

АНТРОПОГЕННИЙ ВПЛИВ НА ПРИРОДНЕ СЕРЕДОВИЩЕ

УДК 911.3:502.1:656.211] (477.83-25)

М. М. НАЗРУК, д-р геогр. наук, **Н. І. ОРНАТ**
Львівський національний університет імені Івана Франка,
Вул. П. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна
e-mail: kfgeoresurs@ukr.net

ЕКОЛОГО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ СТАНЦІЙ В МЕЖАХ МІСТА ЛЬВОВА

Розглянуто особливості функціонування урбосистеми міста Львова під впливом залізничного транспорту. Проведено історико-географічний аналіз виникнення і розвитку залізничного транспорту на території міста Львова. Окреслено особливості залізничних станцій на території міста та їх вплив на формування геопросторових відмінностей територіального розвитку міста. Розкрито взаємозв'язок між фізико-географічними умовами і особливостями розвитку залізничного транспорту на території міста. Відмічено основні ознаки впливу залізничного транспорту на архітектурно-планувальну структуру міста. Окреслено основні соціально – екологічні проблеми функціонування залізничних станцій в межах міста.

Ключові слова: геопросторові особливості, залізничні станції, м. Львів

Nazaruk M. M., Ornat N. I., *Ivan Franko Lviv National University*

ECOLOGICAL AND GEOGRAPHICAL PECULIARITIES OF THE RAILWAY STATIONS FUNCTIONING WITHIN THE TERRITORY OF THE LVIV CITY

Peculiarities of the functioning of urbosystems of the Lviv city under the influence of the railway transport were examined. Historical and geographical analysis of the emergence and development of the railway transport in the city of Lviv was carried out. Peculiarities of the railway stations in the city and their impact on the formation of geospatial differences in the development of the city were described. The paper reveals relationships between the physical and geographical conditions and peculiarities of the railway transport development in the city of Lviv. Main features of the railway transport impact on the architecture and the city plan were pointed out. The basic social and ecological problems of the railway stations functioning within the city were outlined.

Key words: geospatial peculiarities, railway stations, Lviv city.

Назарук М. М. , Орнат Н. І., *Львовский национальный университет имени Ивана Франко*

ЕКОЛОГО-ГЕОГРАФІЧЕСКІЕ ОСОБЕННОСТИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ В ПРЕДЕЛАХ ГОРОДА ЛЬВОВА

Рассмотрены особенности функционирования урбосистемы города Львова под влиянием железнодорожного транспорта. Проведен историко-географический анализ возникновения и развития железнодорожного транспорта на территории города Львова. Определены особенности железнодорожных станций на территории города и их влияние на формирование геопространственных различий территориального развития города. Раскрыта взаимосвязь между физико-географическими условиями и особенностями развития железнодорожного транспорта на территории города. Отмечены основные признаки влияния железнодорожного транспорта на архитектурно-планировочную структуру города. Определены основные социально-экологические проблемы функционирования железнодорожных станций в пределах города.

Ключевые слова: геопространственные особенности, железнодорожные станции, г. Львов

Вступ

Сучасна соціоекологічна ситуація визначається не тільки існуючими джерелами антропогенного впливу, але й багатоміковою історією становлення та розвитку виробничої і територіальної структури. З дру-

гої половини XIX століття зароджувалися та розвивалися все нові технології й види антропогенного впливу, зокрема, все, що пов'язано з розвитком залізничного транспорту. Соціально-екологічні проблеми, що

виникають у результаті функціонування мережі залізничних станцій частково розкриті у працях таких вчених як: Drexler I. [1], Олена Степанів [2], Томін Ю. [3], Трегубова Т. [4] та ін.

На наш погляд, вирішення гострих міських проблем традиційними методами управління все частіше не дає бажаних результатів. У зв'язку з тим виникає потреба в пошуку нових парадигм у функціонуванні

та розвитку міста, визначенні проблем концептуального управління останнім і способів їх розв'язання. Метою нашої праці було дослідження впливу залізничних станцій, що знаходяться в межах міської урбосистеми на розвиток архітектурно-планувальної ситуації, сучасні фізико-географічні процеси і стан природного довкілля на території міста.

Результати досліджень

Важливим містобудівельним чинником міста Львова з 1860рр стає траса залізниці, яка широким півколом обігнула пагорби Подільської височини. Залізничний вузол у Львові створювався поетапно протягом півстоліття, без єдиного плану. У листопаді 1861 року Львів було з'єднано залізницею з Перемишлем, в 1866р. розпочався рух на лінії Львів – Чернівці – Ясси, в 1869 р. встановлено залізничне сполучення –з Бродами, в 1871р. – з Підволочиськом. В 1874 р. закінчено будівництво залізниці, яка

з'єднувала Галичину з Угорщиною через Карпати. На кінець XIX ст. Львів став головним залізничним вузлом краю і пришвидшив розвиток міста як торгівельно-промислового центру. Крім станції Львів – Головний, були збудовані станції Підзамче, Клепарів, Личаків, Львів – Товарний (Чернівецький дворець). Таким чином, центральні промислово розвинені австрійські провінції були з'єднані з ринком збуту своїх товарів і джерелом дешевої сировини. Ще



Картосхема розташування залізничних станцій на території міста Львова

Умовні позначення

● - залізничні станції у місті Львові

за австрійських часів Львів став важливим вузлом шляхів сполучення європейського значення. Зі Львова виходило дев'ять залізничних шляхів: Краківський, Чернівецький, Підволочиський, Белзецький, Стрийський, Самбірський, Стоянівський, Підгаєцький і Яворівський. Шість перших мали загальнодержавне й міжнародне значення, забезпечуючи сполучення з Прагою, Віднем, Трієстом, Чернівцями, Бухарестом, Києвом, Одесою, Варшавою, Гданськом, Будапештом та іншими містами, три останніх – місцеве. У Львові було сім залізничних станцій: Головний вокзал, Підзамче, Персенківка, Кульпарків, Львів - Клепарів, Львів – Личаків і Чернівецький дверець (товарний).

Головний вокзал, будівництво і географічне розміщення якого значно вплинуло на подальшу архітектурно – планувальну структуру урбосистеми міста, спочатку знаходився за три кілометри від центру міста. За планом 1840 року з Мшани колія мала пройти через тодішнє передмістя, нинішню вулицю Київську, і в цьому районі мала бути зведена будівля Головного залізничного вокзалу. Проте, міська влада не погодилась на прокладання колії так близько до центру міста. Було ще кілька варіантів розміщення Головного вокзалу. Наприклад, на перетині вулиць С.Бандери та Митрополита Ангеловича та на місці готелю «Дністер». Від цих варіантів відмовилися, через високу ціну земельних ділянок. Ще одним варіантом розташування головної станції було будівництво на вулиці Клепарівській біля тодішнього Будинку інвалідів. Та цей проект також був закритий через низьке розташування та вплив військових, адже будинок інвалідів був в їх відомстві. Та в кінцевому результаті в жовтні 1861 року Головний вокзал було повністю збудовано на тому ж місці, де він є і сьогодні, а це на відстані три кілометри від центру міста. Територія на якій було збудовано Головний вокзал була болотяниста та знаходилася на височині європейського вододілу. Для будівництва тут потрібно було відвести води в Полтву, яка тоді ще не була підземною річкою. Та ці інженерні труднощі були подолані. З центром міста вокзал сполучався спершу кінним, а від 1894р. електричним трамваєм.

Важливу лепту в розвиток міста внесла **вантажно-сортувальна станція Львів**. З її розбудовою виникла потреба в робочій силі, найближчим поселенням до станції, на

той час, було селище Левандівка. Саме воно забезпечувало кадрами станцію Львів. І тому в напрямку Левандівки почали прокладати дороги, розбудовувати житловий масив та створювати підприємства які теж користувались послугами залізниці. Тому саме залізниця зробила внесок у розбудову нового мікрорайону.

Розбудова міста пов'язана з розташуванням саме залізничних шляхів та львівських станцій. Швидка розбудова міста в західному та східному напрямках зумовлювалася розташуванням головного вокзалу й залізничної станції **Підзамче**, яка розпочала свою роботу в 1869 році. Вона ніби втиснена між Високим Замок та вул. Жовківською зі сторони якої вона доступна. Це важлива пасажирська станція для трьох східних напрямів. Саме побудова Головного вокзалу і станції Підзамче вплинуло на територіальний розвиток міста. Якщо на початку ХІХст. територіальний розвиток Львова відбувався вздовж шосейних доріг, то з 1860-х років важливим чинником стала траса залізниці, яка широким півколом обігнула пагорби Подільської височини. Побудова залізниці від Головного вокзалу до Підзамче півколом була зумовлена різкими перепадами висот між Кортумовою горою та височинами Розточчя в районі Винниці. Близькість до залізничної станції Підзамче та сприятливі природні умови, а саме досить рівна поверхня сприяли промислового будівництву у північній стороні міста. Цей район завжди виділявся більш виявленим промисловим характером. У другій половині ХХ ст. він виділявся як район легкої та харчової промисловості. Тут зосереджені шкіркокомбінат, лікєро – горілчаний та пивоварний заводи, Львівська кондитерська фабрика «Світоч», Львівський дріжджевий комбінат «Ензим».

Станція **Скнилів** – розпочала роботу в 1873 році. Вона розташована на західній околиці міста Львова. Відстань до залізничного вокзалу 4,7 км. Станція розміщена на відтинку залізниці Львів – Стрий та обслуговує приміські та вантажні потяги самбірського та стрийського напрямів. Її послугами користуються державне підприємство «Міжнародний аеропорт Львів» імені Данила Галицького, державне підприємство Львівський державний авіаційно-ремонтний завод та багато менших приватних підприємств.

Станцію **Клепарів** було відкрито в 1887р на новозбудованій залізниці Львів – Рава-Руська. В 1940 роках станція Клепарів мала особливе значення у пасажирському русі у напрямку Брюхович. До складу станції Клепарів входить залізничний парк Батарівка. Батарівка приймає та віддає подачі з Підзамче та з пасажирського парку станції Клепарів. У серпні 2010 року у вагонному депо Клепарів було атестовано новозбудований цех з ремонту та випробування гальмівного обладнання. Станція Клепарів є одним з найбільших залізничних вузлів м. Львова. На станції функціонує своя сортувальна система (19 сортувальних колій). Середній добовий вагонообіг - 2800 вагонів. Переробка - 1800 вагонів на добу.

Станція **Рясна** – функціонує з 1895року і розташована на території колишнього села Рясна Польська, яке у 1988 році увійшло до складу Львова. У 1895 році через село Рясна Польська проходила залізнична колія, яка сполучала Львів із містечком Янів (тепер смт. Івано – Франкове). Зараз тут зупиняється приміський поїзд Львів – Рава – Руська. Тепер станція Рясна має спроможність приймати вагони на вантажно-розвантажувальні операції і входить до складу станції Клепарів.

Персенківка – функціонує з 1894року. Виконує вантажно-пасажирську функцію. На станції зупиняються лише приміські потяги, але від станції йде відгалуження на багато підприємств: відбувається підвіз вантажів на електростанцію (ТЕЦ - 1), побудовано колію на автобусний завод, відходить гілка на асфальтний завод, що на вулиці Дж. Вашингтона та на багато інших підприємств району Нового Львова та вулиці Зеленої. Сучасна станція відіграє важливу роль у роз'їзді зустрічних потягів, оскільки напрямком Львів – Чернівці є одноколіїним, а також виконує вантажно-розвантажувальні операції будівельних матеріалів та металобрухту.

Сихів – залізнична станція на лінії Львів – Чернівці, розташована в адміністративних межах Львова на відстані 12 кілометрів від станції Львів – Головний. Станція була збудована на початку ХХ століття. Спочатку розташовувалась за адміністративною межею Львова, та у зв'язку з розширенням території міста увійшла до його складу. Станція Сихів забезпечує роботу підприємств Львова, які розташовані по-

руч: ТзОВ «Львівський бетон», ВАТ «Іскра», ВАТ «Львівторресурси» та інші. Відповідно станція займається вантажно-розвантажувальні операції таких вантажів: залізобетонних виробів, щебеню, піску, доломіту, товарів промислового спрямування, керамічної плитки, бензину та дизпалива.

На початку ХХ століття, а саме в 1906 році, було завершено будівництво вокзальної споруди станції **Личаків**. Вона була розміщена в місцевості Верхній Личаків на гілці «Підзамче – Личаків». Розташована на висоті 348м над рівнем моря. В 1914 році до Личаківського вокзалу було підведено трамвайну лінію. Вона починалася з рогатки на вул. Личаківській і була завдовжки 700 метрів. Сюди ходив маршрут «Н»: вагон відправлявся від Віденської кав'ярні (сучасний проспект Свободи) за півгодини до відправлення кожного поїзда. З 1925 року сюди почав курсувати маршрут №8, іншою кінцевою якою була спочатку Городоцька рогатка, а згодом - Богданівка. Сьогодні станція не функціонує, вокзальний будинок розквартіровано.

Ще однією цікавою особливістю розбудови міста є вузькоколіїні залізниці. Наприклад, мережа таких залізниць була створена під час проведення Крайової виставки «Таргі Всьходне» у парку Яна Кілінського (тепер Стрийський парк). У 1922 р. французьке видання «L' Information Financiere» писало про другі «Східні торги»: «Можна також уже передбачити, що їх успіх, значний, порівняно із попереднім роком...» Такий великий захід безперечно змінив вигляд сучасного міста. Залізничний транспорт в цьому брав безпосередню участь, адже неможливо забезпечити логістику на площі 220 000 м² без залучення тягового транспорту. Було побудовано під'їзний шлях від станції Персенківка для перевезення експонатів та відвідувачів. Вузкоколіїні промислові залізниці цегельних заводів у Козельниках та Персенківці відіграли певну роль у розбудові мікрорайонів даної частини міста.

Прокладення вузькоколіїних залізниць в районі Знесіння мали також туристичний характер. Вони використовувались для перевезення пасажирів від центральної частини міста до Винників. В Винниках розташовані озеро та лісовий масив, які були популярними місцями відпочинку

містян. Туди ходили потяги у 1970 –х роках, однак маршрути швидко скасували.

Аналізуючи проблеми використання міських територій, в своїй праці «Сучасний Львів» Олена Степанів відзначала, що першу половину ХХ століття «площа залізничних споруд займає 192,47 га, тобто 2,9% площі цілого міста. Більша частина залізничної площі лежить в західній частині міста, де знаходиться головний двірць, особовий і товарний, великі залізничні варстати тощо. Решту площі займають залізничні споруди в Клепарові, Підзамчі, Личакові, Персенківці та залізничне полотно» [2]

Дослідження даної проблеми показали, що необхідність і доцільність будівництва, реконструкції існуючих залізничних станцій, додаткових головних колій розвитку не завжди проектувалися на основі генеральних планів розвитку міста, узгоджувалися з проектами районного планування і забудови міста. Розвиваючи мікрорайони та промислові вузли, враховували наявність залізниць загальної мережі і внутрішніх колій промислових підприємств із урахуванням соціально-демографічної ситуації.

Поблизу вокзалів споруджуються промислові підприємства, виникають робітничі квартали та селища Богданівка, Левандівка, Сигнівка тощо. Перед першою війною Дирекцією залізниць був опрацьований план перебудови й удосконалення організації головної станції та її з'єднань із сусідніми станціями вузла. Головна станція по-

винна була нараховувати 52, а Клепарівська – 54 паралельні колії. Планувалося, що загальна довжина шляхів становитиме 128 км (тобто стільки ж, як із Варшави до міста Лодз). Це мала бути одна з найкращих станцій у Європі. В зв'язку із розростанням залізничної мережі у Львові було організовано майстерні для ремонту вагонів та паровозів. Львівські залізничні майстерні були найбільшим промисловим підприємством міста: в 1870 році в них працювало понад 350 робітників, а в 1900р. – понад 800. Значна кількість залізничних колій проходить через густозаселені мікрорайони, що створює значні проблеми для їх мешканців. Залізничний транспорт, який перетинає територію практично усіх районів міста – Галицького (вул. Персенківка), Шевченківського (вул. Огіркова, Замарстинівська, Долинського, Стрімка, караїмська, Під Дубом), Залізничного (вул. Кузневича) і Личаківського (вулиці Молочна, Польова, Силікатна, Заставна). Рівень шуму, пов'язаний з близькістю залізничної колії, досягає 65 – 70 дБА, що значно перевищує допустимі норми. Як результат, щоб зменшити шумове навантаження на жителів міста, в районі вулиці Джерельної вздовж залізничної колії будується спеціальна конструкція висотою 5 метрів. Довжина шумозахисного бар'єру – понад 500метрів, який буде першим в Україні шумозахисним екраном біля залізничної колії.

Висновки

Залізничні шляхи і їх споруди є найменш гнучким в системі міста, хоча б тому, що для свого облаштування вони потребують особливих форм рельєфу (для їх облаштування необхідна наявність довгих і широких, майже горизонтальних площадок, зручних місць переходів).

Залізничні станції безпосередньо вплинули на територіальний розвиток міської урбосистеми та геопросторові відмінності в ній;

Будівництво мережі залізничних станцій сприяло зростанню вантажообігу як в

межах міста, так і в транзитних напрямках. Тому, львівська промисловість тяжіє саме до залізничних станцій на території міста;

Вирішення соціально-екологічних проблем потребує значних інвестиційних капіталовкладень зі сторони управління Львівської залізниці та органів місцевого самоврядування.

На сьогоднішній день, місто Львів зі своїми передмістями розміщується на перетині залізничних шляхів, які в свою чергу спонукали місто до розвитку.

Література

1. Drexler I. Wielki Lwow – Lwow, 1920. – 558
2. Олена Степанів. Путівник Львова. Перевидання з 1943р. Стереотипне. – Львів. Видавничий центр «Фенікс». 1992. – 144с.

3. Томін Ю., Романишин Ю., Коритко Р., Парацак І. Перша колія: до 150- річчя Львівської залізниці. – Львів: 2011. – 496с.

4. Трегубова Т. О., Мих Р. М. Львів. Архітектурно – історичний нарис. – К., 1989- С. 115.

Надійшла до редколегії 21.09.2015