрештою, чи не кожна пропозиція зміни будь-чого у Львові зумовлює запеклі суперечки. “З неофобією тісно пов’язаний культ некомпетентності” – так про небажання звуження проїзних частин на користь розширення тротуарів у Львові писав згадуваний раніше І. Дрекслер у 1928 році [13]. Це цілком точно описує сьогодишню ситуацію навколо будь-яких спроб прогресу у Львові.

Складається враження, що для реалізації стратегічно важливих об’єктів транспортної інфраструктури в умовах сьогодення необхідний “легкий тоталітаризм”, який унеможливить політичні битви та самоствердження на фоні транспортної кризи у Львові. Потрібно розуміти те, що будь-які заходи для збалансованого розвитку транспорту у Львові не отримають миттєвої підтримки мешканців, проте є неминучими. Щільність забудови Львова збільшується швидше, ніж прогнозовано. А які містобудівні проекти розвитку міської транспортної інфраструктури реалізовано за роки незалежності (крім завершення будівництва “трамваю на Сихів”)?

Кількість населення та щільність забудови Львова зумовлює необхідність реалізації сміливих містобудівних проектів та прийняття непопулярних адміністративних заходів. І варто починати саме з останніх, оскільки цілком очевидно, що коштів на будівництво підземних тунелів наразі немає. Менш затратний захід – продовження трамвайних ліній та створення для них виділених смуг. Для прикладу, у Кракові, подібному до Львова за кількістю населення і значенням у системі розселення, довжина трамвайних ліній сьогодні є більшою на 20 км, крім того місто має дві лінії швидкісного трамваю із підземним тунелем (який будувався 34 роки) та розвиває на кінцевих станціях трамвайних маршрутів перехоплювальні паркінги “park and ride”. У планах міста будівництво нових трамвайних ліній та продовження існуючих [15].

Першочерговими заходами потрібно обмежити використання приватного автотранспорту в центральній частині міста настільки, щоб забезпечити безперешкодне функціонування гро-

мадського транспорту. Сьогодні знову провадяться дискусії, чи варто купувати Львову вживані трамваї. Оновлення рухомого складу звісно ж потрібне, але чи є значення, у якому трамваї перебувати, коли він взагалі не їде, бо застряг у автомобільному заторі?

Висновки

Швидке зростання кількості населення Львова у радянський період призвело до виникнення ідей децентралізації загальноміського центру міста. Розвиток транспортної інфраструктури планують так, щоб забезпечити перспективну пропускну здатність автобусів, тролейбусів та легкових автомобілів. Вважають, що трамваї у центральній частині міста ускладнюють рух. Для транспортного розвантаження історичного центру міста і безперешкодного перевезення пасажирів передбачено розбудову мережі швидкісного трамваю із виділеними смугами руху у наземних частинах та підземними тунелями під історичним центром міста, які не вдалось реалізувати.

У разі реалізації мережі львівського швидкісного трамваю трамвай став би основним видом міського транспорту, а сьогоднішні транспортні проблеми не були б такими актуальними. Переміщення великого пасажиропотоку між районами та у центр міста виконувалося б регулярно та без затримок. До того ж мережа автобусних маршрутів змогла б доповнити трамвайну, забезпечуючи зв'язок між непокритими трамвайним сполученням районами, зменшилася б кількість поїздок автомобілем у межах міста. Сьогодні комфортного міського транспорту у Львові немає – і тому мешканці часто обирають пересуватися містом приватним автомобілем, додатково навантажуючи вуличну мережу.

1. ДП ДППМ “Містопроєкт”, архітектурно-планувальна майстерня № 2. Коригування генерального плану м. Львова / В. І. Дубина, П. І. Крупа, І. П. Крупа, О. С. Пона, О. П. Мар’єв та ін. // Архів ДП ДППМ “Містопроєкт”, інв. № П-16. – 2008.
2. Зубачик Р. М. Вдосконалення методів забезпечення пріоритетного руху для маршрутних автобусів на вулично-дорожній мережі міста: автореф. дис. ... канд. техн. наук: 05.22.01 / Р. М. Зубачик. – К.: НТУ, 2015. – 20 с.
3. Львовский филиал “Гипроград”, архитектурно-планировочная мастерская № 2. Схема использования подземного пространства г. Львова / Я. А. Новаковский, А. А. Петрова, В. И. Дубына, П. И. Крупа, А. П. Марьев // Архів ДП ДППМ “Містопроєкт”, інв. № П-489. – 1981.
4. Львовский филиал “Гипроград”, архитектурно-планировочная мастерская № 2. Техничко-экономические основы (ТЭО) генерального плана г. Львова / Я. А. Новаковский, В. И. Дубына, А. П. Марьев, А. А. Петрова, Э. В. Пидлисний, Л. Т. Шевчук, Р. М. Мих // Архів ДП ДППМ “Містопроєкт”, інв. № П-532. – 1983.
5. Львовский филиал “Гипроград”, архитектурно-планировочная мастерская № 2. Проект детальной планировки центральной части г. Львова / Я. А. Новаковский, А. А. Петрова, Р. М. Мих, А. Я. Новаковский, А. М. Рудницкий. // Архів ДП ДППМ “Містопроєкт”, інв. № П-213. – 1970.
6. Львовский филиал “Гипроград”, комплексная проектная мастерская № 2. Проект детальной планировки центральной части г. Львова / Н. В. Микула, Л. Каменская, А. М. Шуляр, А. В. Матвеев, А. В. Белинский // Архів ДП ДППМ “Містопроєкт”, інв. № П-99. – 1965.
7. Любичький Р. І. Ріст рівня автомобілізації як прояв антропогенного тиску на середовище історичних міст / Р. І. Любичький // Містобудування та територіальне планування. – 2017. – № 64. – С. 183–192.
8. Русанова І. В. Еволюція транспортної інфраструктури історичного міста (на прикладі Львова) / І. В. Русанова, І. В. Склярова. // Досвід та перспективи розвитку міст України: наук. вісник УДППМ “Діпромiсто”. – 2012. – № 21. – С. 67–73.
9. Тархов С. А. Історія львівського трамваю / Сергій Анатолійович Тархов. – Львів: Фенікс ЛТД, 1994. – 128 с.
10. Трегубова Т. О. Львів: Архітектурно-історичний нарис / Т. О. Трегубова, Р. М. Мих. – К.: Будівельник, 1989. – 272 с.
11. Тупісь С. П. Містобудівні та адміністративні проблеми паркування у центральній частині Львова / С. П. Тупісь, Р. І. Любичький // Вісник національного університету “Львівська політехніка”. Серія: Архітектура. – 2016. – № 856. – С. 145–154.
12. Яремчук Ю. М. Розвиток транспортної інфраструктури Львова (60–80-х рр. ХХ ст.) / Ю. М. Яремчук // Гілея: науковий вісник. – 2015. – № 92. – С. 77–80.
13. Drexler I. Szerokość jezdni w ulicach miejskich / Ignacy Tadeusz Marian Drexler. – Lwów: Skład główny w księgarniach Zakładu Nar. im. Ossolińskich, 1928. – 114 s.
14. Petryshyn H. Ignacy Drexler's vision of planning development of the city of Lviv / H. Petryshyn,

R. Liubyskyi // Przestrzeń i Forma. – 2018. – № 33. – S. 173–194. 15. Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego Miasta Krakowa [Електронний ресурс] // Biuletyn Informacji Publicznej. – 2014. – Режим доступу до ресурсу: https://www.bip.krakow.pl/?bip_id=1&mmi=48.

R. Liubyskyi

Lviv Polytechnic National University,
Department of Urban Planning and Design,
ORCID: 0000-0001-8666-7743

URBAN PLANNING CONCEPTS OF THE UNDERGROUND TRAM NETWORK CREATION IN LVIV IN THE 70–80s OF THE 20TH CENTURY

© *Liubyskyi R., 2018*

Rapid growth of the population of Lviv in the Soviet period had led to the functional supersaturation of the city center. It caused the necessity of its decentralization. In the 1970s, the city center was planned to expand along the modern Chornovola avenue, additionally moving the separate functions to three planned subcenters, which had to be placed on highways near the city entrances. The plans of the city center expansion were implemented only partially by construction of the separate buildings along Chornovola avenue. Only one of three proposed subcenters started to develop – in the south part of the city on Stryiska str.

In the 1970s–1980s, the transport infrastructure was planned to be developed in a way to ensure unobstructed access to the city center for buses, trolleybuses and cars. At the same time, it was believed that trams in the historical part of the city would complicate traffic. The development of a fast tram network (light rail) with dedicated lanes and underground tunnels under the historic city center was proposed. According to the plans, it had to ensure the unobstructed passenger transportation and reduce transport pressure on the historic city center of Lviv.

For the first time, the construction of the underground tram tunnels was proposed in 1975. According to the project, underground tunnels were supposed to appear on three tram lines – Kniahyni Olhy – Lychakivska, Sykhiv – Zamarstynivska and Sykhiv – Levandivka – Riasne. Assuming the growth of population density, next to the tram underground stations the development of other underground objects (such as garages, pedestrian crossings, highway tunnels and even cinemas and cafes) was planned also. The ideas of the underground tram network development in the 1970–1980s were constantly evolving from project to project, changing the lines direction. Considering the construction cost, some planned underground tunnels were replaced by on-ground lines.

As a result of the financial crisis, changes in the state system and engineering difficulties, the underground tunnels were not realized. Despite, by the end of the 1980s, the construction of separate dedicated tram lanes was finished, making possible an unobstructed tram traffic on a few streets.

Taking into account the current transport situation in Lviv, which is accompanied by significant complications of transport and pedestrian traffic, interest in the ideas of the development of the fast tram network is gradually reviving. The population and growing density of Lviv necessitates the implementation of bold urban planning projects and the adoption of unpopular administrative measures. Due to the lack of funds, it is worthwhile to pay attention and evaluate the possibility of realizing less costly measures – the continuation of on-ground tram lines and the creation of dedicated lanes for them.

In the case of the implementation of the network of Lviv fast tram, it would become the main type of urban transport, and today's transport problems would not be so acute. Moving a large passenger traffic between areas and downtown would be carried out regularly and without delays. In this case, the network of bus routes would be able to complement tram, providing a connection between uncovered tram areas. The attractiveness of driving a car within the city would fall. Today there is no comfortable city transport in Lviv – therefore residents often choose to move within the city with a private car, additionally overloading the street network.

Key words: underground tram, light rail, fast tram, subway, urban transport, public transport, transport problems of Lviv, Lviv.