

“ВЕЛИКИЙ ЛЬВІВ” – ФАНТАЗІЯ РЕАЛЬНОСТІ ЧИ ЗДІЙСНЕНА ХИМЕРА?

© Богданова Ю., 2004

Описано та досліджено основні етапи формування містобудівельної концепції розвитку Львова кінця XIX – початку XX ст. Особливу увагу приділено міжвоєнному періоду та конкурсу “Великий Львів”.

Habent sua fata urbis – Міста мають власну долю.

Шлях до створення регуляційного плану міста, однією з головних віх на якому був конкурс на проект “Великого Львова”, розтягнувся на понад півтора століття, якщо вести відлік від спроб впорядкувати забудову міста і передмість “Комісією доброго порядку” (Comissia Boni Ordinis) у 1765–1769 рр. [1]. Пізніше, вже в часи австрійського панування, керівник Дирекції цивільної архітектури Лісганг (Liesgang), колишній єзуїт і астроном, отримав від вищої влади вказівку опрацювати план “Приоздоблення і регуляції Львова”. Однак цієї дерективи не виконали, і на довгі роки якийсь фатум тяжів над такого роду працями [2].

Відсутність регуляційного плану не стала перешкодою для територіального розвитку Львова. Місто розбудовувалося стихійно, а втручання влади мало здебільшого безсистемний характер і переважно обмежувалося територіями, які були міською власністю (наприклад, вулиці і зелені насадження на місці розібраних фортифікацій). Розбудова Львова йшла переважно вздовж основних комунікаційних шляхів та вулиць передмість, напрямом яких значною мірою визначали численні потоки та рельєф місцевості [3]. Ці ж потоки ставали колекторами міської каналізації, а джерела на схилах Львівської улоговини постачали воду для гравітаційних водогонів; розвиток цих інженерних комунікацій, як і усього міста, був позбавлений будь-якої системи [4].

Однак різке зростання населення міста, що розпочалося після проведення до Львова залізниці (1861 р.), поставило питання регуляції міста, тому однією з перших ухвал міської ради після отримання Львовом статусу самоврядування була прийнята 27 квітня 1871 р. постанова, в якій зазначалося “...має бути в найкоротший термін виконана міською будівельною управою за умов співпраці з спеціально обраною комісією циркумамбуляція Львова і на підставі цього наочного спостереження приготований і запропонований до прийняття план розміщення будівель вулиць та площ...”. Обґрунтовуючи необхідність цієї акції, автор постанови проекту, доктор Черкавський, згадував про: “...самовільне і дике будівництво, яке постійно практикується наче в насмішку, постійне відхилення від планів, що нехтує найелементарнішими правилами вигоди, здоров’я та краси, приклади чого можна спостерігати на будь-якій вулиці...” [5].

Однак ця ініціатива знову, як і у 1784 р., зависає у повітрі. Цьому, окрім негативного впливу економічної кризи 1873 р., були й інші причини. Виборність міських влад не дає гарантії їх справного функціонування. Годішній склад міської ради значною мірою складався з “колтунів”, які вороже ставилися до інтелігенції і будь-яких новацій. Саме вони довший час блокували позику, яка була необхідна для благоустрою міста. Що стосується будівництва, то політику “колтунерії” влучно сформулював один з гумористичних журналів (“Szcutek”) у фразі “ми тутай самі будемо будувати”, тобто при забудові міста обійдемося без архітекторів [6].

Тому і не дивно, що будівельний статут м. Львова був затверджений тільки 21 квітня 1885 р., але і в ньому питання регуляції міста не розглядалося. Спроби впорядкувати стихійну забудову міста, які робила III секція (громадських робіт) міської ради, до складу якої входила значна кількість промисловців та архітекторів (зокрема Ю. Захарієвич) та міська будівельна управа,

постійно зводилися нанівець через опозицію власників нерухомості у раді. Директор будівельної управи Юліуш Гохбергер (Hochberger, 1840-1905), який був призначений на цю посаду на підставі конкурсу з 4 січня 1872 р., майже відразу відчув згубний вплив львівських земельних стосунків на справу благоустрою міста: адже один з перших проектів регуляції (1872 р.) – план поєднання вулиць Казімежовської (Городоцька), Фурманської та Різницької (Наливайка) був зведений нанівець через незгоду власників земельної ділянки, через яку мали бути прокладені нові вулиці [7].

Взагалі становище Гохбергера було дуже складним – недостатня кількість технічного персоналу будівельної управи у часи швидкого розвитку міста; недосконала організація самої управи і залежність від сторонніх впливів; постійний брак коштів на проведення необхідних робіт, в тому числі і на підготовку регуляційного плану міста, особливо ж на геодезичні роботи [8]. Адже існуючі кадастрові карти не відзначалися ані точністю, ані докладністю. Перше висотне знімання міста було проведено тільки у 1880–1889 рр. [9].

За таких умов складений будівельною управою у 1890-х роках план регуляції міста став “мертвонародженою дитиною”, оскільки неможливість його застосування була усім зрозумілою, а для виправлення вихідних даних у міській скарбниці постійно бракувало коштів [10]. Так, початково виділені на геодезичні роботи 100000 зл. р. з 10-ти мільйонної позики міста у 1896 р. були остаточно скорочені до 32000 зл.р. через перевищення майже вдвічі витрат на будову нового міського театру [11]. Як не дивно, але столичний статус Львова ставав перешкодою для його нормального розвитку, оскільки справа благоустрою передмість поступалася будові репрезентативних споруд та пам’яток у середмісті, якому прагнули надати якнайбільш “європейського” характеру.

У жертву цьому прагненню хотіли навіть принести (і приносили) пам’ятки архітектури, вікові свідки історії Львова. Так, з метою створення бульвару на Губернаторських валах (між вулицями Підвальною та Винниченка) планувалося знести Порохову вежу (1556 р.), міський (1554 р.) та королівський (1640 р.) арсенали та більшу частину оборонних мурів монастиря бернардинів (XVII ст.) [12]. Врятував пам’ятки тільки протест консерватора Владислава Лозинського [13]. Ще більш згубним за наслідками в разі реалізації став би план регуляції історичного центру міста, розроблений у 1891–1893 рр., яким передбачалося знести 181 будівлю, пробити два виходи з площі Ринок – на вул. Валову і Театральну та розширити більшість вулиць [14]. На щастя, цей проект був реалізований тільки частково: на вулицях Галицькій, Руській, Вірменській та деяких інших було зведено тільки ряд будівель відповідно до нових “червоних ліній”, та розібрано квартал при вулиці Зацерковній для спорудження конторського будинку магістрату (1913 р.); будові останнього перешкодили протести Кола архітекторів [15].

Зрештою, не все гаразд було і з естетичним виглядом новозбудованих споруд. Якщо у 1884 р. з оптимізмом зазначали “пробудження смаків у публіки” та “пожвавлення будівельного руху” [16], то вже через кілька років той самий автор на засіданнях Політехнічного товариства, що об’єднувало в своїх лавах технічну інтелігенцію міста, різко критикує будівельну практику, де панує шкідлива конкуренція і гонитва за зиском коштом естетичного вигляду споруд. Результатом стає використання шаблонів, які “...змінюються тільки у застосуванні. Той самий шаблон бачимо раз на фасаді партеру, інший раз на поверсі, без огляду на його первісне призначення. Профіль карнизу ужито як край даху, обрамування вузького вікна – як архітрав триповерхової кам’яниці або навпаки, консолі головного гзимсу зазвичай замалі або завеликі, поділ пілястрами триповерхового будинку використано у двоповерховому, бази під цими пілястрами удвічі вищі або нижчі ніж цього вимагає архітектурний ордер. Над гзимсом часто ставлять аттик, а швидше – його іронічне спотворення. Навіть нова мода вирішення наріжників куполом призводить до нонсенсів, що суперечать найпримітивнішим естетичним засадам...” [17].

Крім того, будинки фарбували так, що виникало обґрунтоване запитання, “з якою, власне, метою були запроектовані багаті і часто коштовні орнаментальні прикраси на фасаді, якщо монотонний, часто не відповідний колір фасаду повністю усуває і затирає красу архітектури?” [17]. А на додаток, рекламні таблиці та вивіски, безладно розміщені і виконані без усякого смаку: “Що за строкатість, що за варварське заліплювання фасадів таблицями, табличками, полотнами, паперами, фарбами, які вивішують або приліплюють ніби у насмішку над творами архітектури!” [18].

Якщо до усього вищепереліченого додати вади виконання: невідповідну якість будівельних робіт та матеріалів, будинки, що не відповідали елементарним санітарно-гігієнічним нормам, розплановані так, "...щоб і без того експлуатоване місце ще більш експлуатувати..." [19] а, крім того, ще й постійне порушення будівничими (здебільшого без фахової освіти) норм та вимог будівельного статуту (до того ж далекого від досконалості), то стає зрозумілою стурбованість небайдужої частини технічної громадськості Львова станом будівництва у місті. В Політехнічному товаристві, що об'єднувало наукову та інженерну інтелігенцію, ця тема неодноразово стає предметом доповідей і гострих дискусій, матеріали яких друкує орган товариства "Czasopismo Techniczne" [20]. На його шпальтах поряд із звітами про засідання, присвяченим темі поліпшення "будівельних стосунків", друкувалися матеріали про будівельне законодавство і організацію відповідних влад в інших містах та краях Австро-Угорщини та про нові тенденції у світовій архітектурно-будівельній практиці, серед них була і перша на львівському ґрунті стаття, присвячена підставам і принципам урбаністики авторства Юзефа Ліпчинського [21].

Автори доповідей і статей та учасники дискусій бачили шляхи виправлення незадовільного стану у царині забудови міста на шляху вдосконалення будівельного законодавства і відповідної реорганізації будівельної управи. У цьому питанні члени Політехнічного товариства не були самотні. На Виставці будівельного промислу у Львові (1892 р.) свій проект будівельного статуту подало Товариство будівничих [22]. Зрештою, вимоги реорганізації будівельної управи та ревізії будівельного статуту були складовою більш широкого процесу боротьби "техніків" за рівні права з "юристами", тобто тими, хто мав університетський диплом і, згідно з тодішніми звичаями бюрократії, можливість швидше зробити кар'єру і, відповідно, мати більшу платню та ширші політичні права, зокрема право голосувати на виборах. Останнє право було надане "технікам" тільки у 1890-х роках, і у виборах до міської ради у 1899 р. вже брав участь "промислово-технічний комітет". У його програмі були питання реорганізації будівельної управи, прийняття нового будівельного статуту і створення плану регуляції міста [23]. З цього часу, хоч і поволі, настають певні зміни у справах розвитку міста.

Будова цілого ряду громадських споруд, перекриття Полтви і влаштування на місці її річища, як і в інших місцях, скверів, закладання парків, будова каналізаційних колекторів тощо – все це до пори до часу маскувало недоліки у діяльності відомства Ю. Гохбергера. Однак явні диспропорції у будівельній політиці міста (з 1880 по 1910 рр. загальна кількість збудованих будинків зросла на 130 %, а житлових – тільки на 83 %) [24], відсутність прогресу у будівництві дешевих помешкань і "дике будівництво" на передмістях красномовно свідчили про необхідність реформ і насамперед – про потребу нарешті створити план регуляції міста. Однак довший час усі спроби змінити становище на краще обмежувалися словесними дискусіями чи то у міській раді та її комісіях, чи то у середовищі технічної інтелігенції та статтями у пресі.

Львів хоч і був столицею "королівства Галичини і Лодомерії", та у галузі будівництва та планування міста він став поступатися Кракову. Там і будівельний статут був затверджений раніше, і тоді, коли у Львові тільки говорилося про необхідність створення генерального плану розвитку міста і перспективу приєднання приміських громад, у місті над Віслою вже проходив конкурс на "Великий Краків" (1908 р.). Основною ідеєю цього заходу, для участі у якому були запрошені "митці та техніки", було розширення міста за рахунок приєднання сусідніх громад, при застосуванні найновіших досягнень у галузі містобудування, санітарії та гігієни, міського господарства тощо. На підставі результатів цього конкурсу мав бути переглянутий будівельний статут Кракова від 17 липня 1883 р. [25].

Автором одного з дев'яти надісланих на конкурс проектів був Ігнаці Дрекслер (Ignacy Drexler, 1878–1930) зі Львова. Дебют інженера дорожнього бюро Крайового відділу на полі урбаністики виявився успішним (його проект було закуплено) [26] та визначив усю подальшу діяльність Дрекслера. Він залишає посаду дорожнього інженера і переходить до регуляційного відділу краківського магістрату, де працює над втіленням у життя регуляційного плану міста. Однак вже за рік І. Дрекслер повертається до Львова щоб очолити обмірно-регуляційний відділ технічного департаменту магістрату [27].

Утворення цього відділу стало можливим у результаті реорганізації магістрату. За ухвалою міської ради від 15 грудня 1910 р. міська будівельна управа з допоміжного підрозділу мала бути перетворена у самостійний технічний департамент [28]. Такої реорганізації вже давно домагалися будівничі та архітектори міста, не виключаючи навіть довголітнього директора будівельної управи Ю. Гохбергера, який розробляв плани подібної реформи [29]. Прийнятий 27 липня 1909 р. оновлений статут значною мірою враховував постулати тих, хто вимагав пристосувати його до вимог часу. Серед завдань, які мала виконати зреформована будівельна управа, було і створення плану регуляції міста. Однак ця справа постійно гальмувалася, як і проведення реформи магістрату. На перший план постійно виходили нагальні завдання парцеляції тієї чи іншої ділянки міста. Наскільки вони були складними, посередньо свідчить зацікавлення учасників містобудівельного семінару у Берлінській політехніці, запропонованими І. Дрекслером завданнями з практики львівського обмірно-регуляційного відділу [30]. Крім того, бракувало розуміння проблем розвитку Львова і у самій міській раді: адже на виборах у січні 1913 р. більшість здобули не прихильники реформ міського господарства, а противники створення у Львові українського університету [31]. Тому справа оголошення конкурсу на проект регуляції Львова, на чому наполягав І. Дрекслер, так і не була вирішеною до початку Першої світової війни, незважаючи на наявність необхідних передумов [32].

Хоч війна і відсунула створення регуляційного плану на задній план, та і в таких важких умовах праця над проектом продовжувалася. Зокрема у 1915 р. обмірно-регуляційним відділом було підготовлено і видано карту околиць Львова у масштабі 1:25000, а у 1917 – висотну карту міста у масштабі 1:5000, які увійшли до матеріалів, на підставі яких мали б опрацьовуватися конкурсні пропозиції [33]. Нарешті були складені програма та умови конкурсу [34]. Їх ще встигли погодити з Політехнічним товариством (16 жовтня 1918 р.) [35], а вже через два тижні розпочалися листопадові бої у Львові. В умовах майже піврічної облоги міста військами ЗУНР не було можливості оголосити конкурс з 1 січня 1919 р. Пізніше невизначеність державної приналежності Східної Галичини, більшовицька інтервенція і післявоєнна відбудова Польщі, до якої вона відійшла, стали причиною того, що на визначену дату 15 березня 1921 р. на конкурс не надійшло жодного проекту [36].

Однак на цей час підготовлено було два документи, роль яких у процесі урбаністичних перетворень Львова неможливо недооцінювати. У 1919–1921 рр. було створено проект нового будівельного статуту, що враховував нові вимоги та тенденції розвитку міста [37]. Майже одночасно, у січні 1920 р., вийшла друком написана І. Дрекслером праця “Великий Львів”. До неї увійшли ретроспективний огляд територіального розвитку Львова від княжих часів до сучасної автору епохи, зведені у таблиці статистичні дані про місто та приміські громади (ріст населення в 1776 – 1913 рр., щільність заселення та забудови, нерухомість у міській власності станом на 1919 р., характеристика шляхової мережі та засобів комунікації тощо) та характеристики пропонованого автором нового міського організму, утвореного через об’єднання тогочасного Львова з приміськими громадами [38].

Ця праця, поряд з картами і планами, стала підставою для опрацювання проектів, які міська влада Львова замовила І. Дрекслеру та Тадеушу Толвінському (Tadeusz Tolwinski, 1887–1951), професору містобудування Варшавської політехніки (від 1920 р.), сину академіка архітектури Імператорської Академії мистецтв у Санкт-Петербурзі Миколая Толвінського (1857–1924).

Рік обидва автори опрацьовували свої проекти, і нарешті 8 лютого 1924 р. зібраним у залі ратуші членам III секції (громадських робіт) міської ради, регуляційної комісії та небагатьом спеціально запрошеним особам було подано пропозиції щодо перспектив розвитку Львова [39].

Проект Т. Толвінського [40] передбачав розширення міської території за рахунок введення до складу Львова Клепарова, частини Великого та Малого Голоска, Замарстинова, Знесіння, Кривчиць, Ялівця, Козельник, Кульпаркова, Сигнівки і частини Білогорщі. За підрахунками автора, цих теренів мало би вистачити на кілька десятиліть для розвитку міста. Для житлового будівництва призначалася частина усєї території, яка відповідала б потребам 40-тисячного міста, приймаючи щільність населення – 100 мешканців на гектар. При цьому враховувалися топографічні особливості місцевості, особливо розташування Львова на лінії Головного Європейського вододілу

і через це території у південно-західній частині (Білогорща, Сигнівка, Скнилівок) виключалися з зони інтенсивної забудови.

Територія майбутнього міста мала б складатися із дільниць з радіальним плануванням. Між ними розташувалися б зелені зони, які б клинами мали доходити якнайближче до центру міста. Для створення цих зон необхідно було б включити до їх складу цілий ряд приватних землеволодінь.

Якщо зелені зони розміщувалися у плані Толвінського більш-менш рівномірно на території усього міста, то промисловість зосереджувалася біля залізничних ліній. Залізничний вузол планувалося відповідно перебудувати. Будова північної лінії на Куликів – Люблін – Варшаву та утворення окружної лінії через Кривчиці, Винники, Сихів (або Давидів) до існуючої залізниці Львів – Чернівці повинно було б розвантажити лінію Підзамче – головний вокзал. Одночасно вантажні перевезення зосереджувалися б на проєктованому вокзалі на Знесінні, а пасажирські – на новому вокзалі, який локалізувався на місці залізничного насипу між Полтвяною (пр. В. Чорновола) і Замарстинівською вулицями. Від середмістя до цього вокзалу пропонувалося прокласти транспортну артерію по осі театру Скарбка (театр ім. М. Заньковецької). Друга магістраль починалася б біля будинку пожежної охорони на Губернаторських валах і продовжувалася тунелем довжиною 290 м. під Високим Замком і далі йшла віадуком над залізницею. Звідси мала починатися широка (35–40 м.) транспортна артерія довжиною близько 1,5 км. до Замарстинівської вулиці і далі – на Брюховичі.

Перпендикулярно до магістралі “театр Скарбка – новий вокзал”, мала йти ще одна – від підніжжя Високого Замку до вулиці Терціарської (Кортумівської). Усі три магістралі мали стати підставою для ґрунтової перебудови III (Жовківської) дільниці. Таку ж роль, хоч і меншою мірою, мали відіграти транспортні коридори через Кайзервальд на вул. Лісній і біля станції Личаків.

Поряд з радіальними магістралями планувалося створення окружних доріг, особливо у східній та північній частинах проєктованої території. Їх мінімальна ширина повинна була становити 28 м. (окрім щільно забудованих дільниць), з уваги на можливість прокладання у майбутньому трамвайних ліній.

Над розпланованим таким чином містом домінував монумент “Chwały Obronców Lwowa” на відповідно перепланованій Замковій горі, замикаючи перспективу двох з трьох планованих магістралей і Губернаторських валів. Другим великим парково-архітектурним ансамблем мав стати парк Костюшка та гора Цитаделі. Перепланований у регулярному стилі парк повинні були перетинати дві центральні алеї, утворюючи на перехресті площу, з якої відкривалася б перспектива на церкву св. Юра. Парк з горою Цитаделі з’єднала б широка алея, а північний бастион останньої мав становити постамент для пам’ятника Костюшку. До нього від скверу навпроти Оссолінеума серпантинном звивалася дорога до нових будинків цієї установи, з’єднаних зі старою спорудою сходами та фунікулером.

Решта території Цитаделі призначалася на громадські і спортивні споруди, з головним будинком навколо внутрішнього подвір’я-стадіону. У північній частині планувалися спортивні майданчики, а на схилі, над давнім Пелчинським ставом – амфітеатр стадіону з великою площею для спортивних свят біля підніжжя гори.

На протилежному узгір’ї (зараз територія Парку культури) мав знаходитися амфітеатр, оточений зеленню. “Проскеніон”, за проєктом був розташований на початку підйому; він та гора Цитадель мали бути з’єднаними двома мостами над вулицею Пелчинською (Вітовського). На сцені амфітеатру відбувалися б вистави під відкритим небом.

Інші домінуючі над містом висоти були передбачені для спорудження нових костелів. Громадські споруди групувалися навколо нових магістралей і планованих площ (з обох боків нового вокзалу, між вулицями Городоцькою та Янівською (Шевченка), овальної площі на Губернаторських валах біля тунелю тощо). Біля паркових зон планувалося спорудження нових шкіл, а на місці давніх ставів – відкриті басейни і стадіони біля них. Поблизу старих вокзалів (Головного та Підзамча) мали спорудити криті ринки, а менші за розмірами будувалися б у інших дільницях при головних транспортних артеріях, щоб полегшити безпосереднє підвезення продуктів трамваями.

Щодо зонування, то за проектом Толвінського місто поділялося на такі ділянки: 1 – Старе місто з історичною забудовою; 2 – великоміська зона з суцільною багатоповислою (4–5 поверхів) забудовою; 3 – великоміська зона з суцільною і квартальною забудовою у 3–4 поверхи; 4 – передміська зона з кварталами 2–3-поверхових будинків; 5 – промислова сфера, пов'язана з залізничними лініями та гілками. Для утворення останньої пропонувалося, зокрема, повністю знести житлові будинки у клині між вулицями Янівською та Городоцькою.

Проект І. Дрекслера [41] передбачав, як і проект Т. Толвінського, утворення Великого Львова за рахунок приєднання приміських громад, яке могло відбуватися поступово. У результаті цього територія міста зростає до 192 км², а охоронну зону на майбутнє пропонувалося збільшити з 10 до 12 км. Як і Т. Толвінський, І. Дрекслер брав за основу свого проекту “сильний зріст комунікаційних, будівельних та промислових потреб нашого міста, при збільшенні кількості мешканців приблизно до півмільйона”. Однак свій проект він намагався опрацювати “з точки зору практичності та можливості виконання, за мінімум коштів – звичайно в межах, окреслених потребами руху і вимогами гігієни”. Тому проект І. Дрекслера передбачав набагато скромніше за масштабами розширення львівського залізничного вузла. Проектувалася будова ліній Підзамче–Куликів і далі на Люблін та Варшаву (як і у проекті Т. Толвінського), Винники – Підбірці і Бурштин – Рогатин – Перемишляни, що у результаті давало можливість поєднати на вокзалі Підзамче три головні – варшавську, підволочисько-бродівську і чернівецьку лінії та дві другорядні – луцьку та підгаєцьку. Краківська, стрийська, самбірська та яворівська лінії залишалися на Головному вокзалі. Вокзал Підзамче мав бути перенесений у район між вулицею Полтвяною (проспект В. Чорновола) і Джерельною, наблизившись таким чином до центру міста. Лінія Головний вокзал – Підзамче мала бути перебудованою з меншим ухилом. Утворена у результаті подібної розбудови окружна лінія (Жовква – Кам'янка Струмилова – Красне – Перемишляни – Рогатин – Ходорів – Миколаїв – Щирець – Городок – Кам'янобрід – Жовква) дозволяла проводити транзитні перевезення без перевантаження львівського вузла.

На відміну від проекту Т. Толвінського, проект І. Дрекслера враховував можливість створення у Львові річкового порту, який проектувався ще у 1898 р. [42], хоч і зазначалося, що це справа далекого майбутнього. Так само і два міських тунелі – під Високим Заком та горою Цитаделі – проектувалися тільки як наміри на майбутнє. У сучасності головним завданням, на думку І. Дрекслера, повинно було стати перетворення радіальної мережі вулиць Львова у радіально-концентричну. Для цього, насамперед, було заплановано будівництво окружної дороги приблизно по лінії старих міських рогаток, і другої – через навколишні села.

Певні удосконалення були запроєктовані і у вже забудованій частині міста. Зокрема, рух по вул. Жовківській (Б. Хмельницького) на відтинку площа Голуховських (Торгова) – вул. Шкільна пропонувалося перенести на нову магістраль від вулиць Шкільної до Полтвяної. Одночасно скасовувався переїзд через залізничну колію на Жовківській, а через вул. Чацького (Чорноморську) і Насипну створювалася нова артерія руху в об'їзд Краківської площі. Серед інших пропозицій було поєднання напрямку вулиць Зеленої з Романовича (Саксаганського), Дзялинських (Тобілевича) з На Байках (Київська) та Городоцькою через Судову з Ягайлонською (Гнатюка), пов'язані з прокладанням нових вулиць через суцільну забудову. Схожим способом розв'язувалися і проблеми пішохідного руху, який спрямовувався у нові пасажі.

Для поліпшення того ж пішохідного руху перепланувалися й існуючі міські парки та сквери, які замість живописно закручених стежок мали отримати регулярне планування. Це дозволило б об'єднати одним планувальним вирішенням зелені насадження довкола середмістя. Ззовні цього зеленого кільця мали бути утворені інші, більші кільця – аж до околиць міста. Концентричні кола зелених насаджень перетинали чотири радіальні промені. Поряд з цим планувалося значно розширити існуючі парки та створити нові.

З існуючих парків планувалося розширити Високий Замок і парк Стрільниці (між сучасними вулицями Лисенка і Верховинською). На горі Цитаделі планувалося створити спортивно-прогулянковий парк із комплексом музеїв, для яких частково були б використані існуючі фортифікаційні споруди. Єзуїтський сад (парк ім. І. Франка) мав бути повністю перепланований у

регулярному стилі. З боку університету парк втрачав пасмо зелені, на місці якого мала б пройти нова вулиця (продовження вул. Маршалковської (Університетської)). Видгляд зелених зон, міських площ та вулиць мали урізноманітнити фонтани, басейни, ставки та каскади.

Промислові зони міста за проектом мали виноситися на околиці, здебільшого у північній частині, де мали чергуватися з територіями житлових колоній. Із зони промислового будівництва пропонувалося вилучити території верхнього Личакова та південної частини міста.

Текстові частини проектів обох авторів були доповнені графічними планами та малюнками, які не збереглися. Обидві праці було подано вибраній аудиторії слухачів у залі ратуші на конкурсний проект “Великого Львова”. Проекти були набуті у власність міста, а пізніше, 25 травня – 1 червня 1924 року виставлені в актовому залі Львівської політехніки разом із статистичними графіками та картами, що стосувалися приєднання до Львова навколишніх громад, картами рельєфу міста, фотографіями Львова, виконаними Яном Буглаком, та колекцією видів та карт давнього Львова. Незважаючи на короткий термін виставки та літній сезон, її відвідало 2210 осіб. І. Дрекслер та Т. Толвінський прочитали там свої доповіді [43].

Отже, для майбутнього розвитку міста було розроблено два окремі проекти. У деяких окремих пунктах вони збігалися або пропонували подібні вирішення. Тут варто зауважити, що частина проектних пропозицій повторювала висловлені набагато раніше ідеї. Це і не дивно, адже основна концепція розвитку міста шляхом прилучення сусідніх громад була вперше розроблена міською радою ще 21 січня 1901 року, а це питання знову і знову ставало актуальним у 1904, 1908, 1910, 1914 роках [44]. Забудову III дільниці міста (Жовківського передмістя) намагалися впорядкувати двічі: у 1898 і 1907 рр. [45]. Так само і ідеї перебудови Львівського залізничного вузла розроблялися та пропагувалися директором Львівської залізниці (у 1904 – 1916 рр.) Станіславом Рибіцьким (Stanisław Rybicki) [46]. Окружну залізницю проектували ще у 1903 – 1905 рр. (Підзамче – Личаків – Персенківка) [47]. Про будову вокзалу у центрі міста мова йшла ще під час проведення залізниці до Львова; спробою її вирішення була будова вокзалу Підзамче у 1867 – 1869 рр. на спеціальну вимогу магістрату [48]. Подібні ідеї виникали і пізніше, як наприклад, проект вокзалу біля костелу св. Анни (1890 р.) [49] та проекти професора Політехніки Юзефа Єгерманна (Józef Jaegermann (1843–1925)) з 1898 р. [50] та того ж Рибіцького, локалізація ідей яких майже збігається з ідеями І. Дрекслера та Т. Толвінського. Про будову споруд на Високому Замку говорили ще у 1907 р. [51], а справі будови споруд музеїв та культурно-освітніх установ на горі Цитаделі була присвячена окрема брошура (1912 р.) [52]. Навіть підхід Т. Толвінського до регуляції окремих дільниць, що передбачав масове знесення існуючої забудови, цілком відповідає думці його суперника І. Дрекслера, висловлений на десять років раніше, про те, що “...деякі частини міста можна б урегулювати тільки після попереднього дощентного спалення...” [53]. Інша річ, що львів’янин І. Дрекслер не передбачав у своєму проекті надмірних фінансових витрат на його реалізацію, оскільки на відміну від варшав’янина Т. Толвінського набагато краще орієнтувався в місцевих проблемах, зокрема, у фінансовому становищі міста. А воно було далеко не найкращим, і в цьому була основна причина зволікання з розробкою генерального плану регуляції Львова. Красномовний факт: від 1914 до 1927 року не збудували ані однієї школи, розміщення яких було одним із основних пунктів програми конкурсу “Великий Львів” [54].

Однак робота над планом не зупинялася. Безпосередньо над ним працювало Бюро регуляції міста III технічного відділу нарешті реорганізованого магістрату. Його завданням було опрацювання плану регуляції міста на підставі обох конкурсних проектів та критичних зауважень до них, зібраних у протоколах Комітету референтів регуляційного плану [55]. Консультантом бюро був І. Дрекслер, який від 1925 р. перейшов на посаду професора кафедри містобудування Львівської політехніки. Отже, він і надалі впливав на створення плану розвитку міста. Крім того, І. Дрекслер брав участь у розробці загальнодержавного закону, прийнятого у 1928 р. про забудову населених пунктів, який вимагав як обов’язкову норму створення регуляційних планів міст. Впровадження цього закону автоматично відмінило і застарілий будівельний устав міста.

1 квітня 1931 р., після закінчення довголітніх переговорів з владою навколишніх громад, до складу міста увійшли Клепарів, Замарстинів, Мале Голоско, Старе і Нове Знесіння, Кульпарків, Сигнівка і частково Білогорща (Левандівка), Кривчиці та Козельники. У результаті територія міста подвоїлася з 3233 га до 6664 га [56], отже, утворився “Великий Львів”. Відповідно виникла необхідність опрацювання для нього регуляційного плану з урахуванням приєднаних територій. Це завдання було покладене на бюро регуляції міста, яке від 1932 р. розпочало свою роботу. В своїй роботі Бюро підходило до регуляційного плану міста “...не як до одноразового офіційного акту, після виконання і затвердження якого завдання обмежилось б на довший період часу виключно дотриманням його реалізації, але рахується з можливістю постійного перегляду плану у зв’язку зі змінами умов економічного життя міста...”. З метою урахування інтересів приватних власників, промислових компаній та товариств і громадських організацій були зібрані плани, зауваження і пропозиції останніх. Крім того, бюро намагалось керуватися у своїх працях економічними критеріями “...здобуття максимум умов для економічного та культурного розвитку міста за мінімумом матеріальних витрат...” [57].

Поряд з повторним статистичним аналізом приєднаних громад, опрацюванням та доповненням картографічного матеріалу, пов’язаного з створенням генерального містобудівельного плану Львова, до завдань Бюро регуляції міста входила розробка детальних планів забудови окремих ділянок. Будівельний рух у місті вже в 1936 р. був більшим ніж у 1911 – 1913 рр., які вважались рекордними. Найбільшу частину – близько 75 % усіх нових споруд – становили житлові будинки. Їх розміщення, переважно у південній частині міста, відповідно вимагало регуляційного плану і затвердженого міською радою у 1932 р. плану будівельних зон Львова, які у загальних рисах були окреслені ще у конкурсних планах 1924 р.

Поряд з житловими будинками споруджується цілий ряд громадських споруд: будинок міських електричних закладів (вул. Вітовського, 55), профспілок залізничників (вул. Федьковича 54, 56), комунальних працівників (вул. Кушевича, 1) тощо.

Для нагляду за естетичним виглядом нових будівель у 1937 р. було утворено художню раду, без затвердження якої проект не мав права на реалізацію [58].

Певні зміни настають близько 1937 р. Через те, що Львів не увійшов до складу Центрального промислового округу (Centralny Okręg Przemysłowy – COP) [59], куди спрямовувалася найбільша частина інвестицій, спостерігається певний спад у будівництві. Однак досить скоро ситуація вирівнюється, що було викликано причинами не економічного, а ідеологічного характеру. На 1940 р. було заплановане святкування 600-річчя переходу Галичини під владу польських королів, яку мали намір гучно відзначити на державному рівні. У працях Бюро регуляції міста можна помітити перехід від ідей прихильника економії коштів І. Дрекслера до помпезних пропозицій Т. Толвінського. З’являються проекти пам’ятників, присвячених здебільшого польським військовим діячам періоду українсько-польської війни 1918–1919 рр., які планувалось встановити на відповідно перепроєктованих площах міста. Деякі з цих проектів передбачали створення масштабних меморіальних комплексів, що включали цілий ряд архітектурних споруд (зокрема, на Кадетському узгір’ї та схилах Цитаделі). Реалізації цих проектів, як і повному втіленню у життя плану регуляції міста, перешкодив початок другої світової війни. Але навіть те, що вдалося зробити (а реалізовано було не більш, ніж 15–20 % з планованого), значною мірою визначило образ міста. Ці “модерністичні” та “новочасні нашарування” викликали роздратування О.М. Касьянова, головного архітектора міста у 1940–1941 рр., завданням якого було “провести забудову Львова на соціалістичний лад”. Натомість помпезні ідеї плану Т. Толвінського, з якими Касьянов міг ознайомитися через колишніх співробітників Бюро регуляції міста (у 1940–1941 рр. вони працювали у планувальній групі Львівської філії “ДІПРОМІСТу”), могли припасти йому до смаку. Принаймні частковою збіжністю з планом варшавського урбаніста характеризуються пропаговані О.М. Касьяновим деякі пропозиції до генерального плану Львова, що передбачали “неминучість значних зносів будинків”, перетворення приватних та монастирських садів “в районні парки культури та відпочинку” та відведення значних площ під індустріальні функції [60].

Впливи планів Т. Толвінського (навіть у транскрипції О.Касьянова) простежуються і у повоєнних проектах генерального плану розвитку Львова. Зокрема, це стосується першого повоєнного плану, авторами якого були А.В. Натальченко і Г.Л. Швецько-Вінецький. “Міська композиційна вісь” з півночі на південь, що продовжувалася за Оперним театром на 1,5 км, та перпендикулярна їй “Бульварна магістраль у напрямку захід-схід”, яка мала провадити на Високий Замок, де проектувалося спорудження монумента В.І. Леніну – все це дуже нагадує пропозиції 1924 р. Вражає і подібність вирішення паркової зони на Кадетському узгір’ї, де театр під відкритим небом пропонував збудувати Т. Толвінський у 1924 р., а був реалізований Зелений театр на 6000 місць (1951–1952 рр.) [61]. Малоповерхова забудова у 1950-х, початку 1960-х рр. розвивається на територіях, призначених для цього ще у поділі міста на будівельні зони 1932 р. (вул. Боженка, квартали між вул. Любінською та вул. Городоцькою, Левандівка та інші) тощо.

Відлуння подібних ідей виразно простежується і в наступних планах розвитку міста (1956 р. та 1962 р.). Подібною є навіть використана у них фразеологія: “На узвишсях, що оточують центральний район міста, зведено цікаві архітектурні споруди та цілі комплекси, що формують силует сучасного міста, вдало і тактовно доповнюють забудову його центральної частини” (1989 р.) – “Костели стануть на висотах, що оточують місто у найбільш домінуючих над новими районами місцях, щоб виявити максимум архітектонічного значення їх монументальних брил” (1924 р.). “Між житловими утвореннями, в щільно забудовану центральну частину зеленими клинами врізається пишна зелень парків та скверів, формуючи своєрідні аераційні коридори, що переходять у великі лісопаркові зони на околицях (1981 р.) – “Треба розбити майбутнє місто на дільниці з радіальним плануванням, між ними вільні простори (паркові та резервні) повинні у формі клинів дійти за можливістю до самого центру міста” (1924 р.) [62]. Таких прикладів можна навести ще більше. Навіть деякі проекти сьогодення відчутно перегукуються з набагато старшими конкурсними планами “Великого Львова”. Та, зрештою, ще заскоро ставити останню крапку в історії розвитку Львова.

1. Charewiczowa Łucja. *Lwów w odnowie 1765 – 1769. W: Studja Lwowskie. Praca zbiorowa. Biblioteka Lwowska T. XXXI–XXXII. Lwów: nakładem Towarzystwa Miłośników Przeszłości Lwowa, 1932. – S. 109–140.* 2. Mączyński Franciszek- *Urbanistyka Lwowa. Architekt, R. IV, 1908 r. – S. 90.* 3. Kawczyński Maksymilian. *Przyczynek do geografii ogólnej i geografii okolic Lwowa (Uzupełniona odbitka z "Kosmosu"). Lwów 1876. – S. 8.* 4. Jaegermann Józef. *O kanalizacyi miasta Lwowa. Wykład "Miany na zgromadzeniu tygodniowym Towarzystwa politechnicznego" dnia 12 lutego 1881, Dzwignia 1881. – S. 69–70, 77–79.* 5. Drexler Ignacy. *Techniczny substrat do konkursu na plan rozszerzenia i regulacyi m. Lwowa. Czasopismo Techniczne (dalej C. T.) 1914. – S. 192.* 6. *Korespondencya Tygodnika Ilustrowanego. Ze Lwowa. Tygodnik Ilustrowany 1883. #3 (1216) Ser. IV.t.1. – S. 35–36.* 7. *Державний Архів Львівської Області (ДАЛЮ), Ф. 2 оп. 3 спр. 804, арк. 103.* 8. *Nekrologia. Juliusz Hochberger // C. T. – 1905. –S. 171.* 9. *Гаврилова Э.С. Карта города Львова и ее развитие. – Львов, Издательство Львовского политехнического института. 1956: – С. 31–32, 49–50. 10 // C. T. – 1905. – S. 20. 11 // C. T. – 1896 – S. 68. Sprawozdanie r. Romana Dzieślewskiego przedstawione Komisji kanalizacyjnej w sprawie projektu kanalizacyi miasta Lwowa. Lwów: nakładem Gminy Krol. Stol. v. Lwowa, 1905. – S. 1–2.* 12. *Sołtyński August. W sprawie wyboru miejsca pod budynek teatralny we Lwowie // C. T. – 1888. – S. 17–20. Jaegermann Józef. Głos w sprawie wyboru miejsca pod gmach nowego teatru we Lwowie // C. T. – 1890. –S. 1–2.* 13. *Jaworski Franciszek. Baszta Prochowa i archiwum Miejskie. Z rycinami i planami. Odbitka z "Tygodnia". – Lwów, 1905. – S. 23–24.* 14. *Трегубова Т.О., Мух Р.М. Львів: архітектурно-історичний нарис. – К.: Будівельник, 1989. – С. 114.* 15. *W obronie placu i kościoła O.O. Dominikanów we Lwowie // C. T. – 1913. – S. 13–14.* 16. *Kowalczyk Michał. Budowle Lwowskie. W: Przewodnik z Krakowa do Lwowa, Podhorzec, Podwołoczysk, Brodów, Słobody Rungurskiej, Czerniowiec i po Lwowie. Lwów: nakładem Towarzystwa Politechnicznego we Lwowie, 1886. – S. 105.* 16. *Kowalczyk Michał. O stosunkach budowlanych miasta Lwowa. – C. T. – 1893. – S. 14.* 17. *Kornmann Samuel. O kolorowaniu fasad budynków // C. T. – 1894. – S. 12.* 18. *Kornmann Samuel. Fasada budynków – a reklama kupiecka // C. T. – 1899. – S. 59.* 19. *Kowalczyk Michał. O stosunkach budowlanych miasta Lwowa. – C. T. 1893. – S. 15.* 20. *C. T. – 1890. – S. 14–15; 1891. – S. 22; 1893. – S. 14–15.* 21. *Lipczyński Józef. O regulacyi ulic*

jakoteż innych obszarów w miastach // C. T. 1894 – S. 131–137. 22. Katalog Wystawy przemysłu budowlanego we Lwowie. 1892. We Lwowie: Nakładem Komitetu wystawy. Z drukarni ludowej. – S. 12, poz. 352. 23. C. T. – 1899. – S. 43–44. 24. Мазурок О.С. Города западноукраинских земель эпохи империализма. Социально-экономический аспект. – Львов: Світ, 1990. – С. 23. 25. Program i warunki konkursu na plan regulacji Wielkiego Krakowa. Architekt Rok XI. Czerwiec, lipiec i sierpień 1910. Zesz. 6, 7, 8. – S. 88–90. 26. Ibid. – S. 90. 27. Nekrologia. Sp. Prof. Ignacy Drexler // C. T. 1931. – S. 16. 28. O reorganizację Miejskiego Urzędu budowlanego we Lwowie // C. T. – 1912. – S. 413–414. 29. Nekrologia. Juliusz Hochberger // C. T. 1905. – S. 171. Sprawozdanie Komisji wybranej przez Towarzystwo politechniczne, o organizacji Urzędu budowlanego miejskiego we Lwowie // C. T. – 1910. – S. 32. 30. Drexler Ignacy. Seminarium dla techników miejskich w Berlinie // C. T. – 1913. – S. 78–80. 31. Fab T. Jak odbywały się ostatnie wybory do rady miejskiej. – W: Lwów na granicy dwóch epok. – W: Lwów: Wydawca Tadeusz Fabiański. – 1904. – S. 57–61. 32. Drexler Ignacy. Techniczny substrat do konkursu na plan rozszerzenia i regulacji m. Lwowa // C. T. – 1914. – S. 190–194. 33. Гаврилова Э.С. Карта города Львова и ее развитие. – Львов: Издательство Львовского политехнического института, 1956. – С. 31–32, 52–55. 34. Reglamin sądu konkursowego dla oceny projektów rozbudowy i przebudowy miasta. (машинопис) 4 str. Konkurs na plan rozbudowy i przebudowy miasta. (машинопис). – 9 s. 36. ДАЛО. – Ф. 2, оп. 4, спр. 849, арк. 181. 37. Projekt nowej ustawy budowniczej dla Krol. Stol. m. Lwowa. Рукопис. – 79 s. 38. Drexler Ignacy. Wielki Lwów. Nakładem Gminy miasta Lwowa. 1920. – 65 s. 39. ДАЛО. – Ф. 2, оп. 4, спр. 849, арк. 181. 40. Тоłwiński Tadeusz. O szkicowym projekcie rozbudowy miasta Lwowa: Машинопис. – Warszawa, dnia 26 stycznia 1924 r. – 9 s. 41. Drexler Ignacy. Uwagi ogólne do projektu rozbudowy miasta Lwowa. Машинопис. – Lwów, 8 lutego 1924 r. – 13 s. 42. Степанів Олена. Сучасний Львів. Путівник. Львів: Фенікс, 1992. – С. 70. 43. Drexler Ignacy. Wielki Lwów. Wystawa map, planów, widoków i modeli miasta // C. T. – 1925. – S. 181–183. 44. Drexler Ignacy. Wielki Lwów. – S. 62. 45. Drexler Ignacy. Techniczny substrat do konkursu na plan rozszerzenia i regulacji m. Lwowa // C. T. – 1914. – S. 193. 46. Rybicki Stanisław. Lwów jako węzeł komunikacyjny kresów wschodnich // C. T. – 1920. – S. 40. 47. Kolej lokalna Lwów – Podhajce // C. T. – 1908. – S. 216–218. 48. Wierzbicki Ludwik. Rozwój sieci kolei żelaznych w Galicyi od roku 1847 włącznie do roku 1890 // C. T. – 1907. – S. 312, 328 – 330. 49. Szczepanian Jan. Tramway parowy we Lwowie // C. T. – 1892. – S. 129–177. 50. C. T. – 1898. – S. 58. 51 // C. T. – 1908. – S. 14–15. 52. Makariewiczowa Jul. Lwowska Cytadela. Lwów. Nakładem Towarzystwa Upiększenia miasta Lwowa. 1912. – 8 s. 53. Drexler Ignacy. Techniczny substrat do konkursu na plan rozszerzenia i regulacji m. Lwowa // C. T. – 1914. – S. 192. 54. Stankiewicz Z. Z działalności Zarządu miasta. -W: Lwów dawny i dzisiejszy. Praca zbiorowa pod red. Bohdana Janusza. – Lwów: nakładem Małopolskiej Agencji Reklamowej. 1928. – S. 129. 55. Там само. – S. 125–126, 136. 56. Степанів О. Сучасний Львів. Путівник. – Львів: Фенікс, 1992. – С. 26. Вуйцик В. Територіальний розвиток міста Львова (до 1939 р.) // Вісник Інституту “Укрзахідпроект-реставрація”. – Ч. 8. – Львів, 1997 р. – С. 46. 57. Sprawozdanie z działalności Biura Regulacji miasta: Машинопис. – 13 s. – Lwów, 1933. – S. 1. 58. Zarządzenie Prezydenta miasta zawierające Regulamin Rady Artystycznej przy Zarządzie Miejskim z dnia 1 października 1937. 59. [в]. Центральна Промислова Округа. – Технічні Вісті. Р. XIII. 1937. – № 9. – С. 6–8. 60. Черкес Б. Сталінське планування Львова // Вісник Держ. ун-ту “Львівська політехніка”. – Львів, 1999. – № 379. – С. 97–99. 61. Ракочий Я.В. Парк культури та відпочинку у Львові. Проект та реалізація // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка”. – 2002. – № 439. – С. 272–275. 62. Тоłwiński Tadeusz. O szkicowym projekcie rozbudowy miasta Lwowa. (машинопис) Warszawa, dnia 26 stycznia 1924 r. – 9 s. Трегубова Т.О., Мих Р.М. Львів: Архітектурно-історичний нарис. – К.: Будівельник, 1989. – С. 266–268.