

**Mykola Bevz, Sc. Dr.**  
Prof. of Department of Architecture and Restoration  
Lviv Polytechnic National University  
Prof. of Department of Restoration of Lublin Polytechnic

**CONSERVATION OF ARCHITECTURAL MONUMENTS IN L'VIV  
REGION AT THE 20<sup>TH</sup> CENTURY ON A FOND OF THE  
CONSERVATION PROCESSES DEVELOPMENT  
IN HALYCHYNA**

The stages of development of restoration activity in Halychyna in the 19-20th centuries are covered. The role of separate architects in the formation of restoration views is revealed and the main objects, where restoration works were performed, were described.

**Микола Габрель, д-р техн. наук, професор**  
Кафедра архітектурного проектування  
Національний університет «Львівська політехніка»

**АВТОМАГІСТРАЛЬ ТА ЕСТАКАДА ЗАМІСТЬ ЗАЛІЗНИЦІ.  
УТОПІЯ ЧИ ШАНС ВИРІШЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ  
ПРОБЛЕМИ Й ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ  
ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЦЕНТРУ ЛЬВОВА**

Запропонована автором концепція передбачає:

- заміну залізниці у північній частині центру Львова на швидкісну автомагістраль. Пропонована магістраль після винесення залізниці та демонтажу насипу пройде на естакаді через Полтвинську улоговину між Кортумовою горою і Високим Замком, матиме розгалуження поза межами центру; на сході – у напрямку північного житлового масиву, Майорівки, Сихова, а за умови прокладення тунелю під Високим Замком – вихід на Стрийську і в південний житловий район; на заході – у житлові й промислові райони Рясне, Левандівка, Білогорща, після спорудження тунелю

- під Кортумовою горою – на вулицю Городоцьку і в південно-західний житловий район Львова;
- продовження вулиці Підвальної тунелем під Високим Замком з виходом у райони станції "Підзамче" та сполучення її тут зі швидкісною автомагістраллю; створення об'єктів транспортної інфраструктури під Високим Замком у поєднанні з тунелем;
  - перенесення транспортних навантажень з вулиці Клепарівської на вул. Джерельну, яка пройде від швидкісної автомагістралі на естакаді, далі тунелем під горою Страчення з виходом на вул. Т. Шевченка, Я. Мудрого і Городоцьку в район площі перед цирком;
  - диференціацію транспортних вулиць у центральній частині Львова з розширенням кільця всередині центральної частини як системи тунелів і естакад. Кільце окреслюється естакадою швидкісної магістралі: вул. Джерельна – тунель під горою Страчення – вул. Я. Мудрого – площа перед цирком – тунель під парком ім. І. Франка і Цитаделлю з виходом на вул. Вітовського – І. Франка – Підвальна – тунель під Високим Замком. Тунелі передбачаються під зеленими зонами центральної частини, естакади – над пониженими ділянками рельєфу;
  - окреслення кільця, яке виступатиме базовою транспортною ланкою центральної частини і матиме добре сполучення з загальноміськими магістралями; на його основі розвиватиметься система обслуговуючого транспорту в центрі Львова;
  - перетворення вул. Городоцької від площі перед цирком до площі Данила Галицького на пішохідну вулицю з можливістю проїзду лише обслуговуючого транспорту. Пішохідний бульвар вул. Городоцької матиме виходи до Високого Замку зі східного боку, а від площі перед церквою Анни – в новий центр, що постане на початку вул. Т. Шевченка;
  - залишення транспортного руху на просп. Свободи з боку парних номерів, що перетинатиме вул. Городоцьку поблизу Торгової площі естакадою, яка продовжиться вздовж правого боку просп. В. Чорновола до сполучення зі швидкісною магістраллю. Таким чином, транспортний рух просп. Чорновола не перетинатиме пішохідних сполучень між Високим Замком і Кортумовою горою;

- функціональне продовження існуючого центру в північному напрямку формуванням трьох осей: історично орієнтованої, яка повинна сполучати площу Ринок і Старий Ринок пішохідними зв'язками вздовж вул. Краківської і Б. Хмельницького і завершитись автовокзалом на території нинішньої станції "Підзамче"; осі ділової активності – як продовження просп. Свободи вздовж просп. Чорновола і завершення його пересадочною станцією громадського транспорту на швидкісній автомагістралі; торгової осі, яка розвивається від площі перед ТЦ «Магнус» до ринку "Краківський", далі вздовж вул. Базарної, закінчуючись автовокзалом приміського транспорту під швидкісною магістраллю;
- насичення виділених осей новими об'єктами, які відповідатимуть їх принципівому функціональному змісту: на історично орієнтованій осі – виставковий зал і молодіжний центр у районі площі Старий Ринок і вул. Лева; на осі ділової активності – бізнес-центр на вул. Під Дубом і банк на вільній ділянці між просп. В. Чорновола і вул. П. Куліша; на торговій осі – розбудова ТЦ «Магнус» і створення тут нових торговельних пасажів, розбудова ринку "Краківський" і розташування тут універсального торговельного центру;
- "заповнення" території між виділеними смугами історичного, ділового і торгового змісту житловою забудовою з відповідною організацією відкритих і підземних просторів. Поступово витіснятимуться з цієї території функції, не властиві центру (склади, промислові підприємства, ремонтні майстерні тощо);
- максимальне збереження існуючого житлового фонду, його модернізацію, поліпшення благоустрою дворових просторів. На місці колишнього єврейського цвинтаря пропонується розвинути меморіальну площу, а також Музей єврейської культури в Галичині;
- створення кільця пішохідного та велосипедного руху навколо центральної частини Львова, включаючи території, що долучаються з північного боку. Кільце формуватиметься пішохідним бульваром поблизу швидкісної автомагістралі, відкосами Кортумової гори і Високого Замку з виходом через вул. Клепарівську до озелених масивів парку І. Франка, Цитаделі, вул. Підвальної, формування пішохідного поперечного зв'язку від

Високого Замку через площу Старий Ринок до вул. Зернової, Балабана, і далі через площу перед ринком "Краківський" на Кортумову гору;

- композиційну організацію території на основі поєднання й взаємного підпорядкування площ і пішохідних бульварів, які домінують у просторі центру. Наприклад, на торговій осі виділяються три площі (перед ТЦ «Магнус», ринком "Краківський" та поблизу готелю "Карпати" перед торговельно-виставковим центром). Площа перед ТЦ «Магнус» сполучається з площею перед бізнес-центром на вул. Під Дубом пішохідним бульваром вул. Куліша та лівого боку просп. Чорновола. У межах історичної осі вже сформовані площі, що є основними її вузлами (пл. Ринок і Старий Ринок), які поєднуються з невеликими площами перед основними об'єктами цієї частини центру пішохідним бульваром вул. Б. Хмельницького;
- організацію архітектури площ на умовах витримування масштабів об'єктів, що їх формують, і масштабів відкритих просторів. Організація "інтер'єру" швидкісної автомагістралі розрахована на його сприйняття з транспорту, який рухається естакадою на висоті від 5-ти до 9-ти м. над рівнем землі. Особливу увагу приділено просторам пішохідних бульварів. У місцях їх проходження в межах існуючої житлової забудови передбачається переосвоєння перших поверхів будинків під об'єкти торгівлі й громадського обслуговування;
- поєднання зелених масивів, які підходять до центру Львова, системою пішохідних бульварів;
- розвиток центру Львова за межі нинішньої ділянки залізниці (пропонованої швидкісної автомагістралі на естакаді) біля підніжжя Високого Замку компактною формою вздовж вул. Б. Хмельницького. Таким чином Високий Замок виступатиме структуроформуючим і композиційним вузлом всього центру Львова. Підняття швидкісної магістралі на естакаду відкриє добрі пішохідні зв'язки з цієї частини центру в напрямку Високого Замку.

**Mykola Habrel**, Sc. Dr., Professor  
Department of Architectural Designing  
Lviv Polytechnic National University

**AUTOSTRADA AND ESTAKADA INSTEAD OF RAILROAD.  
UTOPIA OR CHANCE CHALLENGE FOR TRANSPORTATION  
PROBLEMS AND SPACE DEVELOPMENT  
THE CITY CENTER OF LVIV**

The author suggests the concept of replacing the railway, which is located north of the city center of Lviv on the freeway, located on the ramp. This solution will enable to solve the problems of automobile traffic and pedestrian connections in the city center and the development of the city center in the northern direction.

**Юрій Джигіль**, к.арх., доцент  
Кафедра дизайну архітектурного середовища  
**Тамара Мазур**, к.арх., доцент  
Кафедра містобудування  
Національний університет «Львівська політехніка»

**РОЛЬ АРХІТЕКТОРА А. М. ШУЛЯРА У ЗНАКОВИХ  
ПРОЕКТАХ ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИЧНОГО ЦЕНТРУ ЛЬВОВА**

В цій статті автори на декількох прикладах і з власного досвіду прагнуть дати своє бачення історичного значення постаті архітектора А.М. Шуляра у збереженні і розвитку архітектури Львова, обласних міст та поселень в повоєнний період другої пол. 20 ст. З огляду на ці події стає зрозумілим масштаб постаті А.М. Шуляра і значення його творчого доробку для нашого часу. При цьому ми не претендуємо на вичерпність нашого бачення, а лише прокладаємо дороговказ для майбутніх дослідників творчого спадку цієї визначної людини – одного з яскравих представників галицької інтелігенції 20 ст.

Отже, одним із найвизначніших здобутків Андрія Михайловича Шуляра, як начальника управління у справах будівництва та архітекту-