Т. 2, № 1

УДК 711.7:625.46

Богдан Посацький[1], Тамара Мазур[2], Євгеній Король[3]
Національний університет "Львівська політехніка"
[1]канд. арх., професор кафедри
e-mail: posatsky@i.ua
orcid: 0000-0003-3954-7743
[2]канд. арх., доцент кафедри
e-mail: tmazur1@ukr.net
orcid: 0000-0003-0930-1953
[3]ст. викладач кафедри
e-mail: evgenivankor@ukr.net,
orcid: 0000-0003-3336-2000

ТРАМВАЙНІ ЗУПИНКИ – РЕКОНСТРУКЦІЯ І ПЕРЕБУДОВА (НА ПРИКЛАДІ ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЧАСТИНИ ЛЬВОВА)

© Посацький Б., Мазур Т., Король Є., 2020

https://doi.org/ 10.23939/sa2020.01.116

Проведено аналіз реконструкції і перебудови сформованих у другій половині XX ст. зупинок трамвая у Львові в контексті зміни планування між магістральних територій на прикладі центральної частини міста. Показані містобудівні підходи до реконструкції між магістральних територій та привокзальної площі перед головним залізничним вокзалом міста.

Ключові слова: Львів, трамвайна зупинка, трамвайна мережа, транспортний рух, привокзальна площа.

Постановка проблеми

Розвиток мережі трамвайного руху має важливе значення у комплексі заходів організації пасажирських перевезень у Львові. У центральній частині історичного великого міста зміна розташування трамвайних зупинок та їхня реконструкція має суттєве значення для забезпечення зручного користування цим видом транспорту та уникнення колізій з автомобільним рухом.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

У Львові систему електричного трамваю вважають однією з найрозвинутіших в Україні. Від 1880 р. до 1908 р. використовували кінну тягу, з 1894 р. – електричну. В роботах Тархова С., Котлобулатової І., Мельника І. описано історію зародження і відкриття перших ліній кінного та електричного трамваю у Львові, який став четвертою в тодішній Австро-Угорщині, а на території нинішньої України – другим після Києва (Тархов С. А., 1994, Котлобулатова І., 2004, Лемко І., 2008). На підставі даних, наведених у книжці С. Тархова "Історія Львівського трамваю", а також власних досліджень Ковальова Д. і Дрималика А. відтворені історичні схеми львівського трамвая (Котлобулатова І. П., 2009). В оповіданнях Ілька Л. "Легенди старого Львова" та його виступах на ТРК "Люкс" (2002–2004 рр.), художньо в романтичному стилі описані зародження і розвиток львівського трамваю (Посацький Б. С., Мазур Т. М., Король Є. І., 2018). За словами начальника архітектурно-планувальної майстерні ДІ "Містопроєкт" у Львові Дубини В., пріоритетом подальшого розвитку транспортної системи у Львові стане трамвай. Про це він заявив під час представлення генерального плану розвитку Львова (Мельник І., 2011).

Мета статті

Мета статті – дослідити містобудівні умови розташування мережі зупинок у ході реконструкції трамвайних сполучень у історичному центрі великого міста та показати можливості оптимізації трамвайних ліній та розташування зупинок шляхом їх реконструкції з врахуванням умов наявного розпланування території.

Виклад основного матеріалу

Трамвайні сполучення у Львові мають довгу історію, з кінця XIX ст., коли у 1894 р. розпочався регулярний рух електричного трамваю на лінії Головний залізничний вокзал – Стрийський парк (Дубина В. І.). Найбільшого розвитку трамвайна мережа досягла у першій половині XX ст. Водночас варто зауважити, що це стосувалося передусім центральної частини міста, де було сформоване трамвайне півкільце. До півкільця підключили радіальні напрямки, прокладені магістральними вулицями і таким чином західний, північний і східний периферійні сектори міста отримали зв'язок із центром Львова.

Впродовж 1950–1980-х років значна частина трамвайних колій у центрі Львова була демонтована з огляду на щораз частіші конфлікти з автомобільним рухом і часткову заміну трамваю тролейбусом (Мельник І.). Однак парадоксальність ситуації полягала в тому, що в умовах постійного зростання цін на пальне, складного рельєфу території міста і високої провізної спроможності трамваю саме цей вид громадського транспорту виявився найефективнішим у Львові.

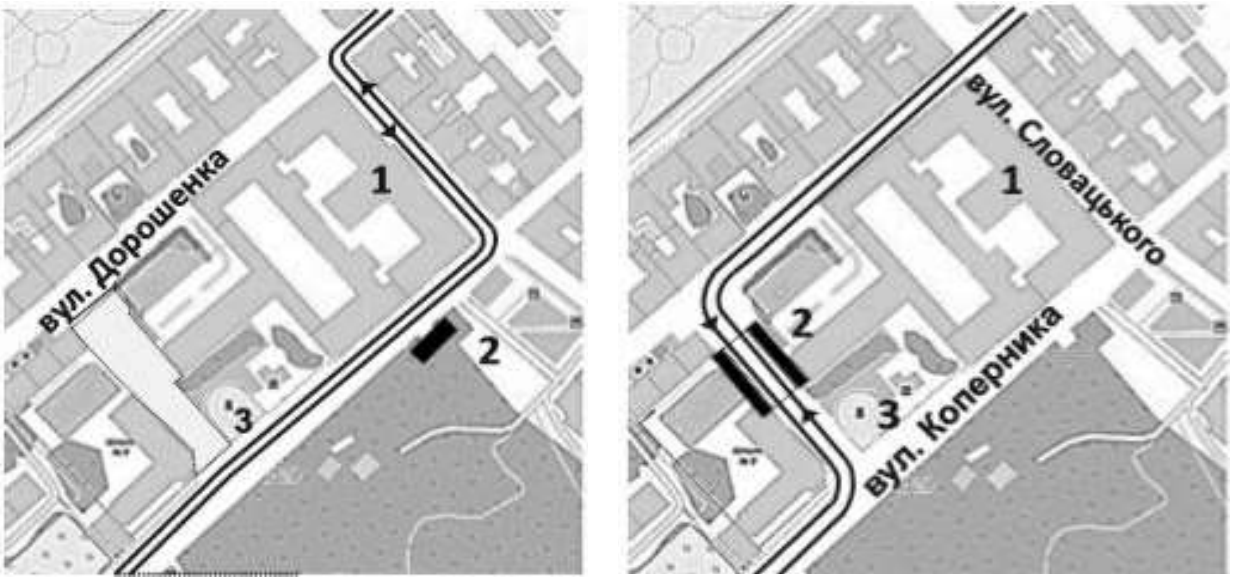
У другій половині XX ст. розвиток автомобілізації (особливо після радикальних суспільно-економічних перетворень 1991 р.) спричинив різке зростання транспортного руху у центрі Львова. При цьому слід нагадати, що у рисунку вуличної мережі центральної частини міста збереглося сформоване у XIX ст. переважання радіальних напрямків і нестача кільцевих сполучень. На багатьох вузьких вулицях одночасний рух трамваїв та автомобілів призвів до суттєвого сповільнення руху та взаємного блокування на зупинках громадського транспорту. Часткове вирішення проблеми вбачалося в зміні деяких ділянок трамвайної колії та перенесенні окремих зупинок з їх реконструкцією. При цьому розглядали можливість перетворити відрізки вулиць у пішохідні, однак зі збереженням трамвайного руху. До таких вулиць належить вул. Дорошенка, якою трамвайну колію було прокладено ще у 1894 р. (Львівський трамвай. Схеми ліній). Вулицею здійснюється транспортний зв'язок історичного центру Львова з західним сектором міста – головним залізничним вокзалом на площі Двірцевій.

По всій довжині вулиці Дорошенка не вдалося прокласти трамвайні колії через її стрімкий підйом. Тому спочатку було запропоновано повернути трамвайну колію на вузьку вул. Словацького і далі з меншим ухилом по вул. Коперника вгору. Після повороту на вул. Коперника були створені дві трамвайні зупинки, які блокували транспортний рух на цій вулиці (рис. 1, *а*).

Подібна ситуація виникла і на вулиці Словацького, де ті самі повороти трамвайних колій спричиняли блокування транспортного руху та виникнення постійних "корків". Отже, незадовільна транспортна ситуація склалася на двох перехрестях і трьох вулицях – Дорошенка, Словацького, Коперника. Все це у сукупності зумовило будівництво трамвайного об'їзду з критим пероном для трамвайної зупинки, збудованого у 2004 р. (Львівський трамвай. Схеми ліній) біля пам'ятника Маркіянові Шашкевичу (скульптори Д. Крвавич, М. Посікіра) (рис. 1, *б*).

Спорудження критого прозорим дахом перону з посадковими платформами дало змогу розташувати дві трамвайні зупинки (рух в обох напрямках) з місцями для сидіння та двома кіосками (кава, чай, бутерброди) (рис. 2).

Перенесення зупинки на між магістральну територію, розташовану між радіальними паралельними вулицями Дорошенка і Коперника, що належала Духовній семінарії Святого Духа, частково зруйнованій у часи Другої світової війни, дозволило усунути блокування транспортного руху трамвайними зупинками по вул. Коперника, а також ліквідувати дуже незручні для руху повороти трамвайної колії на перехрестях Дорошенка – Словацького і Коперника – Словацького, що покращило умови руху на кільцевій вул. Словацького.



А. – *до реконструкції* **Б.** – *після реконструкції*

Рис. 1. Перенесення зупинки на між магістральну територію, розташовану між радіальними паралельними вулицями Дорошенка і Коперника – будинок Головної пошти Львова; 2 – трамвайна зупинка; 3 – пам'ятник Маркіянові Шашкевичу

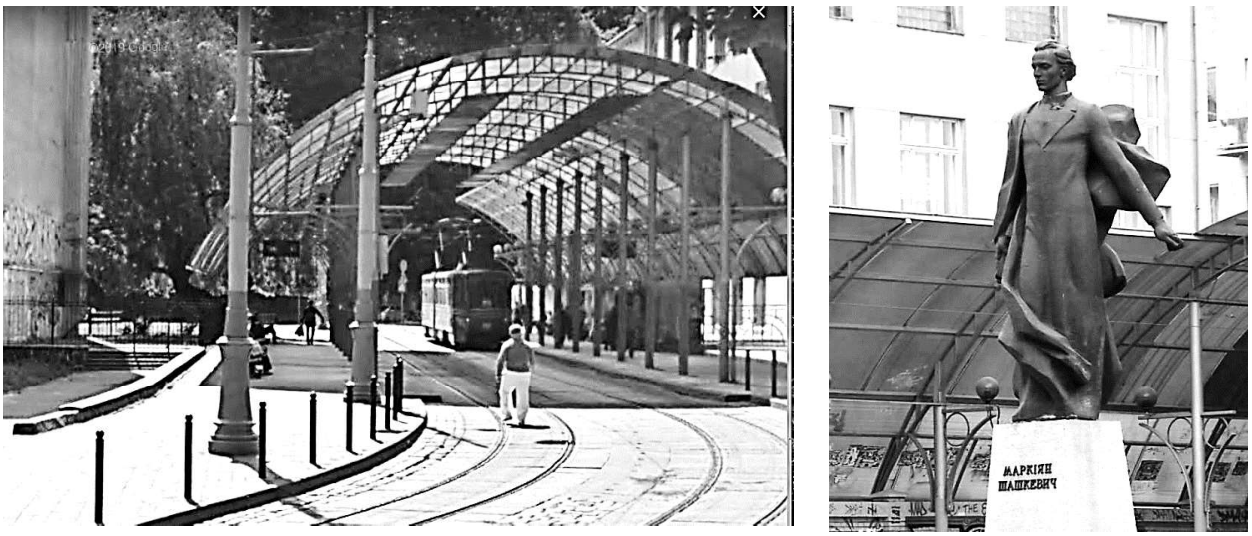


Рис. 2. Критий перон для трамвайної зупинки біля пам'ятника Маркіянові Шашкевичу на трамвайному об'їзді між вул. Коперника і Дорошенка

Простір перонів нової зупинки розкритий на невелику площу з встановленим у 1990 р. пам'ятником Маркіяну Шашкевичу, біля музею "Русалки Дністрової". Монумент виготовлений з досить цінних гірських порід – лабрадориту та граніту, а навколо його оточують квіткові клумби. Отже, нова трамвайна зупинка стала важливою складовою громадського простору вул. Коперника (Пам'ятник Маркияну Шашкевичу. Львів – фото, адреса).

Схожа ситуація з незадовільними умовами транспортного і пішохідного руху склалася на перехресті двох історичних магістральних вулиць Городоцької і Шевченка. На вулиці Шевченка функціонує найдовший у Львові маршрут електричного трамваю, що відкрився у 1908 р. (Львівський трамвай. Схеми ліній). Вулицею Городоцькою від залізничного вокзалу до історичного центру Львова кінні трамваї почали їздити у 1880 р., а електричні – у 1894 р. Встановлена

тоді для Львова ширина трамвайної колії 1000 мм зберігається і донині (Львівський трамвай. Схеми ліній). Обидві вулиці за межами міста – це автомобільні шляхи міжнародного значення України М10 і М11 (Дубина В. І.). Вони починаються у Львові і сполучають Львів з міжнародними пунктами пропуску Шегині і Краковець на західному кордоні України з Європейським Союзом (Польща).

Автомобільний рух на автошляхах М11 і М10 постійно зростає, що впливає на інтенсивність транспортного руху на вулицях Городоцькій і Шевченка, що з'єднують західний сектор міста з його історичним центром. Ними проходять чотири трамвайних та понад десяток автобусних маршрутів. У міру зростання руху перехрестя двох вулиць перед церквою Св. Анни, де починається вул. Шевченка, стало місцем постійних конфліктних ситуацій, зумовлених здебільшого трикутною конфігурацією транспортної площі. На площі перехрещувалися трамвайні колії та автомобільні смуги руху в обох напрямах (від історичного центру міста, до історичного центру міста), де постійно виникали аварійні ситуації (рис. 3, *а*). Це привело до спорудження трамвайного об'їзду з трамвайною зупинкою на невеликій ділянці міжмагістральної території між вулицями Городоцькою і Шевченка. Ділянки церкви Св. Анни, Муніципального театру та кількох офісних будівель сформували трикутний острівець, оточений радіальними вулицями Городоцькою і Шевченка та новим трамвайним проїздом (рис. 3, *б*).

А. – *до реконструкції* **Б.** – *після реконструкції*

Рис. 3. Перенесення зупинки на міжмагістральну територію, розташовану між радіальними вулицями Городоцька і Шевченка.1 – церква Св. Анни (кол. костел Св. Анни); 2 – Львівський академічний драматичний театр імені Лесі Українки; 3 – трамвайна зупинка

Трамвайний проїзд був прокладений у 2013 р. (У Львові кільце між вул. Городоцькою та Шевченка збудують до жовтня). Тут облаштовано нову зупинку, де, окрім трамваю, зупиняються міські автобуси. На вулицях Шевченка і Городоцькій навпроти церкви Св. Анни влаштовано зупинки громадського транспорту (трамвай, автобус), їх з'єднано регульованими пішохідними переходами з церквою.

Наступний приклад це – площа Двірцева перед Головним залізничним вокзалом Львова. У 2020 р. планують завершити її реконструкцію і перебудову. Багато львів'ян та гостей розглядають площу як візитну картку міста, його ворота, що формують перше враження про Львів (Повне переосмислення простору або 10 особливостей оновленої площі Двірцевої у Львові).

Площа з часу будівництва вокзалу у 1905 р. виконувала функції привокзальної транспортно-пішохідної площі, де концентрувалися потоки трамвайного, автомобільного та пішохідного руху. Схема розпланування площі принципово не змінювалася впродовж XX ст., обсяги всіх видів руху зростали, і у XXI ст. стало очевидним, що площа потребує перепланування.

Концепція реконструкції Двірцевої площі була оприлюднена у 2017 р. і ставила за мету – впорядкувати рух громадського і приватного транспорту, тому що на той час тільки трамваї мали окремо виділену смугу руху. Пріоритетом оголошувалося збільшення інфраструктури

громадського транспорту, збільшення кількості зупинок, а в майбутньому збільшити кількість трамвайних маршрутів до вокзалу. Наголошувалося на потребі наблизити їх до фасаду головного вокзалу з метою скорочення шляхів пішохідного пересування пасажирів (Проект реконструкції площі Двірцевої: чотири смуги, озеленення площі, модернізація фонтану, зручність для гостей і мешканців Львова). Реконструкція площі повинна була змінити схему руху на ній трамваю, що збереглася ще з першої половини XX ст.

Реалізовані впродовж 2017–2019 років реконструктивні заходи радикально змінили функціональне і транспортне зонування території площі та її загальний архітектурний образ. Тут зупинимося тільки на планувальних та об'ємно-просторових вирішеннях, які стосуються трамвайного руху.

На площі збережено кільцеву схему конфігурації трамвайних колій, однак змінено їх розташування для забезпечення послідовності руху пасажирів у режимі: висадка – посадка, колії роздвоюються та обслуговують окремі платформи. Споруджено дві криті платформи висадки пасажирів, вони розташовані паралельно до будівлі Головного залізничного вокзалу (збудованого у 1905 р.) безпосередньо перед його фасадом із входами. Це зручно для пасажирів, особливо з багажем, яким не треба долати значну відстань, як це було до реконструкції. За напрямом руху трамваю колії повернуто під прямим кутом (перпендикулярно до вокзалу) і споруджено дві криті платформи посадки. Ці платформи теж розташовані неподалік від головного входу до вокзалу і на початку пішохідної алеї вулиці Чернівецької, яка сполучає вокзал з містом (рис. 4).

Усередині трамвайного кільця розташовано три платформи посадки і три для висадки пасажирів ліній міських автобусів. Їхні траси в'їзду і виїзду двічі перетинаються з трамвайними коліями.

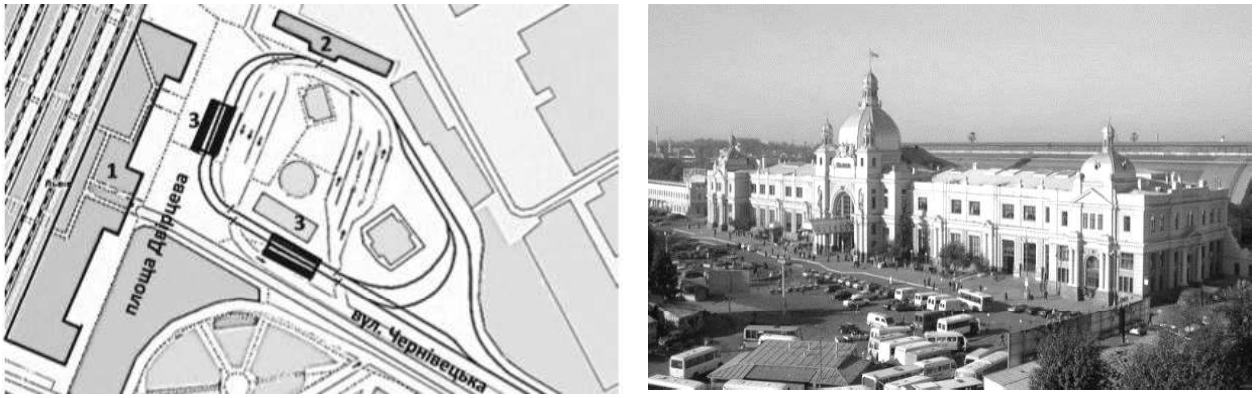


Рис. 4. Перенесення трамвайних зупинок на площі Двірцевій перед Головним залізничним вокзалом Львова і вулиці Чернівецької : 1 – Головний залізничний вокзал Львова; 2 – автовокзал "Двірцевий"; 3 – криті платформи висадки і посадки пасажирів на трамвай

Висновки

Трамвай у Львові належить до перспективних видів громадського транспорту, його мережа постійно розвивається. В умовах постійного зростання цін на пальне, складного рельєфу території міста і високої провізної спроможності трамваю саме цей вид громадського транспорту виявився найефективнішим у Львові. У центральній частині міста важливим є покращання загальних умов транспортного руху на вузьких вулицях. Тут важливим резервом виступає використання навіть невеликих ділянок між магістральних територій, розташованих між транспортними вулицями.

Бібліографія

Тархов С. А.,1994. *Історія львівського трамвая*. Львів : Фенікс Лтд, с. 128;

Котлобулатова І., 2004. *Колись давно у Львові. Нотатки з історії Львова. Конка. Трамвай* // Таємниці міста Лева. Львів : Аверс, с. 184–186;

Лемко І., 2008. *Романтичний львівський трамвай* // Легенди старого Львова. – Львів : Апріорі, с. 43–47;

Котлобулатова І. П., 2009. *Дати і події в історії Львова*. Львів: Аверс, с. 208;

Посацький Б. С., Мазур Т. М., Король Є. І., 2018. *Трамвайна мережа у історичному центрі великого міста (на прикладі Львова)* / Б. С. Посацький, Т. М. Мазур, Є. І. Король // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. збірник. К.: КНУБА,. Вип. 67, с. 391–397;

Мельник І., 2011. *Краківське передмістя та західні околиці Королівського столичного міста Львова.* Львів: Центр Європи, с. 288;

Дубина В. І. Пріоритетним видом транспорту у Львові буде трамвай. [Електронний ресурс]: – ВГОЛОС vgolos – Режим доступу: https://vgolos.com.ua/news/priorytetnym-vydom-transportu-u-lvovi-bude-tramvaj-dubyna_1943.html

Мельник І. Ювілей львівського трамваю. [Електронний ресурс]: zbruc.eu, – Режим доступу: https://zbruc.eu/node/22950 (дата звернення 31.05.2014)

Львівський трамвай. Схеми ліній [Електронний ресурс]: Львівський електротранспорт. – Режим доступу: http://www.lvivtrans.com/tram.php

Пам'ятник Маркияну Шашкевичу. Львів – фото, адреса. [Електронний ресурс]: – IGOtoWORLD.com – Режим доступу: https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/2328_pamyatnik-markiyanu-shashkevichu.htm

У Львові кільце між вул. Городоцькою та Шевченка збудують до жовтня. [Електронний ресурс]: – ZAXID.NET – Режим доступу: https://zaxid.net/u_lvovi_kiltse_mizh_vul_gorodotskoyu_ta_shevchenka_zbuduyut_do_zhovtnya_n1289447

Повне переосмислення простору або 10 особливостей оновленої площі Двірцевої у Львові. [Електронний ресурс]: – TVOEMISTO – Режим доступу: http://tvoemisto.tv/blogs/naykrashcha_vokzalna_ploshcha_ukrainy_abo_10_rodzynok_dvirtsevoi_105035.html (дата звернення 12.12.2019)

Проект реконструкції площі Двірцевої: чотири смуги, озеленення площі, модернізація фонтану, зручність для гостей і мешканців Львова. [Електронний ресурс]: – Львівська міська рада. – Режим доступу: https://city-adm.lviv.ua/news/culture/architecture-and-historic-heritage/247741-proekt-rekonstruktsii-ploshchi-dvirtsevoi-chotyry-smuhy-ozelenennia-ploshchi-modernizatsiia-fontanu-zruchnist-dlia-hostei-i-meshkantsiv-lvova (дата звернення 05.04.2018)

References

Tarkhov S. A., 1994. *Istoriia lvivskoho tramvaia*. Lviv : Feniks Ltd, s. 128;

Kotlobulatova I., 2004. *Kolys davno u Lvovi. Notatky z istorii Lvova. Konka. Tramvai* // Taiemnytsi mista Leva. Lviv : Avers, s. 184–186.

Lemko I., 2008. *Romantychnyi lvivskyi tramvai* // Lehendy staroho Lvova. Lviv: Apriori, s. 43–47.

Kotlobulatova I.P., 2009. *Daty i podii v istorii Lvova.* Lviv: Avers,. s.208;

Posatskyi B. S., Mazur T. M., Korol Ye. I., 2018. *Tramvaina merezha u istorychnomu tsentri velykoho mista (na prykladi Lvova)* / Posatskyi B.S., Mazur T.M., Korol Ye.I. // Mistobuduvannia ta terytorialne planuvannia: Nauk.-tekhn. zbirnyk. – K.: KNUBA. Vyp. 67. S. 391–397;

Melnyk I., 2011. Krakivske peredmistia ta zakhidni okolytsi Korolivskoho stolychnoho mista Lvova. Lviv: Tsentr Yevropy. s. 288;

Dubyna V. I. Priorytetnym vydom transportu u Lvovi bude tramvai. [Elektronnyi resurs]: – VHOLOS vgolos – Rezhym dostupu: https://vgolos.com.ua/news/priorytetnym-vydom-transportu-u-lvovi-bude-tramvaj-dubyna_1943.html

Melnyk I. Yuvilei lvivskoho tramvaiu. [Elektronnyi resurs]: zbruc.eu, – Rezhym dostupu: https://zbruc.eu/node/22950 (data zvernennia 31.05.2014)

Lvivskyi tramvai. Skhemy linii [Elektronnyi resurs]: Lvivskyi elektrotransport. – Rezhym dostupu: http://www.lvivtrans.com/tram.php

Pamiatnyk Markyianu Shashkevychu. Lviv – foto, adresa. [Elektronnyi resurs]: – IGOtoWORLD.com – Rezhym dostupu: https://ua.igotoworld.com/ua/poi_object/2328_pamyatnik-markiyanu-shashkevichu.htm

U Lvovi kiltse mizh vul. Horodotskoiu ta Shevchenka zbuduiut do zhovtnia. [Elektronnyi resurs]: – ZAXID.NET – Rezhym dostupu: https://zaxid.net/u_lvovi_kiltse_ mizh_vul_gorodotskoyu_ta_shevchenka_zbuduyut_do_zhovtnya_n1289447

Povne pereosmyslennia prostoru abo 10 osoblyvostei onovlenoi ploshchi Dvirtsevoi u Lvovi. [Elektronnyi resurs]: – TVOEMISTO – Rezhym dostupu: http://tvoemisto.tv/blogs/naykrashcha_vokzalna_ploshcha_ukrainy_abo_10_rodzynok_dvirtsevoi_105035.html (data zvernennia 12.12.2019)

Proekt rekonstruktsii ploshchi Dvirtsevoi: chotyry smuhy, ozelenennia ploshchi, modernizatsiia fontanu, zruchnist dlia hostei i meshkantsiv Lvova. [Elektronnyi resurs]: – Lvivska miska rada. – Rezhym dostupu:

https://city-adm.lviv.ua/news/culture/architecture-and-historic-heritage/247741-proekt-rekonstruktsii-ploshchi-dvirtsevoi-chotyry-smuhy-ozelenennia-ploshchi-modernizatsiia-fontanu-zruchnist-dlia-hostei-i-meshkantsiv-lvova (data zvernennia 05.04.2018)

[1]Bohdan Posatskyi, [2]Tamara Mazur, [3]Evgenia Korol
Lviv Polytechnic National University
[1]Ph. D.arch., Prof.
e-mail: posatsky@i.ua
orcid: 0000-0003-3954-7743
[2]Ph.D.arch, Associate professor
e-mail: tmazur1@ukr.net
orcid: 0000-0003-0930-1953
[3]Senior Lecturer
e-mail: evgenivankor@ukr.net
orcid: 0000-0003-3336-2000

TRAM STATIONS: RECONSTRUCTION AND RESTRUCTURING (ON THE EXAMPLE OF THE CENTRAL PART OF LVIV)

© Posatskyi B., Mazur T., Korol E., 2020

An analysis of the reconstruction and restructuring of the tram stops formed in the second half of the twentieth century in Lviv in the context of the inter-highway territories planning change on the example of the central part of the city. The urban planning approaches to the reconstruction of the inter-highway territories and the square in front of the main railway station of the city are shown.

Tram connections in Lviv have a long history, dating from the late nineteenth century when in 1894 the regular movement of the electric tram on the line "Main Railway Station - Stryiskyi Park" began. The tram network reached its greatest development in the first half of the twentieth century. At the same time, it should be noted that this was particularly true of the central part of the city where the tram ring was formed. Radial directions were laid to the semicircle by main streets, and thus the western, northern and eastern peripheral sectors of the city were connected to the centre of Lviv.

During the 1950s – 1980s, a large part of the tram tracks in the centre of Lviv were dismantled given the increasing conflicts with car traffic and the partial replacement of the tram by trolleybus.

In the second half of the twentieth century, the development of motorization (especially after the radical socio-economic transformations of 1991) caused a sharp increase in traffic in the centre of Lviv. It should be noticed that the predominance of radial directions and lack of annular connections in the configuration of the street network of the central part of the city formed in the 19th century was preserved. In many narrow streets, the simultaneous movement of trams and cars has led to a significant slowdown in traffic and interlocking at public transport stops. A partial solution to the problem was seen in changing some sections of the tram track and relocating some tram stops with their reconstruction.

In this context, the urban planning aspects of the relocation of tram stops on separate sections of the historical part of the city are analyzed: between the radial parallel Doroshenko and Copernicus Streets; between the radial Horodotska and Shevchenko Streets; Dvirtseva Square in front of Lviv Main Railway Station and Chernivetska Street.

The tram in Lviv is one of the most promising types of public transport: in the conditions of a constant increase of fuel prices, difficult terrain of the city and high tram capacity, this type of public transport proved to be the most efficient in Lviv. In the central part of the city, it is important to improve the general conditions of traffic on narrow streets. An important reserve here is the use of even small sections of inter-highway territories located between the main streets.

Key words: Lviv, tram stop, tram network, transport traffic, railway station.