

The background of the entire page is an aerial photograph of a city, likely Lviv, showing a dense urban layout with numerous buildings and streets. Overlaid on this image is a semi-transparent green filter. A grid of yellow plus signs (+) is spaced evenly across the entire page, both horizontally and vertically, creating a coordinate system.

Львівський курс міських творців Lviv City Makers Course

Планувати місто — творити місто **City Planning — City Doing**



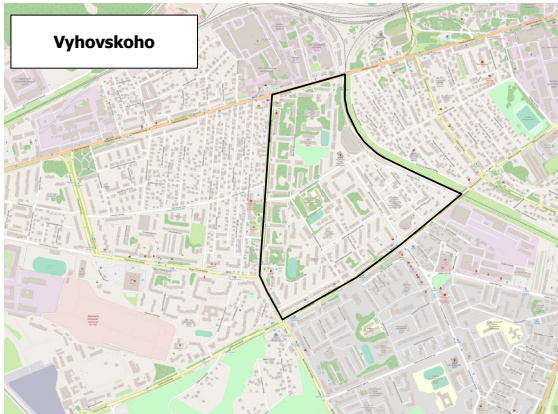
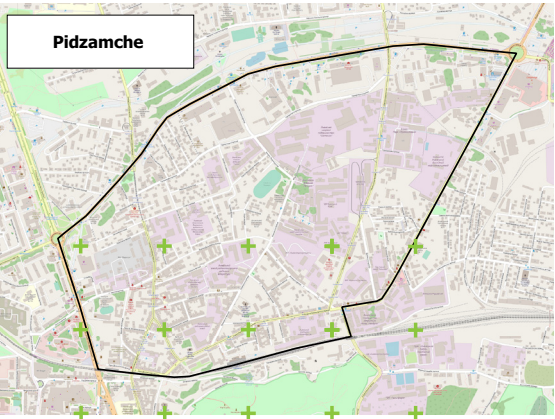
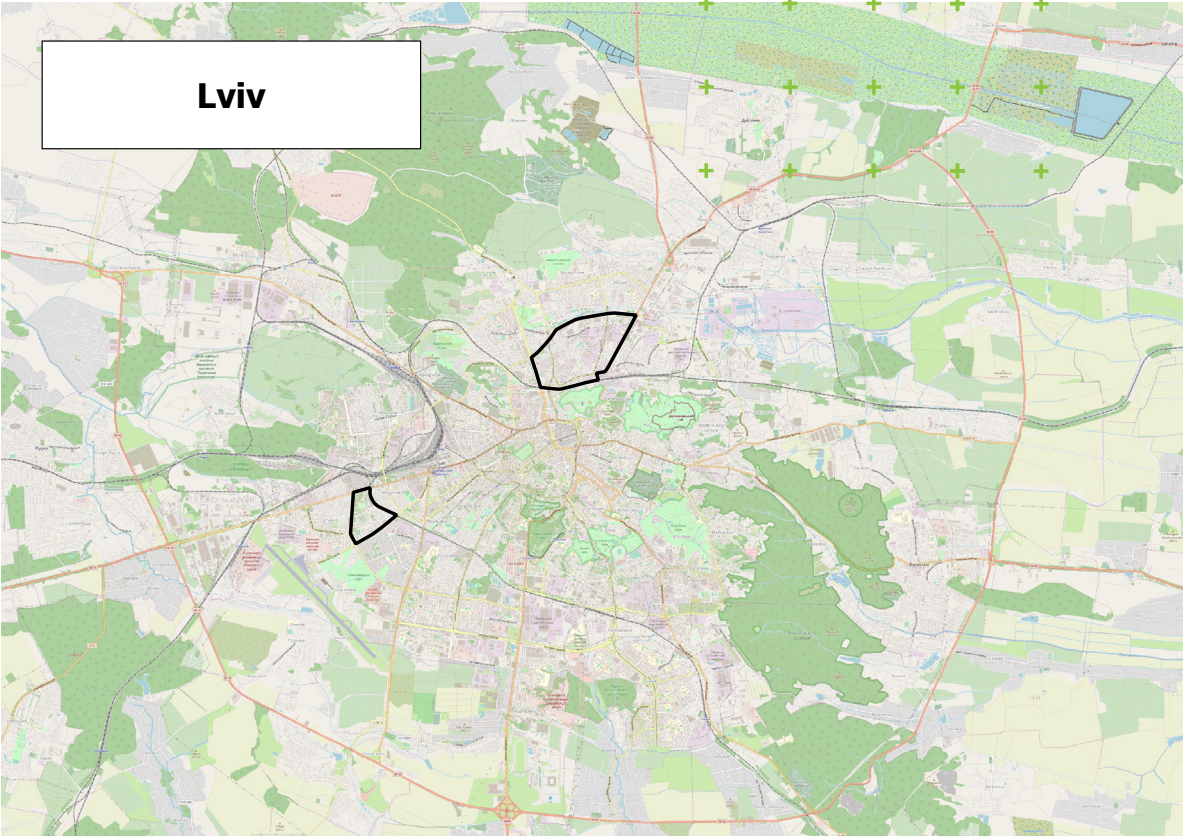
ЗМІСТ

Вступ	+	+	+	+	+	+	+	2
Аналіз територій міста		+	+	+	+	+		4
Стратегічне планування	+		+	+	+	+		10
Партисипативне планування		+		+	+	+		20
Містопланування	+		+	+	+	+		26
Планування громадських просторів				+	+	+		32
Мобільність		+	+	+	+	+	+	38
Висновки		+	+	+	+	+	+	44

CONTENT

Introduction	+	+	+	+	+	+		50
City Analysis	+		+	+	+	+		52
Strategy Planning		+	+	+	+	+		58
Participatory Planning		+		+	+	+		68
Urban Planning	+		+	+	+	+		74
Public Space Design			+	+	+	+		80
Mobility	+	+	+	+	+	+	+	86
Conclusions		+	+	+	+	+	+	92

+ + + + +



+ + + + +



Lviv City Makers Course - це навчальна програма у сфері міського розвитку. Проект створений спільними зусиллями Технічного університету Котбус-Зенфтенберг (Німеччина), НУО "Stadtagenten" (Німеччина) та Інституту міста (Україна). Програма навчального курсу була розроблена командою українських та міжнародних експертів.

Навчання фінансується Міністерством закордонних справ Німеччини в рамках програми "Східне партнерство та Росія." Окремий навчальний модуль щодо теми мобільності у місті розроблений та профінансований проектом «Інтегрований розвиток в Україні», GlZ.

Створення курсу навчання для "міських творців" у Львові - це своєрідна реакція на недостатню кількість професіоналів у галузі сучасного міського планування. Цей курс ставить за ціль створення міждисциплінарної комунікаційної мережі, а також налагодження професійного спілкування між усіма учасниками/суб'єктами містопланування у Львові.

Також до цілей навчального курсу міських творців входять:

- стимулювати вирішення проблем сучасного міста за участі найкращих представників, фахівців різних сфер творення простору і змісту міст;
- навчитися стратегічно "осмислити" місто;
- зменшити розрив між формальною освітою та "реальними викликами", між практиками містопланувальниками та дослідниками;
- підтримати аспірантів, молодих спеціалістів, та сформувати нове бачення муніципальної роботи у сфері міського планування;
- замінити "радянське планування" на "інтегроване міське планування" (включаючи економічні дослідження, архітектуру, планування, соціальні, географічні дослідження, управління), що веде до нових підходів у прийнятті рішень;
- виховувати "агентів змін міста";
- інтегрувати економічне мислення в міське планування.

Учасники курсу мали можливість оцінювати та вивчати дві території міста: Підзамче та район вулиці Виговського. Підзамче є давньою промисловою територією, де заводи та фабрики розташовані поруч із малоповерховою житловою забудовою. А територія, що обмежена вулицею Виговського, Любінською, залізницею та вулицею Городоцькою є типовим монофункціональним житловим масивом радянського періоду, який називають спальним районом.

МОДАЛЬ

Аналіз територій міста

01



Під час лекційної частини першого навчального модулю на тему “Аналіз міста” було розглянуто впровадження та використання концепцій інтегрованого розвитку в німецьких містах. Учасників ознайомили із формальним плануванням та особливостями аналізу міст перед початком планування.

Планування міст в Німеччині визначається формальними та неформальними планами. Одним із найважливіших інструментів містопланування та планування розвитку в Німеччині загалом є регіональний план розвитку, який розробляється і затверджується на рівні федеральної землі. Багато питань вирішуються на федеральному рівні, тому регіональний план регулює загальні особливості розвитку міст та інших населених пунктів, зокрема такі сфери, як транспорт, використання та розробка корисних копалин, лісове господарство, сільськогосподарське землекористування, площі населених пунктів, території, які можуть бути заселені, а які резервні тощо. Регіональному плану підпорядковуються всі інші формальні та неформальні плани. Перш ніж вступити в силу, регіональний план повинен бути погоджений усіма органами місцевого самоврядування федеральної землі.

Інтегрована концепція розвитку є інструментом планування розвитку міст, своєрідною стратегією довгострокового управління. Концепція поєднує соціальні, демографічні, економічні чинники та визначає ключові аспекти розвитку міст. Особливістю інтегрованої концепції розвитку міст у Німеччині є те, що вона має нефор-



мальний характер, створюється органом місцевого самоврядування і впроваджується лише в межах міст, які її розробляли. Однак, попри її неформальний характер, органи місцевого самоврядування використовують такі концепції для розробки формальних планів.

Останнім етапом планування є плани забудов, які є формальними і мають юридичну силу. Саме в них регулюється використання ділянок, висота, визначаються межі забудови, відсоткове співвідношення забудови, лінії захисту від шуму, визначаються ділянки для транспорту, площі асфальтованого покриття, дитячі майданчики, план комунікацій тощо. Створення плану забудов часто робиться паралельно із проектами будівель. Будь-хто може звернутися в орган місцевого самоврядування і йому нададуть план з визначеними ділянками, де можна щось побудувати.

Для того, щоб якісно планувати, необхідно проводити ґрунтовний аналіз різних сфер життя в місті (будівництва, промисловості, молодіжної політики, екології та інших). Саме тому, управлінці часто використовують метод, який має назву “аналіз шарів”, де кожен шар є картою, на якій зображено територіальні особливості використання земель для потреб різних сфер життя міста. Такий метод дозволяє різнопрофільним спеціалістам міського розвитку якісно працювати разом, накладаючи шари один на одного, виявляти конфліктні зони та шукати спільні рішення. Прикладами шарів є, наприклад, шар промисловості міста, шар житлової забудови, шар транспорту і т.д.



РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Підзамче

Територія Підзамче розташована близько до центру міста, має хороше пішохідне сполучення із північними районами міста. На території Підзамче знаходиться залізнична станція. Досить близько розташований Високий замок, який є атракцією міста Львова. Зв'язок із іншими районами відбувається в основному за допомогою трамвайного та автобусного сполучення. В масштабі міста це досить бідний район, який покидають мешканці.

Район Підзамче характеризується закинутими, а іноді діючими промисловими підприємствами та невисокою житловою забудовою поміж них. Затишність району створюють локально розміщені торгівельні заклади, медичні установи, школи, двори (закриті та напівзакриті) та озеленення, яке часто представлене садами.

Мобільність в межах Підзамче характеризується наявністю залізничного вузла - залізничної станції Підзамче, автостанції АС-2, 2 трамвайними маршрутами та 3 маршрутами автобусів. Пріоритет надано автомобільному транспорту, на противагу пішоходам та велосипедистам. Досить багато бар'єрів у формі огорожень, відсутні пандуси, тактильна плитка на тротуарах,

велоінфраструктура присутня лише на півночі території (вул. Липинського). Особливістю Підзамче є наявність багатьох невеликих зелених "острівців", які є інколи публічними, а в більшості випадків - напівприватними та приватними. Місць для проведення дозвілля мало. Однак, в районі присутня "атмосфера" затишного старого міста.



Промисловість
 Послуги
 Житло
 Транспорт

Графічне зображення SWOT аналізу



N
0 500м 1км
М 1:10 000

- Промисловість
- Активна промисловість
- Головні транспортні шляхи
- Бар'єри
- Туристичний маршрут
- Туристично-привабливі об'єкти
- Залізниця
- Зелений коридор
- Атмосферна типологія

Функціональний аналіз



N
0 500м 1км
М 1:10 000

- Промтериторії
- Житлова забудова
- Освітні заклади
- Торгівля та надання послуг
- Культурні об'єкти
- Медичні заклади
- Державні установи
- Важливі транспортні вузли

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Виговського

Район між вулицями Городоцькою, Виговського, Любінською та залізничною колією характеризується розташуванням між залізничним вокзалом та аеропортом. Територію оточують великі міські магістралі, через що існує добре сполучення з іншими районами міста. Зручно розташовані торгово-розважальні комплекси. А біля і в межах території дослідження діють такі центри тяжіння міського значення, як фізико-математичний ліцей, районна адміністрація, ринок Південний, ЦНАП, поліклініка.

Типовий монофункціональний, “спальний” район, в якому присутні громадські функції, зокрема, школи, дитячі садки, поліклініка. Досить великі, часто занедбані простори між будівлями з великою кількістю озеленення, яке також у поганому стані. Торгівля розвивається в основному на базі малих архітектурних форм вздовж магістральних вулиць. Вільні території поступово забудовуються житловими будівлями.

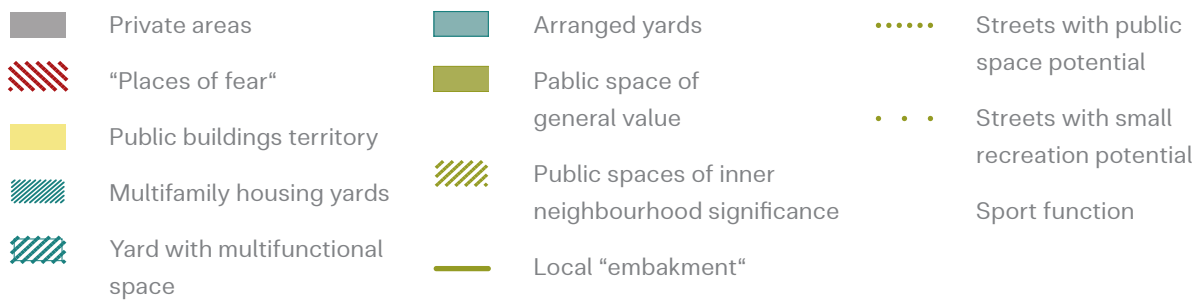
Район Виговського характеризується хорошою доступністю. Громадський транспорт

розвинений на периферії. Внутрішні проїзди характеризуються стишеним рухом автомобілів. Однак, через велику кількість автомобілів є значні проблеми із паркуванням. З мінусів також є недостатньо розвинена велоінфраструктура. Розвинені пішохідні зв'язки через двори між будівлями. Є залізнична платформа, де зупиняються електропоїзди приміського сполучення. Район має значний потенціал до розвитку сталої мобільності з пріоритетом громадського транспорту та вело-пішохідним рухом.

Громадські простори в районі Виговського є “нічийними”, часто недоглянутими міжбудинковими зеленими зонами. Велика кількість дитячих майданчиків, дерев, запаркованих хаотично автомобілів, МАФів. Часто мешканці перших поверхів будівель самовільно привласнюють територію, вирощують зелень, овочі, садять квіти. Великі простори є можливостями для розвитку якісних громадських просторів при належному догляді за ними самими ж мешканцями. Немає єдиного центру мікрорайону.



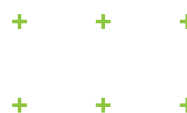
Open spaces analysis



МОДУЛЬ

Стратегічне планування

02



Теоретична частина навчального модулю на тему “Стратегічне планування” була спрямована на:

- ознайомлення з існуючими стратегіями у місті Львові,
- ознайомлення із принципами та підходами до сталого розвитку міст та створення Інтегрованих концепцій розвитку міст;
- вивчення методу побудови сценаріїв;
- аналізу взаємозв'язку між аналізом, цілями та ключовими проектами.

Сучасне місто є сукупністю об'єктів і водночас середовищем, в якому живуть та діють люди. Простір, де люди живуть - це житлові райони, апартаменти, але також і різні сфери діяльності мешканців. Простір, де люди працюють одночасно визначає соціальний статус та дохід. Культурні та соціальні об'єкти визначають громади та культурну ідентичність.

На управління та розвиток міста впливають два чинники - регулятивні механізми (місцеві політики, закони тощо) та ліберальні (ринкові) фактори (приватні власники, підприємства приватної власності, комунальні підприємства, громадянське суспільство). Саме ці два чинники формують головні виклики міського розвитку та реагують на них відповідно. І, відповідно, балансування ними визначає сталий розвиток міської системи, її соціального, екологічного, економічного, просторового та учасницького вимірів.

Планування та розвиток міста включає такі дисципліни як: міський дизайн, планування міста, розширення міста, оновлення міст.

+ + +

Головними особливостями сталого розвитку міст в Європі сьогодні є економічна сталість (збереження економічних ресурсів, на противагу їх надмірному використанню), екологічна сталість (збереження клімату, біорізноманіття та здорових умов життя людей), соціальна сталість (збереження балансу між соціальними цінностями для генерування життєздатного суспільства - врахування потреб майбутніх поколінь та залучення суспільства).

Лейпцизька хартія сталого розвитку міст Європи визначає такі ключові позиції у розвитку міст, як компактність, багатофункціональність, різноманіття та рівність. Досягнення цих пріоритетів можливе через створення та впровадження Інтегрованих концепцій розвитку міст. Ці концепції є неформальними інструментами планування (стратегіями дій з просторовим фокусом). Вони визначають напрямки майбутнього довготермінового розвитку міст. Створюються на основі аналізу існуючих сильних, слабких сторін, можливостей та ризиків. Інтегроване планування включає соціальну, демографічну, економічну та комерційну точки зору.

На рівні неформального планування ІКР є головним планом просторового розвитку міста. Для якісного стратегічного планування територій використовується такий метод, як аналіз сценаріїв. Сценарій є зображенням можливої майбутньої ситуації, картини майбутнього. При цьому він не тільки представляє гіпотетичний майбутній стан, але й включає процеси, динаміку та

рушійні сили, результатом яких і є ця картина майбутнього. Загалом розрізняють три різні методи при створенні сценаріїв: експлоративні, нормативні, та комбіновані. Головним питанням при формуванні експлоративних сценаріїв є питання “Що могло би бути?”. Такі сценарії служать для розвідки можливих майбутніх трендів і базуються на продовженні актуальних трендів. Нормативні сценарії базуються на розробці позитивних картин майбутнього, які можуть служити ціллю. Провідна постановка питання - “Чого хочуть учасники розробки і як вони цього можуть досягти?”. Відповідно у фокусі перебувають шляхи розвитку і дієві кроки в майбутнє. Комбіновані методи поєднують експлоративні та нормативні сценарії. Застосовуються найчастіше для пошуку можливих шляхів розвитку з висуненням візій та дієвих кроків їх досягнення. Іншими підходами до побудови сценаріїв є трендові та екстремальні сценарії. Трендовий сценарій характеризується спостереженнями за гіпотетичним майбутнім перебігом подій від сучасності до певного моменту. Його результатом є декілька не заданих наперед кінцевих картин, а в центрі знаходяться взаємозв'язки і фактори впливу.

Екстремальні сценарії є позитивними (опис найкращих можливостей майбутнього) та негативними (опис найгірших можливостей майбутнього).

Для проведення аналізу територій застосовуються також інші методи аналізу, зокрема, SWOT, PESTLE тощо.

Після аналізу настає етап створення візії, визначення стратегічних, специфічних цілей та проектів.

Візія визначає орієнтовану на майбутнє, довготермінову ціль розвитку. Визначає імідж міста. Вона повинна створити ідентичність, згуртованість на етапі імплементації стратегії між залученими сторонами. Стратегічні цілі - цілі майбутнього розвитку міста чи району міста. Вони повинні бути досяжними з визначеним періодом їх реалізації. Специфічні цілі розширюють стратегічні цілі і детальніше їх розвивають.

Ключові проекти показують на практиці, як стратегічні цілі можуть бути реалізовані. Вони є інструментами, що дають найсильніші імпульси. Нові шляхи міського розвитку та життя у місті підтверджується проектами.

Важливо завжди пам'ятати про взаємозв'язок між аналізом та формуванням візій, цілей, проектів.

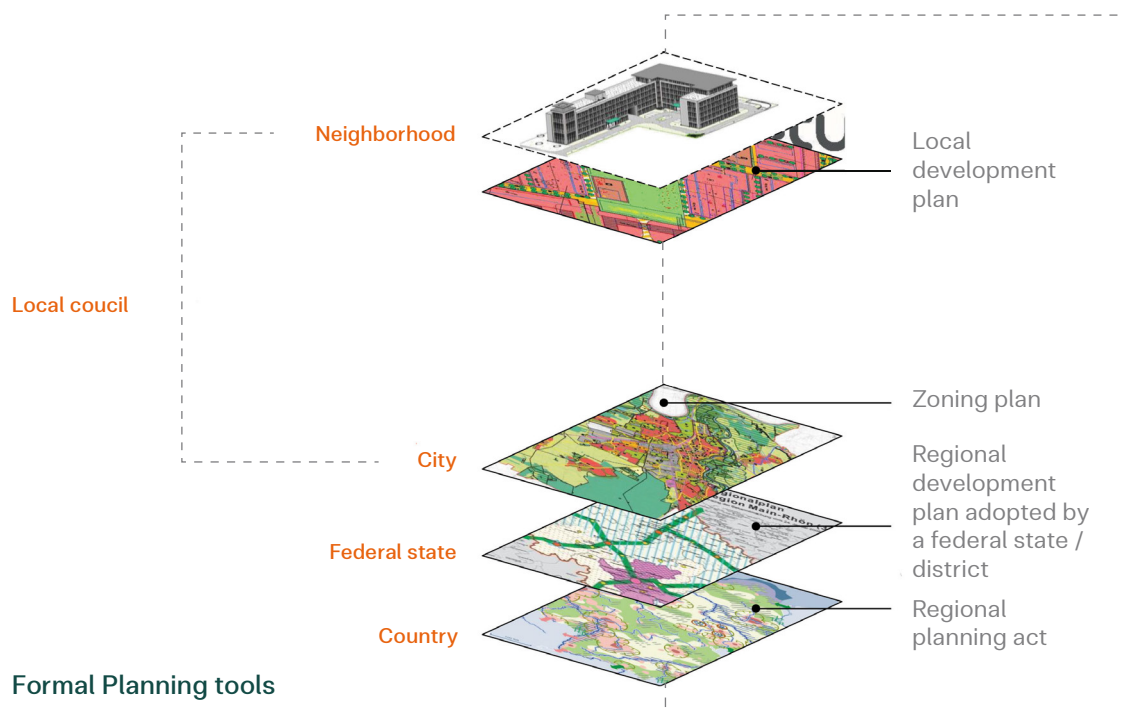
У місті Львові головною стратегією міста є Комплексна стратегія розвитку на 2012-2025 роки. Вона є неформальною і не просторовою концепцією розвитку міста Львова (Інтегрована концепція знаходиться на стадії розробки). Комплексна стратегія розвитку міста Львова визначає три пріоритети розвитку міста: місто, в якому комфортно жити, навчатися та працювати; місто, в якому розвинена конкурентноздатна економіка; місто - твердиня національних цінностей. Місто традицій, знань, культури, туризму та спорту.

Всі інші стратегії міста узгоджуються із цією стратегією. Стратегічне планування, в тому числі, просторове планування також повинне узгоджуватися із пріоритетами загальноміської стратегії розвитку.

DIFFERENCES BETWEEN THE PLANNING PROFESSIONS AND THE DISCIPLINES OF MANAGEMENT IN AN URBAN CONTEXT



Prof. Dr. - Ing. Silke Weidner



Prof. Dr. - Ing. Silke Weidner

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Сценарії розвитку територій

Підзамче

Песимістичний сценарій розвитку Підзамче такий: бар'єри (залізниця та промислові зони), погана транспортна інфраструктура підсилюватимуть відрізаність території і сприятимуть необдуманій хаотичній забудові. Це призведе до дефіциту торговельних, культурних та дозвіллевих функцій. Історичні будівлі перебуватимуть в аварійному стані і руйнуватимуться. Енергоефективність будівель буде низькою. Мецшканці будуть покидати район, зростатиме старіння населення та криміногенна ситуація. Промислові зони та садибні квартали будуть перебудовуватися у висотні житлові масиви. Виникне багато закритих відокремлених житлових островів. Громадські простори будуть суцільно запарковані автомобілями.

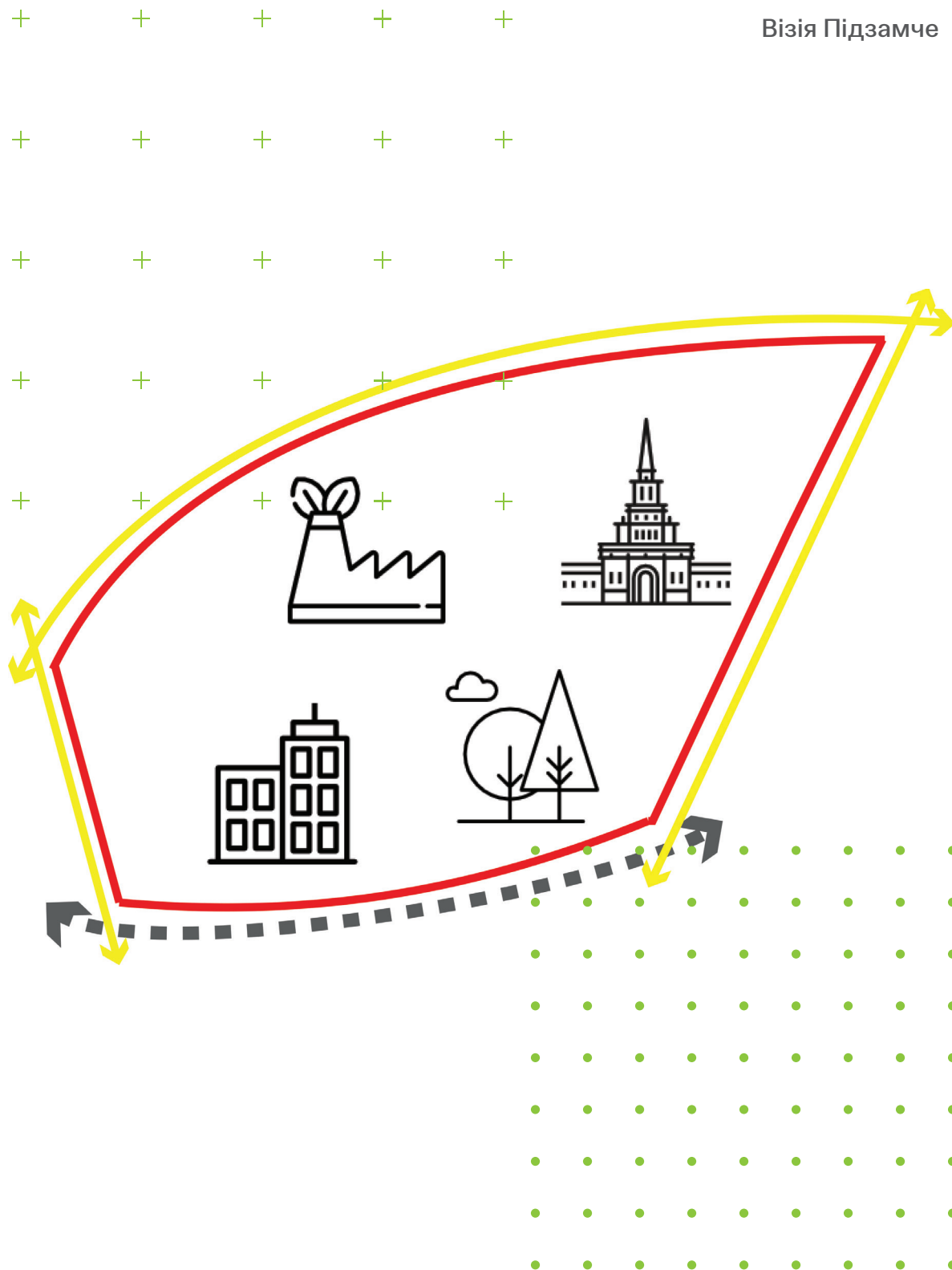
Реалістичний сценарій розвитку Підзамче такий: добре розташування, близьке до центру міста, зробить район привабливим для девелоперів, і стимулюватиме попит на ревіталізацію промислових територій, побудову нових затишних житлових кварталів, нових транспортних зв'язків із центром міста, що сприятиме подоланню дефіциту функціональних просторів (торгівельних, культурних, дозвілля). Однак, частина житлової забудови та функціональних просто-

рів не так добре спланована: занадто висока поверховість деяких будівель, все-таки не достатньо територій було відведено під зелені зони. Частина бар'єрів буде подолана завдяки фунікулеру на Високий замок та новим транспортним маршрутам, але не всюди буде можливість нових поперечних переходів, які б краще поєднували різні частини району. В наступні роки якнайбільше історичної забудови відновиться за принципами обачної реставрації.

Оптимістичний сценарій розвитку Підзамче такий: добре розташування, близьке до центру міста, зробить район привабливим для девелоперів і стимулюватиме попит на ревіталізацію промислових територій, побудову нових затишних житлових кварталів і нових транспортних зв'язків із центром міста: фунікулер на Високий замок, тунель через Високий замок, багато пішохідних мостів через колію. Буде запущена міська електричка через станцію Підзамче. Район стане креативним центром міста. На місці старих заводів буде багато офісних центрів і креативного бізнесу, активно розвиватиметься урбан гарденінг. Так само на місці старих заводів виникне багато громадських просторів, що активно використовуються мешканцями різного віку та різних соціальних груп: зелених просторів, освітніх, спортивних. Південна частина району буде віднесена до спадщини ЮНЕСКО. Старі будинки австрійської та польської забудови відремонтовані і добре збережені.



Візія Підзамче



РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Сценарії розвитку територій

Виговського

Песимістичний сценарій розвитку району Виговського такий: застарілий житловий фонд доживає кінця терміну експлуатації. Фінансова непривабливість та відсутність державних програм не спонукає нікого вкладати в житло та громадські простори. Район поступово буде занепадати та щораз менше викликати зацікавлення інвестора. Низька енергоефективність будівель та високі витрати енергії будуть проблемою. Житловий фонд буде руйнуватися та стане критичним. Кількість неблагополучних груп населення буде зростати. Район перетвориться в острів небезпеки.

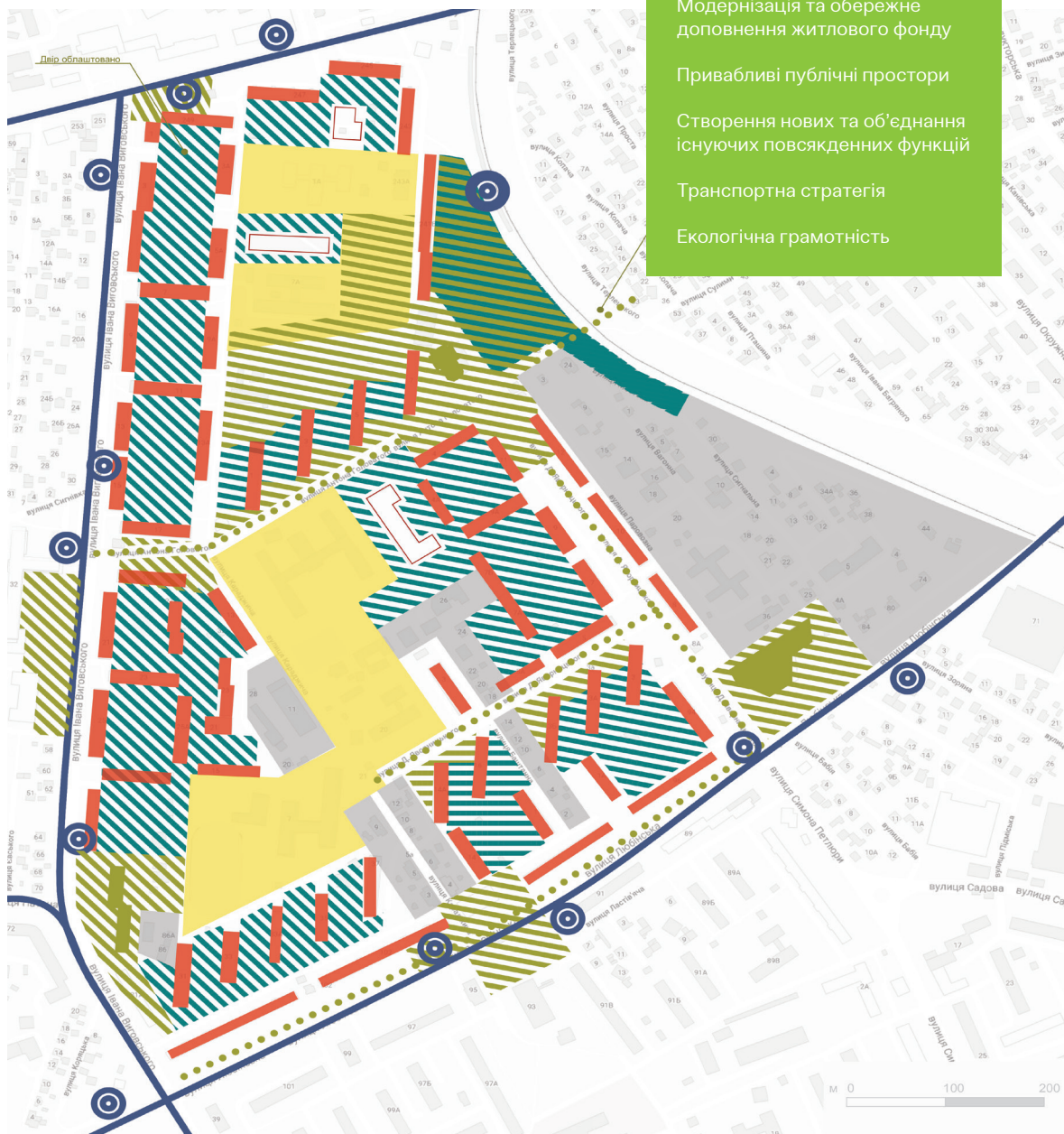
Реалістичний сценарій розвитку району Виговського такий: модернізація житла і робо-



та над благоустроєм підвищить комфортність району. Поява просторів для дозвілля, пішохідних зон створить місця для комунікації і проведення вільного часу. Аналіз вільних територій дасть можливість зайти новому забудовнику та бізнесу, що принесе нові капіталовкладення в район. За рахунок того, що все це відбуватиметься в рамках міської програми, не буде хаотичної забудови і виникнення бар'єрів, які могли б знищити вигідну прохідну структуру району.

Оптимістичний сценарій розвитку району Виговського такий: район стане "обличчям" міста. Він отримуватиме багато капіталовкладень для розвитку. Поетапно старе житло буде модернізуватися та замінюватися на нове. Сонячні батареї, зелені дахи, сортування відходів, міське садівництво перетворять район у "еко-смайт-сіті". Район стане еталонною моделлю прогресивного міста та дасть поштовх і приклад для розвитку іншим районам міста Львова.

Стратегія



Стратегічні цілі:

- Модернізація та обережне доповнення житлового фонду
- Привабливі публічні простори
- Створення нових та об'єднання існуючих повсякденних функцій
- Транспортна стратегія
- Екологічна грамотність

- Модернізація житлового фонду
- Модернізація громадських будівель
- Публічні простори
- Двори кварталів
- Територія з потенціалом для забудови

- Освітній кластер
- Вулиці, якими курсує громадський транспорт
- Зупинки громадського транспорту
- Благоустрій пішохідних алей
- Приватні території

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Стратегії розвитку територій

Підзамче

Візія розвитку Підзамче - Підзамче - це історичне середовище із затишним життям та креативною роботою

Цілі:

Функціонально самодостатній район

- Будівництво нового комфортного житла
- Відновлення існуючого житлового фонду
- Трансформація недіючих промислових об'єктів
- Створення сприятливого середовища для креативного бізнесу (для інвесторів)
- Підтримка малого та середнього бізнесу

Доступний район

- Створення нових зв'язків (особливо пішохідних)
- Покращення сполучення громадського транспорту
- Розвиток важливих транспортних вузлів
- Покращення іміджу району

Якісний громадський простір

- Створення рекреаційних зон
- Створення культурних громадських просторів
- Створення просторів для активного відпочинку і спорту
- Безпека руху та організація паркування

Збереження історичного фонду



РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Стратегії розвитку територій

Виговського

Візія розвитку району Виговського - соціально активний, відкритий район з доступним життям для кожного.

Цілі:

Модернізація житлового фонду

- Покращення енергоефективності
- Оновлення інженерних мереж
- Покращення візуального вигляду району

Створення привабливих публічних просторів

- Покращення якості публічних просторів
- Створення нових громадських просторів на вільних територіях
- Об'єднання просторів пішохідною мережею

Створення нових та поєднання існуючих повсякденних функцій

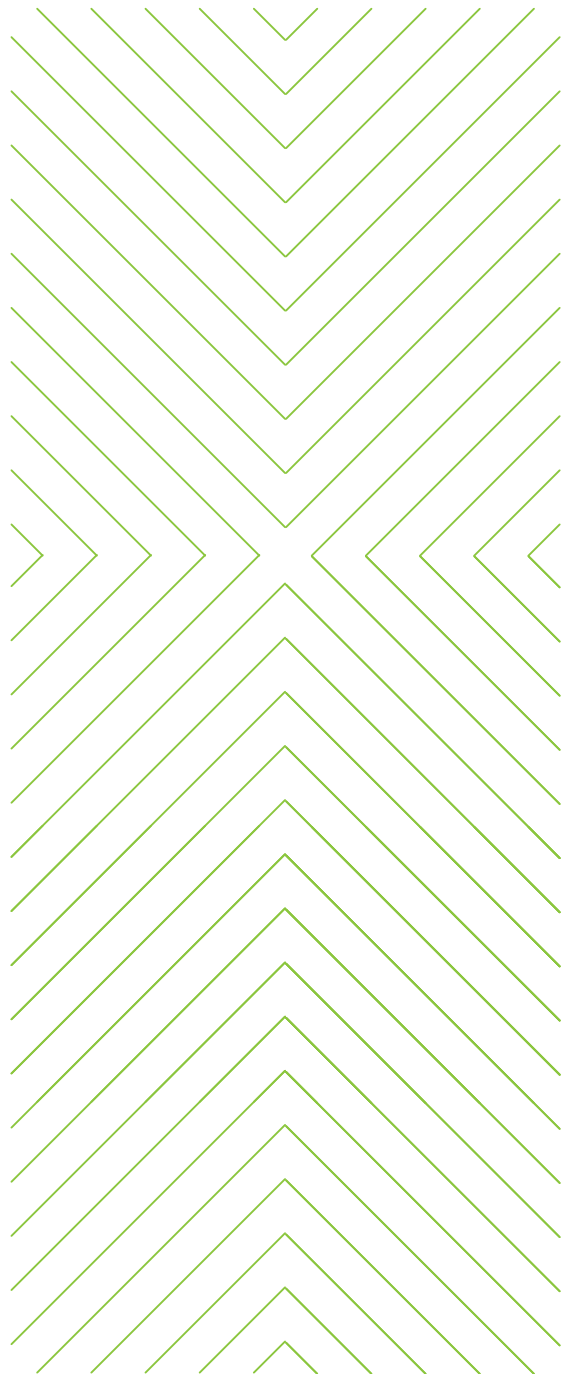
- Формування центру мікрорайону
- Покращення спортивних функцій
- Покращення дозвілля

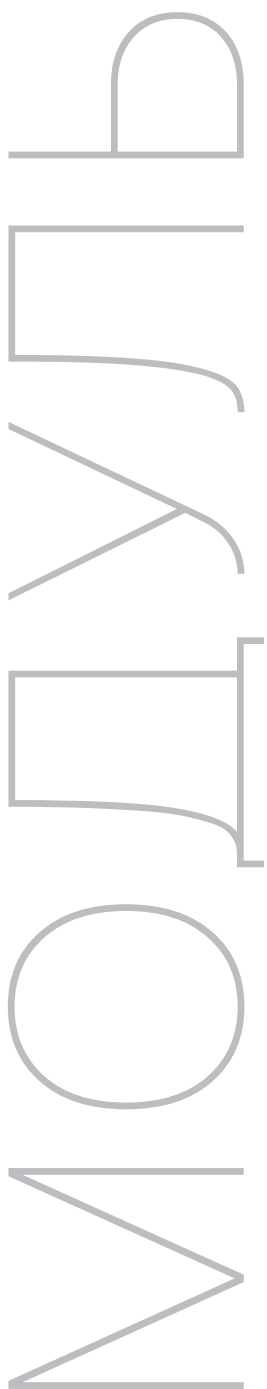
Стратегія транспорту

- Покращення функціонування громадського транспорту
- Організація транспортного руху в межах мікрорайону
- Впорядкування паркування

Екологічна свідомість мешканців

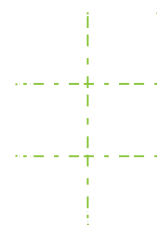
- Сортування відходів
- Еко-освіта населення
- Еко-ініціативи в продовольстві





Партисипативне планування

03



Партисипація - це залучення мешканців, бізнесу, громадських активістів та всіх інших зацікавлених сторін у процес планування міста. Створення міста для людей і разом з людьми є основою партисипативного планування. Теоретична частина навчального модулю "Партисипативне планування" включала лекції щодо:

- формальних та неформальних механізмів залучення громадськості до планування міст;
- особливостей фасилітації громадських зустрічей;
- використання соціальних методів дослідження для залучення громадськості до планування;
- використання інтерактивних методів залучення громадськості до планування міста.

У Німеччині планування міської території формується на двох рівнях і складається із планів користування територією та планів забудови. План використання території визначає землекористування для всієї громади, поділяючи територію громади на ділянки, відведені під житло, бізнес, змішане використання, сільське господарство, ліс, охорону природи. План забудови детально визначає особливості користування ділянками в межах міста, обмежує щільність забудови, висотність тощо. Також детальний план території може задавати правила щодо дизайну (колір, матеріал та інші характеристики).

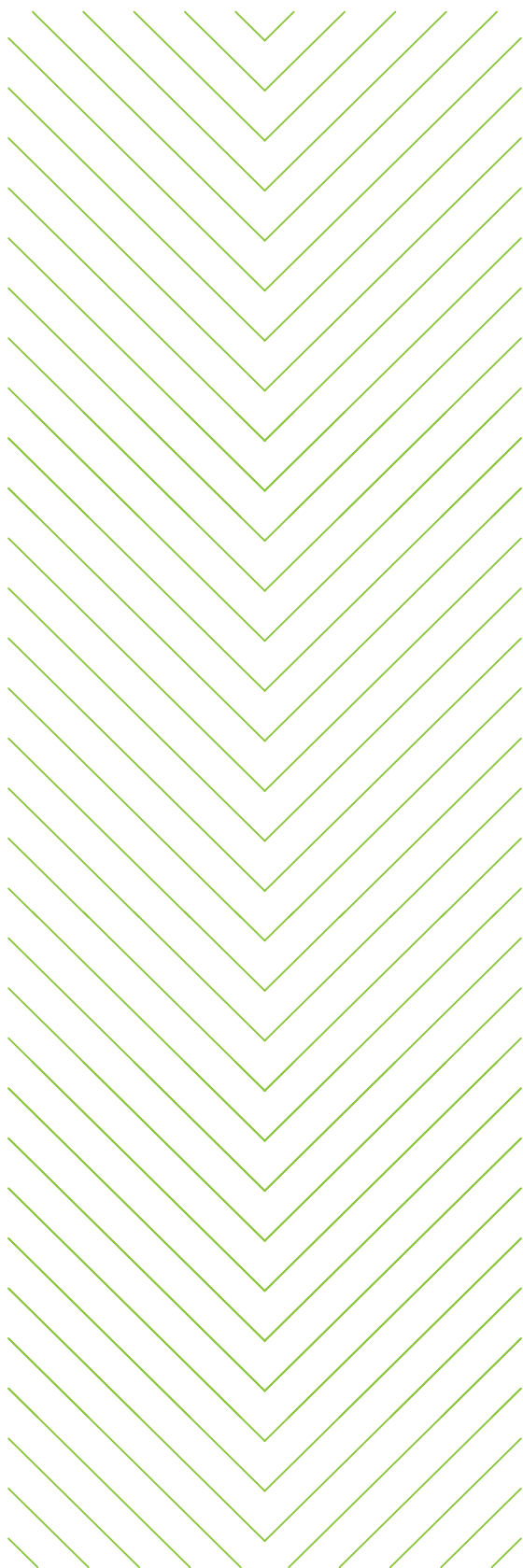
• • • •

Формальна процедура створення детальних планів територій складається із таких етапів:

- ухвалення плану та оголошення про це громадськості,
- залучення інституцій через зустрічі та погодження плану із ними,
- перше залучення громадськості до обговорення та внесення пропозицій,
- опрацювання плану та внесення в нього змін, відповідно до результатів обговорень,
- залучення інституцій вдруге та погодження з ними зміненого плану,
- друге залучення громадськості до обговорення та внесення пропозицій у змінений план,
- балансування інтересів різних зацікавлених сторін шляхом обговорень,
- ухвалення плану,
- набрання чинності та інформування громадськості.

Під час балансування інтересів важливим завданням є врахування таких особливостей як: захист власності, охорона природи, містобудівна якість, муніципальні концепції та загальне благо. Дуже часто на етапі балансування інтересів є багато противників. Для залучення громадськості та інституцій існують такі механізми, як воркшопи з громадськістю, архітектурно-урбаністичні конкурси, інформаційні заходи, формування дизайнерської ради, створення громадських рад та кварталних управлінь.

• • • •



В Україні залучення громадськості до процесу планування міського простору відбувається шляхом консультацій та громадських слухань щодо детальних планів територій. Однак, досить часто обговорення та врахування думок різних зацікавлених сторін на тому етапі, коли вже є зроблений детальний план, є неактуальним. Проектанти не враховують думки мешканців, оскільки, будь-які зміни детального плану потребують додаткових фінансових ресурсів. Це призводить до частих конфліктів між проектантами, мешканцями та владою. Саме тому партисипація в Україні має на меті збалансувати інтереси всіх зацікавлених сторін на ранніх етапах проектування. Пілотним проектом у цій сфері був проект “Вулиця для всіх” (www.street4all.org.ua).

Соціальні методи дослідження, зокрема, методи опитування громадськості, фокус-групи можуть використовуватися при плануванні та виявленні громадської думки щодо тих чи інших рішень проектантів. Методи опитування використовуються для залучення великої кількості людей та кількісного аналізу, а фокус-групи - для якісного аналізу проектних рішень певними групами зацікавлених сторін. Важливо також застосовувати різноманітні інтерактивні методи партисипації, такі як воркшопи, під час яких мешканці можуть малювати, пропонувати рішення, ігри, під час яких діти обирають найкращі рішення, створювати центри, куди мешканці можуть приходити і отримувати консультації щодо того чи іншого рішення тощо. Однак, найважливіше перед початком процесу залучення мешканців та інших зацікавлених сторін чітко визначити, для чого саме потрібно залучати людей, щоб це не було процесом заради процесу і без результату. Помічником у цьому є драбина партисипації, яка виділяє різні типи участі людей.



Degrees of Citizen Participation*

*Arnstein, Sherry R.(1969) 'A Ladder Of Citizen Participation',
Journal of the American Planning Association, 35: 4, 216 – 224

РЕЗУЛЬТАТИ ЗАЛУЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОСТІ

Підзамче



Під час залучення громадськості до планування розвитку Підзамче було здійснено опитування мешканців шляхом анкетування. Мешканці Підзамче вказали на проблеми закинутих територій, нефункціонуючої промисловості, безпеки району, відсутності громадських просторів та якісної комерції. На запитання, що ви вважаєте символом району Підзамче, майже всі мешканці відповіли, що вважають символом району Високий замок або станцію Підзамче.

Опитані люди зазначили, що ключовими проектами для розвитку Підзамче повинні бути облаштування території біля станції Підзамче, розвиток і збереження історичного середовища, створення громадських просторів, зв'язок з Високим замком, збільшення зелених просторів та якісної комерції (кафе).



Salary of inhabitants

31%	< 4000 UAH	16%	12000 - 16000 UAH
16%	4000 - 8000 UAH	9%	> 16000 UAH
28%	8000 - 12000 UAH		

ДО ПЛАНУВАННЯ РОЗВИТКУ ТЕРИТОРІЙ

Виговського

+ + + + +

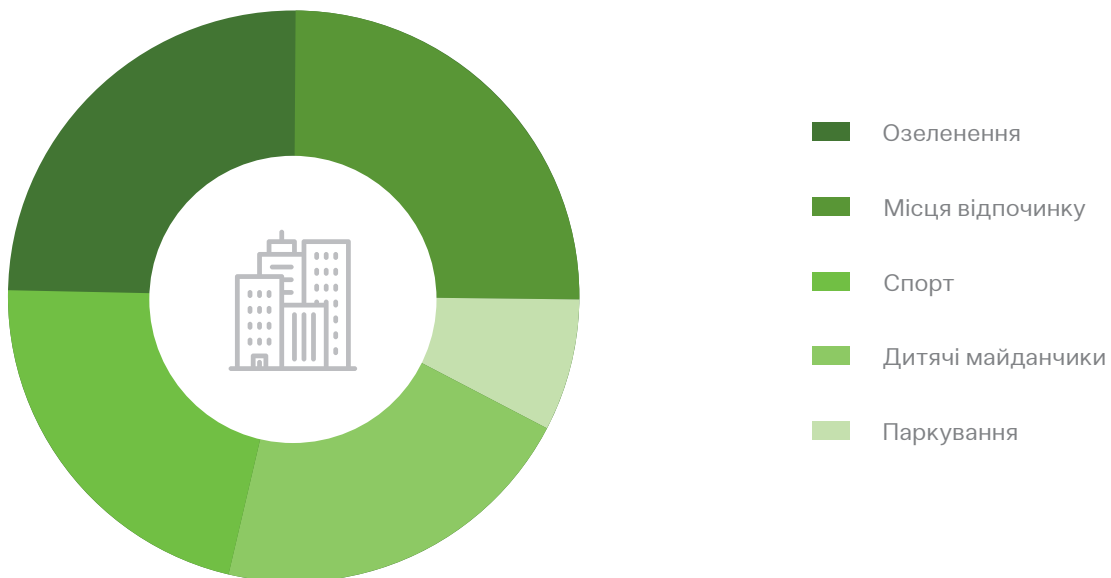
Було опитано 79 людей через заповнення ними анкет онлайн та безпосередньо на вулицях мікрорайону.

За результатами опитування, на запитання, що б люди хотіли бачити у районі, більшість (80%) відповіли, що хотіли б бачити більше лавочок, освітлення та тротуари в кращому стані. Половина опитаних бажає бачити більше спортивної інфраструктури та дитячих майданчиків. Третина опитаних хотіли б, щоб у районі проводились фестивалі та різноманітні події. Кожен п'ятий опитаний

вважає, що необхідно більше кафе та кав'ярень, коворкінгів, зон для виходу собак, місць паркування біля будинків.

85% власників авто вважають небезпечним залишати авто за межами будинку і, майже така ж кількість опитаних готові були б оплачувати за місце на платному паркінгу з охороною.

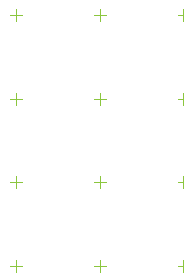
У власних дворах мешканці найменше хотіли б бачити автомобілі, а більше озеленення, спортивних та дитячих майданчиків та місць відпочинку.





Містопланування

04



Теоретична частина навчального модулю на тему “Міське планування” була спрямована на:

- ознайомлення з рамковим плануванням територій;
- визначення просторової візії як дорожньої карти при плануванні територій;
- ознайомлення з етапами реалізації процесу просторового розвитку території;
- ознайомлення з методом поділу території на тематичні шари.

Рамковий план є важливою складовою у міському плануванні, адже він передбачає узагальнення результатів аналізу території, осмислення стратегії та основних завдань з точки зору їх реалізації у формі конкретних міських просторів та структур. Саме розробка рамкового плану дозволяє отримати для даної території просторовий образ майбутнього, на базі якого вже розробляється уточнений рамковий план — неформальний інструмент планування, який на достатньо детальному рівні демонструє потенціал розвитку певної території та перспективи її використання у майбутньому. Цікаво, що рамковий план — це своєрідний місток між генеральним планом та детальним планом території, а також вирізняється деталізованістю та прив'язкою до конкретно існуючих об'єктів: забудови, вулиць, природних об'єктів. На прикладі рамкового планування німецьких міст Вольфсбурга, Дрездена та Мюнхена було вивчено німецький досвід в міському плануванні. Зокрема, було розглянуто приклад рамкового планування. Саме рамковий план дозволяє



говорити про чіткість базової структури, пристосування містобудівної структури до топографії територій, а також врахування біорізноманіття та природоохоронних зон. Було розглянуто етапи реалізації процесу просторового розвитку території на прикладі районів Гандверкфіртель та Вольфсбург-Вестгафен у місті Вольфсбург і Зюдфорштат у місті Дрезден.

Важливим доповненням рамкового плану є так звані тематичні шари. Це схеми для пояснення певних розділів рамкового плану. Тематичними шарами можуть бути більш деталізовані плани, що стосуються певних сфер розвитку. Як приклад, можна назвати:

- Громадські простори;
- Транспорт;
- Мережа зв'язків;
- Озеленення;
- Типологія забудови.

Також, під час розгляду теоретичної частини модулю, значну увагу було приділено просторовій візії та її значенню при плануванні просторів. Просторова візія — це базова концепція розвитку території, а саме це основні цілі, які проєктант хоче бачити надалі на території. Просторова візія є методом, який використовується для того, щоб схематично показати як буде розвиватися територія згідно із визначеним планом.

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ



Підзамче

Територія Підзамче розташована недалеко від центру міста. Це робить територію привабливою для забудовників, а також сприяє пожвавленню промислових районів, будівництву нових затишних житлових кварталів і розвитку нових транспортних зв'язків до центру міста. Завдяки своїм транспортним перевагам, район може подолати брак функціональних громадських приміщень (торгових, культурних і рекреаційних просторів). Бар'єри можуть бути частково усунені впровадженням нових транспортних зв'язків, таких як фунікулер на «Високий замок» і розвиток нових територіальних зв'язків. У наступні роки більше історичних будівель буде реконструйовано за принципами ретельної реставрації.

Отже, просторова візія цього району передбачає такі особливості:

- трансформація промислових територій на багатофункціональні квартали;
- поява нових зв'язків;
- поява зелених коридорів.

Щодо рамкового плану, то для району Підзамче він виглядає як на рисунку. Перш за все, це мікс функцій та утворення нових зв'язків. На колишніх промислових територіях запропонована зміна функцій на житло, креативне виробництво/підприємництво, різноманітні громадські функції, зелені зони. Також сформовано основний зелений

зв'язок по гілці колишньої залізниці, який буде з'єднувати дві великі зелені зони біля Підзамче (Високий замок — на півдні та зелена зона по вул. Липинського — на півночі від території). Також створюється точкове озеленення на самій території. Вулиці робляться більш активними, а вул. Жовківська більш зелена та затишна, щоб зберегти колорит і атмосферу району.

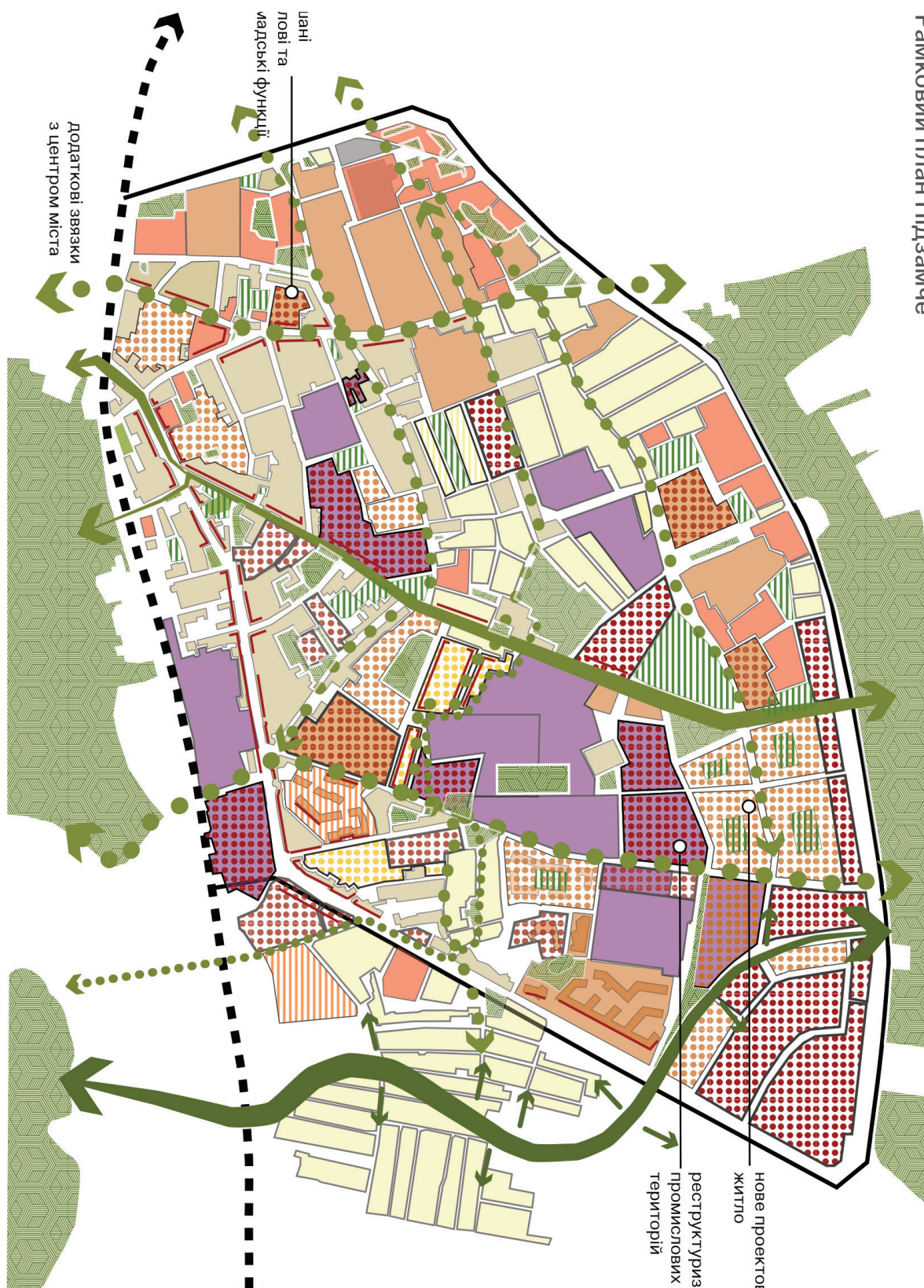
Підзамче — це багатошаровий та різноманітний район і тому тут будуть поєднуватися житло, функціонуюча легка промисловість з креативним кластером, громадськими та зеленими просторами. Отже, основними тематичними шарами на Підзамче виступають:

- житло;
- промисловість;
- зелені зони;
- транспорт.

Також було напрацьовано етапи реалізації просторового розвитку району. Першочергово передбачено ревіталізацію занедбаних громадських просторів, створення центрів притягання всередині району, покращення зв'язку в першу чергу з центром міста, створення привабливої вулиці Жовківської, посилення ролі станції Підзамче. Згодом районом можуть більше зацікавитись потенційні інвестори та зайнятись трансформацією і ревіталізацією колишніх промислових територій.



Рамковий план Підзамче



РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Виговського

Розвиток району вул. Виговського та вул. Люблінської як Еко-Смарт-Сіті. Слоган району – «Місто-сад у міських мурах», який символізує поєднання складових «житло-дозвілля-природа». За умов грамотного функціонування створюється комфортне середовище, придатне для життя. Зокрема, повинно бути створено затишок всередині району, відмежовуючись від шумних магістралей.

Просторовою візією району Виговського є:

- комфортне житло, доступне кожному;
- поєднання трьох складових «житло-дозвілля-природа»;
- відкритість та зручність;
- турбота про довкілля.

Для цього району рамковий план виглядає як на рисунку. Перш за все, це доповнення існуючої житлової забудови для формування просторів двору. По-друге, це створення центрів притягання - нових публічних просторів, які, в свою чергу, будуть поживляти життя громади. Поступове ущільнення малоповерхової забудови на основі існуючої парцеляції, а також формування ділового центру вздовж активної магістральної вулиці Люблінської та перенесення сюди зупинки міської електрички. Щодо тематичних шарів пропонується зробити акцент на:

Озеленення. Концепція саду - озелененні двори та об'єднання важливих точок притягання зеленою пішохідною мережею.

Організація транспорту. Пропонується три схеми організації транспорту всередині мікрорайону для обговорення із мешканцями:

- кільцева
- тупикова
- існуючу

Нова забудова. Нові будівлі для створення комфортних просторів (наприклад, замкнення дворів до квартальних) а також поступове ущільнення нещільної садибної забудови.

Етапи реалізації процесу просторового розвитку території:

Перший етап — це формування пішохідної алеї, яка з'єднає важливі місця притягання і стане публічним простором мікрорайону;

Другий етап — створення центрального громадського простору мікрорайону.

Третій етап — поступове ущільнення малоповерхової забудови на основі існуючої парцеляції та створення бізнес-центру.



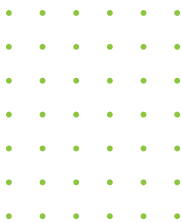


Рамковий план району Виговського

МОДАЛЬНІ

Планування громадських
просторів

05



Під час лекційної частини п'ятого навчального модулю на тему "Планування та дизайн громадських просторів" було розглянуто впровадження та використання концепцій громадського простору в німецьких та українських містах. Учасники курсу дізналися більше про критерії оцінки та аналізу громадських просторів, узагальнили питання якісних характеристик таких територій. Значний час було надано для обговорення особливостей планування та будівництва громадських просторів в Україні.

Концепція громадського простору - це ідея простору, при якій будуть забезпечені потреби людей для перебування там, він буде доступним, безпечним, комфортним, багатофункціональним і естетичним. Це також сформоване бачення суспільного простору, який пов'язаний із певними видами громадської діяльності, відповідно облаштоване та виконує такі основні функції: рекреаційну, комунікативну, розважальну тощо. Будь-яка концепція громадського простору повинна бути орієнтована на покращення якості життя та комфорту громадян.

Цікавий досвід реновації публічних просторів в Європі був представлений німецькими експертами. Зокрема Анна Ландквіст розповіла про колишній аеропорт Темпельхоф, який перетворили на зону відпочинку та про проект сміттєпереробного заводу в Копенгагені, на даху якого відкрили штучну лижну трасу.

При плануванні громадських просторів робиться акцент на те, щоб навколишній простір був комфортним і красивим, а також доступним для всіх.



Щодо критеріїв громадських просторів, то під час розгляду теоретичної частини модулю було розглянуто декілька варіантів, зокрема: відкриті, закриті, напіввідкриті, напівзакриті.

Існують й інші поділи, а саме громадські зелені та вільні простори, приватні вільні простори, зелені зони з певними функціями, вуличні простори, спільні вільні простори. Також було розглянуто питання особливості планування та будівництва громадських просторів в Україні, а саме те, що повільний розвиток громадських (некомерційних) просторів в Україні пов'язаний з наступними причинами:

- застарілі норми проектування публічних просторів;
- небажанням комунальних підприємств брати такі об'єкти на свій баланс;
- висока вартість таких проектів (враховуючи не тільки реалізацію, але й подальше утримання).

Під час лекційної частини було презентовано вже створені громадські простори у Львові, а також були обговорені основні перешкоди та проблеми з якими можна зіштовхнутися під час проектування того чи іншого громадського простору в місті, а саме:

- державні будівельні норми;
- вихідні дані/бюджет;
- замовник, мешканці та зацікавлені сторони;
- матеріали та виробники;
- робота з підрядниками.

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Підзамче

Створення нових громадських просторів на території Підзамче на пряму пов'язане з його просторовою візією:

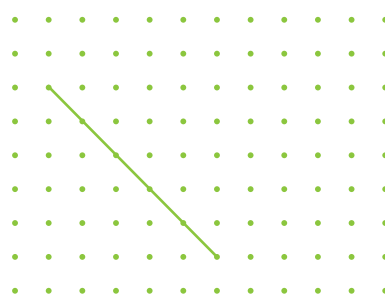
- трансформація промислових територій на багатофункціональні квартали;
- поява нових зв'язків;
- поява зелених коридорів.

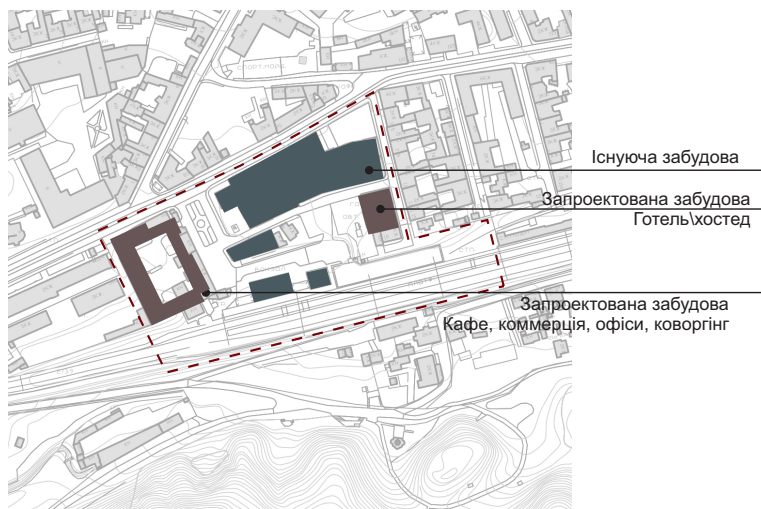
Отже, створення громадських просторів на території Підзамче здійснюється шляхом трансформації промислових територій, появою нових зв'язків, зокрема, пішохідних. Як приклад можна назвати сполучення вул. Жовківської та вул. Б.Хмельницького, зокрема на цих зв'язках будуть сформовані громадські простори, які, в свою чергу, будуть слугувати магнітом для громади району Підзамче. Також зроблено акцент на формуванні зелених громадських просторів, а саме: відновлення вже наявного зеленого ресурсу, та створення нових екосон.

На території Підзамче робиться акцент на відкритості та доступності громадських просторів. Зокрема біля залізничної станції Підзамче планується створення офіс-будівлі з коворкінгом, що зображено на рисунку. Також планується реорганізація руху на

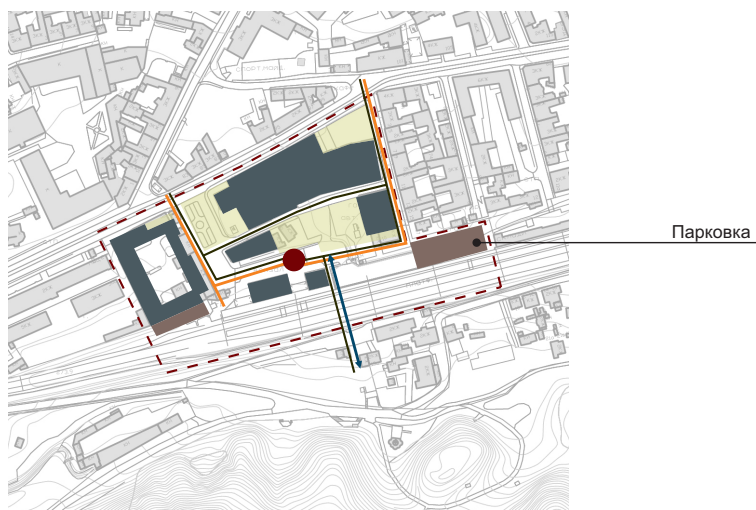
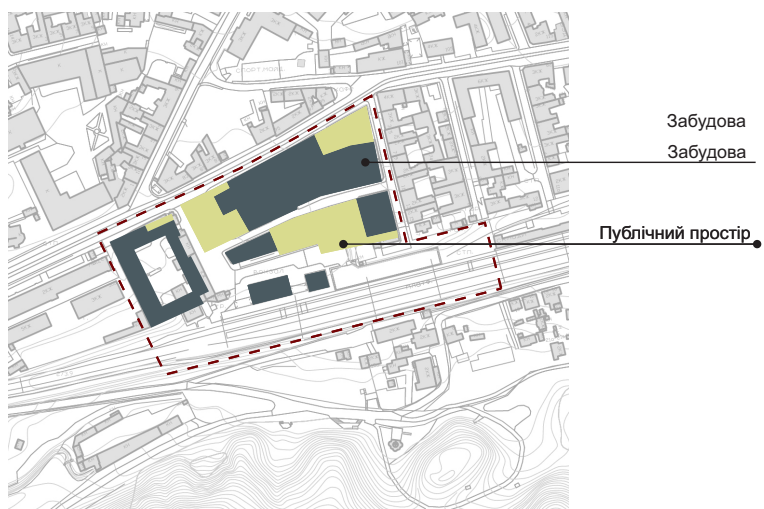
площі. Щодо концепції громадського простору біля залізничної станції Підзамче, то вона виглядає наступним чином: дружельбний простір станції Підзамче, як відкритої, гостинної вітальні, яка завжди готова вітати як гостей, так і мешканців міста. Створення паркувальних місць, комфортних пішохідної та буферних зон.

Щодо якісних характеристик громадських просторів на території Підзамче, то це, перш за все, перевага у малій задимленості. Також низькоповерховість та зелень створюють відчуття затишку і безпеки. Специфіка громадських просторів на території Підзамче є такою, що в більшості простори є занедбаними, тому важливою стає ревіталізація наявних просторів та створення нових, абсолютно інших.





Облаштування
території біля
станції Підзамче



РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ

Виговського

Планування громадських просторів на території Виговського на пряму пов'язане з візією району, а саме «Місто-сад у міських мурах». При плануванні громадських просторів робився акцент на створенні так званих зелених зон та зв'язків. Важливо, що планування просторів проводилось із врахуванням думки мешканців. При аналізі території вулиці Виговського було проведено соціологічне опитування мешканців цього району. На питання «Що для Вас було б важливішим бачити в районі?» - люди найчастіше відповідають, що це мали б бути зелені зони, лавочки та майданчики. Серед іншого виділять місця зустрічі, коворкінги та скейт-майданчики.



Було напрацьовано концепцію громадського простору на території Виговського з урахуванням думки мешканців громади. Отже, це лінійний, пішохідний громадський простір, який буде з'єднувати двори та основні місця притягання мешканців. Щодо бачення даного простору, то ідея створення полягає в тому, щоб зробити не окремий двір, а простір для всіх, який буде спонукати мешканців району залишати домівки і проводити час прогулюючись по району.

Щодо якісних характеристик громадських просторів на території вулиці Виговського було виділено такі:

- озеленення;
- дорослі дерева, які часто понівечені обрізкою;
- неякісне дорожнє покриття;
- непрохідність води крізь покриття;
- на даний момент, всі простори є однотипними і не пропонують мешканцям різні типи активності.



МОДЕРНІЗМ

Мобільність

06

+

+

Теоретична частина навчального модулю на тему “Міське планування” була спрямована на:

- вивчення питання безпеки руху на вулицях;
- ознайомлення з питанням організації руху на дорозі та вулиці;
- ознайомлення з транспортною концепцією;
- аналіз пішохідного руху.

Транспортні шляхи та, зокрема, міська мобільність відіграють важливу роль у функціонуванні міста. Під час лекційної частини модуля було розглянуто питання еволюції транспортних шляхів в містах. Також було наведено статистику використання транспорту в різних містах світу. Цікаво, що немає загальносвітової тенденції щодо пересування містом. Зокрема, в Європі переважає пішохідний рух, а для Америки використання власного авто переважає над іншим транспортом. Однак варто сказати, що спільними для всіх міст є заходи щодо популяризації громадського транспорту, адже це дасть змогу покращити мобільність в містах.

У контексті міської мобільності важливим є безпека учасників руху в місті. Перш за все, для забезпечення безпеки руху в місті потрібно розуміти різницю між дорогою та вулицею. Тобто, на безпеку учасників руху впливає те, що на вулиці забезпечується пріоритезація громадського транспорту, рух пішоходів та можливість стоянки автомобілів, на відміну від дороги. Щодо дизайну вулиці, то він повинен бути орієнтованим на її тип і надавати користувачам розумін-

ня про те, як потрібно поводитись на даній вулиці. Також важливим фактором безпечної вулиці є впорядкований рух. Прикладом перетворення “дороги” у “вулицю” є вулиця Підвальна у Львові. Завдяки змінам в русі та створенні острівка безпеки на вулиці, кількість дорожньо-транспортних пригод за рік значно зменшилось.

Важливим завданням при плануванні мобільності є врахування поряд із транспортним рухом, руху пішоходів, зокрема, аналізу проблем, з якими зустрічаються пішоходи. Статистика транспортної безпеки у відношенні до пішоходів, виглядає наступним чином:

- 10 % всіх жертв аварій – пішоходи.
- 40% всіх смертельних жертв на території населених пунктів – пішоходи.
- Найчастіше пішоходи стикаються з такими проблемами:
- погано облаштований простір;
- малий простір для пішохідного руху;
- перешкоди руху (запарковані авто, «вуличні меблі»).

Також під час лекційної частини модуля було розглянуто питання на рух пішоходів впливають різні точки притягання на вулиці. На основі аналізу пішохідних зв'язків було визначено основні заходи задля підтримки активного пішохідного руху:

- прямі сполучення;
- повноцінна мережа;
- безпечні переходи;
- широкі тротуари та переходи;
- привабливі місця;
- безпечні маршрути;
- якісне поєднання пішохідних маршрутів з громадським транспортом;
- прийнятна швидкість для автотранспорту.

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ



Підзамче

Учасники опрацювали головні проблеми мобільності району Підзамче в контексті аналізу пішохідної частини, доступності, велоінфраструктури та громадського транспорту.

Головні проблеми пішохідних частин Підзамче:

- вузькі тротуари (ширина не відповідає нормам);
- відсутність прямих зв'язків між центрами притягання;
- реконструкція вулиць Б.Хмельницького, Замарстинівської та Гайдамацької суттєво не поліпшили пішохідну зону і збільшили небезпеку для пішоходів при переході дороги;
- відсутні пішохідні переходи в місцях великих потоків людей;
- поганий зв'язок центральної частини району із зупинками громадського транспорту (10-15 хв. до найближчої зупинки);
- відсутність належного облаштування території станції Підзамче для пішоходів (невизначеність руху транспорту та пішоходів, відсутність вказівників та направляючих знаків, погане покриття, відсутність розмежування потоків людей, транспорту)

Головні проблеми доступності:

- велика кількість бар'єрів у вигляді залізниці, закритих промислових об'єктів, переходів, необлаштованих для усіх груп населення та велосипедистів, які створюють «зони страху» через погане внутрішнє облаштування та недостатнє освітлення;
- на заїздах до деяких дворів присутні бордюри, які перешкоджають пересуванню усіх груп населення (вул. Жовківська);
- погане покриття;
- відірваність деяких кварталів від зупинок громадського транспорту, відсутність можливості пересадок в межах короткої відстані;
- відсутність посадкових платформ.

Головні проблеми велоінфраструктури:

- відсутність велодоріжок/велосмуг всередині району (окрім магістральних вулиць, які йдуть по периметру);
- відсутність паркувальних місць для велосипедів;
- відсутні станції прокату велосипедів.

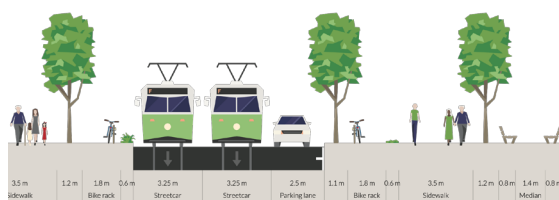
Головні проблеми громадського транспорту:

- відсутність зупинок громадського транспорту в центральній частині району;
- на деяких вулицях є лише один вид громадського транспорту (вул.Замарстинівська, вул. Промислова);
- небезпека при посадці та висадці пасажирів з громадського транспорту на зупинках.



Організація руху біля станції Підзамче

Богдана Хмельницького



Поперечний профіль
вул. Б. Хмельницького

Dolynskoho 10m



Поперечний профіль
вул. Долинського

РЕЗУЛЬТАТИ МОДУЛЮ



ВИГОВСЬКОГО

Під час опрацювання питання мобільності території в районі вулиці Виговського, було досліджено транспортні зв'язки цього району з містом (зображено на рисинку). Це, у свою чергу, показало проблеми та прогалини у функціонуванні транспортних зв'язків, які сполучають район Виговського та місто. Також, під час практичної роботи учасники модуля здійснили аналіз мобільності визначеної території, який, в свою чергу, дозволив класифікувати вулиці на такі типи:

- магістральні загальноміського значення;
- магістральні районного значення;
- вулиці, що неформально прирівнюються до магістральних;
- перехрестя з регульованим рухом.

Були визначені пішохідні зв'язки, які були поділені на основні та другорядні. Також було проаналізовано зупинки громадського транспорту та місця для паркування, гаражі, неформальні місця для паркування.

Учасниками було напрацьовано головні напрямки роботи у сфері мобільності, які

необхідно реалізувати в районі. Щодо комфорту руху, то було напрацьовано такі аспекти:

- безбар'єрність, а саме прохідність та інклюзивність;
- логічні шляхи з урахуванням думки мешканців (які саме шляхи для них будуть оптимальними);
- якість покриття.

Щодо підвищення безпеки в районі вулиці Виговського:

- покращення переходів через магістральні шляхи;
- зменшення швидкості руху транспорту;
- покращення видимості шляхів;
- обмеження транзиту.

Для формування бренду екологічного району необхідно розвивати такі види пересування:

- велодоріжки та велосипедний рух;
- піший зв'язок;
- громадський транспорт.

Також було напрацьовано три схеми організації транспорту на території району Виговського: 1 схема (рис.1), 2 схема (рис.2), 3 схема (рис.3).



Схема організації транспорту
Варіант - 1



-  Магістральні вулиці
-  Житлові вулиці з активним рухом
-  Житлові вулиці зі стишеним рухом
-  Поїзди/вулиці з мінімальним рухом
-  Тупикові вулиці/проїзди з розворотним майданчиком
-  Залізниця
-  Залізнична станція (зупинка)

Схема організації транспорту
Варіант - 2

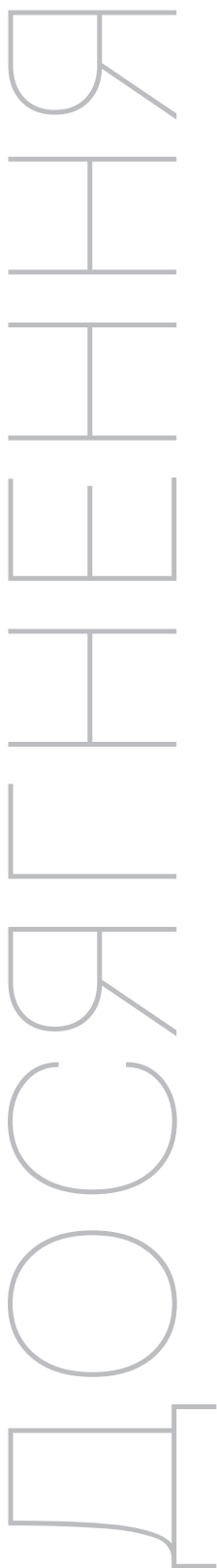


-  Магістральні вулиці
-  Житлові вулиці з активним рухом
-  Житлові вулиці зі стишеним рухом
-  Поїзди/вулиці з мінімальним рухом
-  Тупикові вулиці/проїзди з розворотним майданчиком
-  Залізниця
-  Залізнична станція (зупинка)

Схема організації транспорту
Варіант - 3



-  Магістральні вулиці
-  Житлові вулиці з активним рухом
-  Житлові вулиці зі стишеним рухом
-  Поїзди/вулиці з мінімальним рухом
-  Тупикові вулиці/проїзди з розворотним майданчиком
-  Залізниця
-  Залізнична станція (зупинка)



6 навчальних модулів

27 залучених українських та іноземних експертів

Понад **5000** год роботи (кількість людино-годин)

1300 чашок кави випито

7 публічних подій проведено

225 учасників на публічних подіях

1 екскурсія в німеччину

понад **40** згадок в ЗМІ Львова

Географічний розподіл учасників проекту



17 - Львів
2 - Дніпро
1 - Київ

1 - Івано-Франківськ
1 - Тернопіль

1 - Коростень
1 - Пирятин

Професійний розподіл учасників проекту

8

архітекторів

2

студенти
архітектори

1

юрист

6

працівників
місцевого
самоврядування

1

транспортний
інженер

1

географ

3

філологи

1

політолог

1

менеджер



Гендерний розподіл
12 жінок і 12 чоловіків



Підзамче має характерну типологію, яка є комфортною і масштабною для людини. Її треба зберегти, оскільки це один із факторів, який формує унікальну атмосферу району



Ярина Гнопко



Територія [в районі вулиці Виговського] має певний затишок, а від магістралей відгороджена рядом багатоповерхових будинків, що створює ефект внутрішнього осередка посеред міста

Ростислав Білинський



“Ми бачимо Підзамче як територію з великим потенціалом, на якій можна утворити осередки для розвитку та розваг мешканців, які будуть перш за все доступними та сучасними ”

Алла Матяш



“Просторова візія [району вулиці Виговського] місто сад у міських мурах. По периметру урбанізовані простори, активні вулиці з комерцією. Всередині кварталу зелені оази з затишними дворами ”

Пелешак Марина



Спікери та викладачі:

Юліан Чаплінський - головний архітектор Львова

Штефан Габі - експерт з містопланування, урбаніст КУ "Інститут міста"

Ксенія Ємшина - фасилітатор асоціації фасилітаторів України

Тетяна Приходько - Керівник програми аналізу та досліджень Інституту міста

Максим Терлецький - проектний менеджер КУ Інституту міста

Антон Коломейцев – кандидат архітектури, доцент кафедри архітектурного проектування та інженерії Інституту архітектури НУ «Львівська політехніка»

Олександра Сладкова - начальниця відділу урбаністики ЛКП «Інститут просторового розвитку»

Олександр Шутюк - громадський активіст, дизайнер

Христина Чорноус - архітекторка ЛКП «Інститут просторового розвитку»

Павло Сирватка - керівник відділу стійких транспортних систем ЛКП «Львівавтодор»

Роман Зубачик - керівник відділу транспортного планування та моделювання ЛКП «Львівавтодор».

Костянтин Баранюк - головний спеціаліст управління транспорту ЛМР

Орест Олесків - проектний менеджер КУ Інституту міста

Ольга Криворучко – кандидат архітектури, доцент кафедри архітектурного проектування та інженерії Інституту архітектури НУ «Львівська політехніка»

Олександр Кобзарев – директор Інституту міста

Моріц Мейкампер – асистент факультету міського управління в БТУ Котбус-Зенфтенберг

Стефан Понак – містопланувальник, ГО StadtAgenten Cottbus

Проф. доктор Сільке Вайднер – голова департаменту містопланування, БТУ Котбус-Зенфтенберг

Йохен Гаулі – керуючий директор Bürogemeinschaft Gauły & Volgmann (bgh.) Leipzig

Марк Гайніш - містопланувальник, ГО StadtAgenten Cottbus

Таня Хейман - містопланувальник, ГО StadtAgenten Cottbus

Проф. Маркус Отто – декан факультету архітектури, цивільної інженерії, містопланування БТУ Котбус-Зенфтенберг

Крістоф Весслінг – асистент відділу міського дизайну БТУ Котбус-Зенфтенберг

Проф. Анна Лундквіст – голова відділу ландшафтно-архітектури БТУ Котбус-Зенфтенберг

Доктор Єнс Адам – антрополог Берлінський технічний університет імені О.Гумбольдта

Монік Юттнер – асистент відділу планування постіндустріальних ландшафтів

Мануель Ортле – проектний менеджер Basler & Hofmann AG

Руперт Віммер – голова департаменту транспорту та міського простору міської адміністрації Цюриха

Учасники курсу:

Алла Матяш

Гуйван Анастасія

Андрій Базів

Андрій Брайчук

Анна Смалійчук

Богдан Бень

Єлизавета Герцман

Максим Курко

Марта Буряк

Марта Пастух

Марина Пелешак

Марина Зергані

Микита Макухін

Кобзарев Олександр

Одинець Олександр

Олена Чепурнова

Олена Іваницька

Орест Олесків

Ростислав Білинський

Віталій Квич

Ярина Гнопко

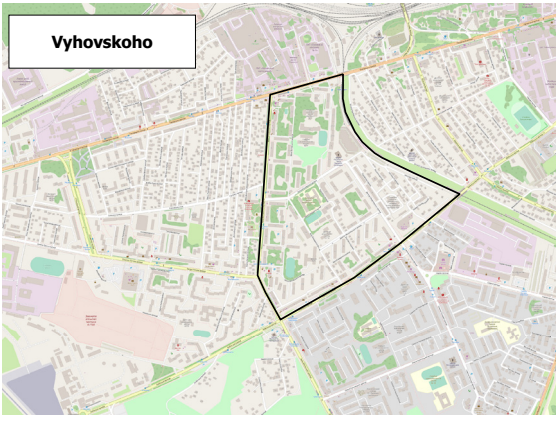
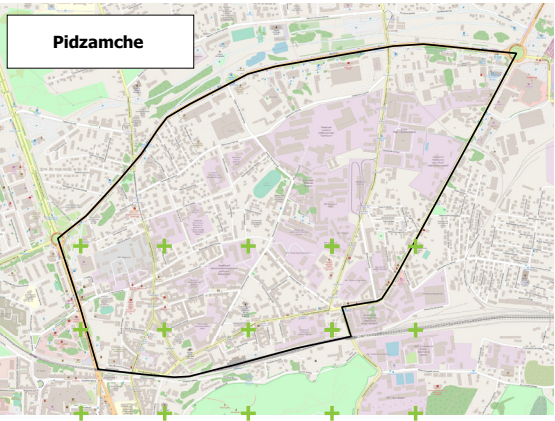
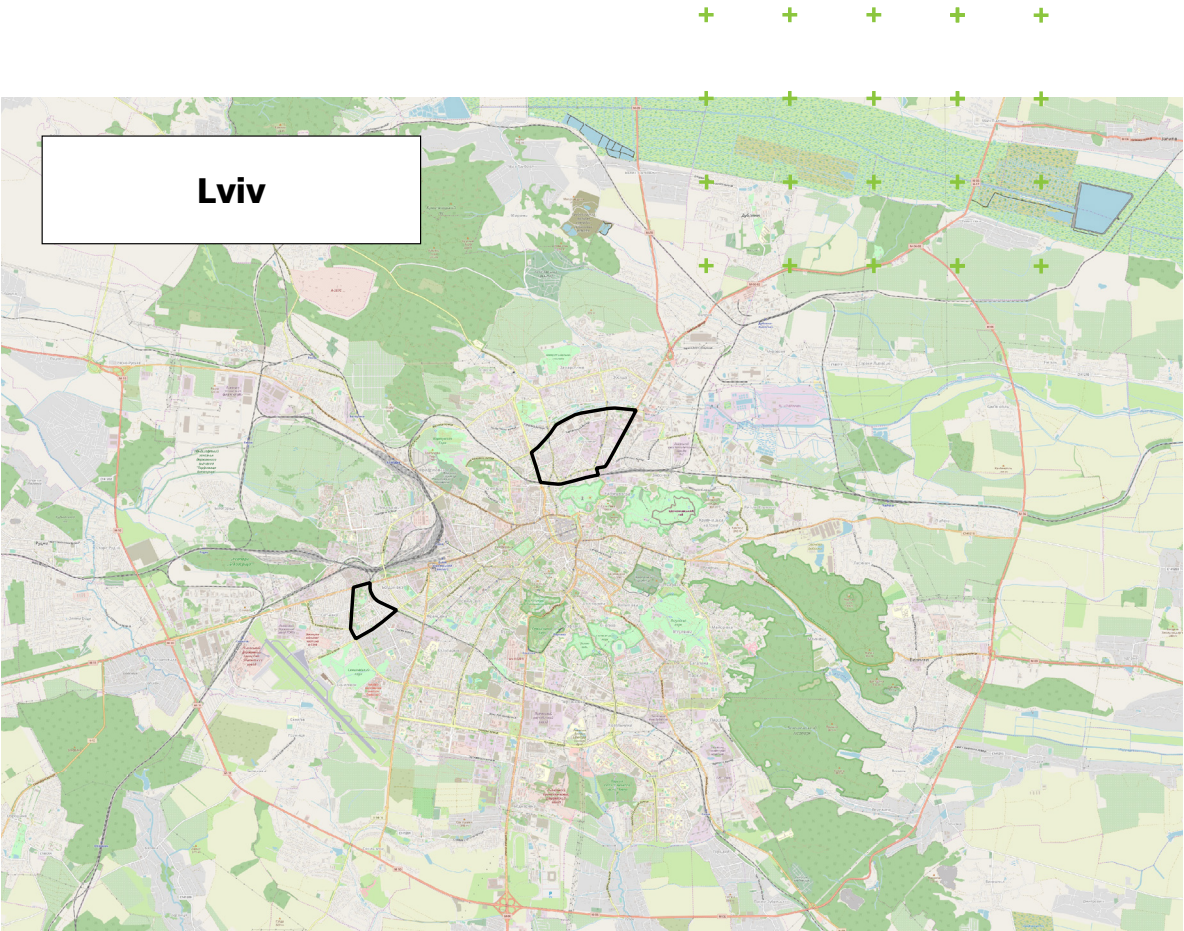
Юрій Последніченко

Володимир Радевич

Оля Никорак

LVIV CITY MAKERS COURSE

CITY PLANNING — CITY MAKING





Lviv City Makers Course is a study programme in the field of integrated urban development. The project developed by joint efforts of Brandenburg University of Technology Cottbus-Senftenberg (Germany), NGO “Stadtagenten” (Germany) and City Institute (Ukraine). German and Ukrainian experts jointly created the programme.

The Federal Ministry of International Affairs has financially supported the study programme under the Programme “Eastern Partnership and Russia.” Study module about mobility in the city was developed and financed by GIZ.

The study course for “city developers” in Lviv has provided additional qualifications to professional urban planners as regards contemporary planning challenges in Ukraine. Its aims were to establish an interdisciplinary communication network and enhance professional communication involving a number of participants and planning stakeholders in Lviv.

In addition, the course also met other specific

goals, such as:

- stimulate solving of contemporary urban challenges through a joint the best professionals from different planning domains;
- learn how to strategically “think” a city;
- decrease the gap between formal education and “real challenges,” between those who work in planning praxis and researchers;
- support young professionals, scientists, and create a new outlook at urban planning;
- depart from the tradition of “Soviet planning” in favour of “integrated urban planning” (including economic research, architecture, planning, social, geographical research and management) which will lead to new approaches in decision-making;
- educate “agents of change” in the city;
- integrate economic thinking into urban planning.

Participants were working on two study areas in Lviv: Pidzamche and area near the Vyhovskoho street. Pidzamche is an old industrial area, where factories (many of them abandoned now) mixed with low-rise residential housing. The territory which is demarcated by Vyhovskoho street, Lubinska street, railway, and Horodotska street is a typical monofunctional housing area built in the Soviet period times which often called a “sleeping district.”

WELDON

City Analysis

01



A theoretical part of the first-course module “City Analysis” introduced to the participants an implementation and development of the integrated development concept in German cities. Participants learned formal planning procedures in Germany and different features of city analysis before starting to plan.

Formal and informal plans define the planning of cities in Germany. One of the essential instruments of city planning and planning of development in Germany, in general, is a regional plan, which is developed and approved on the level of federal land. Many questions regulated on the federal level. Thus regional plan regulates general characteristics of city development and development of other territories. In particular, such spheres as transport, mining development, forestry, agriculture, areas of the residential building, reserve areas, and others. All other formal and informal plans subordinated to a regional plan of the particular federal land area.

The integrated development concept is an instrument for planning city development, kind of a long-term management strategy. The concept is uniting social, demographic, economic factors and defines critical aspects of city development. Main features of the integrated development concepts in Germany is that they have an informal character, are developing, approving and implementing by municipalities on the municipal level. However, local authorities very often use these concepts to develop formal plans.

Last planning stage, the most land-based plans are territory development plans which are formal and legal basis plans. They regu-

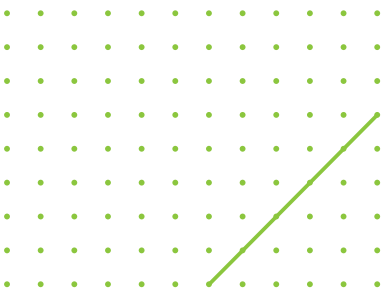
late the usage of the land plots, height, building boundaries, percentage of the building area, noise reduction area, transport plots, asphalt areas, playgrounds, communications, and others. Creating the territory development plan usually is going together with the development of the building projects. Everybody can refer to a local municipality and get a plan with defined land plots, where the building is available.

Planning needs a detailed analysis of different spheres in the city (building, industry, youth policies, ecology, and others). City management used a method, which is called “layer analysis” to do analysis. Each layer is a map where different features of the concrete sphere of urban life mapped. There are different examples of layers, such as industry layer, housing layer, transport layer, and others. This method helps different specialists in city planning to work jointly better by lay layers one on the other, define conflict zones and look for joint solutions.



MODULE RESULTS

Pidzamche

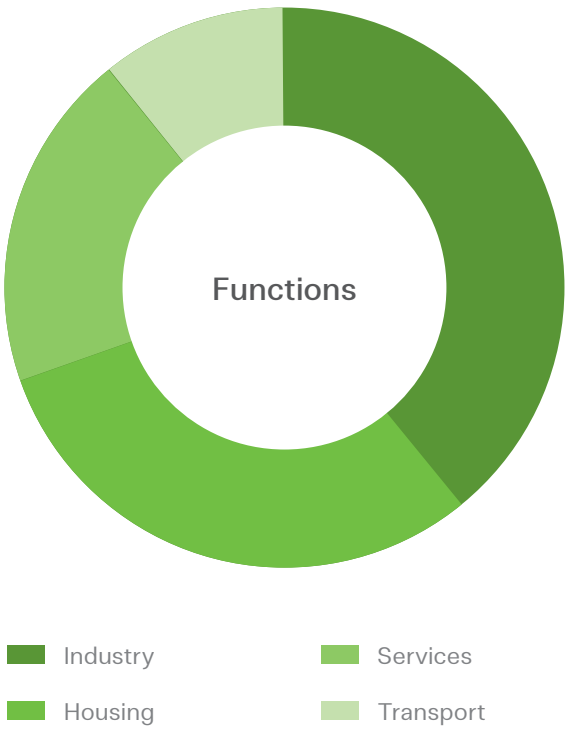


The territory of Pidzamche is located close to the city center of Lviv, and it has a pleasant pedestrian connection with the northern parts of the city. The railway station located in Pidzamche. The High Castle of Lviv, which is a famous tourist attraction lies nearby. Connection with other districts of Lviv provided by trams and buses. Considering the city scale, it is a poor district, which is characterized by the emigration of citizens.

Pidzamche area is characterized by abandoned and partly operating factories mixed with low-rise residential housing. Locally based small shops, medical institutions, schools, yards (closed and semi-closed) and greenery create a cozy atmosphere in Pidzamche.

A railway station, bus station №2, two tram routes, three bus routes characterize mobility in Pidzamche. Private cars are given priority in contrast to cyclists and pedestrians. Many barriers, such as fences, stairs, absence of tactile elements on sidewalks, absence of cycling infrastructure (it is provided only in Lypynskoho street). One other feature in

Pidzamche is small greenery. Many “green islands” located, sometimes open and public and sometimes they are semi-private and private gardens. There are not enough places for rest and socializing. However, the Pidzamche area is known for its old city cozy atmosphere.



SWOT analysis



N
0 500M 1KM
M 1:10 000

-  Industry
-  Active industry
-  Main transport routes
-  Barriers
-  Touristic route
-  Tourist-attractive objects
-  Railway
-  Green corridor
-  Atmospheric typology

Functional analysis



N
0 500M 1KM
M 1:10 000

-  Industrial zones
-  Housing
-  Education
-  Trade and provision services
-  Culture objects
-  Medical intitutions
-  Government intitutions
-  Transport hubs

MODULE RESULTS

Vyhovskoho

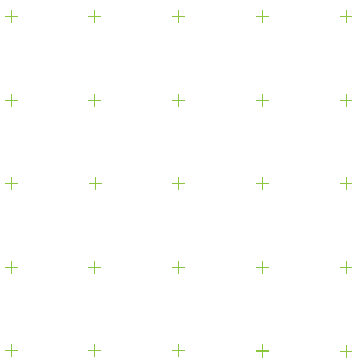
Vyhovskoho area locates between the Main railway station and Lviv International Airport. It is encircled by urban highways (Horodotska street, Vyhovskoho street, Lubinska street), and a railway. As a result, there is an excellent connection to other parts of the city. Big shopping malls located near. A few centers of attraction are located close to the case study area and directly inside the area. Physics and Math Lyceum, Zaliznychna District Administration, Pivdennyi Market, Center for Providing Administrative Services, Polyclinic.

It is a typical monofunctional “sleeping district” where public functions presented, for example, schools, kindergartens, polyclinics. Large and abandoned green spaces between houses are also in bad condition. Trade is developing in small architecture forms (shops) along main streets. Land plots that are not used or are reserved are building up step by step.

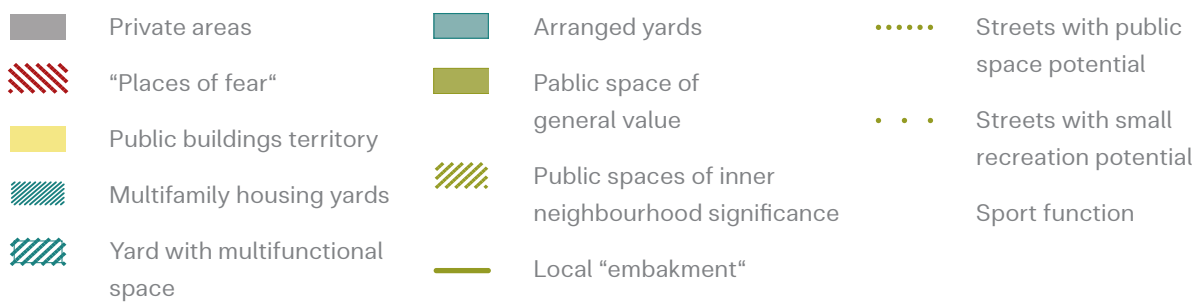
Vyhovskoho district is a very accessible area, public transport is right on the periphery, and internal roads have low-speed traffic. However,

there are many private cars and not enough parking spaces for them. Cycling infrastructure doesn’t exist within the area, which is a minus. Pedestrian connections through houses are well-developed. There is a railway platform where suburban electric trains stop. The district has a great potential to develop sustainable mobility with a priority given to public transport, cyclists and pedestrians.

Public spaces in the Vyhovskoho area are useless, abandoned green zones between houses. Many playgrounds, trees, chaotically parked cars, small architectural forms (SAF) located within the area. Residents who live on the first floor use areas near houses for gardening (grow vegetables, flowers, and others). Large plots are potentials for quality public space development, but maintenance, provided by residents is needed. There is no central point of the district.



Open spaces analysis

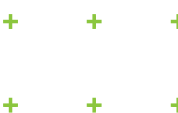


W
E
L
D
O
N



Strategy Planning

02



The theoretical part of the second module “Strategy Planning” was directed at:

- Getting acquaintance with current strategies in Lviv,
- Getting acquaintance with principles and approaches to sustainable urban development and creating integrated development concepts,
- Learning of the scenario-based method in strategy planning,
- Analysis of the connection between analysis, goals and priority projects.

The modern city is a complex of built objects and space where people live and work. Spaces, where people live, are residential districts, apartments, but different living activities too. Spaces, where people work also, are defining their social status and income. Cultural and social objects are defining communities and cultural identity.

Management and city development depends on two main factors: regulatory mechanisms (local policies, laws, and others) and liberal (market) factors (private owners, companies, municipality enterprises, society, and others). These two factors are defining the main challenges of contemporary urban development and react to these challenges in accordance. Balancing between them defines sustainable development of the urban ecosystem, its social, ecological, economic, spatial and participating aspects.

Planning and development of a city include disciplines, such as urban design, urban planning, urban expansion, urban renewal.

Main characteristics of sustainable develop-

ment are economic sustainability (preserving existing economic resources, in contrast to overexploitation), ecological sustainability (preservation of climate, biodiversity and healthy life conditions), social sustainability (preserving a balance between social values and generating of a livable society - taking care about future generations and engagement of society).

Leipzig Charter on Sustainable Urban Development in Europe defines central positions in the sphere of urban development, such as multi-functionality, diversity, and equity. Achieving these priorities is possible through providing Integrated Urban Development Concepts. These concepts are informal instruments of planning (strategies of actions with a spatial focus). They define future long-term perspectives of city development and are developed based on the analysis of strengths, weaknesses, opportunities, and threats. Integrated planning include social demographic, economic and commercial aspects.

Proper strategy planning is when different scientific methods are used to analyze the current conditions of the city. One of these methods is scenario analysis. The scenario is a picture of the future situation. However, is it not only presenting a future state but also includes processes, dynamics, forces, based on which future picture will be. There are three different methods to create scenarios: exploration, normative and combined. The main question when planners do exploration scenario is “What could be in the future?”. These scenarios are developing to define possible future trends based on current trends. Nor-

mative scenarios definite positive pictures of the future; usually, they became goals. The main question is “what do participants want to achieve and how they could get it?” So, in focus, there are possible ways of development and steps to the future. Combined scenarios unite exploration scenarios and normative scenarios. Often they are used for finding possible ways of development based on the vision and acting plans to achieve a visionary future.

Other approaches to building scenarios are the trend and extreme scenarios.

The trend scenario characterized by the observation of the hypothetical future activities from the present time to the defined future time. It results in a list of different future pictures and interconnections and influence factors located in the center.

Extreme scenarios are positive (description of the best future possibilities) and negative (description of the worst future possibilities).

Other methods to conduct the analysis, for example, SWOT, PESTLE, others are used too.

After the analysis a stage of developing the vision, defining strategic and specific goals and projects.

Vision defines a future-oriented, long term goal of development. It defines an image of the city, create an identity and unite different stakeholders during the implementation of the strategy.

Strategic goals are those goals for future city development or district development. They have to be achievable and time-bounded. But, specific goals amplifying strategic goals and

develop them in detail.

Key projects show us in practice how strategic goals could be realized. They are instruments that provide the most powerful impacts. Projects clarify new ways of urban development.

It is important to remember the interconnection between analysis and processes of visions, goals and project development.

The primary strategy in Lviv is a Complex Development Strategy for 2012-2025 years. It is informal and is not a spatial concept of urban development (Integrated development concept is developing now). Complex Strategy of Lviv defines three priorities of city development: city comfortable for living, studying and working; a city with a competitive developed economy; the city as a stronghold of Ukrainian values. City of traditions, knowledge, culture, tourism, and sport.

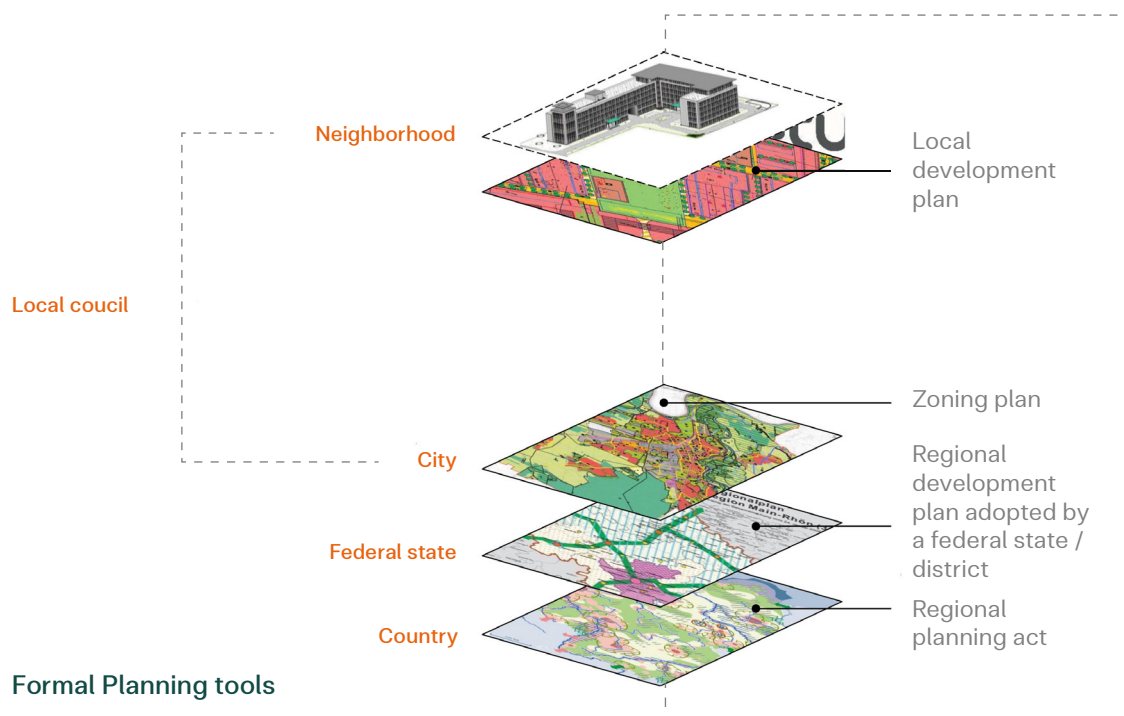
All other strategic documents obeyed to a Complex Strategy. Strategy planning, including spatial planning, need to be obeyed to priorities of all-city development strategy too.



DIFFERENCES BETWEEN THE PLANNING PROFESSIONS AND THE DISCIPLINES OF MANAGEMENT IN AN URBAN CONTEXT



Prof. Dr. - Ing. Silke Weidner



Formal Planning tools

Prof. Dr. - Ing. Silke Weidner

MODULE RESULTS

Scenarios of territory development

Pidzamche

The negative scenario of Pidzamche area development described as barriers (railway and industrial zones), inadequate transport infrastructure will increase the detachment of the area and will contribute to ill-conceived chaotic building. It will lead to a deficit of trade, cultural and leisure functions, old buildings will be in emergency conditions and will destroy. Energy efficiency will be low. Residents will leave a district; there will be a more elderly population and a higher criminal situation. Industrial zones and low-rise residential areas will rebuild into high-rise living areas. Many ghettos will be established. Public spaces will be parked by cars.

The realistic scenario of Pidzamche area development described as a good location, close to the city center, will create an attractive district for developers and will contribute to the revitalization of industrial areas, building new housing quarters, new transport routes with the city center. All these activities will deal with the deficit of functional spaces (trade, cultural, leisure). However, part of living spaces and functional spaces are not planned

in a proper manner: high-rise buildings, lack of green zones. Part of the barriers will be overcome by funicular to the High Castle and new transport routes. In further years many historical buildings will be renovated.

Optimistic scenario of Pidzamche area development described as an excellent location to the city center will create an attractive district for developers and will contribute to the revitalization of industrial areas, building new housing quarters, new transport routes with the city center: funicular to the High Castle, tunnel under the High Castle, many pedestrian bridges through a railway. The district will become the creative center of the city; former industrial zones will be rebuilt and transformed into new office centers and creative businesses. The city electric train stop on Pidzamche station. Urban gardening will be actively developed within the area. Many public spaces (green spaces, education places, sports grounds) will be established and used by all residents. The southern part of the district will be assigned to the UNESCO heritage list.



+ + + + +

Vision of Pidzamche area

+ + + + +

+ + + + +

+ + + + +

+ + + + +



MODULE RESULTS

Scenarios of territory development

Vyhovskoho

The negative scenario of the Vyhovskoho area described as an old housing stock will end soon. Financial unattractiveness and lack of state financial programmes will not contribute to investing in housing and public spaces. The district will be abandoned and will not attract investors. Together with low energy efficiency, housing stock will collapse and become critical. The number of disadvantaged groups will grow. The district will be an island of danger.

The realistic scenario of Vyhovskoho area development described as the modernization of housing and maintenance of public spaces. It will increase the living comfort in a district. New spaces for leisure, pedestrian zones will



create spaces for communication and leisure activities. Analysis of accessible areas will provide an opportunity for investors and developers. It will increase the new capital flow to the district. Chaotic housing will not develop, and there will be no barriers, which could destroy unique passages between buildings because all process will be regulated and co-financed by state and municipality.

The optimistic scenario of Vyhovskoho area development described as a district - the face of the city. It will get investments for development. Step by step, old housing stock will be modernized and transformed into new. Solar panels, green roofs, recycling, and waste sorting practices, urban gardening, and other practices, will transform the district into “Eco-Smart-City.” The district will be a model of a progressive city and will give development impulses to other districts in Lviv.

Strategy of Vyhovskoho area



Strategic goals:

- Modernization of the housing stock
- Attractive public spaces
- New functions
- Transport strategy
- Ecological thinking

- Modernization of the housing stock
- Modernization of the public buildings
- Public spaces
- Quarter yards
- Future constructions

- Education
- Streets with public transport
- Public transport stops
- Pedestrian alleys
- Private territories

MODULE RESULTS

Territorial development strategies

Pidzamche

The vision of the Pidzamche area: «Pidzamche is a historical environment with comfortable living conditions and creative work.»

Goals:

Functionally self-sufficient district

- Build a new comfort housing
- Renovation of current housing stock
- Transformation of existing industrial objects
- Creating an attractive environment for creative business
- Supporting small and medium enterprises

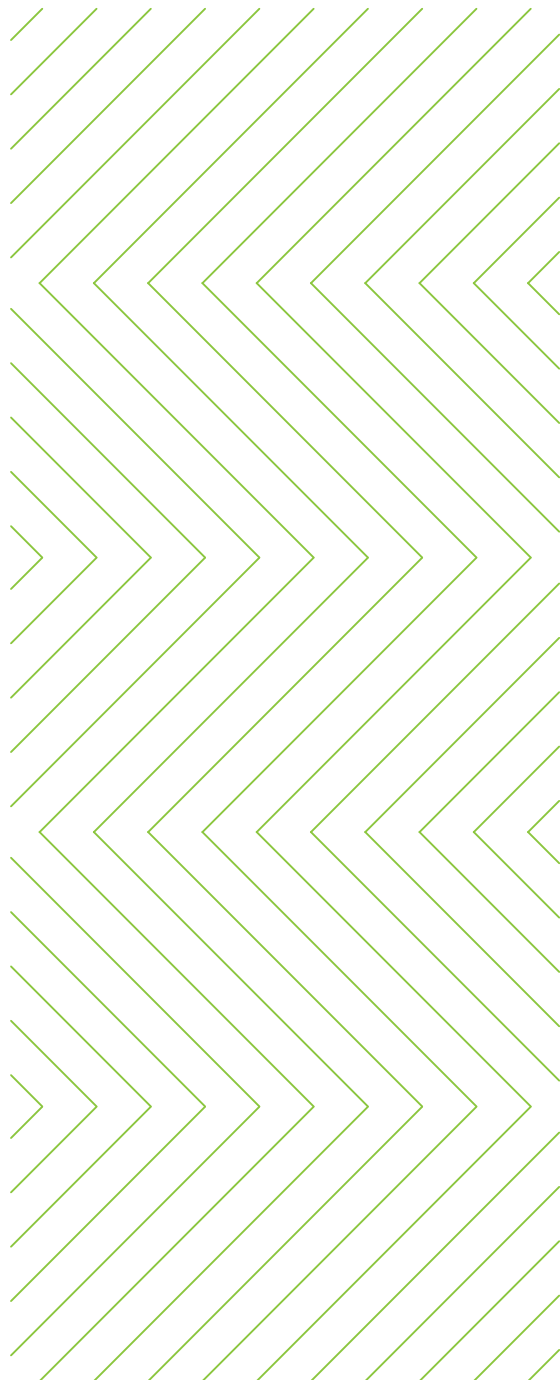
Accessible district

- Creating new connections (mainly pedestrian)
- Improvement of public transport
- Development of the transport hubs
- Improvement of the district image

Good quality public space

- Creating spaces for recreation
- Creating public culture spaces
- Creating spaces for leisure and sport activities
- Traffic safety and better parking facilities

Preserving the historical heritage



MODULE RESULTS

Territorial development strategies

Vyhovskoho

The vision of the Vyhovskoho area: «Vyhovskoho is socially active and open to all districts with available living conditions where people are caring about the environment.»

Goals:

Modernization and careful supplementation of the housing stock

- Improving energy efficiency
- Renovation of engineering communications
- Improvement of the visual identity of the district

Creating of the attractive public spaces

- Improving the quality of public spaces
- Creating new public spaces on available lands
- Uniting public spaces by the pedestrian network

Creating new functions and improvement of existing functions in the district

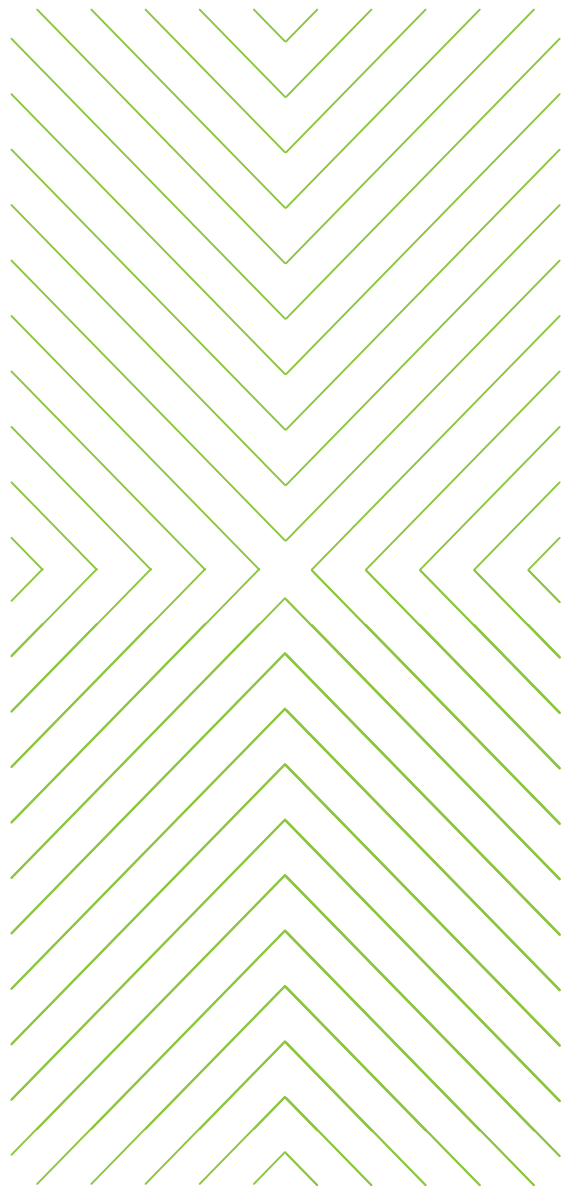
- Creating of the center of the micro district
- Improving sport infrastructure
- Improving infrastructure for leisure activities

Strategy of transport

- Improving public transport
- Organizing of transport routes within the micro district
- Organizing of parking facilities

Ecological thinking among residents

- Sorting of waste
- Ecological education
- Ecological food initiatives



W

L

D

D

O

N

Participatory planning

03



Participation is an engagement of residents, businesses, public activists and all other stakeholders in the planning of the city development. Creating cities for people together with people is the central aspect of participatory planning. The theoretical part of the course module “Participatory Planning” includes three lessons about:

- Formal and informal mechanisms of citizens’ engagement in planning;
- Facilitating public meetings and workshops;
- Using sociological methods to engage citizens into planning;
- Using interactive methods of citizens’ engagement.

In Germany planning of urban territorial development is organizing on two levels and consists of land-use plans and territory development plans. The land-use plan defines the use of land for all community lands. It divides a territory into land plots for housing, business, mixed-use, agriculture, forestry, nature preservation areas. Territory development plan defines characteristics of the use of lands, the density of housing, the height of buildings, design (color, materials, and others).

The formal procedure of creating territory development plans include these stages:

- approving the plan and announce it to the public;
- engagement of institutions to meetings and negotiate with them;
- the first engagement of citizens and collecting proposals;

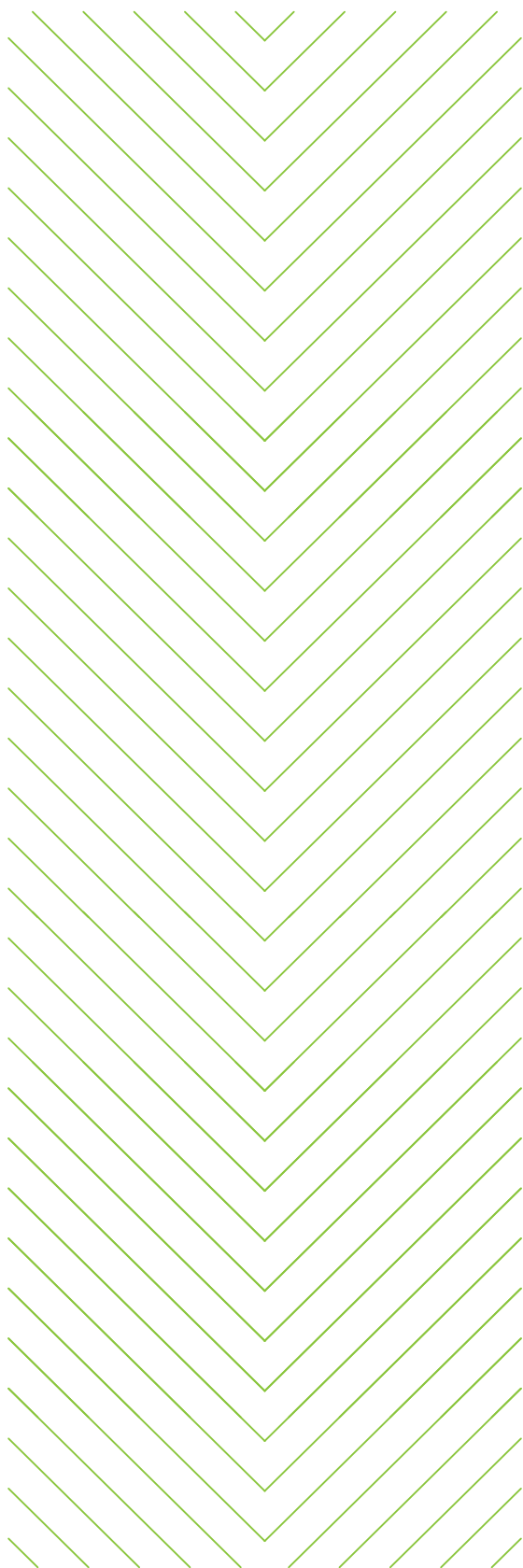


- make corrections to the plan based on the results of meeting with residents;
- engagement of institutions to meetings and negotiate with the new plan;
- second engagement of citizens and collecting proposals;
- balance of stakeholder interests through negotiations;
- approving a final version of a plan;
- informing citizens about the approved plan.

During a balance of interests, an essential task is to take into account such features as protection of private property, nature preservation, city planning quality, and municipal concepts and commonwealth. Very often during the balance of interests, there are many opponents. There are mechanisms as workshops with residents, architecture-urbanistic competitions, information activities, creation of design councils, public councils and quarter administrations, and other forms, to engage public representatives and institutions.

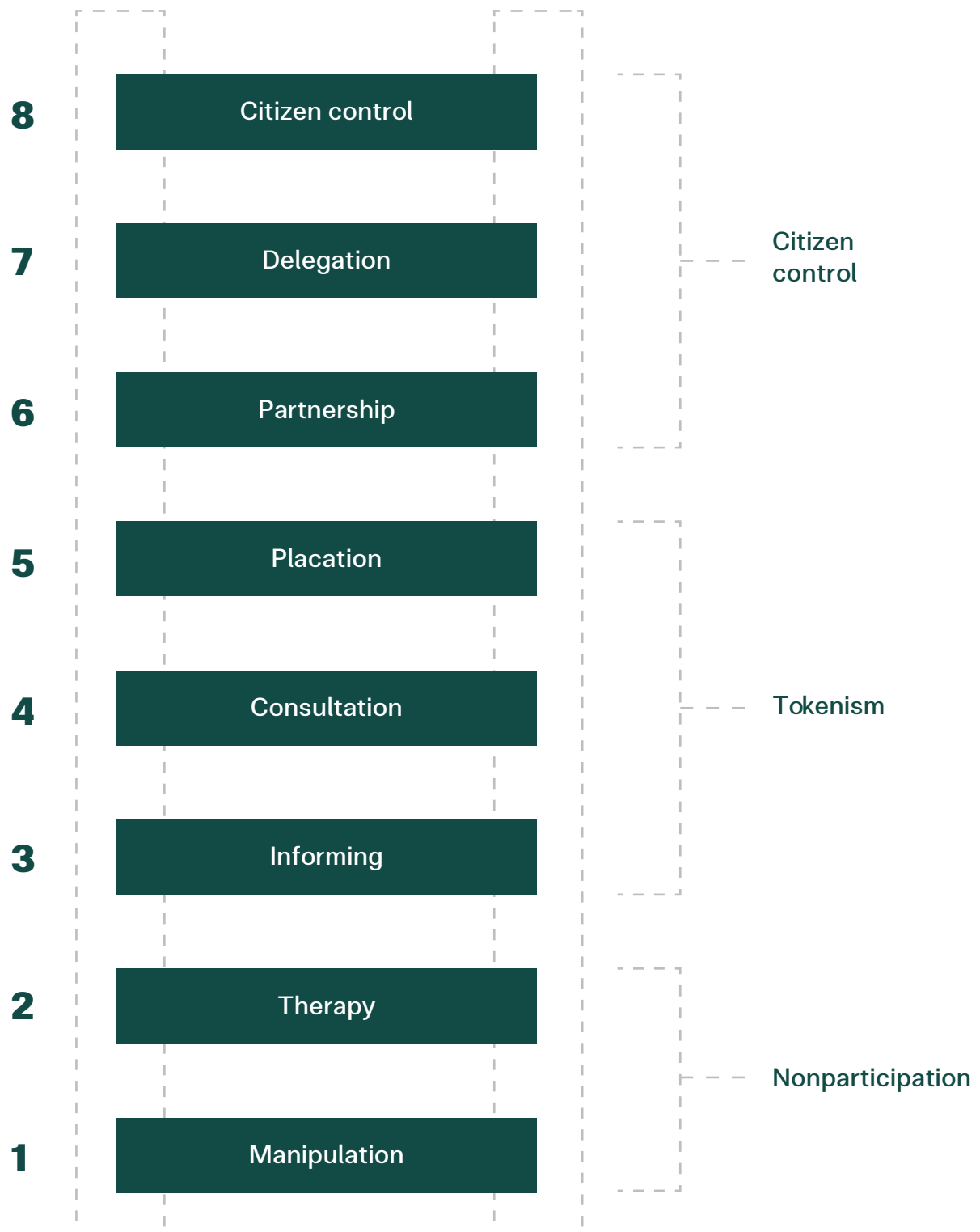
Engagement of citizens into the planning of city space in Ukraine is going through consultations and public hearings about detail territory plans. However, very often, such negotiations are not relevant when a detailed plan of the territory is not actual. Planners





do not take into account the thoughts of residents because each change to the detailed plan needs financial resources. Negotiations caused conflicts between planners, citizens, and the government. Participation in Ukraine aimed at balance interests between all stakeholders on the early stages of planning. The pilot project in this sphere was Street for all (www.street4all.org.ua).

Sociological methods of research, in particular, surveys, focus-group methods are used to plan and define citizens' opinions about different planning solutions. Methods are used to engage many people and do quantitative analysis; focus-groups are used to quality analysis of planning solutions by different groups of stakeholders. The interactive methods of participation, for example, workshops with residents where residents can draw, give proposals, are crucial. Another essential feature is to define why participation is needed clearly. It should be defined before engaging citizens, or there is a risk that it will be a process without a result. There is a participation ladder as an instrument to define different types of participation.



Degrees of Citizen Participation*

*Arnstein, Sherry R.(1969) 'A Ladder Of Citizen Participation',
Journal of the American Planning Association, 35: 4, 216 – 224

RESULTS OF CITIZENS' ENGAGEMENT TO

Pidzamche



During the engagement of citizens to planning the Pidzamche area a survey among residents was conducted. Residents defined problems of abandoned areas, former industrial factories which are not used now, the safety of the district, lack of public spaces and quality commerce. Answering the question, «What do you define as a symbol of the area?» almost all residents answered that it is High Castle or Pidzamche station. People who were surveyed also mentioned that essential projects should

be the maintenance of the area near the Pidzamche station, development and preservation of the historical heritage, creating new public spaces, connection with the High Castle, increasing the area of green zones and better quality commerce.



Salary of inhabitants

31%	< 4000 UAH	16%	12000 - 16000 UAH
16%	4000 - 8000 UAH	9%	> 16000 UAH
28%	8000 - 12000 UAH		

TERRITORY PLANNING AND DEVELOPMENT

Vyhovskoho

+ + + + +

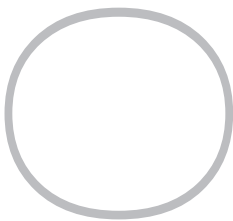
Seventy-nine people were surveyed on streets and through online surveys. The results showed that most people (80%) would like to increase the number of benches, lightning in the area and to improve sidewalk. Half of the people who answered would like to have more sports infrastructure and playgrounds. Thirty percent of them would like to more festivals, and other public activities to be organized in their area. Twenty percent of surveyed people would like to have more coffee-shops, co-

working zones, god parks, parking facilities. Eighty-five percent of car owners do not want to leave cars far from their buildings, and approximately the same number of people were ready to pay for a paid parking place with security. Residents are not interested in having cars, in yards between houses, but more greenery, sports and playgrounds, and leisure spaces.



Facilities within the area

- Greenery
- Leisure places
- Sport
- Playgrounds
- Parkings



Urban Planning

04



The theoretical part of the module “Urban Planning” includes:

- familiarization with the framework plans of the territories;
- definition of the spatial vision as a road-map in the planning of territories;
- acquaintance with the stages of the process of the spatial development of the territories realization;
- familiarization with the method of dividing territories into thematic layers.

Framework plan is an integral part of urban planning because it is a result of the territory analysis, strategy planning and defining critical tasks of the strategy realization. It is a result of a form of concrete spatial forms and structures. Framework plan allows creating a future image of the territory. Based on that framework plan, a revised framework plan is developed, which is an informal instrument of planning. It defines in detail the potential of development of the territory, possibilities of the land-use in the future. Framework plan is a kind of bridge between the master plan and detailed territory plan. It is enough detailed and georeferenced to existing objects: buildings, streets, natural objects, and others. German experience in city planning was learned through examples from Volksburg, Dresden, and Munich. In particular, an example of a process of framework plan development was analyzed. Framework plan is allowing identifying the basic structure, adaptation of city planning structure to a topography of the territory and taking into account biodiversity and nature preservation zones.

+

+



Necessary annexes to the framework plan are thematic layers. There are schemes for the explanation of different parts of the framework plan. Thematic layers could be more detailed plans of some spheres of development. For example:

- Public spaces layer;
- Transport layer;
- Connection network layer;
- Greenery layer;
- Typology of buildings.

During the theoretical part of the module, a description of the spatial vision and the role of spatial vision in spatial planning was explained. Spatial vision is a fundamental concept of territory development. It includes the main goals that planners want to see on the territory. Spatial vision is a method, which is used to show the future of the territory development according to a framework plan.

MODULE RESULTS



Pidzamche

Pidzamche territory locates close to the city center. It makes it attractive to developers and increases the development of the industrial zones, the building of new cozy housing and the development of transport connections with a city center. Transport strengths allow dealing with a lack of functional public spaces (commercial, cultural and recreational), barriers could be partly eliminated because of new transport connections, like a funicular to the High Castle and because of new territorial connections. During the next years, more historical buildings will be renovated based on the principles of a thorough restoration.

So, the spatial vision of the area includes such features:

- Transform of the industrial territories into polyfunctional quarters;
- Creating new connections;
- Creating green corridors.

The framework plan for Pidzamche is presented in the picture. First of all, it is a mix of functions and new connections. Former industrial areas are changed into housing, creative industry, and entrepreneurship, different public spaces and green zones. The primary green connection is where a former railway was. It will connect two large green zones near Pidzamche: High Castle park in the southern part and green zone of Lypynskoho street on the

northern part) Small island green zones will be established within the area of Pidzamche and streets will become more active. Zhovkivska street will be more green and cozy to preserve a local atmosphere of the district.

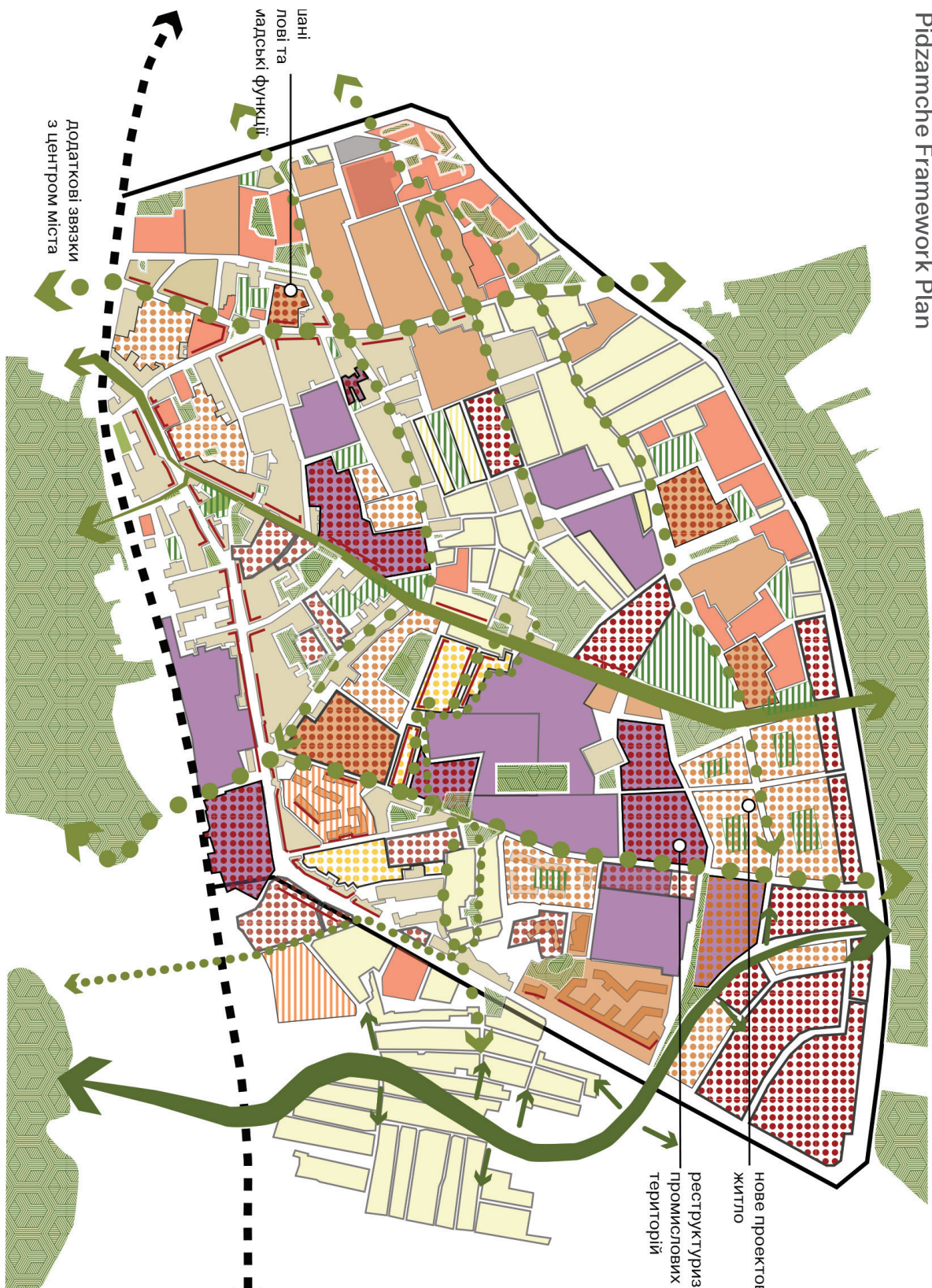
Pidzamche is a multilayer and different district and here housing, industry and creative cluster jobs together with public and green spaces will be united. So, the main thematic layers will be:

- Housing layer;
- Industry layer;
- Greenery layer;
- Transport layer.

Stages of the implementation of the district spatial development will start from the revitalization of the abandoned public spaces, creating the new attractive locations inside the area, improving the connections with a city center, creating a charming Zhovkivska street and increasing the role of Pidzamche station. After that, potential investors will be interested in the area development and will transform and revitalize former industrial areas.



Pidzamche Framework Plan



MODULE RESULTS

Vyhovskoho

The area of Vuhodskoho and is a Eco-Smart-City. Motto of the area development is “Garden within city walls” which symbolizes the uniting of three aspects: housing, leisure and nature. If these aspects will function well, a comfort and liveable environment will be created. In particular, a cozy atmosphere should be created inside the area, divided from the noisy highways. Spatial vision of the Vyhovskoho area consist of:

- Comfortable housing available for all;
- Uniting of three aspects: housing, leisure and nature;
- Openness and accessibility of the area.

Achieving the framework plan is shown in the picture. First of all, additional housing will be created to “close” inner yards. Secondly, attractive centers will be established - new public spaces, which will activate the local community. Step by step, small sized housing will be denser. A new office center will be created near Lubinska street, and the train stop will be relocated closer to this office center. Thematic layers will be:

- Greenery layer. The concept of a garden - green yards and green pedestrian network will unite essential places within the area.
- Transport management layer. Three schemes of transport organization will be

discussed with residents:

- Circular scheme;
- Dead-end scheme;
- Existing scheme.
- New housing. New buildings to create comfortable spaces (for example, the closing of the inner yards and formation of quarters) and densifying of the small-sized residential areas.

Stages of the process of spatial development:

The first stage - creating the pedestrian alley, which will connect important attractive places and will be a public space of the Vyhovskoho area.

The second step - creating the central public space of the Vyhovskoho area;

The third step - densifying of the small-sized housing and creating of the business center.



W

L

D

D

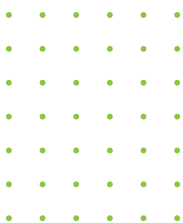
O

N



Public space design

05



During the lecture part of the module “Planning and design of public spaces,” the use and implementation of public space concepts in Ukrainian and German cities were considered. Participants learned more about assessment criteria and public space analysis, summarized questions about the quality characteristics of the public spaces. Different aspects of the planning and construction of public spaces in Ukraine were discussed.

The public space concept is an idea of the space which meets the needs of people who would like to be there and which makes it accessible, safe, comfort multifunctional and aesthetic. It is a vision of a social space that is combined with different public activities, an equipped space that provides functions: recreational, communicational, entertaining, and others. The interesting experience of public space renovation in Europe was presented by German experts (renovation of former airport Tempelhof and renovation of the waste factory in Copenhagen). During the planning of public spaces, the main accent is to create comfort, beauty, and accessibility of the surrounding space. There are different criteria to describe public spaces. During the module four of them were reviewed:

- Opened public spaces;
- Closed public spaces;
- Semi-opened public spaces;
- Semi-closed public spaces;

During the reviewing of different aspects of planning and construction of public spaces in Ukraine, causes of the slow development of public (non-commercial) spaces were analyzed, for example:



- Outdated norms and standards of planning public spaces;
- Municipal companies are not interested in maintaining public spaces;
- High costs of projects (considering not only construction works but maintenance too).

Different newly constructed public spaces in Lviv were presented to participants and were discussed main obstacles and problems which happen during the planning of the public spaces in a city, for example:

- State construction norms;
- Budget;
- Consumer, residents and other stakeholders;
- Materials and production of them;
- Cooperation with subcontractors and partners.

MODULE RESULTS

Pidzamche

Creating of new public spaces within the Pidzamche area is based on its spatial vision:

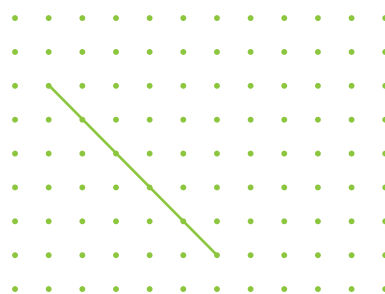
- Transform industrial territories into multi-functional quarters;
- Creating new connections;
- Creating green corridors.

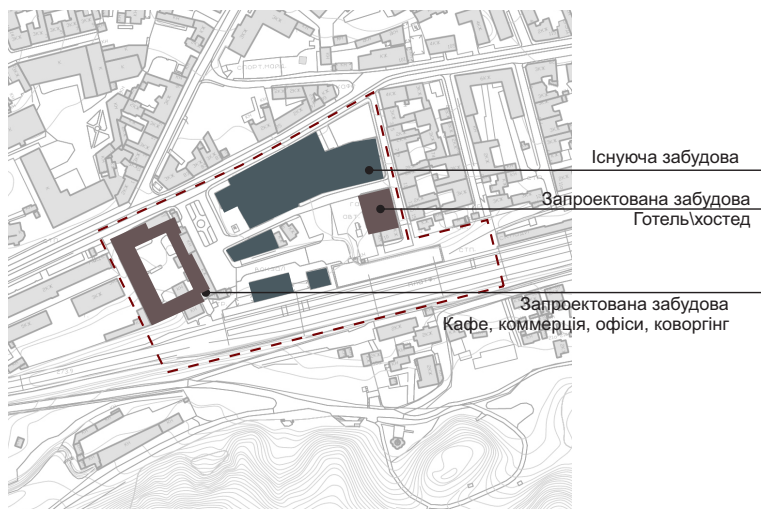
So, through the transformation of industrial territories in Pidzamche, creating pedestrian connections, the new public spaces will be established. As an example, there is a connection between Zhovkivska street and Bohdana Hmelnytskoho street. Based on that connection new public spaces will be created, and therefore it will be a magnet for the local community. An accent is given to the development of green public spaces, such as the renovation of existing green resource and creating of new ecozones.

Accent on openness and accessibility of public spaces is made on Pidzamche. In particular, near the Pidzamche station, an office building with co-working is going to be built. Also, the reorganization of traffic is planned. Public space concept near the Pidzamche railway station is described as a friendly space, open and hospitable living room, which is always

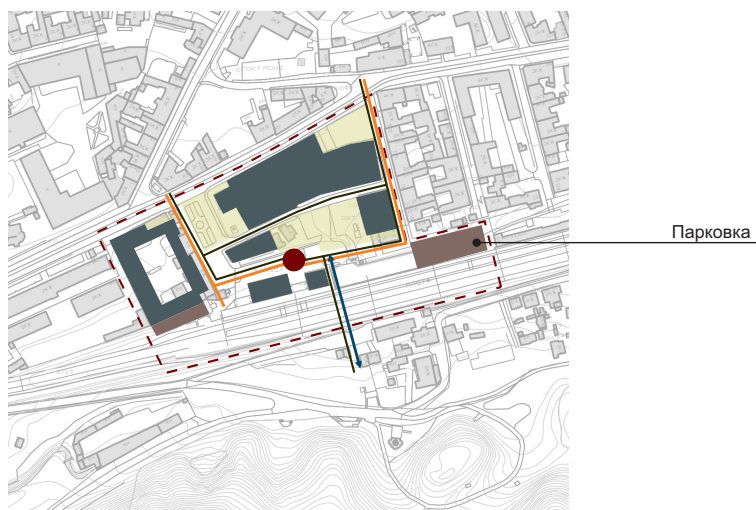
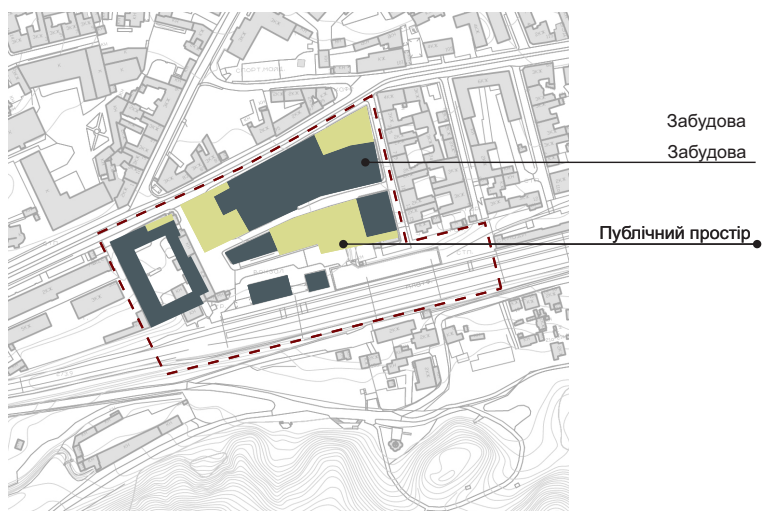
ready to welcome guests and residents of the city with parking facilities, comfort pedestrian, and buffer zones.

The quality characteristics of public spaces in the Pidzamche area are good air quality and small-sized buildings and greenery. They create a feeling of coziness and safety. Most public spaces abandoned, so revitalization of existing spaces and creating new ones are the main tasks.





Maintenance
the territory
near Pidzamce
station



MODULE RESULTS

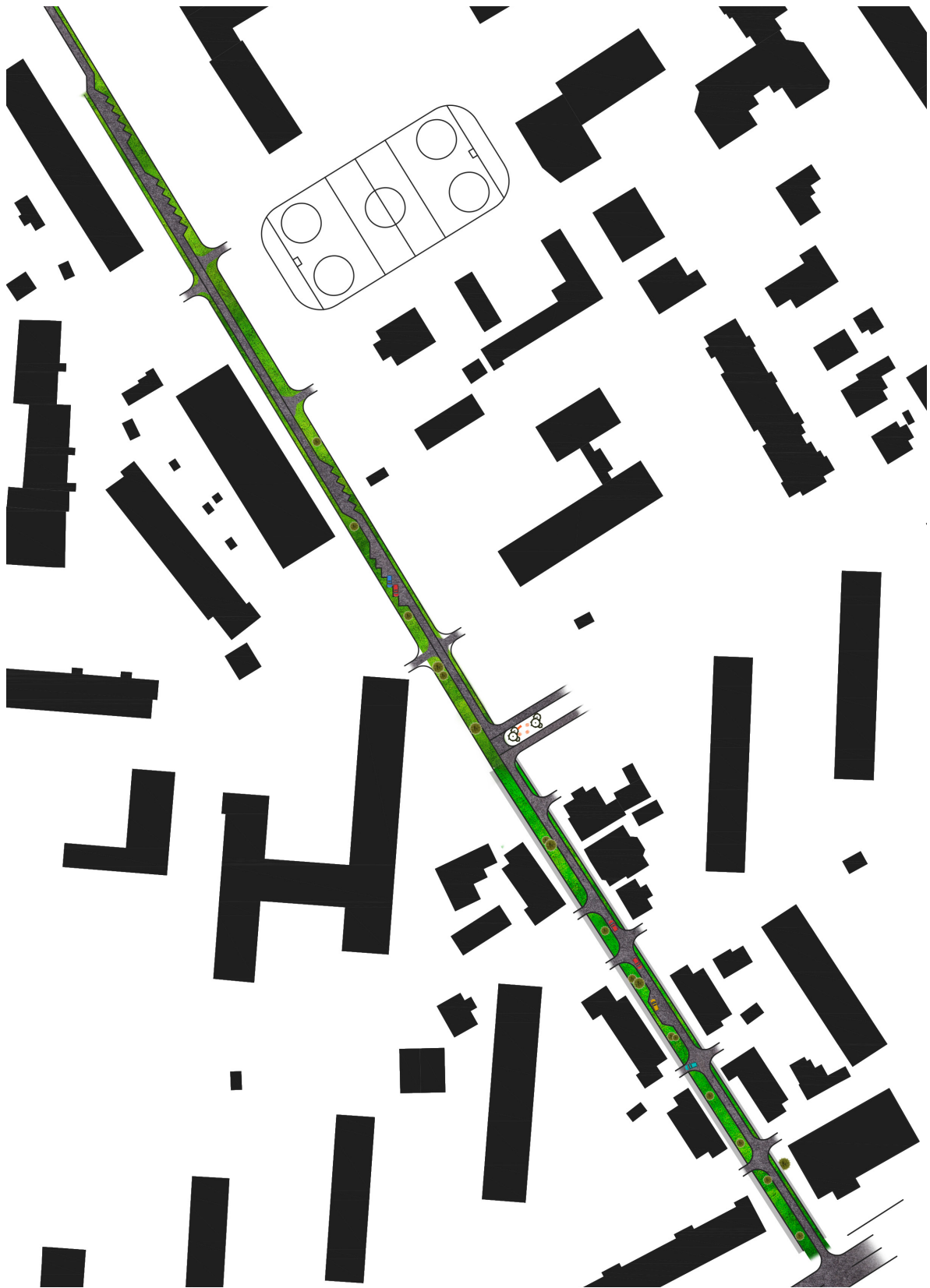
Vyhovskoho

Planning of public spaces in the Vyhovskoho area is based on the vision of the areas - Garden within city walls. The main accent during the planning of public spaces was to create green zones and connections. Planning was done with the engagement of citizens, based on the results of the sociological survey. So, the concept described as it will be a narrow pedestrian public space that will connect yards and main places that attract citizens. The vision of the public space is to create not a typical yard, but a public space for all which will motivate citizens to leave their houses and spend more time in the fresh air, walking through the area.

Quality characteristics of public spaces in the Vyhovskoho area today defined as:

- greenery;
- unwisely cut old trees;
- bad quality road pavement;
- water-resistant pavement;
- monotonous public spaces.





W
L
D
O
N



Mobility

06



The theoretical part of the module “Mobility” was about:

- learning of traffic safety in the streets;
- getting familiar with traffic management on the roads and streets;
- getting familiar with transport concept;
- analysis of pedestrian mobility.

Mobility plays a vital role in city development. During the lecture part of the module, an evolution of transport routes was presented. For example, in Europe pedestrian mobility is predominant. In America using private cars prevail. However, there are common aspects of all - the use of public transport. Moreover, this feature is a crucial task for promoting and developing better mobility in cities.

The safety of people is the main challenge in the context of urban mobility. First of all, to provide safety in a city, it is essential to understand the difference between a road and a street. Safety depends on the public transport priority, pedestrian mobility and an opportunity to park a car in contrast to a road, where car moving is the most priority aspect. The design of the street should be oriented to a type of street and gives users an understanding of how to use a street. A crucial factor is a transport order. In Lviv, there is an example of the well-reconstructed road into the street - Pidvalna street. After the safety island was constructed, the number of traffic accidents decreased a lot.

Another essential aspect of the transport planning in a city is to take into consideration pedestrian mobility and analysis of the problems which people have when they are walk-

ing. Statistics of transport safety following pedestrians are:

- 10% of victims in traffic accidents are pedestrians;
- 40% of all deaths are deaths of pedestrians;

Usually, pedestrians are facing problems, such as:

- badly maintained space;
- small areas for pedestrians
- barriers for pedestrians (parked cars, “street furniture” and others)

Based on the analysis of the main activities which could increase pedestrian mobility, there are eight main features:

- direct connections;
- network without barriers;
- safe pedestrian crossings;
- wide sidewalks and pedestrian crossings;
- attractive places;
- safety ways;
- combination of pedestrian routes and public transport;
- safety speed for public transport.

MODULE RESULTS



Pidzamche

Participants defined and analyzed the main problems of mobility in Pidzamche in the context of analysis of pedestrian part, accessibility, cycling infrastructure, and public transport.

Main problems of pedestrian movement are:

- narrow sidewalks
- no direct connections between attractive places;
- reconstructed Bohdana Hmelnytskoho street, Zamarstynivska street, Haidamatska street did not improve pedestrian zones and increase the danger for pedestrians;
- no pedestrian crossing where many people are crossing roads;
- bad connection between the central part of the area with public transport stops (10-15 min. To the closest stop);
- badly maintained Pidzamche station for pedestrians.

Main problems of accessibility:

- many barriers (railway, industrial zones, and others);
- high curbs;
- bad pavement;
- a far distance from public transport stops;
- no boarding platforms;

Main problems of cycling infrastructure:

- lack of cycling infrastructure;
- no parking facilities for bicycles;
- no bicycle renting facilities;

Main problems of public transport:

- no public transport stops in the central part of the area;
- some streets have only one type of public transport;
- dangerous boarding facilities.

Participants created different variants of traffic management and the design of the streets. In particular, Dolynskoho street and Bohdana Hmelnytskoho street.



Traffic management near Pidzamche station



Street profile

Street profile

MODULE RESULTS



Vyhovskoho

During the work on mobility topic in Vyhovskoho area, transport connections of the district with other parts of a city were analyzed, problems were found in transport system functionality. Also, participants classified streets into such types as:

- citywide importance highways;
- district importance highways;
- streets which informally equal to highways;
- intersections with regulated traffic.

Pedestrian connections were divided into primary and secondary. Also, public transport stops, places for parking, garages and informal places for parking were analyzed.

Participants developed main areas of work in the sphere of mobility which is needed to be implemented within the area. For better comfort for pedestrians next actions need to be implemented:

- barrier-free and inclusive spaces;
- logical ways with based on the citizens' opinion;
- quality of the pavement.

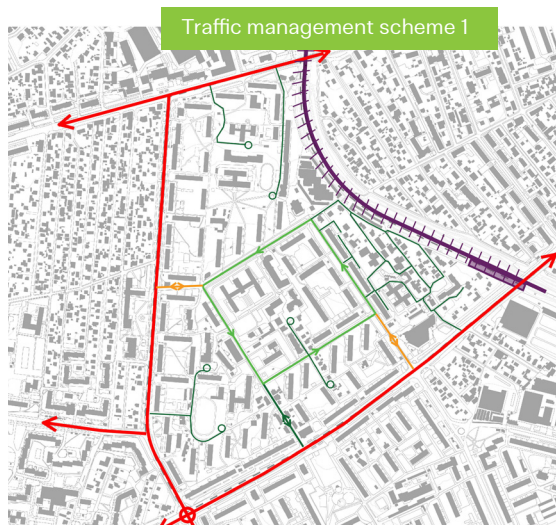
Increasing the safety in Vyhovskoho area is planned to be implemented through:

- better pedestrian crossings through highways;
- decreasing the traffic speed;
- creating better lightning on roads;
- decreasing transit cars.

Cycling infrastructure, walking, public transport are crucial aspects of ecology-oriented district development.

Three schemes of traffic management were developed for further developing with residents.





-  Highways
-  Residential street with active traffic
-  Residential street with slow traffic
-  Bystreets
-  Dead-end streets
-  Railway
-  Train stop



-  Highways
-  Residential street with active traffic
-  Residential street with slow traffic
-  Bystreets
-  Dead-end streets
-  Railway
-  Train stop



-  Highways
-  Residential street with active traffic
-  Residential street with slow traffic
-  Bystreets
-  Dead-end streets
-  Railway
-  Train stop

STUDENT ACHIEVEMENTS



6 training modules

27 invited Ukrainian and foreign experts

Over **5000** hours of work (number of person-hours)

1300 cups of coffee drunk

7 public events

225 participants in public events

1 excursion to Germany

Over **40** references in local media

Geographic distribution



17 - Lviv	1 - Ivano-Frankivsk	1 - Korosten
2 - Dnipro	1 - Ternopil	1 - Pyriatyn
1 - Kyiv		

Professional distribution of project participants

8

architects

2

architects
students

1

lawyer

6

local govern-
ments officials

1

transport
engineer

1

geographer

3

philologists

1

political
scientist

1

manager



Gender distribution
12 women i 12 men



Підзамче має характерну типологію, яка є комфортною і масштабною для людини. Її треба зберегти, оскільки це один із факторів, який формує унікальну атмосферу району

Ярина Гнопко



Територія [в районі вулиці Виговського] має певний затишок, а від магістралей відгороджена рядом багатоповерхових будинків, що створює ефект внутрішнього осередка посеред міста

Ростислав Білинський



“Ми бачимо Підзамче як територію з великим потенціалом, на якій можна утворити осередки для розвитку та розваг мешканців, які будуть перш за все доступними та сучасними ”

Алла Матяш



“Просторова візія [району вулиці Виговського] місто сад у міських мурах. По периметру урбанізовані простори, активні вулиці з комерцією. Всередині кварталу зелені оази з затишними дворами ”

Пелешак Марина



Speakers and Teachers:

Julian Chaplinsky – Chief Architect of Lviv

Stefan Gabi - Expert in Urban Planning,
Urbanist at City Institute

Ksenia Yemshyna – Facilitator at Association
of Facilitators in Ukraine

Tetiana Prykhodko – Head of Programme of
Analysis and Research at City Institute

Maksym Terletsky – Project Manager at City
Institute

Anton Kolomieitsev – Ph.D. in Architecture,
docent at Institute of Architecture, Lviv
Polytechnic University

Oleksandra Sladkova – Head of Urbanistic
Department at LCE “Institute of Spatial
Development”

Oleksandr Shutyuk – Public Activist, Designer

Chrystyna Chornous – architecture at LCE
“Institute of Spatial Development”

Pavlo Syrvatka – Head of the Department
of Sustainable Transport Systems at LCE
“Lvivavtodor”

Roman Zubachyk – Head of the Department
of Transport Planning and Modelling at LCE
“Lvivavtodor”

Konstantyn Baranuk – Chief Specialist of
Transport Office at Lviv City Council

Orest Oleskiv – Project Manager at City
Institute

Olha Kryvoruchko – Ph.D. in Architecture,
docent at Institute of Architecture, Lviv
Polytechnic University

Oleksandr Kobzarev – Director at City
Institute

Moritz Maikämper – Scientific Assistant at
Chair of Urban Management at BTU Cottbus-
Senftenberg

Stephan Pönack – Urban Planer, die
StadtAgenten Cottbus e.V.

Prof. Dr. Silke Weidner – Head of Department
of Urban Planning, BTU Cottbus-Senftenberg

Jochen Gauly – managing director bgh
Bürogemeinschaft Gauly & Volkmann (bgh.)
Leipzig

Marc Heinisch – Urban Planer, die
StadtAgenten Cottbus e.V.

Tanja Heymann – Urban Planer, die
StadtAgenten Cottbus e.V.

Prof. Markus Otto – Dean Faculty of
Architecture, Civil Engineering, Urban
Planning BTU Cottbus-Senftenberg

Christoph Wessling – Scientific Assistant
Chair of Urban Design at BTU Cottbus-
Senftenberg

Prof. Anna Lundqvist – Head of Chair of
Landscape Architecture at BTU Cottbus-
Senftenberg

Monique Jüttner – Scientific Assistant Chair
of Planning in postindustrial landscapes

Dr. Jens Adam – Anthropologist at Technical
University of Berlin

Manuel Oertle – Project Manager at Basler &
Hofmann AG

Rupert Wimmer – Head of Transport and
Urban Space Department at Zurich City
Administration

Course participants:

Alla Matyash

Anastasia Guivan

Andryi Baziv

Andryi Braychuk

Anna Smaliychuk

Bohdan Ben

Elyzaveta Gertsman

Maksym Kurko

Marta Buriak

Marta Pastukh

Maryna Peleshchak

Maryna Zergani

Mykyta Makukhin

Oleksandr Kobzarev

Oleksandr Odytnets

Olena Chepurnova

Olena Ivanytska

Orest Oleskiv

Rostyslav Bilynskyi

Vitaliy Kvyach

Yaryna Hnopko

Yuriy Poslyednichenko

Volodymyr Radevych

Olya Nukorak

www.facebook.com/CityMakersCourseLviv



Brandenburgische
Technische Universität
Cottbus - Senftenberg

CITY
INSTITUTE



dieStadtAgenten Cottbus e.V.



Auswärtiges Amt