

ЄВРОПЕЙСЬКЕ СЕРЕДОВИЩЕ – ЄВРОПЕЙСЬКОМУ МІСТУ: (Львівська дизайнерська школа – минуле, сучасність)

© Павлів А.П., 2004

Людина творить для себе предметне середовище, яке необхідне їй для задоволення життєвих потреб і тому звернення до такого феномену, як дизайн у філософському розумінні – до цілісної системи мислення, яка здатна творити ідеї у напрямку максимального упорядження життєдіяльності і образотворення її гармонійного предметного середовища, що базується на багатьох науках, є актуальним. Формування системи національного дизайну обумовлює розробку та реалізацію відповідних загальнодержавних заходів, законодавчо-нормативне забезпечення, впровадження регіональної політики з дизайну; заходів з підготовки спеціалістів, розвитку теорії, методології і практики дизайнерської діяльності, розвитку інформаційної політики та міжнародних зв'язків.

Львів – місто давніх культурно-мистецьких та наукових традицій. Феномен цього міста, що сформувався під впливом середземноморського гуманізму, між Сходом і Заходом – у багатстві визначних пам'яток різних національних культур та релігій. Центральна частина м. Львова занесена до списку всесвітньої культурної спадщини ЮНЕСКО. Особливу роль в організації, розвитку і управлінні міського середовища відіграє дизайн, котрий виступає в ролі об'єднуючої ланки, посередника між людиною і середовищем. Дизайн середовища охоплює проблеми предметного наповнення урбанізованого простору, адаптації транспортної інфраструктури в історично сформованій забудові до сучасних вимог, формування інтер'єрів і екстер'єрів житлових, громадських і виробничих комплексів, ландшафту, духовно-сакрального середовища. Об'єкти дизайну в міському середовищі вельми різноманітні, це: торгові кіоски і павільйони; телефони-автомати; вуличні годинники; освітлювальні установки; засоби міської орієнтації; поштові скриньки, огорожі, сміттєзбірники, дитячі майданчики; розважальні ігрові комплекси; всі різновиди міської реклами; вітрини; повітряні мережі електропроводки; обладнання ринків і інфраструктури залізничного вокзалу; транспортні засоби – трамваї, автобуси, тролейбуси, автомобілі, павільйони, зупинки транспорту. Це художньо-проектний синтез середовища і отримання цілісного гармонійного середовищного ансамблю.

Тому актуальним виявляється звернення дизайнерів до реальних міських проблем та прагнення осмислення їх на концептуальному рівні.

Мистецтво дизайну на західноукраїнських землях нерозривно поєднане з державним і соціальним устроєм, еволюцією предметного оточення людини, історією розвитку мистецтва, техніки і науки. Галичина була і є інтегрованою та складовою частиною загальноєвропейського культурного ареалу. Протягом всієї своєї історії була місцем, де стикалися різні геополітичні ареали: елліністичного та римського світів, візантійського та латинського християнства, ісламу, феодальних європейських держав та сучасні цивілізації. Тісний зв'язок з різними культурними осередками, активна взаємодія своєї та інших культур, глибокі етнокультурні традиції відіграли важливу роль у формуванні предметного світу, проектуванні явищ суспільного життя, а також індивідуальної духовної суті людини, без якої жодне проектування її життєдіяльності взагалі неможливе. Особлива роль при цьому відводиться дизайну.

Дизайн (сміслові корені терміну “дизайн” походять: “designare”(лат.) – визначати, позначати, знаходити, задумувати, робити; “disegno”(іт.) – проект, рисунок, креслення, план, визначальні ідеї) – це мистецтво ідеї, форми і функції.

У філософському розумінні дизайн – це цілісна система мислення, яка здатна творити ідеї у напрямку максимального упорядження життєдіяльності людини, гармонійного її предметного середовища, що базується на багатьох науках. Як універсальний феномен, він був присутній в усіх видах мистецтва і життєвих ситуацій людини в усі часи, від побудови пірамід до сучасних технічних систем та речей нашого буття. Ще в епоху Відродження в Італії до спеціалістів сфери дизайну відносили творців речей, які самі створювали річ, надавали їй форму і конструктивну сутність функції. Сам термін “дизайн” через італійську, потім французьку, а з XVI ст. – через англійську мови отримує форму “design” (дизайн-етимологія поняття “design” (англ.): 1 – узор, орнамент, декор; 2 – начерк, ескіз, рисунок, проект, креслення; 3 – задум, план, припущення, намір; 4 – вигадка, умисел) в широкому спектрі значень.

Історичним фактом є те, що Галичина і Волинь здавна славились своїми здобутками в архітектурно-будівельній справі, розвитком книгописання та книгодрукування, кравецького ремесла, меблярства, керамічного виробництва, передової технічної думки. Значними були успіхи у формуванні соціокультурного середовища життєдіяльності людини, створенні храмових, палацових та садибно-паркових ансамблів. Львівщина здавна була осередком розвитку дизайну ландшафту, садово-паркового мистецтва України. Це – один з перших міських парків у Європі – парк Вольф-Шольцовича (XVI ст., нині парк ім. І. Франка), парк королівської резиденції Яна III (1688) у Жовкві, водний парк у Христинополі (1760, нині Червоноград), парк Мнішеків (перша половина XVIII ст.) у с. Муроване, Стрийський парк (1894) у Львові та ін.

Протягом тисячоліть відтворювались генетично споріднені традиції способу життя, матеріального виробництва та культури.

У XI–XIV ст. розвивається книг описання. Як матеріал для письма довгий час використовували папірус і пергамент. У художньому оформленні аркушів в українських рукописних книгах декоративне навантаження лягало головним чином на заставку. У західноєвропейських манускриптах заставки як самостійного елемента художнього оформлення немає. Розвивається і сюжетна мініатюра. Досить подивитись на мініатюри і сторінки з заставками Євангелія Добрилового (1164), щоби віддати належне місце рукописній книзі у загальному процесі формування мистецтва графічного дизайну Галичини. В оформленні книг також значну увагу приділяли декоруванню їх шкіряних оправ з використанням золотарського ремесла, що засвідчує Євангеліє Галицьке (1144). Пізніше вже використовується відтиснення візерунків та зображень на оправах книг.

У 1483 р. виходить перша друкована книжка вітчизняного автора, Юрія Дрогобича з астрології й астрономії, у 1491 р. – українське видання кирилицею Часословця і Осьмигласника Ш. Фіоля, які були оформлені за зразком кращих рукописних західноєвропейських книжок. У 1540 р. у Буську на Львівщині, 1573 р. у Новому Ставі на Волині вперше в Україні починається виробництво паперу. Як відомо, папір був винайдений в Китаї Цай Лунем (II ст. до н. е.), а в XII ст. з’явився в Європі, що було однією з передумов книгодрукування.

Значними осередками книгописання в XI–XIV ст. були Холм, Перемишль, Львів, Володимир-Волинський.

Розбудована мережа міст та мистецька активність у XII–XV ст. свідчать про розвинуту структуру ремісничих галузей виробництва: деревообробної, залізообробної, ковальства, каменобробної, золотарства, гончарства, ткацтва й плетіння.

В інтер’єрах храмових і світських споруд широко використовують будівельні керамічні матеріали, монументальне малярство і декоративне мистецтво. У багатьох храмах і палацах для оздоблення внутрішніх і зовнішніх стін використовують керамічні кольорові плитки. Для підлоги виготовляють керамічні плоскі і рельєфні плитки з геометричною орнаментикою. В XIV – XV століттях починає входити в ужиток брускова цегла, дахова черепиця і підлога з великих кам’яних плит. Їх виробництво поступово стає видом промислу.

У кінці XIX – початку XX ст. у Львові на підприємствах І. Левинського, “Братів Мунд” відроджується виробництво облицювальної плитки, кахлі, керамічних панно, які широко використовуються при оформленні інтер’єрів і екстер’єрів львівськими митцями І. Левинським,

Ю. Захарієвичем, В. Садловським, Т. Обмінським, А. Захарієвичем (залізничний вокзал, єврейський шпиталь, пасаж Міколяша та житлові будинки у Львові, Дрогобичі, Коломиї, Тернополі). В інтер'єрах використовувалась однотонна і орнаментальна модульна керамічна плитка, яку прикрашала переважно “квіткова” орнаментика, а також геометричні мотиви, запозичені з українського народного мистецтва.

Особливе місце в Галичині займала геральдика і фалеристика. Ще за княжих часів представники різних значніших родів мали свої відзнаки чи герби. З XIV ст. виникають територіальні, земельні, міські, цехові і родові герби. Оригінальність мотивів геральдики західноукраїнських земель робить її надзвичайно цікавою сторінкою в історії геральдики України загалом.

У XVI–XVII століттях як нагороди використовували клейноди: гетьманську булаву, бунчук, печатку, хоругви і т. ін. У період визвольних змагань 1917–1921 років з'являються перші нагрудні нагороди Української держави: орден залізного хреста, хрест легіону Українських Січових Стрільців, хрест Української Галицької Армії.

Галицькі винахідники йшли у ногу з часом та створювали нову техніку, яка за своїми характеристиками не тільки не поступалася, а деколи перевершувала кращі світові взірці. У 1853 р. у Львові, в аптеці Міколяша “Під золотою зіркою” Я. Зехом і І. Лукасевичем вперше в світі з нафти одержано ламповий гас для потреб освітлення та опалення. На їх замовлення львівський майстер Адам Братковський створює першу гасову лампу, яка використовується для освітлення аптеки та хірургічного відділення Львівського шпиталю. У 1858 р. у Львові вводиться гасове освітлення. З'являються нові форми світильників у вигляді гасових ламп.

В 1784 р. у Львові вперше було запущено повітряну кулю львівських винахідників І. Мартиновича, Н. Германа (перший політ – брати Монгольф'є, Франція, 1783 р.). У 1792 р. демонструвався політ повітряної кулі з людиною в гондолі. Наприкінці XIX ст. галичанином О. Остреневським розроблено проект реактивного літального апарату вертикального старту.

Промислова революція кінця XVIII – початку XX ст. спричиняє зміну ремісничого виробництва на фабричне, на машинну промисловість, масове виробництво різноманітних промислових виробів. Вітрові і водяні млини вже не можуть забезпечити потреби індустріального виробництва. Тому для подальшого розвитку промисловості починають шукати і використовувати вже інші джерела енергії. У 1841 р. у Львові будується перший паровий млин.

У другій половині XIX ст. починає функціонувати залізниця, яка відіграє велике значення у розвитку Галичини. Стає до ладу колія Львів – Краків – Відень (1861). Наприкінці XIX ст. завдяки регулярному сполученню з промисловими центрами Європи Львів стає потужним залізничним вузлом, кількість одиниць парку пасажирських вагонів зростає від 171 одиниці в 1861 р. до 1447 у 1900 році. В 1903 р. споруджується Львівський вокзал, де були використані кращі наукові здобутки та величезний творчий потенціал львівських науковців і митців. Тут, в одному з найбільших і найсучасніших вокзалів тогочасної Європи В. Садловським і Є. Зеленецьким реалізується прогресивна ідея створення дебаркадера на основі збірно-клепанних металевих конструкцій зі скляним покриттям. Інтер'єри залів для пасажирів та перонні об'єкти виконані за проектами А. Захарієвича та Т. Обмінського, меблі – О. Лушпинського.

М. Туле розробляє теорію залізобетонних конструкцій, які стали прототипом сучасних оболонкових перекриттів. У 1892 р. на подвір'ї Львівської політехніки він проектує і будує перший в Галичині аркоподібний пішохідний місток із тонкостінного залізобетону у вигляді застиглої в повітрі стрічки.

У 1875 р. у Львові на постійній основі запроваджено телеграф; з 1883 р. почав діяти телефонний зв'язок завдяки винаходу О. Белло, США (1876). З 1894 р. у Львові розвивається мережа електричного трамваю.

У XX ст. Львів стає одним із центрів в галузі дизайну засобів транспорту. На початку століття Е. Лібанський розробляє літак і в 1910 р. впроваджує його в життя (перший літак – брати Райт, США, 1903 р.). В 30-х роках у Львові випускають спеціалізовані автомобілі для міської пожежної охорони. Традицію транспортного проектування було продовжено у численних серійних моделях та

автобусів спеціального призначення, що створювалися в стінах ВКЕІ – автобуспрому (Львів, 1966 – 1991 рр.), нині Інститут Укравтобуспром. У цьому інституті розроблено методологію і методи проектування модульно-уніфікованих типорозмірних транспортних засобів, що підтверджено патентами Японії, США, ФРГ.

Наприкінці 60-х рр. в Головному спеціалізованому конструкторському бюро автотранспорту (Львів) було розроблено серію моделей автотранспорту вантажопідйомністю від 0,5 до 120 т, яка впроваджується у виробництво.

У 60–80-х рр. ХХ століття в СКБ Львівського телевізійного заводу вперше на теренах колишнього СРСР розробляються серійні моделі телевізорів I–IV покоління: “Львів”, “Верховина”, “Вогник”, “Електрон”. Серія моделей телевізорів сім’ї “Електрон” IV покоління експонується на міжнародних виставках-ярмарках.

Дизайн-центр при Львівському НДІ побутової радіоелектронної апаратури розробляє дизайн побутової радіоапаратури та фірмовий стиль підприємств галузі.

Особливе місце в предметному середовищі життєдіяльності людини займають меблі. Як складова частина загальнолюдської культури кожної епохи вони вбирали надбання минулого, характерні особливості виробів–прототипів, створених попередниками. На жаль, до нас дійшло мало зображень меблевих форм XI–XV століть. Мініатюри та письмові джерела рукописних книг, іконописні зображення, гравюри того періоду дають нам певну інформацію про предмети обстави житлового і громадського будинку західноукраїнських земель. Вони засвідчують, що у цей період ми вже зустрічаємо практично всі традиційні типи меблів, різноманітних за формою і характером оздоблення. Творче використання надбань минулого та досягнень епохи Відродження, бароко, рококо і класицизму спричинило в меблярстві ряд нових модних новацій. У другій половині XVI ст. поширюються стільці “сгабелло”, у третій чверті XVIII ст. – комод, банкетка та лава з перекладною спинкою, у середині XIX ст. – крісла-шезлонги, скрині-столи. Наприкінці XIX ст. – бамбетлі, другій половині ХХ ст. – функціональні комплекти і багатофункціональні контейнери, блоки, системи меблів різноманітних конструктивних схем та дизайн-програм.

У 60-х рр. СПКБ Львівського політехнічного інституту розробляє комплексні проекти інтер’єрів та вбудованих меблів для житлових секцій студентських гуртожитків. Фрагмент обладнання з цієї програми 1961 р. експонувався на виставці досягнень народного господарства (ВДНГ) у Москві й був відзначений “срібною” медаллю. У 70-ті рр. СКБ Львівського лісотехнічного інституту на замовлення Міністерства освіти України розробляє меблі та виконує концептуальні проекти обладнання навчальних кабінетів, лабораторій, спеціалізованих аудиторій малярства і рисунку з використанням нетрадиційних матеріалів та технологій, нових форм організації навчання.

Особливими здобутками відзначена діяльність дизайнерів Галичини у сфері дизайну костюма. Матеріально-художня культура краю, багатуща спадщина народного мистецтва, традиції високопрофесійного кравецького ремесла, коріння якого сягають європейських шкіл, глибоке розуміння сучасності, а також відчуття плінності часу та потреб визначають характер львівської школи дизайну костюма. З давніх часів Галичина з центром у Львові славилась майстрами кравецького ремесла. У 1389 р. у Львові заєрестровано 10 кравців, у 1604 р. – 73, у 1850 р. – 216. Архівні джерела XVI ст. засвідчують групу високого рівня спеціалістів, серед яких: А. Клопіт, О. Пилип, М. Добрянський, Л. Бортникевич, які користувались авторитетом у замовників. У XVIII–XX ст. Львів стає осередком художнього моделювання костюма у Східній Галичині. За розробки національних мотивів у сучасному одязі на Всесвітній виставці в Парижі (1925 р.) Є. Прибильська отримує “Гран-прі”. Модельєри: Е. Олесницька, Е. Охримович, М. Стефаківич-Ольшанська з “Дому моди” та кооперації “Труд” (Львів) успішно демонструють моделі костюма в руслі західноєвропейської моди та за народними мотивами на різноманітних міжнародних виставках в Торонто і Нью-Йорку (1926 р.) та інших містах.

З відкриттям у 1954 р. Львівського будинку моделей колекції і комплекти костюмів львівських модельєрів дивують творчою фантазією відвідувачів показів мод та журі міжнародних виставок-ярмарок в Токіо, Марселі, Парижі, Загребі, Нью-Йорку, Москві, Софії, Варшаві, Будапешті, Бухаресті.

Значним моментом в контексті загальноєвропейського руху “Мистецтво і ремесла” було створення Львівського художньо-промислового музею (1874 р.) (ініціатори створення Ю. Захарієвич та І. Левинський) з наданням йому додаткових функцій школи художнього ремесла – першого на Україні Львівського музейно-педагогічного центру. Він сприяв створенню в 1876 році у Львові “Загальнопромислової школи рисунку та моделювання”. Згодом вона змінює назви: 1882 р. – школа артистичного промислу; 1891 р. – державна промислова школа; 1929 р. – технічна школа; 1938 р. – інститут пластичних мистецтв; 1940 р. – Львівське державне художньо-промислове училище; 1944 р. – училище прикладного і декоративного мистецтва; 1950 р. – Львівське училище прикладного мистецтва ім. І. Труша; 1993 р. – Львівський коледж декоративного і ужиткового мистецтва ім. І. Труша.

Національне самобутнє мистецтво та європейська інтегрованість Галичини суттєво вплинули на розвиток художньо-промислової освіти. Осередки народної художньої творчості стають місцем заснування навчальних художніх закладів. Наприкінці ХІХ ст. – початку ХХ ст. започатковані Крайова гончарська школа в Коломиї, школа столярства у Станіславі, деревообробки у Сокалі, школа малярів і лакерників у Ярославі, художньо-промислові школи у Дрогобичі, Яворові. Окрім шкіл, створювались і так звані “навчальні варштати” (майстерні), в яких учні набували практичних навичок, доповнених знаннями технології, фахового рисунку, малювання, композиції тощо.

Становлення та розвиток професійної Львівської дизайнерської школи своїм корінням сягає у сиву давнину. Ще у ХІV–ХVст. професійну підготовку організатори предметного середовища отримували в системі ремісничо-цехового навчання. Роботи в галузі проектування й обладнання предметного середовища, формотворення меблів, одягу та інших предметів побуту здійснювали цехові майстри (магістри). У ХУІІІ ст. в Галичині, відповідно із загальноєвропейськими процесами формування системи вищих шкіл, їх підготовка поступово переміщується в систему університетської вищої школи. У 1730 р. у Львівському університеті, що був створений в 1608 р. як колегія й офіційно отримав права університету у 1661 р., були створені дворічні післядипломні університетські курси з архітектури для слухачів із закінченою вищою освітою. Цим у Львівському університеті було започатковано підготовку архітекторів – спеціалістів широкого профілю для потреб архітектури, дизайну, будівництва, педагогічної роботи на науковому та науково-методичному рівні вищої школи загальноєвропейського типу. З утворенням у 1844 р. “Технічної Академії” починається новий етап розвитку львівської школи. На базі переведеної з Львівського університету кафедри будівництва створено Відділ технічний, де, крім загальнотехнічних дисциплін, почали викладати вільноручний рисунок та архітектуру, а випускники отримували дипломи “інженера всіх спеціальностей”. “Технічна Академія” 1877 р. отримує назву – “Політехнічна школа”, 1920 р. – “Львівська політехнічна”, 1939 р. – “Львівський політехнічний інститут”, а з 2000 р. – Національний університет “Львівська політехніка”. У 1857 р. тут створюється окрема кафедра рисунка, 1868 р. – кафедра архітектури і будівництва, 1873 р. – кафедра вільноручного рисунка та моделювання, 1938 р. – кафедра орнаментального рисунка та декорації інтер’єрів. У 1877 р. “Політехнічна школа” отримує статус Вищої технічної школи на зразок провідних європейських вищих технічних навчальних закладів.

Формується у Львові і архітектурно-дизайнерська школа, яка пов’язана з іменем Юліана Захарієвича. Органічне поєднання дизайнерської й архітектурної творчості, властивих проф. Ю. Захарієвичу (ректор Політехнічної школи в 1877–1879 рр., 1881–1882 рр.) та активна організаційна і педагогічна діяльність сприяють зростанню авторитету школи. За проектом Ю. Захарієвича 1877 р. споруджується Головний корпус “Львівської політехніки” і виконується оформлення його інтер’єрів, що започатковує традицію, згідно з якою проектування навчальних корпусів здійснюють його працівники та вихованці.

Виникає новий напрям дизайнерської освіти – спеціальність “проектування меблів та інтер’єру”. У Львівському політехнічному інституті (1959 р.) відбувся перший набір студентів на цю спеціальність, а в 1960 р. – набір на навчання за спеціальністю “архітектура, меблі, інтер’єр”. З 1998 р. НУ “Львівська політехніка” здійснює підготовку дизайнерів за напрямками “Архітектура” і “Мистецтво”.

З 2003 р. на базі інституту архітектури (директор проф. Б.С. Черкес) НУ “Львівська політехніка” утворюються дві нові кафедри: “Дизайн та основи архітектури” і “Дизайн архітектурного

середовища”. Належна фахова підготовка архітекторів-дизайнерів сприяє подальшому розвитку дизайну та дизайнерської освіти в Західному регіоні України.

Досягнення митців Галичини в теорії і практиці дизайну меблів, одягу, побутової техніки, автобусобудування виводять львівську школу у 80-ті рр. ХХ ст. на передові позиції. Вона стає визнаним стильоутворюючим центром експериментів та концептуального проектування, розробки і впровадження нових технологій, матеріалів і оздоблення. Фахівці вказують на необхідність теоретичного осмислення стилістичних напрямів львівської школи дизайну та її відмінностей від інших.

Розвиток науково-технічного прогресу, підвищення масової культури побуту та виробництва істотно змінюють бачення естетики машинної продукції, організації та формотворення предметного середовища людини.

Експансія технократичного мислення у найрізноманітніших сферах сучасної культури й побуту, нові тенденції у сфері споживання та способу життя створюють підґрунтя для корінних соціально-культурних трансформацій. Цей технократичний пафос ХІХ і ХХ століть намагався підкорити собі всю культуру. Основною ідеологічною та практичною зброєю технократичної цивілізації, з її намаганням функціоналізувати культуру, став утилітаризм, за яким увесь навколишній світ, зокрема, світ культури, розглядається з огляду на зовнішній фактор користі. Так звана індустріальна цивілізація, що дала нам стільки благ, внаслідок вибору тільки практичних, утилітарних пріоритетів сьогодні фатально впливає на стан довкілля. Наука і техніка, що, безумовно, сприяють розвитку культури, вносять у неї неоціненний вклад, однак при цьому впливають на культуру дещо деструктивно, що у ХХ ст. їй шкодило.

Сучасний дизайн намагається позбутися диктату індустрії і техніки та звертається до людських цінностей, до духовного світу людини мовою художніх образів, соціально – культурних значень і традиційних символів. Тобто дизайн вже має справу з людиною, для якої властива “оголена нервова система”, підвищена чутливість та швидка реакція на зміни організованого штучного простору.

Творчі концепції, що розвиваються в сучасному дизайні, становлять значний інтерес через те, що розв’язують багато складних проблем, які постають і перед вітчизняним дизайном.

Як загальна фахова задача теоретиками і практиками дизайну досить односторонньо проголошується задача гуманізації навколишнього предметного середовища і, по можливості, всього його способу життя. Проблема гуманізації при цьому ставиться досить широко і найбільш активно розробляється в екологічному, соціокультурному і естетичному аспектах.

Головним питанням для дизайнера при роботі над проектом має бути таке: яку користь або шкоду принесе виріб, який він розробляє. Основна професійна задача дизайнера – нешкідлива інтеграція в екологічну систему виключно необхідних продуктів.

Екологізація сьогодні має таке ж значення, як і індустріалізація 200 років тому, і дизайнери повинні взяти в ній активну участь, а для цього їм необхідно бути компетентними у галузі екології, розробляти кожний свій проект відповідно до її вимог, використовувати тільки легкознищені матеріали, – без шкоди для людини і практично безслідно; не створювати надлишку продуктів.

Процес екологізації охоплює зараз найрізноманітніші напрямки суспільного життя. У проектній культурі він виражається в актуалізації задачі органічної інтеграції виробу в середовище, котре може трактуватися також надто широко. З екологічних позицій в дизайні розглядаються питання економіки і технології виробництва, формування структури потреб. Основними задачами при проектуванні виробів з екологічної точки зору є задачі мінімальних затрат природних ресурсів на їхнє виробництво і вибору нешкідливих технологій відносно споживача і довкілля, збільшення термінів користування виробами. Значна увага приділяється також проблемам надлишкового виробництва, “зайвих товарів”, що обтяжують навколишнє середовище.

Отже, екологічна проблематика поширюється і на соціальну, і на культурну сфери життя суспільства, об’єднуючись багато в чому з проблематикою соціодизайну. Особливо підкреслюється необхідність зміни самого характеру проектної діяльності, її первинних задач: як найбільш важлива розглядається задача проектування цільних соціокультурних ситуацій, а не окремих виробів, дослідження функціональних процесів у широкому культурному контексті.

Людина творить для себе предметне середовище, яке необхідне їй для задоволення життєвих потреб, допомагає їй розвиватися. Без відповідного середовища людині складно було б рухатися до цивілізованого життя, до якісного розвитку.

Сьогодні різко змінилася загальна динаміка міського життя, збільшився обсяг переміщень транспорту, вантажів, пішоходів; ускладнилися міські структури, в місті з'явилися масові комунікаційні вузли; всі види обслуговування, зокрема, торгове, транспортне, культурне, видовище, стали масовими.

Все це впливає на зміни вагомості окремих компонентів в образному уявленні про місто і ускладнює архітектурні і дизайнерські задачі, робить об'єктивно необхідним тісну співпрацю дизайнерів і архітекторів у вирішенні всього комплексу проблем формування сучасного міського середовища, в якому предметний світ міста став ефективним і активним чинником створення середовища.

Сучасному місту необхідний реальний синтез художньої діяльності, в якому поряд зі скульптурою, монументальним живописом, декоративно-прикладним мистецтвом архітектура органічно і свідомо об'єднувала би свої зусилля саме з дизайном, що реалізує свої задачі на рівні предметного наповнення і організації об'єктів дизайну в межах оптимального їх функціонування і з урахуванням характеру архітектурного фону в об'ємно-просторовій структурі міста, району, мікрорайону, двору, окремої магістралі, функціональної зони та ін.

Політичні та соціально-економічні зміни в нашій країні викликали глибокі зміни в усіх галузях життя, а особливо у виробництві, що всебічно вплинуло на життєві процеси суспільства. Відбулись суттєві зміни у розподілі праці у сфері проектування, у виробництві речей, у галузі знань, послуг, інформації. На цій основі зростає проблема вироблення систем та наукових концепцій про необхідність цілісного творення, свідомого контролю та управління новим формуванням штучного середовища життєдіяльності людини.

Людство звернулось до такого феномена як дизайн у філософському розумінні – до цілісної системи мислення, яка здатна творити ідеї у напрямку максимального упорядження життєдіяльності людини і образотворення її гармонійного предметного середовища, що базується на багатьох науках.

Практично це виявляється в тенденції звернення до реальних міських проблем і прагнення осмислення їх на концептуальному рівні. Саме в пошуках і формуванні такої концепції системно ув'язуються проблеми: просторової матеріальної структури фрагментів міського середовища і міста загалом; соціально-культурні, екологічні і економічні аспекти; різновиди життєдіяльності людини, аспекти її поведінки і специфіка сприйняття фрагментів міського середовища і образу міста як соціально-культурної, функціональної і художньої цілісності.

Середовищний підхід відкрив реальні шляхи для прояву зростаючої ролі людського фактора, точніше – відродження цієї ролі. Відродження всупереч тиску стихійного саморозвитку техносіви і технократичних тенденцій – наслідків науково-технічної революції. У межах цього підходу термін “середовище” передбачає, по-перше, актуалізацію системи матеріальних об'єктів діяльності індивіда або колективу, по-друге – пряму координацію методів формоутворення і методів життєвладування. Завдяки цьому середовищний підхід передбачає свідомий, спрямований вплив на розвиток способу життя і його реалізацію в поведінці людей через стиль життя.

Сутність феномена міста – центр концентрації людей, засобів виробництва і штучно створених матеріальних структур, що забезпечують необхідну для суспільства інтенсивність процесів розвитку культури. Прояв цієї сутності – специфічні процеси виробництва і споживання інформації, характерні для міста. Ефективність функціонування міста як центру культури прямо пов'язана з його системною цілісністю.

Будь-які відхилення від рівноваги сил, що склалися, болісно відображаються розузгодженням цілісної системи, порушенням її зв'язків функціонування. Чим більше розростаються території сучасних міст, чим густішою стає їх забудова, тим міцніше тиск “другої природи” на природу натуральну і на людину як її частину. Небезпека не зводиться до забруднення атмосфери і водопостачання або до порушення рівноваги в природних системах. Стан довкілля може породжувати соціальні і психологічні проблеми.

Одночасно необхідно констатувати, що в формуванні функціонального комфорту міста, в розв'язанні всього комплексу проблем формування міського середовища недостатньо використовується великий потенціал дизайну.

У контексті історичного розвитку містобудування, зміни ритму міського життя, архітектури всі споруди міста більшою мірою сприймаються не тільки як художньо-композиційні властивості архітектурних ансамблів, але і як архітектурний фон предметного наповнення об'ємно-просторової структури міста.

Таке предметне наповнення, яке складається з об'єктів дизайну, формує фрагменти міського простору співмасштабно людині, насичуючи їх акцентними формами, відповідними орієнтирами, що дозволяють забезпечити різноманітні види життєдіяльності і ситуації поведінки людини. При цьому для формування естетично повноцінного міського середовища в процесі проектування об'єктів дизайну і розміщення їх в просторі міста враховуються або повинні враховуватися також загальні закономірності сприйняття міського середовища.

Якщо в цьому контексті звернути увагу на міське середовище Львова, то можна стверджувати, що в розв'язанні проблем цього середовища професійному дизайну приділяється дуже мало уваги, а якщо і використовується дизайн в місті, то часто з великим спізненням.

Особливу увагу сьогодні хотілося б звернути на проблему, яка наростає з геометричною прогресією – це проблема паркування або інтеграція автомобіля у сформоване історичне середовище нашого міста. Людям необхідні автомобілі. Отже, проблема паркування не так просто зникне.

Певні переваги автомобіля настільки відчутні, що спричиняють домінування і проникнення його практично на всі міські території, включаючи житлові масиви. Вулиці, проспекти, сквери, провулки, навіть парки заповнені автомобілями. Пішохід, витіснений на вузькі смуги тротуарів, відчуває себе дискомфортно в оточенні отруйних викидів, високого рівня шуму і небезпеки. Звичайно, безладне паркування автомобілів приведе до того, що середовище виглядатиме як звалище машин і збільшить переповнення автомобілями вулиць і доріг.

І хоча потреба в автомобілі сьогодні більша ніж будь-коли, ми тепер краще усвідомлюємо, що вони (авто) можуть серйозно вплинути на якість міського середовища.

Будь-яке європейське місто має свої житлові райони, які вражають високою якістю свого середовища. Вивчаючи такі райони, можна багато чого використати в проектуванні нових житлових схем.

Найбільш радикальною засобом є заборона руху в деяких районах міста, з в'їздом обслуговуючого транспорту протягом точно визначеного часу. У цьому випадку міське середовище на обмеженій площі значно покращується, а територія повертається пішоходам. Такі ділянки мають властивість приваблювати велику кількість людей, зокрема туристів, тож турбота про територію паркінгу вимагає уважного планування.

Менш вдалим удосконаленням міського середовища вважаємо закриття однієї чи невеликої кількості суміжних вулиць, коли проблема паркінгу не вирішується. Так чи інакше пішохідні схеми проектуються, а потреба в забезпеченні позавуличними стоянками залишається. У міському середовищі земля є постійним великим дефіцитом і високо ціниться, і проектування наземного паркінгу не завжди є доцільним. Тоді проектують підземні гаражі, залишаючи наземний рівень вільним для формування міського ландшафту і відпочинку пішоходів та туристів. Існує багато успішних схем такого типу.

Торгові центри, які вперше з'явилися в Америці і Британії, а сьогодні активно будуються і в Україні, обладнуються великими паркувальними територіями, що залишають широке поле діяльності для дизайнера міського середовища. В середині споруди торгового центру відвідувачів тішать центральним опаленням, кондиціонованим повітрям, добре освітленим простором, проте назовні – це безмежне море асфальту, повністю відкрите всім вітрам, заповнене машинами – в кращому випадку рівнина без візуальних меж.

Але дуже часто сьогодні ця зона є одночасно хаотичною стоянкою автомобілів, вантажно-розвантажувальним майданчиком, транспортною комунікацією, стихійним базаром як продовженням ринку – і це все саме там, де вимушені пересуватися пішоходи. Ці зони небезпечні для пішоходів,

зокрема, під час безкінечних маневрів автомобілів, що переміщуються до торгових точок або на територію ринку. Переобтяжена транспортними засобами, хаотичними прилавками, лотками, возиками зона створює відчуття дискомфорту для пішоходів, сприймається як агресивне середовище.

Ще більш суперечливою постає проблема паркування автомобіля в житловому середовищі. Сформовані на території України квартали житлової забудови явно не врахували потребу радянської людини в такій “розкоші”, якою був на той час автомобіль – звідси мізерна кількість місць для паркування індивідуального автотранспорту та нехтування станом довкілля. Цей стан не може задовольнити потреби все більшої кількості власників автомобілів та мешканців навколишніх будинків. Інші типи житлової забудови також не дають прикладів для наслідування: індивідуальна забудова – через стихійність свого виникнення, коли в більшості випадків її проектували не фахівці; блокова забудова – через вузький погляд на проблему.

Тому закордонний досвід у цій галузі набуває особливої цінності. Одним з найактуальніших завдань є завдання освоєння існуючого досвіду проектування паркінгу в тих країнах, де автомобіль був активно залучений в життя людини протягом усього періоду розвитку автомобілізму. Вивчення стану проблеми свідчить про відсутність такого досвіду у вітчизняній практиці, а тому і такого підходу до проектування паркінгу, що врахував би не тільки технічні, але і соціальні, естетичні та економічні аспекти проблеми.

Дотепер, проектуючи житлове середовище, головну увагу архітектор концентрував на внутрішньому просторі житла, в кращому випадку – на фасадах будинків. Дизайн архітектурного середовища мав лише функціональне спрямування, завданням якого було створення робочих просторів з орієнтацією на вуличний рух. Якістю простору, що впливав би на почуття громадян, переважно нехтувалось. Відповідно до цього припаркований автомобіль може бути включений в простір нашого проживання без втрати якості середовища. На перше місце ставиться середовищний підхід і візуальна якість оточення разом з автомобілем.

Методологія формування міського середовища належить до тих проблем, які поставила перед наукою практика. Зараз з’явилась необхідність переходу до системного управління розвитком і формуванням міського середовища. Було б помилкою вважати, що комплексне управління міським середовищем – дискусійна пропозиція, з якою ми можемо бути згодні або не згодні. Процес становлення єдиних систем комплексного управління усіма параметрами міського середовища вже йде, він є об’єктивною реальністю. Бажання чи небажання містобудівельників визнавати цей факт не може нічого змінити. Задача полягає в тому, щоб зробити процес становлення найбільш цілеспрямованим, а отже, максимально ефективним. Якщо зараз в основу формування середовища будуть закладені окремі помилкові вихідні положення, то це може принести значні втрати. Змінювати методику управління “на ходу” дуже важко.

Методологічна база має залишатися в основному незмінною протягом багатьох років, зважаючи на те, на те що з плином часу обов’язково буде відбуватися модифікація форм і методів управління.

Практика формулює свою задачу приблизно так. У місті мають бути створені найкращі умови для праці, побуту і відпочинку кожної людини. При цьому необхідно використовувати усі можливі засоби, беручи до уваги усі обмеження, враховуючи не тільки конкретні інтереси населення даного міста, але і загальні інтереси розвитку країни, максимально задовольняти потреби сьогодення і задачі перспективного розвитку, раціонально витратити трудові, матеріальні і енергетичні ресурси. Іншими словами, перед нами типова задача управління, що вимагає досягнення найбільшої ефективності і найвищої якості при заданих обмеженнях. Комплексне управління міським середовищем полягає в тому, щоби всю різноманітну діяльність відомств, організацій і населення з формування середовища зорієнтувати на досягненні єдиної кінцевої мети, а також у контролі за цим процесом. Кінцева мета управління – максимальна відповідність якісного рівня реального міського середовища вимогам, які до нього висувуються. Немає практичного значення, якою є реальна якість середовища. Якщо міське середовище має недоліки, то для пересічного громадянина не важливо, чи є вони результатами помилок в проектуванні, неповного виконання хорошого проекту або виникли з інших причин. Людину цікавлять реальні умови його життя, а не задуми дизайнера чи архітектора.

Тому слід розглядати дизайн-проекування лише як один з етапів досягнення мети. Зрозуміло, що творче проектування грає дуже важливу роль у формуванні міського середовища, а інколи – вирішальну. Однак ця роль реалізується лише тією мірою, якою її визнає практика. Така постановка питання веде до деякого зміщення акцентів оцінки процесів формування дизайну архітектурного середовища. Головне місце отримує уже не оцінка проекту, а оцінка середовища, що оточує людину в житті. Центр уваги переміщується від процесу проектування і будівництва об'єктів міського середовища до процесів її довготривалої експлуатації.

Щоб комплексне управління міським середовищем було можливим, необхідно попередньо вирішити низку методологічних питань. Це питання про критерії оцінки якості міського середовища, про систему пріоритетів, тобто про те, якій функції слід віддати перевагу в спірних випадках. Необхідно розробити принципи координації діяльності організацій і відомств щодо оптимізації різноманітних ділянок міського середовища. Неможливо керувати без чіткої системи зворотного зв'язку. Особливістю управління середовищем є необхідність враховувати її високу динамічність: те, що було добре вчора, завтра вже може нас не задовольняти.

Задачу управління міським середовищем вирішують, виходячи з інтересів людини, суспільства. Головна мета полягає в тому, щоб створити людині прийнятні умови для роботи, навчання, відпочинку, для розвитку і найкращого використання своїх здібностей.

Якщо розглядати місто з позиції кінцевого результату роботи щодо оптимізації середовища, то неможливо поділити міське середовище на частини залежно від того, яка галузь техніки або мистецтва брала участь в створенні даного об'єкта, або від того, яке відомство його використовує. Наприклад, на міській площі оточення людини становлять будинки, мощення вулиць і тротуарів, транспортні засоби, які рухаються, товари, виставлені у вітринах магазинів, потоки різноманітно одягнутих пішоходів, рекламні плакати, лавки, оформлення зупинок, інформаційних знаків. Образ доповнюється птахами, хмарами, боем міських курантів, сигналами авто, трамваїв, і міський житель сприймає цю картину як єдине ціле, як своє життєве середовище. Ми звикли поділяти її на частини тому, що, наприклад, будівництвом будинків, міським рухом, оформленням вітрин і т.п. займаються різноманітні фахівці. Але з точки зору інтересів жителів міста, тобто з точки зору кінцевого результату, міське середовище єдине і неподільне.

Міське середовище і міське життя становлять нерозривне ціле. Роботу з формування міського середовища можна порівняти з діяльністю режисера, котрий надає чітку просторову форму процесам і дії. Різниця є в тому, що режиссер формує умови дії, котрі відбуваються на сцені або екрані, а органи, що керують міським середовищем, надають просторову форму життєвим процесам, що відбуваються в дійсності.

Задача управління міським середовищем – складова частина задачі комплексного управління містом загалом. Необхідно відрізнити задачі управління міським середовищем від задач керівництва міським господарством. У першому випадку мова іде про оптимізацію умов життя людини і процесів, що відбуваються в місті; в другому – про оптимізацію управління інфраструктурою міста. Управління міським господарством реалізує програми комплексного управління міським середовищем.

Практика показала, що ця проблема не вирішується шляхом розробки разових проектів окремих ситуацій. Сама по собі цінність таких проектів, зрозуміло, не відкидається. Але помітно на естетичну ситуацію середовища подібні проекти не впливають. Найбільш ефективними тут є дизайн-програми, що розробляються у взаємодії з різноманітними відомчими цільовими комплексними програмами. Основне завдання полягає не в кількісному розширенні об'єму проекту, а в знаходженні нової, специфічно дизайнерської точки відрахунку, що ставить в центр уваги людський масштаб. В кожній дизайн-програмі, що вирішує нову проблему, знайдено людську мірку, що завжди відкриває якісь нові сторони соціальної, економічної чи виробничої ситуації, що знаходиться в постійній зміні, що присутнє соціуму.

Специфіка програмного підходу полягає в тому, що при створенні масштабних проектів саме проектна діяльність організовується і керується на основі програми, що визначає проблему, концепцію, мету проектування та спосіб досягнення мети. Програма не підміняє проектну діяльність будь-якою інakшою діяльністю, а надбудовує над проектними функціями функції програмного управління проектуванням, котрі реалізуються в двох основних планах: в плані

управління проектним рішенням, що формує об'єкт проектування, і в плані управління організаційними структурами діяльності. На першому рівні функція програмування проявляється в побудові програмної дизайн-концепції, що створює змістове ядро, з якого розгортаються всі проектні рішення; на другому – в розробці оргпрограми, що забезпечує єдність і узгодженість дій всіх виконавців, що кооперуються в дизайн-програмі, міжвідомчі зв'язки, інтеграцію науки і виробництва, включення дизайн-програми в цільові комплексні програми.

Очевидно, що на рівні керівництва Львова розроблені певні програми і системи заходів щодо благоустрою і модернізації міського середовища. Якщо врахувати роль і місце дизайну в формуванні функціонального комфорту в міському середовищі, створенні високоякісного і конкурентоспроможного міського обладнання, забезпеченні органічного зв'язку сучасного міського середовища з потребами і попитом кожної людини і всього населення Львова, то можна вважати актуальним і завдання розробки і реалізувати дизайн-програми м. Львова.

Сподіваємося, що викладене може стати обґрунтуванням для визнання феномена існування львівської дизайнерської школи та актуальності формування європейського міського середовища для європейського міста, в якому органічно переплелися минуле і сучасне. Завдяки неповторному архітектурно-ландшафтному ансамблю, численним пам'яткам та чарівній атмосфері Львів може стати значним туристичним осередком міжнародного рівня. Надіємося на перспективу ефективної співпраці міської влади, містобудівників, архітекторів і дизайнерів для вирішення всього комплексу масштабних задач формування сучасного міського середовища Львова.

1. Черкес Б. Вступ. Звідки і куди: архітектура Галичини XIX–XX століть. Архітектура Галичини XIX–XX ст. // Мат-ли міжнародного симпозиуму 24–27 травня 1994 р., присвяченого 50-річчю заснування Державного університету “Львівська політехніка”. – Львів 1996. – С. 19–40.
2. Piotr Krakowski. Studia architektonczne na politechnice. Архітектура Галичини XIX–XX ст. // Мат-ли міжнародного симпозиуму 24–27 травня 1994 р., присвяченого 150-річчю заснування Державного університету “Львівська політехніка”. – Львів 1996. – С. 82–86.
3. Липка Р. Львівська архітектурна школа – її роль та етапи розвитку. Архітектура Галичини XIX–XX ст. // Мат-ли міжнародного симпозиуму 24–27 травня 1994 р., присвяченого 150-річчю заснування Державного університету “Львівська політехніка”. – Львів 1996. – С. 99–107.
4. Рудницький А.М. Управление городской средой. Львов: “Вища школа”, 1985.

УДК 7.012:504

А.П. Павлів, С. Мільчевич

Національний університет “Львівська політехніка”,
кафедра дизайну та основ архітектури

ДО ПИТАННЯ ПРО СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТОК ДИЗАЙНУ НА ЗАКАРПАТТІ XIX-XX СТОЛІТТЯ

© Павлів А.П., Мільчевич С., 2004

Наведено факти з історії промислового та графічного дизайну Закарпаття, що доводять актуальність їх наукового дослідження в цьому регіоні.

Актуальність дослідження становлення і розвитку дизайну саме у цьому регіоні продиктована геополітичною специфікою Закарпаття. Однією із характерних особливостей сьогодення є те, що ми можемо аналізувати полікультурні явища, які відбувалися в різних державах, населених різними народами. Коли в світі відбуваються глобальні зміни в розвитку цивілізації, стратегічним напрямом забезпечення матеріального, соціального та духовного прогресу суспільства XXI століття визнано сталий і екологічно врівноважений розвиток економіки. Тож закономірно, що в березні 2000р. Верховна Рада України прийняла Закон України “Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України”.