

№ 196/12-1 від 19.03.2018

79044, м.Львів, вул. Ген.Чуприки, 71, тел.: 032-238-9696, факс: 032-297-1754

www.mistoproekt.com.ua

e-mail: mistoproekt@i.ua

Начальніку відділу громадського партнерства
управління «Секретаріат ради»
Львівської міської ради
Файфурці О. С.
79006, Львів, пл. Ринок, 1

Начальніку управління архітектури
та урбаністики Департаменту містобудування
Львівської міської ради
Чаплінському Ю. М.
79006, Львів, пл. Ринок, 1

Ректору Львівського національного університету
ім. Івана Франка,
заслуженому діячу науки та техніки України,
доктору філософських наук, професору
Мельнику В. П.
вул. Університетська, 1, м. Львів, 79000

На лист № 0001-вих.-198 від 23.02.18

Про зауваження ЛНУ ім. І. Франка
до ДПТ на вул. Університетській

Розглянувши звернення Львівського національного університету ім. І. Франка вважаємо за необхідне підкреслити, що основною задачею детального плану території (ДПТ) у районі вул. Січових Стрільців, вул. Університетської, вул. Листопадового Чину є не спорудження паркінгу, а **впорядкування руху автотранспорту і ліквідація дисгармонійних елементів в історичному середовищі – стихійних автостоянок на вулицях, газонах, тротуарах центральної частини міста шляхом організації цивілізованих паркінгів**, в т. ч. у підземному просторі.

В такому контексті нижче приведені відповіді на пропозиції та зауваження університету.

По п. 1

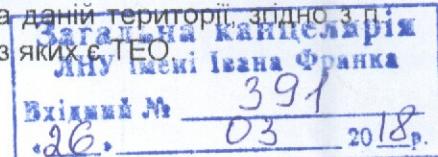
Детальним планом території пропонується підземна споруда (паркінг), кількість ярусів якої має визначатися на наступній стадії проектування, шляхом розроблення техніко-економічного обґрунтування (ТЕО).

Після завершення будівництва на даху підземного паркінгу буде виконаний благоустрій з відновленням громадського простору - пішохідної частини та озеленення, з посадкою газонів, квітів, кущів і, по можливості, дерев, а також влаштуванням водних об'єктів – басейнів, фонтанів тощо, що не суперечить принципам використання території в межах парків – пам'яток садово-паркового мистецтва. Баланс озеленених і замощених територій не зміниться, підземна споруда не матиме жодного впливу на історико-архітектурний ансамбль, що склався перед головним корпусом Львівського університету.

По п. 2

Застереження ПрАТ «Геотехнічний інститут» не ігноруються, а, навпаки, підкреслюється їх важливість і необхідність подальшого поглиблена вивчення ситуації з технічним прогнозуванням наслідків різних варіантів проектних рішень.

Поглиблене вивчення і прогнозування необхідно проводити при подальшому проектуванні, яке, враховуючи особливу складність будівництва на даній території, згідно з п. 4.6.3 ДБН А 2.2-3-2014, необхідно виконувати у три стадії, першою з яких є ТЕО.



В пояснювальній записці ДПТ (розд. 8) зазначено, що в складі вишукувальних робіт для наступної стадії проектування необхідно виконати прогноз зміни гідрологічної ситуації як в процесі будівництва, так і під час експлуатації, враховуючи імовірний баражний ефект двохярусної підземної будівлі та вплив цих змін на стійкість існуючої історичної забудови. Висновки даного прогнозу повинні бути підставою для вибору варіанту подальшого проектування підземного паркінгу (одно- чи дворівневого). Враховуючи рекомендації ПрАТ "Геотехнічний інститут", а також наявність старого колектора загальносплавної каналізації, вважається доцільним при будівництві підземної споруди застосувати сучасні технології, що виключатимуть доступ у котлован грунтових вод без порушення гідрогеологічного режиму прилеглого середовища.

По п. 3

Автори ДПТ не наполягають на жодному з варіантів заглиблення паркінгу, враховуючи, що остаточне рішення має бути прийняте на стадії ТЕО.

При розробці ТЕО, безумовно, має бути врахована мінімізація негативного впливу нового будівництва на стійкість історичної забудови.

Місткість однорівневого паркінгу є також прийнятною, оскільки дозволяє звільнити від стихійного паркування вулиці Січових Стрільців, Гнатюка і, частково, Костюшка і Листопадового Чину.

По п. 4

Згідно статистичних даних зменшення об'єму викидів в атмосферу від автотранспорту спостерігається на фоні загального росту рівня автомобілізації, що очевидно, пов'язане з поширенням оновленням парку транспортних засобів стандарту Євро-5 з меншими викидами в атмосферу. А в перспективі, враховуючи запланований переход до вимог стандарту Євро-6 (згідно Закону 3521), очікувані викиди будуть ще меншими.

Приймаючи до уваги, що завантаження вуличної мережі центральної частини міста суттєво не зросте, оскільки воно обмежене пропускною здатністю історичних вулиць, які не підлягають розширенню, оновлення парку автомашин і, особливо, забезпечення стабільного, без частих гальмувань, режиму руху може зменшити викиди шкідливих речовин в районі університету.

Наявність підземного паркінгу не погіршить екологічної ситуації, оскільки в ньому будуть зберігатись ті машини, які на даний час хаотично припарковані навколо університету.

По п. 5

Розрахунки, що пов'язані з будівництвом підземного паркінгу, виконуються на наступних стадіях проектування, які підлягають комплексній державній експертизі.

По п. 6

Як вказано у відповіді по п. 1 баланс озеленених і замощених територій на площі перед головним корпусом Львівського університету суттєво не зміниться. Це дозволяє стверджувати, що зауваження в даному пункті відносно суттєвого погіршення екологічного стану атмосфери є суттєво гіперболізованим.

Площа перед університетом в історичному аспекті є партерною частиною парку з переважанням квітів та кущів, в тому числі вічнозеленого самшиту (*Buxus sempervirens L.*), що зафіксовано на історичних світлинах. Крім того, кущі невисокого щільного чагарника очищують повітря «на рівні вихлопної труби» не менш ефективно в порівнянні з деревами.

Деревне озеленення слід застосувати на пропонованих озеленених смугах вздовж вулиць Університетська, Листопадового Чину і Січових Стрільців поза контуром підземного будівництва. Над підземним паркінгом можливою є посадка дерев з горизонтальною кореневою системою.

Разом з тим, ДПТ пропонується влаштування фонтанів із струменями води та її розпиленням. Така вода очищує повітря, насичує його киснем, що сприятиме комфортності даного середовища.

По п. 7

ДПТ не передбачає розширення вулиць, збільшення їх пропускної здатності відбуватиметься за рахунок організації руху транспорту, а значного збільшення кількості припаркованих автомобілів порівняно з існуючим станом не буде (змінюється лише місце паркування - з вулиць і тротуарів - у підземний паркінг), тому вважаємо, що твердження про суттєве зростання антропогенного навантаження в процесі експлуатації є перебільшенням.

В процесі будівництва можуть бути значні незручності, однак вони будуть тимчасові. Проект на наступній стадії підлягає комплексній державній експертизі.

По п. 8

Перенесення тролейбусної лінії може стати актуальним після завершення усіх стадій проектування підземного паркінгу, будівництво якого стане доцільним і реальним тільки після повної і ефективної заборони паркування на проїзних частинах вулиць і тротуарах. Вказані вище дії можуть тривати багато років, протягом яких тролейбуси можуть бути замінені на електробуси без контактної мережі.

Крім цього, в ДПТ не виключається варіант трасування тролей-/електробусних маршрутів через вул. Гнатюка, де друга смуга буде звільнена після будівництва підземного паркінгу.

По п. 9

Транспортна проблема в центральній частині м. Львова, в т. ч. біля університету, опрацьовувалась в генплані міста, затвердженному в 1993 р., схемі організації руху транспорту і пішоходів, розробленій в 1998 р., генплані м. Львова, затвердженному у 2010 р., схемі розміщення автостоянок в центральній частині м. Львова, розробленій в 2014 р., де розглянута значна кількість варіантів.

Проект ДПТ також розроблений на варіативній основі і пропонує декілька варіантів організації руху та паркування транспорту, які повинні бути більш детально опрацьовані і оцінені для однозначного вибору.

ДПТ є містобудівною документацією, по якій не будують, але без якої жодні наміри для покращення ситуації не можуть бути реалізовані. Задача містобудівної документації – визначити умови і обмеження, які мають бути враховані в подальшій роботі.

Вважаємо, що викладені вище позиції мають бути зазначені в складі вимог до потенційного інвестора, а саме:

- залучення для реалізації даного інвест-проекту будівельної компанії, що має позитивний досвід будівництва аналогічних об'єктів (не менше 2-3) в історичних містах Євросоюзу;
- проведення спеціальних досліджень технічного стану з фіксацією наявних дефектів, тріщин та інших пошкоджень споруди головного корпусу університету та інших найближчих будівель перед початком будівельних робіт;
- моніторинг гідрогеологічної ситуації в процесі будівництва у прилеглому середовищі (по периметру будівництва і біля споруди головного корпусу);
- організація тимчасового шумозахисного екрану навколо ділянки будівництва для зменшення шумового дискомфорту у приміщеннях головного корпусу університету та інших будівель на період будівництва;
- передбачити в інженерному забезпеченні паркінгу спеціальні технічні пристрої для зарядки електромобілів, а також створення умов для заохочення власників насамперед електромобілів;
- проведення архітектурно-дизайнерського конкурсу на визначення крашої ідеї щодо відновлення партерної частини ландшафтного комплексу парку ім. І. Франка з формуванням громадського простору площа перед університетом, на підставі якого здійснювати реалізацію благоустрою території над паркінгом.

Даний перелік вимог до майбутнього інвестора може бути доповнений іншими пропозиціями зацікавлених сторін, насамперед ЛНУ ім. І. Франка, і викладений у інвестиційному договорі.

Підсумовуючи викладене вище, наголошуємо, що ми зацікавлені у напрацюванні оптимального планувального рішення покращення транспортної ситуації в даному районі та формуванні громадського простору перед головним корпусом університету, яке є можливим лише завдяки конструктивній співпраці із ЛНУ ім. І. Франка.

З повагою,
директор

Квік І. М.