

розміщення таких виробничих процесів, на жаль, відсутня. А відсутність таких даних не дає повної картини про особливості використання виробничих територій шляхом проникнення нових функцій на старі підприємства міста.

Отже, пілотне обстеження промислових територій міста показало, що в місті відбувається стихійний процес нашарування нових функцій на виробничих територіях за рахунок недовикористання робочих площ за їх основним призначенням внаслідок загортання виробничої діяльності підприємств. Дослідження підтвердило, що в межах промислових територій міста:

- активізується процес відмирання старих функцій і заміщення їх новими, які раніше не були властиві обстежуваним ділянкам;
- переважає спонтанне сполучення нових функцій, що є результатом продажу або оренди виробничих приміщень компаніям-орендаторам під несумісні, а часом екологічно небезпечні функції;
- зростає величина недовикористаних робочих площ за призначенням, особливо на великих промислових об'єктах, за рахунок їх банкрутства, недорозвинутості функцій девелоперських структур тощо.

Водночас спостерігається дефіцит вільних територій для подальшого розвитку міста, зокрема центру міста для розгортання житлового будівництва, об'єктів сфери обслуговування та туризму тощо. Все це вимагає додаткових територій, а відповідно розробки економічних механізмів нового ставлення до території міста як товару, який має свої обмеження і ціну. Таке ставлення до виробничих територій міста дасть можливість розглядати їх як резерв для подальшого розвитку міста. Це, в свою чергу, вимагає проведення суворої інвентаризації виробничих територій міста Львова в процесі розробки нового Генерального плану міста.

УДК 711.4

**І.В. Русанова, Г.М. Шульга, І.П. Крупа**  
Національний університет “Львівська політехніка”,  
кафедра містобудування

## **МІСТОБУДІВЕЛЬНІ ВУЗЛИ НА ВНУТРІШНЬОКІЛЬЦЕВІЙ МАГІСТРАЛІ М. ЛЬВОВА**

© Русанова І.В., Шульга Г.М., Крупа І.П., 2004

**Викладено передумови формування містобудівельних вузлів у розпланувальній структурі Львова. Розглянуто методику їх аналізу і проектування.**

На кожному історичному етапі розвитку сучасного міста його кількісний ріст потребує змін у внутрішній організації, одним із проявів якої є формування містобудівельних вузлів. Це є закономірний процес ускладнення функціонально-планувальної структури, що притаманне великим містам і обумовлене двома основними чинниками.

Провідна роль серед них належить транспортній системі. У Львові вона складається із 8 радіальних магістралей, що з'єднують центральну частину міста із зовнішніми напрямками і внутрішньоміського кільця, яке знаходиться ще в стадії формування. Деякі ланки цього кільця проходять існуючими вулицями в серединній частині міста, трасування інших ще у перспективі.

Посилення містотвірної ролі транспорту дозволяє говорити про “транспортну інфраструктуру”, яка характеризує рівень розвитку транспортної системи і показує можливості міського плану до розподілу функцій. Як відомо, потоки транспорту, зони функціональної життєдіяльності та ділової активності і відповідно – інженерного обладнання концентрується вздовж головних магістралей. У процесі внутрішньої реорганізації міста особливо активно освоюються території, що прилягають до основних вузлів транспортно-комунікаційної мережі. Вони являють собою потенційний резерв для розосередження там громадських функцій і насамперед – обслуговування, що можна вважати другим чинником формування містобудівельних вузлів. Просторова інтеграція

функцій у вузлах заміняє ієрархічну ступеневу систему обслуговування, яка не виправдала себе в реальній дійсності. Практично вся система громадського обслуговування у сучасному місті прив'язана до транспортно-комунікаційних вузлів – перетинів основних магістралей, станцій залізниці, зупинок маршрутного транспорту.

Найпотужніші містобудівельні вузли передбачені у генеральному плані Львова, зосереджені на перетинах основних радіальних напрямків і внутрішньоміського кільця. Інші вузли формуються на перехрестях загальноміських магістралей і вулиць районного значення. Розташування містобудівельних вузлів у системі транспортної мережі середньої зони Львова показано на рис. 1.

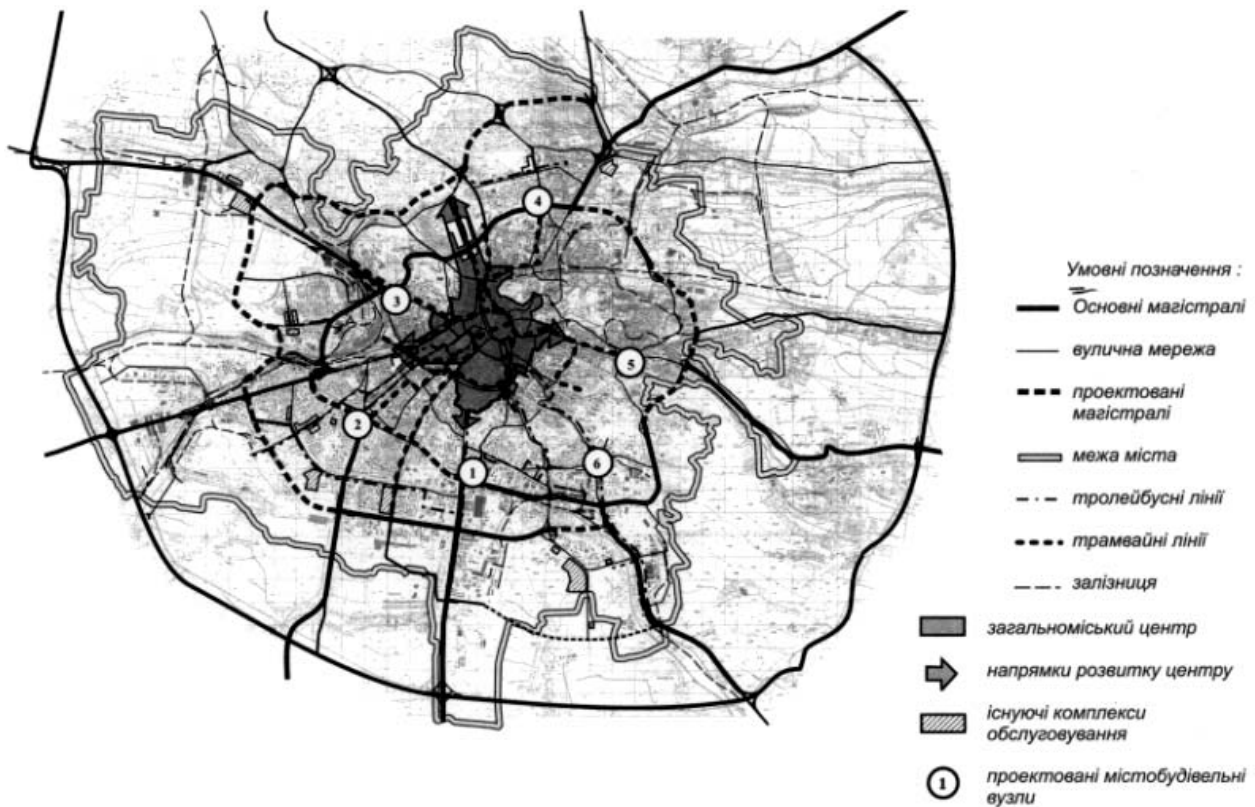


Рис. 1. Схема розташування містобудівельних вузлів у розпланувальній структурі м. Львова

Перший вузол знаходиться на перетині вулиць Стрийської – Наукової – Хуторівки. Через нього акумулюються і розподіляються транспортні потоки і маршрутний транспорт до потужних центрів тяжіння – центру району Сихів, автовокзалу, скнилівського напрямку. Він став найуразливішим місцем для руху і функції ділянки промпідприємства і парку “Боднарівка”.

Другий вузол на вул. Кульпарківській є важливим транспортно-пересадочним вузлом, який з’єднає кінцеву зупинку трамвайного маршруту № 2 і залізничну станцію. Значення цього вузла підсиляться, коли вздовж залізниці пройде кільцева магістраль.

Роль третього вузла в розпланувальній структурі Львова визначається його розташуванням на вул. Шевченка – Левандівка, які мають вихід на напрям до державного кордону. Цей вузол, що обслуговує в основному зовнішні потоки транспорту, знаходиться в стадії формування.

Вузол четвертий створюється як центр Північного району на міжмагістральній території, обмеженій вулицями Липинського, Б. Хмельницького, А. Лінкольна і Замарстинівською. Таке його розташування обумовлене наявністю вільних територій для центру, тяжінням до місць концентрованого проживання населення. Очевидно, що в перспективі набудуть розвитку вузли перетинів вул. Липинського із Замарстинівською і Б. Хмельницького – артеріями, що з’єднують цей район із центром і приміською зоною.

Вузол п'ятий на перетині вулиць Личаківської, Глинянського тракту, Пасічної є основним на східному, тернопільському напрямку, включаючи сюди і місто-супутник Винники. Це транспортно-пересадочний вузол, що притягає населення, екстенсивно розселене у районах Кривчиці, Лисиничі, Майорівка, бо через нього здійснюється зв'язок цього населення з центром Львова. Потреба у закладах торгівлі і обслуговування, що відчувається нині, повинна бути надолужена при майбутньому проектуванні вузла.

Шостий вузол не лежить безпосередньо на кільцевій магістралі. На перетині вул. Зеленої – Дж. Вашингтона і проекрованої вулиці, що з'єднає вулиці Зелену і Стуса, передбачається транспортна розв'язка, яка скоротить зв'язок із Новим Львовом і західною частиною міста. Територія довкола цього вузла є перспективною для освоєння.

На описі існуючого стану потенціальних містобудівельних вузлів ґрунтується методика, що нами опрацьована для їх аналізу і проектування. Науковим підґрунтям аналітичних досліджень є запропонована класифікація вузлів за відібраними характеристиками-ознаками. До першої групи ознак, що належать до транспортних чинників відносяться: 1) положення в транспортній системі; 2) наявність маршрутів громадського транспорту; 3) транспортна доступність; 4) потоки транспорту, що проходять через вузол. Друга група ознак: 5) функціональне використання територій; 6) існуючі установи і заклади обслуговування.

Крім того, для кожного з вузлів визначені зони впливу за кількістю населення, що тяжіє до певного вузла. За цією ознакою майже рівнозначними виявилися вузли на вул. Стрийській і Кульпарківській, дещо меншими за значущістю вузли на вул. Шевченка, Личаківській, Липинського. Найменша зона впливу у вузлі в районі вул. Зеленої – Дж. Вашингтона.

За кожною ознакою надані бальні оцінки, які потім зведені до інтегрованої оцінки вузлів, яка є визначальною для їх класифікації. Умови містобудівельної ситуації, значущість кожного вузла за їх класифікацією визначатимуть їх роль і місце у розпланувальній структурі, що позначиться на їх функціональному призначенню та черговості освоєння.

Разом із формуванням містобудівельних вузлів проявляється тенденція введення функцій громадського обслуговування в тканину центрів нових житлових районів. Це обумовлене їх відокремленістю і відірваністю від інтенсивно функціонуючих осередків центральної частини міста. Найбільше розвинута система локальних центрів у районі Сихів, на вул. В. Великого – Кн. Ольги, Виговського. Містобудівельні вузли і паралельно сформована система громадських центрів становлять єдину систему обслуговування міста, в яких розподіляється просторова інтеграція функцій.

У проектуванні містобудівельних вузлів важливим є архітектурно-композиційне їх вирішення, що відіграватиме роль у збереженні масштабу забудови, встановленні архітектурних домінант, збагаченні силуетності міських панорам.

Підсумовуючи викладене, можна сказати, що формування містобудівельних вузлів є закономірним процесом розвитку міста. Аналізуючи і проектуючи їх, ми отримуємо можливість оперувати тими елементами міста, які найбільш суттєві для його розвитку і насамперед повинні стати об'єктом втручання архітектора-містобудівельника.